



وزارت راه و ترابری

سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای

گزیده تازه‌های حمل و نقل از شبکه جهانی اینترنت

(11)

- تشکیلات حمل و نقل در کشور ژاپن
- تازه های حمل و نقل
- آمار حمل و نقل
- معرفی سایت
- معرفی کتاب
- نتایج ارزیابی گزارش شماره ۱۰

دفتر برنامه ریزی و آموزش

مرداد ۸۹



تشکیلات حمل و نقل در کشور ژاپن

در کشور ژاپن وظایف حمل و نقل بر عهده "وزارت زمین، امور زیربنایی، حمل و نقل و توریسم"^۱ است. این وزارتخانه وظایف متعددی بر عهده دارد. در ادامه ماموریت ها، وظایف، اهداف و تشکیلات سازمانی وزارت زمین، امور زیربنایی، حمل و نقل و توریسم ژاپن و توضیح مختصری در باره دفاتر تخصصی بخش حمل و نقل آن ارائه می شود.

ماموریت

ایجاد زیربنای قوی از طریق طراحی سیاستها و خط مشیها به منظور حمایت از جامعه راحت، دارای اقتصاد پویا، امنیت روزانه، محیط زیست زیبا و تنوع منطقه ای به عنوان ماموریت اصلی وزارت زمین، امور زیربنایی، حمل و نقل و توریسم در ژاپن تعریف شده است.

وظایف قانونی

ماموریت وزارت زمین، امور زیربنایی، حمل و نقل و توریسم عبارت است از:

- بهره برداری، توسعه و محافظت از زمین در ژاپن به شیوه یکپارچه و سیستماتیک
- توسعه زیرساختهای لازم برای دستیابی به اهداف
- اجرای سیاست های حمل و نقل
- ارتقاء و توسعه وظایف هواشناسی
- مراقبت از ایمنی و امنیت دریایی

همانگونه که از عنوان وزارت خانه و نمودار سازمانی آن مشخص می شود وزارت زمین، امور زیربنایی، حمل و نقل و توریسم طیف وسیعی از وظایف متعدد در زمینه های مسکن و شهرسازی، مدیریت زمین، منابع آب، حمل و نقل (دریایی، هوایی، جاده ای، ریلی)، ساخت زیربنای اصلی کشور، مدیریت رودخانه ها، هواشناسی گردشگری و توریسم را بر عهده دارد. **کلیه فعالیتهای حمل و نقل ژاپن اعم از شهری و بین شهری زیر نظر وزارت زمین، امور زیربنایی، حمل و نقل و توریسم قرار دارد.**



اهداف:

وزارت زمین ، امور زیربنایی ، حمل و نقل و توریسم ژاپن ۵ هدف عمده را دنبال می کند:

۱- حمایت از زندگی شاد

تحقق جامعه ای که مردم آن بتوانند از زندگی شان در یک محیط ایمن لذت ببرند، فعالیت های شان را با آزادی و نوآوری انجام دهند و شیوه ها و مراحل زندگی مناسب را اختیار نمایند.

۲- ارتقا رقابت همگانی

تحقق جامعه ای با اقتصاد کاملاً رقابتی با رشد پایدار و مداوم

۳- ایمنی ملی

به حداقل رساندن سوانح، تامین ایمنی ترافیک و مراقبت از نظم و ایمنی دریایی

۴- ایجاد یک محیط زیست زیبا و لطیف و محافظت از آن

کمک به بهبود محیط زیست ، ایجاد و محافظت از محیط زیست سالم و ارتقاء زیبایی ملی ژاپن برای احساس غرور ملی

۵- ارتقاء تنوع منطقه ای

پرورش و بهره برداری از کیفیت های خاص مناطق از طریق توسعه مستقل حمایت شده با همکاری های منطقه ای

تشکیلات سازمانی

نمودار سازمانی وزارت زمین، امور زیربنایی ، حمل و نقل و توریسم ژاپن در صفحه بعد نشان داده شده است:

در راس وزارت زمین، امور زیربنایی ، حمل و نقل و توریسم ژاپن وزیر قرار دارد. وزارت خانه دارای ۶ معاون وزیر است که یکی از آنها به عنوان معاون ارشد (معاون اول) فعالیت می کند. ۵ معاون دیگر وزارت خانه عبارتند از:

- معاون امور زمین، زیر ساختها، حمل و نقل و توریسم

- معاون امور مهندسی

- معاون امور زمین و توسعه هوکایدو

- معاون امور زیربنایی

- معاون حمل و نقل، توریسم و امور بین الملل



برخی از ارکان وزارتخانه که اهمیت بیشتری دارند یا فعالیت آنها بر عملکرد کل وزارتخانه تاثیر دارد و خدمات آنها مورد استفاده کلیه قسمت های وزارتخانه می باشد در سطوح بالای وزارتخانه و زیرنظر وزیر قرار دارند و عبارتند از:

- موسسه تحقیقات سیاست های زمین، زیرساختها، حمل و نقل و توریسم
- موسسه ملی زمین، زیرساختها، حمل و نقل و توریسم
- دانشگاه (آموزشکده) زمین، زیرساختها، حمل و نقل و توریسم
- دانشگاه ایمنی هوانوردی
- موسسه نقشه برداری جغرافیایی
- دفتر توسعه منطقه ای
- دفتر توسعه منطقه ای هوکایدو
- دفتر حمل و نقل ناحیه ای
- دفتر هوانوردی غیرنظامی منطقه ای
- مرکز کنترل ترافیک هوایی
- آژانس توریسم ژاپن
- آژانس هواشناسی ژاپن
- گارد ساحلی ژاپن
- هیات ایمنی حمل و نقل ژاپن

در سطح بعدی وزارتخانه دفاتر تخصصی قرار دارند که وظایف مشخصی را بر عهده دارند و هر دفتر از چند بخش تخصصی تشکیل شده است. تعداد ۱۳ دفتر تخصصی در وزارت زمین، امور زیربنایی، حمل و نقل و توریسم ژاپن وجود دارد که ۶ دفتر آن وظایف مربوط به حمل و نقل کشور را بر عهده دارند این دفاتر عبارتند از:

دفتر جاده، دفتر خطوط ریلی، دفتر حمل و نقل جاده‌ای، دفتر دریایی، دفتر بنادر و اسکله ها و دفتر هوانوردی غیرنظامی

در ادامه توضیح مختصری در باره هر یک از دفاتر تخصصی بخش حمل و نقل وزارت زمین، امور زیربنایی، حمل و نقل و توریسم ژاپن ارائه می شود:

دفتر جاده^۱

دفتر جاده ساخت و مدیریت شبکه جاده ای اعم از شهری و برون شهری را بر عهده دارد. سطح مدیریتی این دفتر مدیرکل است که دارای یک معاون می باشد. این دفتر از ۷ بخش تخصصی به شرح زیر تشکیل شده است:

- بخش امور عمومی
- بخش مدیریت جاده
- بخش کنترل ترافیک جاده‌ای
- بخش برنامه‌ریزی



- بخش مدیریت ریسک و بزرگراههای ملی
- بخش راههای منطقه‌ای و محیط زیست
- بخش راههای عوارضی

