

صلى الله عليه وسلم

جمهوری اسلامی ایران

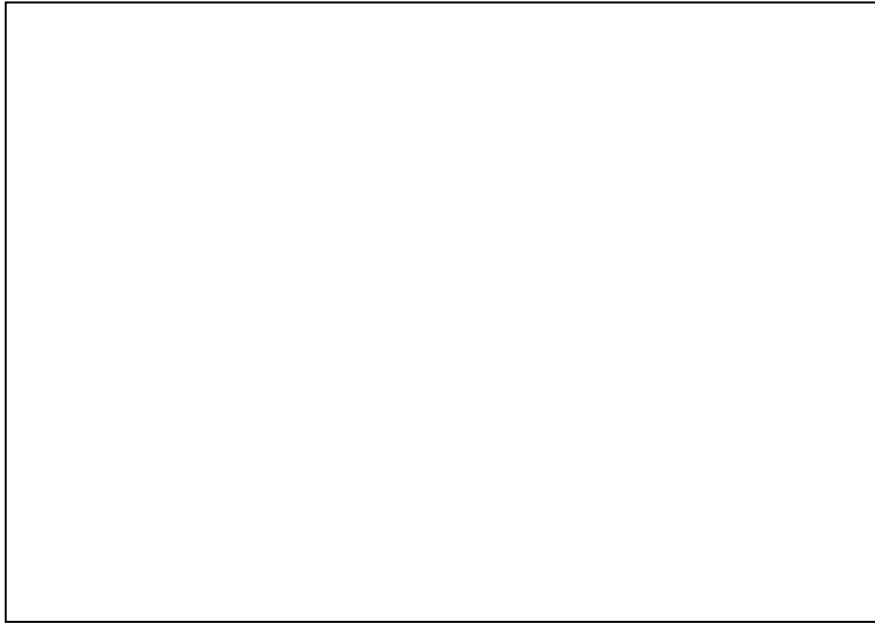
آیین نامه ایمنی راه‌ها

نشریه شماره ۶-۲۶۷

(ایمنی بهره‌برداری)

وزارت راه و ترابری
معاونت آموزش، تحقیقات و فناوری
پژوهشکده حمل و نقل
<http://www.rahiran.ir>

سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور
معاونت امور فنی
دفتر امور فنی، تدوین معیارها
و کاهش خطرپذیری ناشی از زلزله
<http://tec.mporg.ir>





ریاست جمهوری

سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور
دفتر رئیس سازمان

بسمه تعالی

شماره:	۱۰۱/۶۲۰۹۳	به دستگاه‌های اجرایی، مهندسان مشاور و
تاریخ:	۱۳۸۴/۴/۱۱	پیمانکاران
موضوع: آیین‌نامه ایمنی راه‌ها (ایمنی بهره‌برداری)		
<p>به استناد آیین‌نامه استانداردهای اجرایی طرح‌های عمرانی، موضوع ماده ۲۳ قانون برنامه و بودجه و در چهارچوب نظام فنی و اجرایی طرح‌های عمرانی کشور (مصوبه شماره ۲۴۵۲۵/ت/۱۴۸۹۸ هـ، مورخ ۱۳۷۵/۴/۴ هیأت محترم وزیران) به پیوست، نشریه شماره ۶-۲۶۷ دفتر امور فنی، تدوین معیارها و کاهش خطرپذیری ناشی از زلزله این سازمان، با عنوان «آیین‌نامه ایمنی راه‌ها (ایمنی بهره‌برداری)» از نوع گروه اول، ابلاغ می‌شود؛ تا از تاریخ ۱۳۸۴/۱۰/۱ به اجرا درآید.</p> <p>رعایت کامل مفاد این نشریه از طرف دستگاه‌های اجرایی، مهندسان مشاور، پیمانکاران و عوامل دیگر در طرح‌های عمرانی الزامی است، ولی در یک دوره گذر دو ساله تا ۱۳۸۶/۱۰/۱ استفاده از دیگر آیین‌نامه‌های معتبر نیز مجاز خواهد بود. در این دوره گذر، لازم است تا عوامل یاد شده نسخه‌ای از آیین‌نامه‌ها، دستورالعمل‌ها و یا روش‌های جایگزین را برای دفتر امور فنی، تدوین معیارها و کاهش خطرپذیری ناشی از زلزله، ارسال دارند.</p>		
<p>محمد شرکاء معاون رئیس جمهور و رئیس سازمان</p>		

