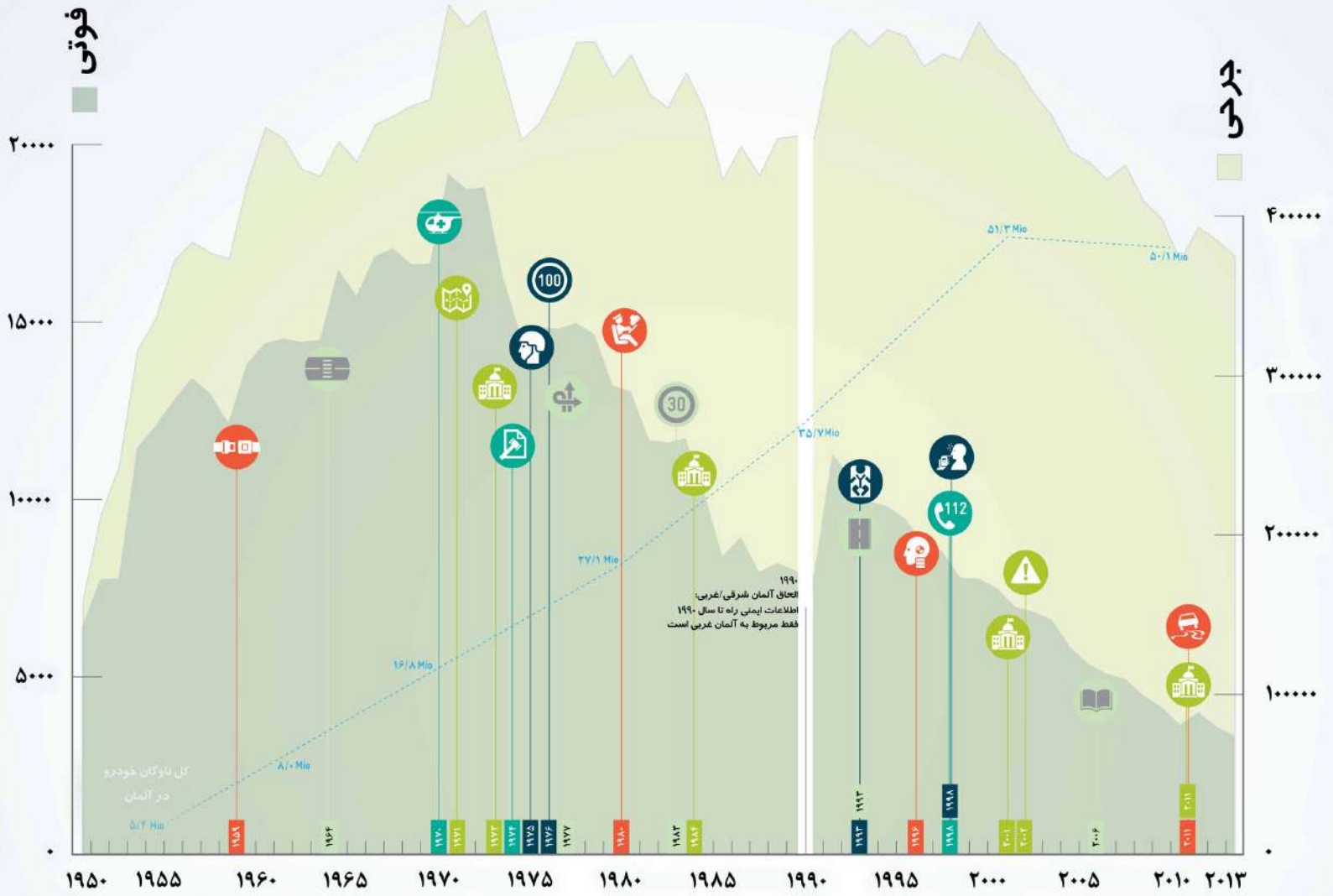


# رویکرد جامع ایمنی راه‌ها - آلمان

## اقدامات مربوط به زیرساخت های ایمنی حمل و نقل (طراحی، ساخت و تعمیر و نگهداری جاده)

۱۹۶۴	خط کشی عابر پیاده
۱۹۷۳	استانداردهای طراحی هندسی، شیب، مقطع عرضی و سرعت طرح و قرارگیری در دستورالعمل بکارچیه
۱۹۷۷	اصول کلی طراحی شبکه راه، طبقه بندی راه ها با توجه به دسته بندی راه ها (از فیل؛ بین ایالتی، سواره رو، محلی) و انواع راه های مواصلاتی (شهری و روستایی، حجم موردانتظار و غیره)
۱۹۸۰	مناطق آرام سازی ترافیک (اصطلاح بازی در خیابان) به مفهوم گسترش دامنه حرکت عابرین پیاده
۱۹۸۱	انتشار توصیه های آرام سازی ترافیک در مناطق مسکونی توسط موسسه تحقیقاتی (FGSV) راه و ترابری کشور آلمان
۱۹۸۲	معرفی ای دستورالعمل هایی در حوزه طراحی مقطع عرضی راه (RAS-Q) از جمله تعیین ابعاد مشخصات راه بر اساس ویژگی های فیزیکی و حجم تردد خودروها
۱۹۸۳	اولین اجرای آزمایشی برای مناطق با محدودیت سرعت ۳۰ km/h در مناطق مسکونی
۱۹۹۰	افزایش استفاده از میدان به عنوان مدل جایگزین مناسبی به جای تقاطع ها
۱۹۹۲	توصیه های جدید طراحی در حوزه راه های اصلی درون شهری (از جمله در نظر گرفتن الزامات ایمنی عابران و دوچرخه سواران در طراحی شهری)
۱۹۹۵	تجدید نظر در دستورالعمل در اجرای صحیح جاده ها از نظر ساختار اجرایی، از جمله فاصله مورد نیاز جهت دید مناسب در هنگام سیقت
۱۹۹۶	طراحی خطوط جاده ای ۲+۱ برای افزایش سطح تردد در راه های روستایی، به منظور جلوگیری از حوادثی که هنگام سیقت رخ می دهند.
۲۰۰۶	معرفی مفاهیمی در خصوص خود توجیهی (به عنوان مثال استانداردسازی جاده و جاده های بخشنده در دستورالعمل طراحی جاده ها
۲۰۰۷	ارائه توصیه های ویژه به منظور ارتقا ایمنی راه های مورد علاقه موتورسواران از طریق بهبود طراحی راه ها و اقدامات اجرایی مرتبط با آن
۲۰۰۸	اجرای اولین پروژه فضای مشترک در آلمان (شهر Bohle)
۲۰۱۱	اصول "طراحی برای همه" به منظور فراهم آوردن تسهیلات حمل و نقل در دسترس (HBVA)



۱۹۹۰: احتیاج آلمان شرقی/غربی؛ اطلاعات ایمنی راه تا سال ۱۹۹۰ فقط مربوط به آلمان غربی است

## اقدامات مرتبط با کاربر (تربیت و آموزشی، قوانین راهنمایی و رانندگی، انگیزش، اعمال قانون)

۱۹۶۶	اعمال محدودیت قانونی اکل در خون به ۱/۳ درصد