دفتر خطوط ریلی^۱

دفتر خطوط ریلی وظیفه ساخت و توسعه خطوط ریلی (شهری و بین شهری) به منظور کاهش زمان سفر و توسعه منطقه‌ای، ترویج سیستمهای حمل و نقل ریلی سریع و با ظرفیت بالا، توسعه خطوط ریلی شهری برای کاهش ترافیک در کلانشهرها، ساخت خطوط ریلی زیرزمینی (مترو) سریع السیر شهری، احداث خطوط دسترسی ریلی بین فرودگاهها و نقاط شهری، بسترسازی برای سرمایه گذاری بخش خصوصی در احداث و بهره برداری خطوط ریلی محلی، ارتقاء ایمنی و کیفیت محیط زیست را برعهده دارد. سطح مدیریتی این دفتر مدیرکل است که دارای یک معاون ارشد نیز می باشد. این دفتر از ۸ بخش تخصصی به شرح زیر تشکیل شده است:

- بخش امور عمومی
- بخش خطوط ریلی اصلی
- بخش خطوط ریلی شهری
- بخش امور مالی
- بخش سیاست ریلی
- بخش برنامه ریزی مهندسی
- بخش تاسیسات و قطارها
- مدیریت ایمنی

دفتر حمل و نقل جاده ای^۲

سطح مدیریتی دفتر حمل و نقل جاده‌ای وزارت زمین، امور زیربنایی، حمل و نقل و توریسم، مدیرکل است که دارای یک معاون ارشد نیز می باشد. این دفتر از بخشهای زیر تشکیل شده است:

- بخش امور عمومی
- بخش سیاست ایمنی
- بخش حمل و نقل مسافر
- بخش حمل و نقل بار
- بخش جبران خسارات سوانح
- دپارتمان ایمنی و مهندسی

دپارتمان ایمنی و مهندسی نیز توسط مدیرکل اداره می شود و از بخشهای زیر تشکیل شده است.

- بخش ثبت اطلاعات

^۱ -Railway Bureau

^۲ -Road transport Bureau



- بخش برنامه ریزی مهندسی
- بخش تصویب ضوابط وسایل نقلیه
- بخش خدمات تعمیر و نگهداری
- بخش محیط زیست

دفتر حمل و نقل جاده ای در زمینه امور سیاستگذاری ایمنی، حمل و نقل مسافر، حمل و نقل کالا، ایمنی جاده‌ای، تدوین ضوابط و مقررات وسایل نقلیه، کنترل اثرات منفی حمل و نقل جاده‌ای بر محیط زیست، هماهنگی با صنایع اتومبیل سازی برای ساخت خودروهای سازگار با محیط زیست و مشارکت در یکسان سازی قوانین و مقررات وسایل نقلیه در سطح جهان فعالیت می کند.

دفتر حمل و نقل دریایی^۱

با توجه به حمل و نقل بیش از ۹۹ درصد از صادرات و واردات کشور ژاپن توسط حمل و نقل دریایی، این بخش نقش های مهم و حیاتی در اقتصاد کشور ژاپن دارد.

این دفتر مسئول حمل و نقل دریایی داخلی و بین المللی، صنایع کشتی سازی، ایمنی و اهمیت حمل و نقل، محافظت از محیط زیست دریایی و رسیدگی به موضوع دریانوردان و نیروی استانی مرتبط به صنایع دریایی است.

مدیریت دفتر مذکور بر عهده مدیرکل است که دارای یک معاون ارشد نیز می باشد این دفتر از بخشهای زیرتشکیل شده است:

- بخش امور عمومی
- بخش کشتیرانی بین المللی
- بخش کشتیرانی ساحلی
- بخش مدیریت ایمنی و نیروی انسانی (ملوانان)
- بخش کشتی سازی
- بخش صنایع موتور کشتی
- بخش استانداردهای ایمنی
- بخش ارزیابی و بازرسی
- بخش سیاست دریانوردان
- بخش صدور پروانه فعالیت

دفتر هوانوردی غیرنظامی^۲

نظارت و کنترل ترافیک هوایی، ایمنی پرواز، حمل و نقل هوایی راحت، نظارت عالی بر عملکرد و تعمیر و نگهداری شرکت های هواپیمایی و کنترل و نظارت بر شاغلین هوایی (خلبانها و مهندسی پرواز، تکنسین ها و ...) افزایش کارایی و ایمنی حمل و نقل هوایی، ساخت و بهره برداری از فرودگاهها از مهمترین اهداف و وظایف دفتر هوانوردی غیرنظامی محسوب می شوند.

^۱ -Maritime Bureau

^۲ -Civil Aviation Bureau



دفتر بنادر و اسکله ها^۱

باتوجه به سهم ۹۹ درصدی صادرات و واردات ژاپن از طریق حمل و نقل دریایی و به منظور تضمین ثبات اجتماعی و رشد اقتصادی آن، ساخت شبکه لجستیک با محوریت بنادر و اسکله ها از جمله اقدامات مهم کشور ژاپن است. براین اساس دفتر بنادر و اسکله ها در وزارت زمین، امور زیربنایی، حمل و نقل و توریسم ژاپن ایجاد شده است.

افزایش کارایی بنادر و اسکله ها، ساخت و توسعه ترمینالهای کانتینری دریایی بین المللی، ساخت ترمینالهای چند منظوره، حمل و نقل دریایی سازگار با محیط زیست، افزایش ایمنی و راحتی حمل و نقل دریایی از مهمترین اهداف و وظایف دفتر بنادر و اسکله ها محسوب می شوند. دفتر مذکور شامل بخشهای زیراست:

- بخش امور عمومی
- بخش مدیریت و بهره وری بنادر
- بخش برنامه ریزی
- بخش توسعه نواحی بندری
- بخش برنامه ریزی مهندسی
- بخش محیط زیست و امور بین الملل
- بخش کاهش سوانح و مدیریت سواحل

^۱- Ports and Harbors Bureau

تازه های حمل و نقل

× وسیله ای جهت جلوگیری از تردد خودروها در جهت خلاف



به منظور جلوگیری از حرکت خودروها در جهت خلاف در معابر یکطرفه راه کارهای بازدارنده جالبی بکار گرفته می شود. از جمله این راه کارها وسیله ایست با عنوان Traffic Spike. این وسیله بر روی سطح معبر قرار می گیرد و طراحی آن به گونه ای است که حرکت چرخهای خودرو تنها از یک سمت بر روی آنها امکان پذیر است. چنانچه



چرخ های خودرو از جهت مجاز بر روی تیغه های این وسیله قرار گیرد، در این صورت این تیغه ها در اثر نیروی وارد توسط چرخها به سهولت به سمت پایین حرکت نموده و مانعی بر سر راه خودرو نخواهند بود. اما چنانچه چرخ های خودرو از سمت غیر مجاز با تیغه ها برخورد نماید، در این صورت علاوه بر عدم امکان عبور خودرو، احتمال آسیب رسیدن به چرخهای خودرو وجود دارد. به نظر می

رسد این وسیله راه کاری مفید جهت مقابله با قانون شکنان باشد!