:

دفتر امور فنی، تدوین معیارها و کاهش خطرپذیری ناشی از زلزله سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور با استفاده از نظر کارشناسان برجسته، مبادرت به تهیه این دستورالعمل نموده و آن را برای استفاده به جامعه مهندسی کشور عرضه نموده است. با وجود تلاش فراوان، این اثر مصون از ایرادهایی نظیر غلط‌های مفهومی، فنی، ابهام، ابهام و اشکالات موضوعی نیست.

از این رو، **از شما خواننده گرامی صمیمانه تقاضا دارد در صورت مشاهده هرگونه ایراد و**

اشکال فنی، مراتب را به صورت زیر گزارش فرمایید:

۱- شماره بند و صفحه موضوع مورد نظر را مشخص کنید.

۲- ایراد مورد نظر را به صورت خلاصه بیان دارید.

۳- در صورت امکان، متن اصلاح شده را برای جایگزینی ارسال نمایید.

۴- نشانی خود را برای تماس احتمالی ذکر فرمایید.

کارشناسان این دفتر نظرهای دریافتی را به دقت مطالعه نموده و اقدام مقتضی را معمول خواهند داشت.

پیشاپیش از همکاری و دقت نظر جنابعالی قدردانی می‌شود.

نشانی برای مکاتبه: تهران، خیابان شیخ بهائی، بالاتر از ملاصدرا، کوچه لادن، شماره ۲۴

سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور، دفتر امور فنی، تدوین معیارها و کاهش خطرپذیری ناشی از زلزله

<http://tec.mporg.ir>

صندوق پستی ۴۵۴۸۱-۱۹۹۱۷

بسمه تعالی

پیشگفتار

استفاده از ضوابط و معیارها در مراحل تهیه (مطالعات امکان‌سنجی)، مطالعه، طراحی، اجرا، بهره‌برداری و نگهداری طرحهای عمرانی به لحاظ توجیه فنی و اقتصادی طرحها، کیفیت طراحی و اجرا (عمر مفید) و هزینه‌های نگهداری و بهره‌برداری از اهمیت ویژه برخوردار است.

نظام فنی و اجرایی طرحهای عمرانی کشور (مصوب جلسه مورخ ۱۳۷۵/۳/۲۲ هیئت وزیران) به‌کارگیری معیارها، استانداردها و ضوابط فنی در مراحل تهیه و اجرای طرح و نیز توجه لازم به هزینه‌های نگهداری و بهره‌برداری از طرحها را مورد تأکید قرار داده است.

بنابر مفاد ماده (۲۳) قانون برنامه و بودجه، سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی موظف به تهیه و ابلاغ ضوابط، مشخصات فنی، آیین‌نامه‌ها و معیارهای مورد نیاز طرحهای عمرانی می‌باشد. با توجه به تنوع و گستردگی طرحهای عمرانی، طی سالهای اخیر سعی شده است در تهیه و تدوین این‌گونه مدارک علمی از مراکز تحقیقات دستگاههای اجرایی ذی‌ربط استفاده شود. در این راستا مقرر شده است پژوهشکده حمل و نقل در معاونت آموزش، تحقیقات و فناوری وزارت راه و ترابری در تدوین ضوابط و معیارهای فنی بخش حمل و نقل، ضمن هماهنگی با دفتر امور فنی، تدوین معیارها و کاهش خطرپذیری ناشی از زلزله سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور، عهده‌دار این مهم باشد.