۱۹۷۰	اصل رانندگی تدافعی
۱۹۷۰	اجباری نمودن استفاده از چراغ راهنما (چشمک زن) در مناطق شهری
۱۹۷۳	بازنگری قانون محدودیت اکل در خون به ۰/۸ درصد
۱۹۷۴	گردآوری سیستم اعتباری برای رانندگی
۱۹۷۴	محدودیت سرعت توصیه شده برای بزرگراهها (اتوبان) به ۱۳۰ km/h
۱۹۷۵	اجباری نمودن استفاده از کمربند و کلاه ایمنی
۱۹۷۶	محدودیت سرعت ۱۰۰ km/h در مناطق برون شهری
۱۹۸۰	جریمه برای رانندگان موتورسیکلت بدون کلاه ایمنی
۱۹۸۴	جریمه برای رانندگی بدون کمربند ایمنی
۱۹۸۶	اجرای طرح ۲ ساله دوره آزمایشی برای رانندگان تازه کار
۱۹۸۶	اجرای طرح افزایش حداقل سن برای رانند موتورسیکلت های سنگین به ۲۰ سال
۱۹۸۸	حداقل فاصله از کامیون ها و اتوبوس ها
۱۹۹۳	اجباری نمودن استفاده از صندلی ایمنی کودک برای کودکان در خودروها
۱۹۹۵	اجباری نمودن محدودیت سرعت برای خودروهایی که در بکلت اتوبوس های متوقف شده در حال حرکت هستند
۱۹۹۷	محدودیت اکل در خون به ۰/۰۵ درصد برای رانندگان تازه کار و افراد با سن کمتر از ۲۱ سال
۱۹۹۸	تجدید نظر در قانون محدودیت اکل در خون به ۰/۵ درصد
۲۰۰۱	جریمه برای استفاده از تلفن همراه در حال رانندگی
۲۰۱۰	ممنوعیت رانندگی بدون همراه برای رانندگان کمتر از ۱۷ سال

## سازماندهی (برنامه ریزی، تأمین مالی، کنترل)

۱۹۵۶	الزامی شدن بازرسی منظم ایمنی جاده ها در مقررات راهنمایی و رانندگی جاده (VwV-StVO)
۱۹۶۱	اجباری شدن بازرسی منظم ایمنی وسایل نقلیه (TÜV)
۱۹۶۹	تأسیس شورای ایمنی راه آلمان (DVR)، تقدیر از تلاش همه افراد دخیل در ایمنی راه به منظور دستیابی به اقدام کارآمد
۱۹۶۹	انتشار بولتن انجمن تحقیقات راه و حمل و نقل آلمان (FGSV) در برنامه حمل نقل محلی (معرفی تجزیه و تحلیل تصادف با در نظر گرفتن حمل و نقل غیرموتوری)
۱۹۷۱	تصویب قانون تأمین مالی حمل و نقل شهری، معرفی طرح های تأمین مالی فدرال برای حمل و نقل شهری و اجباری نمودن برنامه حمل و نقل محلی
۱۹۷۹	برنامه ریزی حمل و نقل هدف گرا در عوض برنامه ریزی عرضه محور در دستورالعمل برنامه های حمل و نقل محلی
۲۰۰۲	بازرسی ایمنی به منظور رفع کاستی ها و نواقص با توجه به ایمنی راه در طول فرایند برنامه ریزی
۲۰۰۸	بخشنامه ای EC/۲۰۰۸/۱۶ پارلمان اروپا و شورای ایمنی راه در مدیریت ایمنی زیرساخت راه
۱۹۷۳	برنامه ایمنی راه دولت فدرال
۱۹۸۴	
۲۰۰۱	
۲۰۱۱	