در ادامه عکسهایی از انواع مختلف این وسیله مشاهده می گردد:



<http://www.trafficspikesusa.com/>

<http://www.guardiantraffic.com/>



× در دسر سازی بی صدا بودن لیف

در پی برخی گزارش‌ها مینی بر بی سرو صدا بودن بیش از حد خودروهای برقی لیف نیسان، طراحان تصمیم گرفتند به منظور جلوگیری از تصادف این خودروها با برخی عابران پیاده حواس پرت، مقدار حجم تولیدی صدای این خودرو را افزایش دهند. بعد از تحقیقات بسیار صورت گرفته توسط مهندسان شرکت نیسان، قرار شد که صدایی به این خودرو افزوده شود که با افزایش سرعت شدت آن بیشتر شود. نیسان اعلام کرد؛ با کمک یک شرکت صداگذاری هالیوودی و روان‌شناسان صدا توانسته سامانه‌ای از صداها و علائم هشدار برای خودروی لیف طراحی کند تا از این راه توجه نابینایان و عابران بی‌دقت را جلب کند. با وجود این که سکوت همانند طلا ارزشمند است ولی مسلماً برای ما چالش برانگیز خواهد شد. نیسان اضافه کرد: این صداها مصنوعی به دلیل رعایت قانونی که خودروسازان را ملزم به نصب علائم و صداها هشداردهنده در خودروهای تولیدیشان می‌کند، نصب شده‌اند.

× ارزیابی مزایای مدیریت تقاضای سفر

مدیریت حرکت یا همان مدیریت تقاضای سفر TDM در صدد ایجاد تغییر در رفتارهای ترافیکی به منظور افزایش کارایی سیستم حمل و نقل می‌باشد.

جدول زیر فهرستی از استراتژی‌های مدیریت تقاضای سفر را نشان می‌دهد. این استراتژی‌ها منجر به تغییر یا تبدیل نوع سفرها می‌گردد؛ تغییر شیوه سفر (از رانندگی به حمل و نقل عمومی و...) مقصد (کم کردن فاصله مراکز ارائه خدمات)، زمان (تغییر تقاضای سفر از ساعات اوج به ساعاتی دیگر) و سفرهای تکراری (ادغام سفرها و پرهیز از سفرهایی که بدون حضور فیزیکی فرد و از راه دور قابل انجام می‌باشد).

استراتژی‌های مدیریت تقاضای سفر

افزایش گزینه های حمل و نقل	مشوق ها	مدیریت کاربری زمین	برنامه های اجرایی
* ارتفاع حمل و نقل شهری	* قیمت گذاری سفر در	* توسعه هوشمندانه	* برنامه های کاهش سفرهای مکرر روزانه
* ارتفاع پیاده روی و دوچرخه سواری	ساعات پر ازدحام و شلوغ	* توسعه بر مبنای حمل و نقل	* مدیریت حمل و نقل مدارس و دانشگاهها
* برنامه های همپیمایی	* تعیین نرخ عوارض جاده ای	* توسعه مکانهای پر بارده	* مدیریت حمل و نقل توریستی
* خطوط حق تقدم عبور با خودروهای با ظرفیت بالا (HOV)	* مشوقهای مالی برای استفاده کنندگان از حمل و نقل عمومی	* مدیریت پارکینگ	* برنامه های تبلیغاتی مدیریت تقاضای سفر
* ساعات کار تغییرپذیر	* قیمت گذاری پارکینگ	* برنامه ریزی حمل و نقل بار و کالا	* ترویج شیوه های سفر غیر وابسته به وسایل نقلیه موتوری
* کار از راه دور	* قوانین پارکینگ ها	* آرام سازی ترافیک	
* بهبود خدمات تاکسی‌ها	* افزایش مالیات سوخت		
	* ترغیب به استفاده از حمل و نقل عمومی		



دلایل زیادی برای توجیه لزوم مدیریت تقاضای سفر وجود دارد. اثربخش ترین تاثیرات آن عبارت است از کاهش مشکلاتی نظیر تراکم ترافیک، آلودگی های صوتی و زیست محیطی، برای مسافرانی که از وسیله نقلیه شخصی استفاده نمی کنند. همچنین می تواند منجر به کاهش هزینه های دولت و پیشبرد برنامه هایی همچون توسعه مناطق شهری، حفاظت از محیط زیست، صرفه جویی انرژی و پیشرفت های اقتصادی گردد. اعمال برخی تغییرات در شیوه حمل و نقل منجر به ارتقای سلامت جسمی و بهداشت همگانی می گردد. هرچند برنامه های متداول حمل و نقل بر روی یک یا دو مزیت مانند کاهش تراکم ترافیک و آلودگی های زیست محیطی تمرکز دارد؛ اما با نگاهی جامع به برنامه های آن می توان بر اهمیت آن بر حل مشکلات ترافیک صحنه گذاشت.

http://ttic.ir/index.php?option=com_content&task=view&id=1033&Itemid=120

× اینترنت آسان در آئودی

شرکت آئودی قصد دارد، در آینده نزدیک روی بعضی از مدل های گران قیمت خود امکان دسترسی به اینترنت را ایجاد کند. مهندسان آئودی پیش بینی کرده اند، در مدل A8 در سال ۲۰۱۱، wlan ویژه ای ایجاد کنند. آئودی در پی گرایش بسیاری از خودروسازان دست به چنین کاری خواهد زد. شرکت کرایسلر از اولین خودروسازانی بود که سیستم WiFi را به صورت استاندارد در این خودرو عرضه کرد. آئودی اما در تلاش است که دسترسی به اینترنت را در سطحی وسیع تر به سرنشینان ارائه کند. ظاهرا سیستم دسترسی آئودی می تواند تا هشت دستگاه لپ تاپ گرفته تا ای پاد را در دنیای مجازی فعال کند این سیستم حتی می تواند با استفاده از بلوتوث شرایط آسان تری را برای مکالمه تلفنی فراهم کند.

× راه فرار از کمر بند ایمنی

هر ساله در تصادفات رانندگی بسیاری از افراد تنها به دلیل گیر کردن در اتومبیل خود قربانی می شوند. به خصوص با پیشرفت سیستم های الکترونیک اتومبیل و همچنین انواع مختلف سیستم های قفل مرکزی و دزدگیر، برخی اوقات پس از وقوع تصادف و یا آتش سوزی سیستم های الکترونیک دچار اختلال شده و باعث قفل شدن درب ها، کمر بند ایمنی و شیشه های اتومبیل شده و سرنشینان را به دام می اندازند.

حال تصور کنید که اتومبیل در حال غرق شدن در آب و یا آتش سوزی باشد. تنها شانس نجات افراد داخل آن پاره کردن کمر بند و شکستن شیشه برای خروج از این قفس آهنین است. همین الان اطرافیان تان را سرشماری کنید و ببینید در ماشین چند نفرشان ابزار برنده و چکش مناسب در دسترس راننده است؟



شرکت CRKT (کارخانه ابزار و چاقوی رودخانه کلمبیا) به تازگی محصولی با نام ExiTool به معنی ابزار خروج را تولید کرده است که به راحتی بر روی کمر بند ایمنی اتومبیل نصب می شود تا در



مواقع اضطراری دم دست باشد و نیازی به جستجوی اتومبیل برای یافتن آن نباشد.