پیشرفت و توسعه، مستلزم توجه به تحقیقات علمی و تخصصی در جهت به‌کارگیری صحیح نیروی انسانی متخصص و کارآمد و همچنین سیاستها و برنامه‌ریزی مناسب می‌باشد. از مهم‌ترین اقدامها در سیاستگذاریها و برنامه‌ریزیهای تحقیقاتی و پژوهشی، تعیین هدف و خط مشی برای توسعه، هدایت و تشویق و اشاعه فرهنگ تحقیقاتی به منظور استفاده بهینه از سرمایه ملی، منابع طبیعی و نیروی انسانی

است. البته برنامه‌ریزی‌های تحقیقاتی باید بلندمدت و فراگیر باشد تا امکان انتقال و کسب تجربه فراهم و موجب تقویت و تعالی شاخصهای توسعه گردد.

وزارت راه و ترابری به لحاظ گستردگی و حساسیت وظایف خویش، در توسعه و تحولات اقتصادی، صنعتی و اجتماعی کشور نقشی بنیادی ایفا می‌کند. این وظایف، به طور عمده شامل احداث تأسیسات زیربنایی حمل و نقل مانند راه، راه‌آهن، بندر و فرودگاه و نگهداری این تأسیسات و ایمن‌سازی و بهره‌برداری بهینه از آنها، برای برقراری نظامی پویا و قوی در حمل و نقل زمینی، دریایی و هوایی است. مرکز تحقیقات و مطالعات وزارت راه و ترابری در سال ۱۳۶۷، تأسیس و در سال ۱۳۷۶ با ادغام در مرکز آموزش به مرکز تحقیقات و آموزش وزارت راه و ترابری تغییر نام یافت. در سال ۱۳۸۱ این مرکز زیرمجموعه معاونت آموزش، تحقیقات و فناوری وزارت راه و ترابری قرار گرفته و از سال ۱۳۸۳ با عنوان پژوهشکده حمل و نقل ایفای نقش می‌نماید. این پژوهشکده با انجام تحقیقات کاربردی، موفق به انتشار مجموعه‌های تخصصی در زمینه‌های مختلف حمل و نقل با استفاده از متخصصان دانشگاه‌ها، وزارت راه و ترابری، مهندسان مشاور و سایر بخشها شده است.

در سال ۱۳۸۲، تفاهم‌نامه‌ای با هدف همکاری و هماهنگی معاونت آموزش، تحقیقات و فناوری وزارت راه و ترابری و معاونت امور فنی سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور، در زمینه تهیه ضوابط و معیارهای فنی بخش راه و ترابری، مبادله و به منظر هدایت، راهبری و برنامه‌ریزی منسجم و اصولی امور مرتبط، کمیته راهبری متشکل از نمایندگان دو مجموعه تشکیل گردید. این کمیته با تشکیل جلسات منظم نسبت به هدایت و راهبری پروژه‌های جدید و جاری، در مراحل مختلف تعریف و تصویب پروژه‌ها، انجام، نظارت و آماده‌سازی نهایی و ابلاغ آنها، اقدامهای لازم را انجام داده است. یکی از پروژه‌های حاصل از این فرآیند نشریه حاضر می‌باشد.

آیین‌نامه ایمنی راه‌ها در زمینه ایمنی ساخت، نگهداری و بهره‌برداری راه‌ها، توسط گروهی محقق و با همکاری پژوهشکده حمل و نقل و اداره کل ایمنی و حریم راه‌ها با بررسی تعدادی از معتبرترین آیین‌نامه‌ها، معیارها و توصیه‌های فنی بین‌المللی موجود در زمینه ایمنی راه‌ها تهیه شده است. به این ترتیب گام آغازین در راستای تأمین سطح ایمنی مناسب برای حمل و نقل زمینی کشور برداشته شده است.

بخشهای هفت‌گانه این آیین‌نامه عبارتند از:

- ۱- ایمنی راه و حریم
- ۲- ایمنی ابنیه فنی
- ۳- علایم ایمنی راه
- ۴- تجهیزات ایمنی راه
- ۵- تأسیسات ایمنی راه
- ۶- **ایمنی بهره‌برداری**
- ۷- ایمنی در عملیات اجرایی

این نشریه با عنوان «آیین‌نامه ایمنی راه‌ها (ایمنی بهره‌برداری)»، شامل سه فصل است. در فصل اول (وسایل نقلیه) پس از ارائه تعاریف، به تأسیسات مورد نیاز مراکز بازرسی و آزمایش وسایل نقلیه و موارد اصلی مورد بازرسی انواع وسایل نقلیه اشاره شده است. در فصل دوم (رانندگان حرفه‌ای) به نقش راننده و اهمیت میزان اطلاعات و آگاهی رانندگان از مقررات راهنمایی و رانندگی، اشاره شده و سپس در مورد تأثیر آموزش‌های دوره‌ای و تعیین سلامت جسمی و روانی مطالبی عنوان شده است. در فصل سوم (آموزش) به نحوه اجرای آموزش متخصصان و استفاده‌کنندگان پرداخته شده است.