## خدمات امداد و نجات (اطلاع رسانی و نجات)

۱۹۷۰	اولین سیستم دائمی اورژانس هوی (بالگرد) که در شهر مونیخ پایه ریزی شد
۱۹۷۱	تلفن های اضطراری در امداد بزرگراه و جاده های اصلی
۱۹۷۳	شماره های تماس اضطراری در سراسر کشور با شماره های ۱۱۰ (پلیس) و ۱۱۲ (آتش نشانی)، حتی اگر شماره های تماس برای EMS در هر منطقه در نظر گرفته شده باشد.
۱۹۷۴	اولین قانون EMS در ایالت باواریا به تصویب رسید که شامل: تشریح الزامات مورد نیاز برای کارکنان، تجهیزات و زمان پاسخ بود. سایر ایالت ها نیز از قانون پیروی کردند.
۱۹۹۸	قانون اجباری سیستم تماس اضطراری ۱۱۲ اورژانس EMS از سوی اتحادیه اروپا



## توسعه ایمنی راه (توسعه ایمنی راه)

۱۹۵۹	کمربند ایمنی سه نقطه ای
۱۹۶۳	جذب انرژی توسط میل فرمان (اجتناب از آسیب بیش از حد به راننده در صورت برخورد سنگین از جلو)
۱۹۷۸	سیستم ترمز ضد قفل
۱۹۸۰	کیسه هوا (فقط برای صندلی راننده) برای خودروهای مرسدس بنز
۱۹۹۰	اجباری نمودن محافظ های کناره ها در کامیون های بیش از ۳/۵ تن به منظور محافظت از دینامیس دوچرخ رانندگان و عابران پیاده
۱۹۹۶	سیستم کمک ترمز (BAS)



۱۹۹۶	روش های آزمایش Euro NCAP برای ارزیابی ایمنی غیرفعال وسایل نقلیه
۱۹۹۸	افزایش تجهیزات ایمنی در پنجره های خودرو (محافظت از صدمات به سر مسافران)
۲۰۰۴	تعهد از صنعت تولید خودرو اروپا به تجهیز همه خودروها به سیستم ترمز ضد قفل
۲۰۱۱	اجباری نمودن کنترل پایدار الکترونیکی در همه خودروها و کامیون ها در اتحادیه اروپا



### چالش های ایمنی راه

روزانه در سراسر دنیا در حدود ۲۴ نفر بر اثر تصادفات رانندگی جان خود را از دست می دهند. هر سال در حدود ۵۰ میلیون نفر مصدوم می شوند. با وجود سطح پایین در آمد و به این آن کیفیت پایین وسایل نقلیه شخصی و عدم وجود کشورهای توسعه یافته در آفریقا، بیش از ۹۰ درصد جرمگورهای ناشی از ترافیک در آسیا و خاورمیانه رخ می دهند. اگر روند کنونی ادامه یابد، تصادفات جاده ای از بیماری سل و ایدز رسانی گرفته و به سومین عامل پرخطر بر سلامتی در سال ۲۰۳۰ تبدیل خواهد شد. بازاری یک دهه از اقدامات برای ایمنی راه از سال ۲۰۱۱ تا ۲۰۳۰، نیازمند سرمایه گذاری قابل توجهی است. تلاش خود را برای بهبود ایمنی راهها افزایش دهند. این انجمن همکاری روبریکر جامع آلمان در پاسخ به افزایش شدید نرخ مرگ و میر در سال ۱۳۵۰ را نشان می دهد. همراه با بسیاری از کشورهای اروپایی، آلمان در کاهش مرگ و میر به میزان قابل توجهی موفق بوده است - به نفع بسته ای از اقدامات که می تواند در جای دیگر مورد استفاده قرار گیرد.

Further information and the infographic as pdf

Imprint  
Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH  
Sector: Project Transport Policy Advisory Services  
Design: Julia Klamm  
Concept & Editing: Dominik Schmid  
Contact: transport@giz.de

Data source for injuries and fatalities: DESTARS  
With special thanks to Prof. Dr.-Ing. Jürgen Gerlach, University of Wuppertal, and Dr. Markus Lerner, Federal Highway Research Institute (BAST), for the helpful suggestions. All errors and omissions remain with GIZ.  
As of January 2015