بخش نخست این ابزار یک تیغه فولادی ۱۳ میلیمتری است که با یک حرکت می تواند کمر بند ایمنی را بریده و شما را از شر آن خلاص کند. این تیغه به گونه ای قرار گرفته که به هیچ وجه باعث آسیب به کاربر آن نمی گردد. بعد از بریدن کمر بند باید سریعاً از اتومبیل حادثه دیده خارج شد، برای این منظور هم بر روی این گجت یک میله کوچک از جنس فولاد تنگستن تعبیه شده که با



تجمع نیروی ضربه در یک نقطه به راحتی باعث شکستن شیشه های کناری ماشین شده و راه را برای خروج شما باز می کند.

بخش بعدی این ابزار کارآمد یک چراغ کوچک اما پر نور ال ای دی است که با یک باتری قابل شارژ می تواند مدت زیادی کار کند. این یکی وسیله ای است که همیشه در ماشین کاربرد دارد و فقط برای زمان بروز حادثه نیست.



ExitTool که می توان آن را فرشته نجات هم نامید به قیمت ۲۶/۹۹ دلار فروخته می

شود.

www.narenji.ir

× گروه های ایمنی کامیون به دنبال تصویب قانون حداکثر ۸ ساعت رانندگی برای رانندگان کامیون هستند

شهروندان و اتحادیه های باری در واشنگتن خواستار اعمال محدودیت های بیشتر بر روی ساعات خدمت رسانی رانندگان کامیون هستند. گروه های ایمنی کامیون به دنبال کاهش شدید ساعات های رانندگی رانندگان کامیون به ۸ ساعت در روز و ۴۰ ساعت در هفته هستند. این کاهش از ۱۱ ساعت در روز مسلماً تاثیر زیادی بر روی صنعت حمل و نقل باری و شبکه های توزیع بار خواهد داشت.

همچنین این گروه ها معتقدند کل ساعات کاری رانندگان کامیون با احتساب بارگیری و خالی کردن بار و زمان انتظار نباید از ۱۲ ساعت در روز تجاوز کند.

در این صورت زمان مجاز رانندگی ۲۷ درصد کاهش خواهد یافت. این اتفاق احتمالاً طول سفر روزانه رانندگان کامیون را بین ۱۰۰ تا ۱۵۰ مایل کاهش می دهد در این صورت با افزایش هزینه های شرکت های حمل و نقلی که تلاش می کنند زنجیره عرضه طولانی تری ارائه دهند، حمل و نقل بار بیشتر به سمت راه آهن انتقال می یابد.

<http://www.joc.com/trucking/truck-safety-groups-seek-8-hour-driver-rule>



× نصب ECS برای ماشین‌های زیر ۴/۵ تن اجباری می‌شود

نصب دستگاه کنترل تعادل الکترونیکی (ESC)^۱، برای همه ماشین‌ها و اتوموبیل‌های مسافرتی زیر ۴/۵ تن که از سال ۲۰۱۲ در کره جنوبی با هدف کاهش تصادفات، اجباری می‌شود. بر اساس مطالعاتی که در سال ۲۰۰۹ توسط مرکز توسعه بیمه کره انجام شد، ESC، که باعث می‌شود رانندگان کنترل ماشین را در هنگام ترمز ناگهانی و یا انحراف از دست ندهند، تصادفات رانندگی را تا ۳۴ درصد کاهش می‌دهد.

¹ Electronic Stability Control (ESC)



آمار حمل و نقل

آمار تصادفات کشورهای اروپایی

در سال ۲۰۰۱، یونان با حدود ۱۰۸ کشته در هر میلیون نفر جمعیت بالاترین میزان تصادفات و انگلستان با ۶۰ کشته، کمترین تصادفات را در بین کشورهای اروپا داشته است.

در اروپا پیش بینی می شود، ساخت وسایل نقلیه با استاندارد ایمنی بالا باعث کاهش میزان تلفات جاده ای تا حد ۵۰ درصد شود.

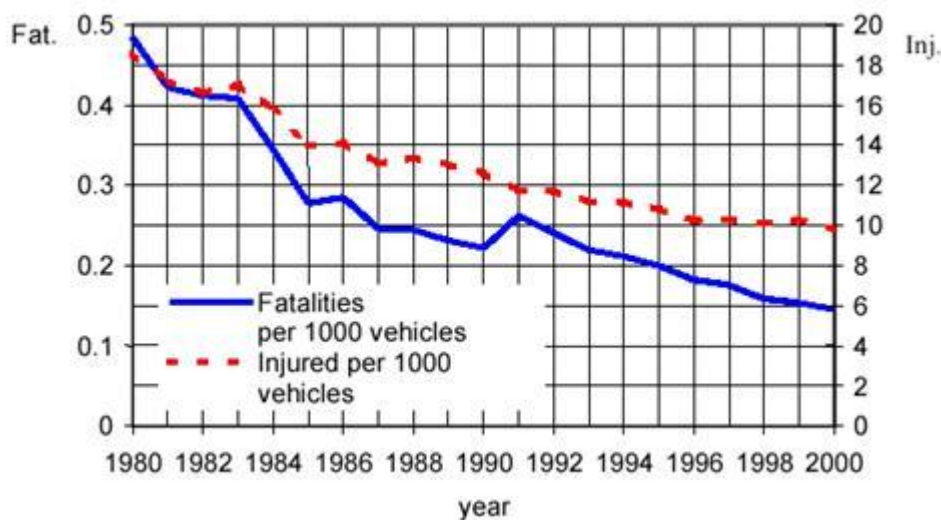
آلمان

بررسی آماری :

- تعداد تلفات در سال ۱۹۷۰ : ۲۱۰۰۰ نفر
- تعداد تلفات در سال ۲۰۰۰ : ۷۵۰۳ نفر
- تعداد تلفات در سال ۲۰۰۶ : ۵۰۹۱ نفر
- آمار تلفات جاده ای در سال ۲۰۰۶ : ۵۰۹۱ نفر
- به طور متوسط روزانه : ۱۴ نفر
- نسبت به سال قبل ۵ درصد کاهش : ۲۷ نفر
- این آمارها کاهش ۷۵ درصدی را از سال ۱۹۷۰ تا سال ۲۰۰۶ نشان می دهد.

اتحادیه اروپا از سال ۲۰۰۱ تصمیم گرفت آمار تصادفات تا سال ۲۰۱۰ به میزان ۵۰ درصد کاهش یابد و در این خصوص کشورهای مربوطه را ملزم به اجرای برنامه ریزی های مورد نیاز نمود. در آلمان تا کنون حدود ۲۷ درصد کاهش رخ داده است.