معاونت امور فنی سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور و معاونت آموزش، تحقیقات و فناوری وزارت راه و ترابری، به این وسیله مراتب تشکر و قدردانی خود را نسبت به تمامی سازمانها، مؤسسات و ادارات ذی‌ربط، به ویژه اداره کل ایمنی و حریم راه و کارشناسان و همکارانی که در تهیه و تدوین این مجموعه زحمات فراوانی کشیده‌اند، ابراز می‌نمایند.

* به ترتیب حروف الفبا

اعضای گروه بازرسی و کمیته راهبردی

دکتر علی اصغر اردکانیان	دکتر محمود صفارزاده
مهندس حمید رضا بهرامیان	مهندس میرمحمود ظفری
مهندس بهناز پورسید	مهندس مهران غلامی

دکتر حسین قهرمانی

مهندس شاپور ذکات

دکتر حبیب‌ا... نصیری

مهندس جمال پیمبری

مهندس علی تبار

مهندس علیرضا توتونچی

تهیه‌کنندگان بخش ششم - ایمنی بهره‌برداری

مهندس عباس محمودآبادی

مهندس فرهاد مهریاری

مهندس جواد سقایی

مهندس بهمن عشقی

مهندس فرشید فریبرزی عراقی

نیل به هدف کاربردی شدن آیین‌نامه ایمنی راه‌های کشور، مستلزم آموزش و ترویج استفاده از آن و انعکاس نظریات کارشناسی اصلاحی و تکمیلی است. بنابراین از صاحب‌نظران تقاضا می‌شود تا از ارایه نظریات و پیشنهادات اصلاحی و تکمیلی به نشانی دبیرخانه کمیته بازنگری آیین‌نامه ایمنی دریغ نوزند تا در تجدیدنظرهای بعدی مورد استفاده قرار گیرد. پیشاپیش از ابراز لطف این بزرگواران نیز سپاسگزاری می‌شود.

نشانی دبیرخانه کمیته بازنگری آیین‌نامه ایمنی راه‌های کشور:

تهران، خیابان آفریقا، جنب پمپ بنزین، بن‌بست نور، پلاک ۱۹ تلفن و فکس: ۸۸۸۹۸۰-۸

سایت اینترنتی: www.rahiran.ir

پست الکترونیکی: info@rahiran.ir

امید است در آینده شاهد توفیق روزافزون این کارشناسان، در خدمت به جامعه فنی مهندسی کشور

باشیم.

معاون امور فنی

تابستان ۱۳۸۴

فهرست کلی مطالب

صفحه	عنوان
۱	فصل اول - وسایل نقلیه
۳	۱-۱ مقدمه
۳	۲-۱ تعاریف
۱۰	۳-۱ کلیات
۱۱	۱-۳-۱ برنامه وضع قوانین نگهداری وسایل نقلیه موتوری
۱۱	۲-۳-۱ مراکز بازرسی و آزمایش وسایل نقلیه
۱۳	۳-۳-۱ بازرسی و آزمایش انواع وسیله نقلیه
۲۳	۴-۳-۱ بازرسی در کنار راه
۲۴	۴-۱ فرسودگی وسایل نقلیه
۲۴	۱-۴-۱ کلیات
۲۵	۲-۴-۱ جایگزینی وسایل نقلیه
۲۶	۵-۱ ملزومات و تجهیزات ایمنی وسایل نقلیه
۲۶	۱-۵-۱ کلیات
۲۷	۲-۵-۱ ملزومات ایمنی وسایل نقلیه
۴۳	۳-۵-۱ تجهیزات ایمنی وسایل نقلیه
۴۵	۶-۱ امداد رسانی فنی وسایل نقلیه
۴۵	۱-۶-۱ کلیات
۴۵	۲-۶-۱ خصوصیات افراد امداد رسان
۴۵	۳-۶-۱ خصوصیات و نوع ماشین امداد رسان
۴۶	۴-۶-۱ ابزار و وسایل
۴۷	۵-۶-۱ تجهیزات ایمنی وسایل امداد رسانی
۴۷	۶-۶-۱ کارت شناسایی
۴۸	۷-۶-۱ شیوه فعالیت سرویسهای امداد رسانی
۴۹	۸-۶-۱ مراکز امداد رسانی