تلفات و مجروحین تصادفات جاده ای در آلمان (به ازای ۱۰۰۰ وسیله نقلیه موتوری)



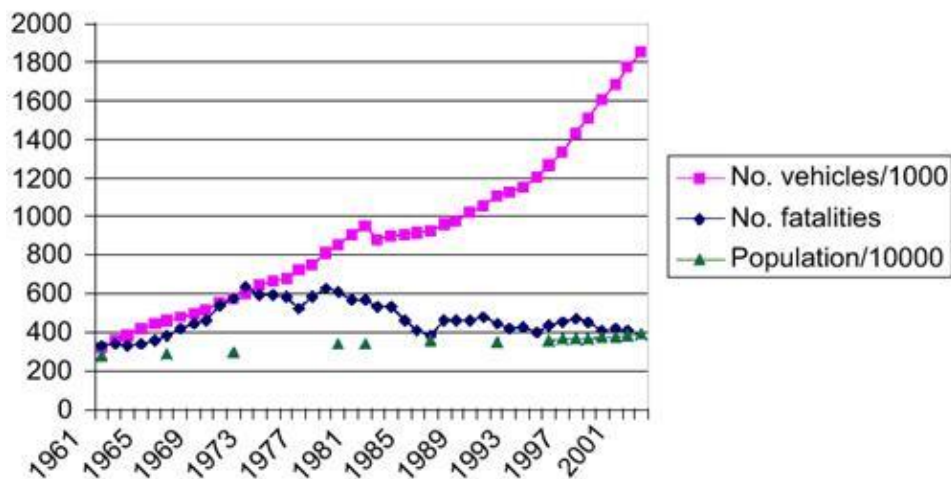


سال	تصادفات گزارش شده به پلیس			تصادفات		
	جمع	تصادفات جرحی	تصادفات خسارتی	جمع	تعداد تلفات	تعداد مجروحین
2006	2,235,318	327,984	1,907,334	427,428	5,091	422,337
2005	2,253,992	336,619	1,917,373	438,804	5,361	433,443
2004	2,261,689	339,310	1,922,379	445,968	5,842	440,126
2003	2,259,567	354,534	1,905,033	468,783	6,613	462,170
2002	2,289,474	362,054	1,927,420	483,255	6,842	476,413
2001	2,373,556	375,345	1,998,211	501,752	6,977	494,775
2000	2,350,227	382,949	1,967,278	511,577	7,503	504,074
1999	2,413,473	395,689	2,017,784	528,899	7,772	521,127
1998	1,718,178	302,089	1,416,089	405,830	5,614	400,216
1997	1,690,507	302,361	1,388,146	405,270	6,067	399,203
1996	1,709,952	294,454	1,415,498	397,202	6,126	391,076



ایرلند

تلفات جاده‌ای، وسایل نقلیه ثبت‌نام شده، و جمعیت در ایرلند



میزان تلفات جاده ای در هر میلیون جمعیت

سال	اتریش	بلژیک	جمهوری چک	دانمارک	فنلاند	فرانسه
۲۰۰۰	122	143	145	93	77	137
۲۰۰۱	119	144	130	80	83	138
۲۰۰۲	118	131	140	86	80	128
۲۰۰۳	114	117	142	80	73	101
۲۰۰۴	108	112	136	68	72	93
۲۰۰۵	94	104	126	61	72	

سال	آلمان	یونان	مجارستان	ایسلند	ایرلند	ایتالیا
۲۰۰۰	91	193	118	113	110	115
۲۰۰۱	85	178	122	84	107	117
۲۰۰۲	83	159	141	101	96	117
۲۰۰۳	80	145	131	80	84	105
۲۰۰۴	71	151	129	79	94	98
۲۰۰۵	65	145	127	64	83	90



سال	لوگزامبورگ	هلند	نروژ	لهستان	پرتغال	اسلواکی
۲۰۰۰	172	68	76	163	186	120
۲۰۰۱	159	62	61	143	161	116
۲۰۰۲	140	61	68	152	165	116
۲۰۰۳	118	63	61	148	148	121
۲۰۰۴	109	49	56	150	124	113
۲۰۰۵	101	46	49	143	118	111

سال	اسپانیا	سوئد	سوئیس	اسلوانی
۲۰۰۰	143	67	82	157
۲۰۰۱	135	65	75	140
۲۰۰۲	129	63	70	134
۲۰۰۳	128	59	74	121
۲۰۰۴	115	53	69	137
۲۰۰۵	89	49	55	129

منابع

<http://www.miros.gov>

<http://www.transport.sa.gov.au>

<http://www-odi.nhtsa.dot.gov>

<http://www.bast.de>

<http://www.mto.gov.on.ca>

<http://www.cemt.org>

<http://www.destatis.de>

<http://www.swivel.com>

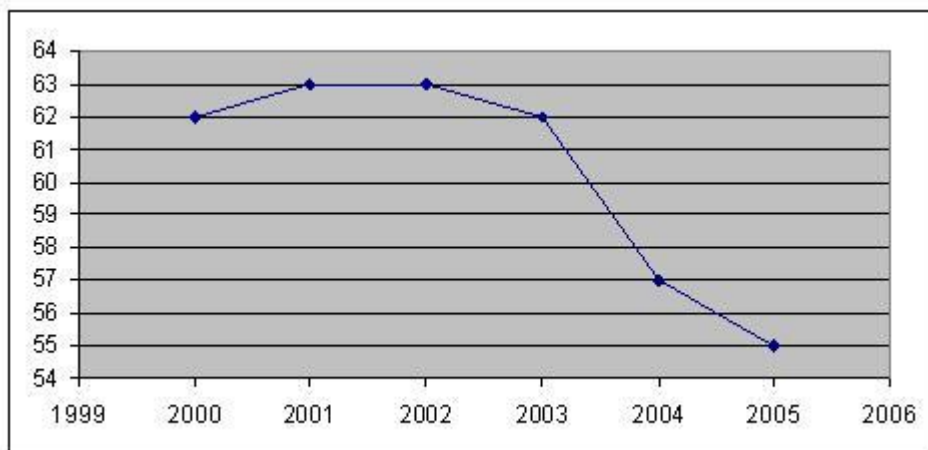
<http://www.factbook.net>

<http://www.roadsafety.mccofnsw.org.au>



روند تصادفات در انگلستان در هر میلیون نفر جمعیت

سال	انگلستان
۲۰۰۰	۶۲
۲۰۰۱	۶۳
۲۰۰۲	۶۳
۲۰۰۳	۶۲
۲۰۰۴	۵۷
۲۰۰۵	۵۵



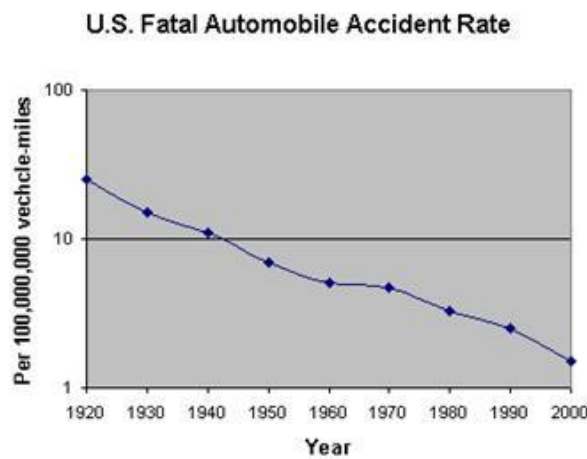


آمار تصادفات کشورهای آمریکایی

کشورهای آمریکای شمالی (ایالت متحده و کانادا) کمترین میزان تصادفات را داشته و برنامه های زیادی در ایمن سازی جاده های خود نیز در دست اقدام دارند.

البته در آمریکای لاتین آمار تلفات بشدت بالا بوده و از ناامن ترین جاده های دنیا محسوب می شوند.

روند تلفات در آمریکا

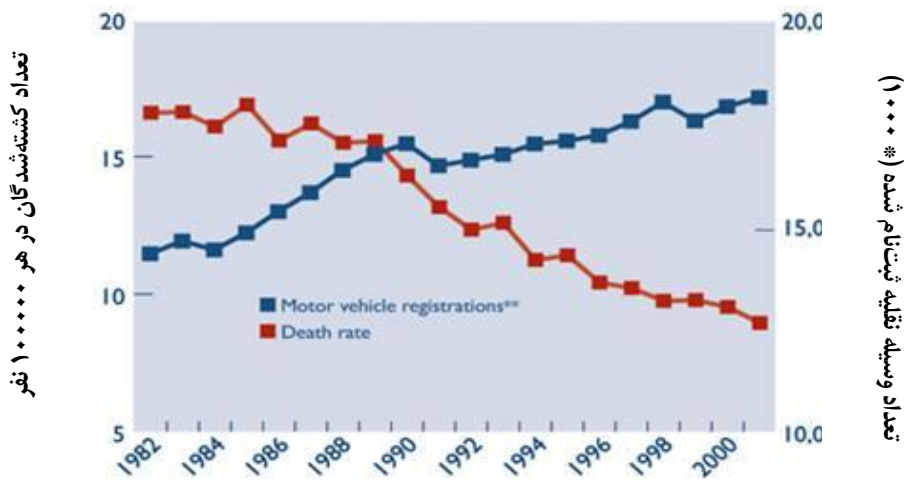


منابع

- <http://www.miros.gov>
- <http://www.transport.sa.gov.au>
- <http://www-odi.nhtsa.dot.gov>
- <http://www.bast.de>
- <http://www.mto.gov.on.ca>
- <http://www.cemt.org>
- <http://www.destatis.de>
- <http://www.swivel.com>
- <http://www.factbook.net>
- <http://www.roadsafety.mccofnsw.org.au>

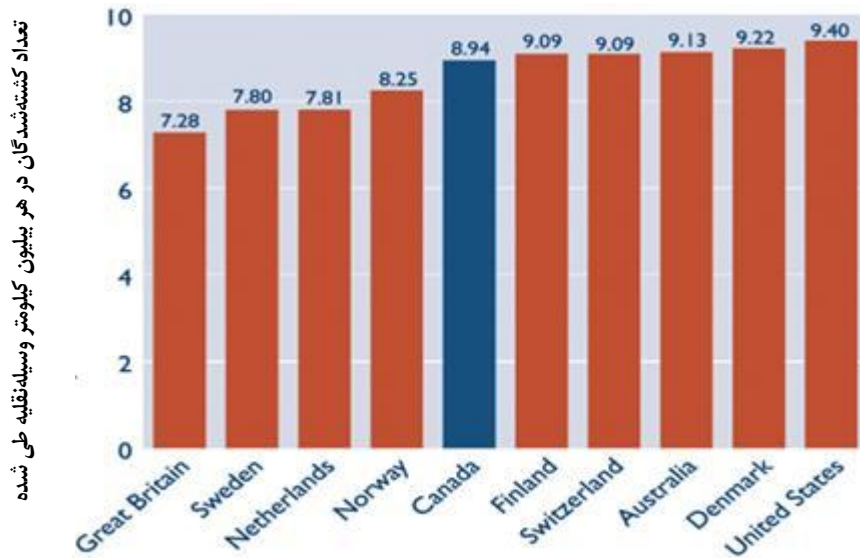


نرخ تلفات در کانادا - 1982-2001



Source: Canadian Motor Vehicle Traffic Collision Statistics, Transport Canada and Analysis by Injury and Child Maltreatment Section, Health Canada.
 *Crude rate based on death data from the Traffic Accident Information Database, Transport Canada and population data from Statistics Canada.
 **Includes all vehicles registered for use on public roadways.

تلفات به ازای هر بلیون کیلومتر - وسیله نقلیه طی شده 2001



Source: International Road Traffic and Accident Database, OECD, 2001.

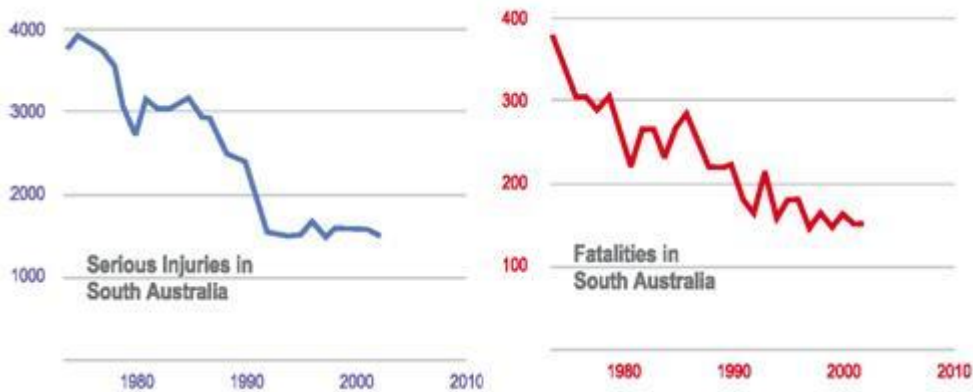


آمار تصادفات استرالیا

نرخ تلفات در استرالیا در سال ۲۰۰۳ به ازای هر ۱۰۰۰۰۰ نفر جمعیت ۸/۲ و در استرالیای جنوبی ۱۰/۲ می باشد.

استرالیای جنوبی

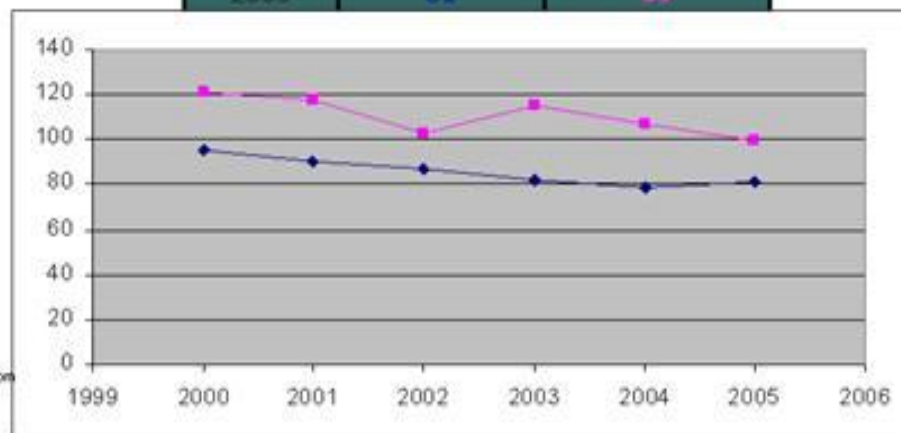
در استرالیای جنوبی در هر ۲-۳ روز یک نفر در تصادفات جاده کشته می شود و روزانه ۲۴ نفر زخمی شده و ۲۰۰ خودرو دچار صدمات شدید می شوند.



روند تلفات در استرالیا

میزان تلفات جاده ای در هر میلیون جمعیت

Year	Australia	New Zealand
2000	95	121
2001	90	118
2002	87	103
2003	82	115
2004	79	107
2005	81	99



<http://www.pwvel.com>





آفریقای جنوبی

تلفات جاده ای: سالیانه ۱۳۰۰۰ الی ۱۴۰۰۰ نفر
آفریقای جنوبی یکی از ناامن ترین جاده های جهان را دارد.