۴۹	..... تسهیلات ۹-۶-۱
۵۰	..... ارتباطات ۱۰-۶-۱
۵۰	..... یدک کشی ۱۱-۶-۱
۵۱	۷-۱ سرعت سنج الکترونیکی
۵۱	..... ۱-۷-۱ کیلومتر شمار
۵۲	..... ۲-۷-۱ سرعت سنج الکترونیکی
۵۲	..... ۳-۷-۱ روش کار دستگاه سرعت سنج الکترونیکی
۵۳	..... ۴-۷-۱ روش نصب سرعت سنج الکترونیکی
۵۴	۸-۱ آمارگیری تصادفات
۵۴	..... ۱-۸-۱ کلیات
۵۴	..... ۲-۸-۱ سیستم جامع جمع آوری اطلاعات تصادفات
۵۵	..... ۳-۸-۱ موارد کاربرد آمار تصادفات
۵۷	فصل دوم - رانندگان حرفه‌ای
۵۹	..... ۱-۲ مقدمه
۵۹	..... ۲-۲ تعاریف
۶۰	..... ۳-۲ برگ فعالیت (دفترچه کار)
۶۲	..... ۴-۲ جرایم و تخلفات مرتبط با دفترچه کار در دوره آزمایشی
۶۳	..... ۵-۲ آموزش
۶۵	..... ۶-۲ تعیین سلامت روحی و روانی
۶۶	..... ۷-۲ از کار افتادگی و بازنشستگی
۶۷	فصل سوم - آموزش
۶۹	..... ۱-۳ مقدمه
۷۰	..... ۲-۳ تعاریف
۷۳	..... ۳-۳ کلیات
۷۴	..... ۴-۳ نحوه اجرا
۷۴	..... ۱-۴-۳ آموزش متخصصین