عوامل موثر در تصادفات آفریقای جنوبی

فاکتورهای انسانی - ۷۸ درصد

فاکتورهای وسیله نقلیه - ۱۰ درصد

فاکتورهای جاده - ۳۴ درصد

آمار تصادفات بریتانیا در سال ۲۰۰۵

تعداد تصادفات منجر به فوت: ۲۹۱۳

تعداد تصادفات منجر به جراحات سنگین: ۲۵۰۲۹

مهمترین عامل تصادفات:

- خطا و عدم دید مناسب - ۳۲ درصد (عدم تشخیص درست مسیر یا سرعت خودروی دیگر - بی دقتی و عدم تمرکز)

- دومین عامل، سرعت - ۱۵ درصد

منابع:

<http://www.miros.gov>

<http://www.transport.sa.gov.au>

<http://www-odi.nhtsa.dot.gov>

<http://www.bast.de>

<http://www.mto.gov.on.ca>

<http://www.cemt.org>

<http://www.destatis.de>

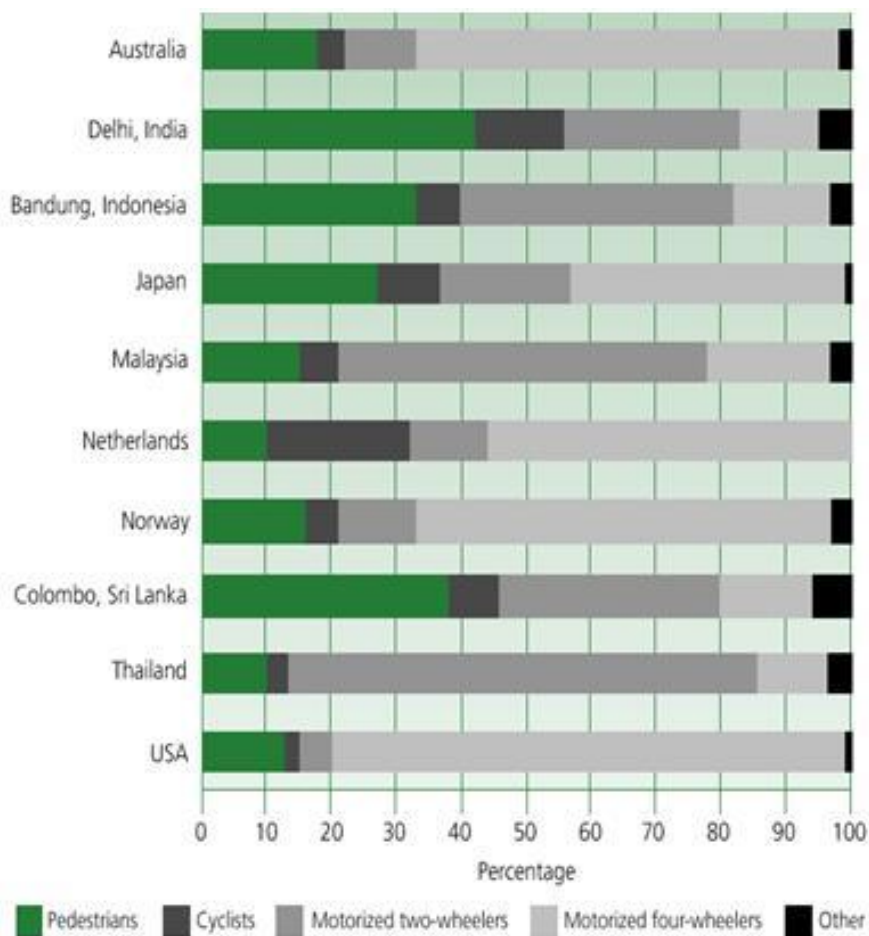
<http://www.swivel.com>

<http://www.factbook.net>

<http://www.roadsafety.mccofnsw.org.au>



سهم تلفات استفاده کنندگان از جاده ها در بعضی از کشورها



منابع -

<http://www.miros.gov>
<http://www.transport.sa.gov.au>
<http://www-odi.nhtsa.dot.gov>
<http://www.bast.de>
<http://www.mto.gov.on.ca>
<http://www.cemt.org>
<http://www.destatis.de>
<http://www.swivel.com>
<http://www.factbook.net>
<http://www.roadsafety.mccofnsw.org.au>



روند تلفات در بعضی کشورهای آسیایی

میزان تلفات جاده ای در هر میلیون نفر جمعیت

سال	ژاپن	کره	ترکیه
۲۰۰۰	۸۲	۲۱۸	۵۸
۲۰۰۱	۷۹	۱۷۱	۴۵
۲۰۰۲	۷۵	۱۵۲	۶۲
۲۰۰۳	۷۰	۱۵۱	۵۶
۲۰۰۴	۶۶	۱۳۶	۶۲
۲۰۰۵	۶۲	۱۳۲	

منابع

<http://www.miros.gov>

<http://www.transport.sa.gov.au>

<http://www-odi.nhtsa.dot.gov>

<http://www.bast.de>

<http://www.mto.gov.on.ca>

<http://www.cemt.org>

<http://www.destatis.de>

<http://www.swivel.com>

<http://www.factbook.net>

<http://www.roadsafety.mccofnsw.org.au>



معرفی سایت

در هر گزارش گزیده تازه های حمل و نقل از شبکه جهانی اینترنت یک سایت معرفی می شود که در افزایش دانش حمل و نقلی افراد علاقه مند موثر خواهد بود.

سایت پیشنهادی این گزارش

National Highway Traffic Safety Administration

موسسه ملی ایمنی ترافیکی بزرگراهها

آدرس سایت

<http://www.nhtsa.gov/>

معرفی

انسانها، انسانها را نجات می دهند

NHTSA به وسیله مصوبه ایمنی بزرگراهها در سال ۱۹۷۰، برای اجرای برنامه های ایمنی تاسیس شد. به صورت خاص، این نمایندگی برنامه های مشتریان و ایمنی بزرگراهی که توسط مصوبه ۱۹۶۶ ایمنی وسایل نقلیه موتوری و ایمنی ترافیکی، مصوبه ۱۹۶۶ ایمنی بزرگراهی، مصوبه ۱۹۷۲ اطلاعات و کاهش هزینه وسایل نقلیه موتوری تهیه شده است را هدایت و اصلاح می کند.



NHTSA به دنبال دستیابی به بالاترین استانداردهای ایمنی بزرگراهی و وسایل نقلیه موتوری، و کاهش تصادفات و هزینه های انسانی و مالی می باشد.

ماموریت NHTSA

نجات زندگی افراد، جلوگیری از جراحت وارده و کاهش هزینه های ناشی از تصادفات رانندگی، از طریق آموزش، تحقیق، استانداردهای ایمنی و عملیات اجرایی

چشم انداز

رهبری جهانی ایمنی بزرگراهها و وسایل نقلیه موتوری

ارزش های بنیادی

NHTSA به دنبال دستیابی به بالاترین استانداردهای ایمنی بزرگراهها و وسایل نقلیه موتوری می باشد. این نمایندگی تلاش می کند تا انتظارات مشتریان خود را از طریق ارزش های بنیادین یکپارچگی، جامعیت، خدمات و رهبری برآورده سازد.



واحدهای مختلف تحت پوشش NHTSA

NHTSA زمینه‌های زیر را تحت پوشش قرار می‌دهد:

ایمنی رانندگان

- رانندگان تهاجمی
- دوچرخه‌سواران
- ایمنی کودکان
- رانندگان حواس‌پرت
- آموزش رانندگان
- خدمات اجرایی
- رانندگان دارای اختلال
- موتورسواران
- عابران پیاده
- تحقیقات و ارزیابی
- اوتوبوس‌های مدارس
- حفاظت از سرنشینان

ایمنی وسایل نقلیه

- کیسه‌های هوا
- ترمز
- مسافت‌سنج
- دیگر تجهیزات
- نقص فنیلاستیک
- فرآیند آزمایش
- دزدی‌های مربوط به وسایل نقلیه

تحقیقات

- مطالعات رفتاری
- پیشگیری از برخورد



- مطالعات تلفات ناشی از تصادفات

- ارزیابی و هزینه تصادفات ترم افزارها و بانک های اطلاعاتی

- شبیه سازی برای رانندگان

- وسایل نقلیه با ایمنی بالا

- ثبت اطلاعات وقایع

- فاکتورهای انسانی

- مطالعات کمربند ایمنی کودکان

- آزمایش وسایل نقلیه

اطلاعات و آمار

- گزارش تحلیل تلفات

- ثبت نام رانندگان

- تحقیقات بر روی تصادفات خاص

- داده های ترافیکی

قوانین و مقررات

- کیسه های هوا

- ترمزها

- اقتصاد سوخت

- ایمنی سرنشینان کودک

- مسافران و رانندگان معلول

- کنترل پایداری الکترونیکی

- کمربند ایمنی

- وسایل نقلیه

- لاستیک ها

در مورد هر یک از موارد بالا مطالب و مقاله های سودمندی در سایت قابل مشاهده می باشد.



معرفی کتاب

به منظور آشنایی با منابع ارزشمند موجود در کتابخانه سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای کشور، در هر شماره از گزارش گزیده تازه‌های حمل و نقل، به معرفی مجله و کتاب‌هایی که به تازگی توسط کتابخانه تهیه شده‌اند، پرداخته می‌شود. در این شماره کتاب "امنیت زیرساخت‌های حمل و نقلی - به کارگیری سیستم‌های حمل و نقل هوشمند"^۱ معرفی می‌شود. مولفان این کتاب Ryan Fries, Mashrur Chowdhury و Jeffrey Brummond می‌باشند. در این کتاب مطالبی با موضوعاتی که در ادامه معرفی می‌شوند آمده است:

- معرفی
 - مفاهیم امنیت
 - حمل و نقل و امنیت
 - امنیت در ITS
- ضرورت امنیت زیرساخت‌های حمل و نقلی سطحی
 - آسیب‌پذیری
 - ویژگی‌های معمول سیستم‌های حمل و نقل سطحی
 - تهدیدات رایج سیستم‌های حمل و نقل سطحی
- ٢** زلزله
- ٢** آتش‌سوزی
- ٢** مواد خطرناک
- ٢** سیل
- آمادگی برای مواجهه با تهدیدات داخلی و خارجی
- نواحی تمرکز
- به کارگیری ITS برای کاهش ریسک و آشکارسازی نواحی استفاده از ITS
 - رسیدگی در شرایط واقعه و بلایای بد و تخلیه‌سازی
 - ایمنی وسایل نقلیه تجاری و باری
 - ایمنی مواد خطرناک
 - ایمنی ترانزیت
 - ایمنی زیرساخت‌های حمل و نقلی
 - ایمنی مسافران
- چهارچوب ارزیابی ریسک

¹Transportation Infrastructure Security- Utilizing Intelligent Transportation Systems



- روش های ارزیابی ریسک
- راه های پیشگیری و کاهش ریسک
- انتخاب از بین گزینه ها
- اعمال ابزارهای مدیریت و ارزیابی ریسک
- اصول امنیت شبکه کامپیوتری برای ITS
- ایمن سازی ITS
- امنیت حمل و نقل چندوجهی
- فرایند توسعه یک برنامه ایمنی حمل و نقل محلی



نتایج ارزیابی گزارش دهم

در راستای ارتقای کیفیت گزارش‌های گزیده تازه های حمل و نقل، پیرو هر گزارش فرم ارزیابی ارسال می شود که نتایج حاصل از تکمیل این فرم‌ها می تواند ما را به سمت بهبود کیفی گزارش ها و تامین نظرات و نیازهای خوانندگان محترم یاری نماید.

ضمن تشکر از واحدهای ستادی و استانی که با نظرات سازنده خود و تکمیل فرم‌های ارزیابی ما را برای بهبود گزارش‌های آتی یاری داده‌اند، در ادامه نتایج ارزیابی گزارش قبلی گزیده تازه های حمل و نقل از شبکه جهانی اینترنت ارائه می شود. مشاهده می‌شود که میانگین امتیاز گزارش دهم نسبت به میانگین گزارش‌های پیشین ۲/۴۷ درصد رشد داشته است

درصد رشد	امتیاز (۵-۱)		موضوع	ردیف
	میانگین ۱ تا ۹	گزارش ۱۰		
-۴.۰۴%	۴.۱۷	۴.۰۰	تناسب مطالب مجموعه با نیازهای سازمان	۱
۲.۲۸%	۴.۴۰	۴.۵۰	ارزش علمی مطالب مجموعه	۲
۲.۴۷%	۴.۳۹	۴.۵۰	تناسب مطالب این گزارش با تحولات علمی روز	۳
۷.۰۸%	۴.۲۰	۴.۵۰	جذابیت مطالب ارائه شده	۴
۹.۹۹%	۴.۰۹	۴.۵۰	تنوع و محتوای مطالب ارائه شده	۵
-۴.۳۹%	۳.۶۶	۳.۵۰	میزان کاربردی بودن مطالب	۶
۱۲.۱۹%	۴.۰۱	۴.۵۰	کیفیت مطالب ارائه شده	۷
-۰.۲۴%	۴.۰۱	۴.۰۰	سازمان دهی، انسجام و ترتیب ارائه مطالب	۸
-۱۳.۷۷%	۴.۰۶	۳.۵۰	میزان همراستایی گزارش گزیده تازه های حمل	۹
۲۱.۲۵%	۴.۱۲	۵.۰۰	تاثیر مطالب این مجموعه در ارتقا و بهبود فعالیت های سازمان و پیشبرد آن به سمت	۱۰
۶.۵۵%	۴.۲۲	۴.۵۰	میزان رضایت شما از مجموعه حاضر	۱۱
۵.۰۸%	۴.۷۶	۵.۰۰	تمایل برای دریافت گزارش های بعدی	۱۲
۲.۴۷%	۴.۲۳	۴.۳۳	میانگین	

درصد رشد	امتیاز (۵-۱)		بخش	ردیف
	میانگین گزارشهای قبلی	گزارش ۱۰		
۱۰.۳۱%	۴.۰۸	۴.۵۰	مقاله	۱
-۰.۹۶%	۴.۵۴	۴.۵۰	تازه ها	۲
۷.۶۴%	۴.۱۸	۴.۵۰	آمار	۳
-۱.۴۲%	۴.۰۶	۴.۰۰	معرفی مجله	۴
-۱۰.۱۲%	۳.۸۹	۳.۵۰	معرفی سایت	