۳-۴-۲ آموزش استفاده کنندگان ۹۷

۱۱۹ واژه‌نامه انگلیسی - فارسی

۱۳۹ واژه‌نامه فارسی - انگلیسی

فهرست جدولها

عنوان	صفحه
جدول ۱-۱ عمر اقتصادی پیشنهادی و کارکرد سالیانه انواع وسایل نقلیه.....	۲۵
جدول ۲-۱ حداقل فاصله توقف انواع وسایل نقلیه با سرعت ۳۵ کیلومتر در ساعت	۲۹
جدول ۳-۱ حداقل تعداد تجهیزات ایمنی مورد نیاز به تفکیک انواع وسایل نقلیه	۳۸
جدول ۴-۱ حداقل تعداد تجهیزات ایمنی مورد نیاز به تفکیک انواع وسایل نقلیه	۴۴
جدول ۱-۳ مفاد آموزشی برای کارکنان نیروی انتظامی	۷۵
جدول ۲-۳ دروس مورد نیاز جهت دوره بازآموزی پرسنل واحدهای صدور گواهینامه	۷۶
جدول ۳-۳ دروس مورد نیاز جهت دوره آموزشی سیستمهای پردازش اطلاعات تصادفات جاده‌ای	۷۷
جدول ۴-۳ مفاد آموزشی دوره ایمنی در ترافیک جهت آموزش معاونین راهنمایی و رانندگی مناطق.....	۷۸
جدول ۵-۳ مفاد آموزشی مورد نیاز برای مربیان تعلیم رانندگی.....	۸۰
جدول ۶-۳ مفاد آموزشی مورد نیاز جهت بازآموزی مسئولین فنی شرکتهای حمل و نقل بار.....	۸۲
جدول ۷-۳ مفاد آموزشی مورد نیاز جهت مسئولین فنی شرکتهای حمل و نقل بارهای ویژه.....	۸۶
جدول ۸-۳ مفاد آموزشی مورد نیاز جهت مسئولین فنی شرکتهای حمل و نقل مسافر.....	۸۷
جدول ۹-۳ مفاد آموزشی مورد نیاز جهت دوره بازآموزی پرسنل تیمهای امداد رسانی پزشکی شبکه راهها.....	۸۹
جدول ۱۰-۳ مفاد آموزشی مورد نیاز جهت دوره بازآموزی تیمهای امداد رسانی فنی راهها.....	۹۰
جدول ۱۱-۳ مفاد آموزشی مورد نیاز جهت دوره بازآموزی معلمین مدارس	۹۲
جدول ۱۲-۳ مفاد آموزشی مورد نیاز جهت دوره بازآموزی کارشناسان مراکز معاینه فنی خودروها.....	۹۵
جدول ۱۳-۳ مفاد آموزشی مورد نیاز جهت داوطلبین شرکت در آزمون اخذ گواهینامه پایه دو	۹۸
جدول ۱۴-۳ روشهای تکمیلی آموزش رانندگان	۹۹
جدول ۱۵-۳ مفاد آموزشی لازم جهت دوره آموزشی رانندگی رانندگان حرفه‌ای	۱۰۰
جدول ۱۶-۳ روشهای تکمیلی آموزش رانندگان حرفه‌ای.....	۱۰۲
جدول ۱۷-۳ مفاد آموزشی مورد نیاز جهت دوره بازآموزی مسئولین فنی شرکتهای حمل و نقل محمولات ویژه.....	۱۰۳
جدول ۱۸-۳ حداقل مفاد آموزشی بروشورها و نوارهای کاست جهت ارایه به مراجعین دوایر راهنمایی و رانندگی.....	۱۰۵

- جدول ۳-۱۹ مفاد آموزشی بروشورها و نوارهای کاست جهت ارایه به مراجعان مراکز معاینه فنی خودروها ۱۰۶
- جدول ۳-۲۰ حداقل مفاد آموزشی موردنیاز جهت دوره بازآموزی متخلفین ترافیکی ۱۰۸
- جدول ۳-۲۱ حداقل مفاد آموزشی بروشورها و نوارهای کاست آموزشی جهت رانندگان ترانزیت ۱۰۹
- جدول ۳-۲۲ روشهای آموزش کودکان قبل از سنین مدرسه و دانش آموزان ابتدایی و راهنمایی تحصیلی ۱۱۱
- جدول ۳-۲۳ حداقل مفاد آموزشی بروشورها و گاهنامه‌ها و نشریات مربوط به مسافران ۱۱۳



وسایل نقلیه

◀ ۱-۱ مقدمه

وسایل نقلیه به عنوان جزئی از سیستم حمل و نقل جاده‌ای، از دو جنبه توان عملکردی و تجهیزات کمکی لازم در ایمنی عبور و مرور تأثیر دارند. فرسودگی وسایل نقلیه، نه تنها باعث کاهش ایمنی مسافران و بار می‌شود، بلکه توان عکس‌العمل به موقع و سریع را نیز در هنگام خطر پایین می‌آورد و نجات از موقعیت خطرناک را تقریباً غیرممکن می‌کند. بنابراین برای وسایل نقلیه، بخصوص وسایل نقلیه همگانی، برنامه دوره‌ای معاینه فنی باید تدوین و اجرا شود که در آن برای انواع وسیله نقلیه، عمر مفید نیز باید تعریف گردد.

وسایل نقلیه برای حرکت ایمن در جاده‌ها، نیاز به تجهیزات کمکی دارند تا با افزایش آگاهی‌های راننده نسبت به راه و محیط اطراف، او را در هدایت وسیله نقلیه یاری کنند. این تجهیزات باید در وضعیت مطلوب و استاندارد قرار داشته باشند. بعضی از این تجهیزات به منظور کنترل عملکرد راننده و رعایت مقررات، مورد استفاده قرار می‌گیرند، مانند سرعت‌سنج که به شکل پیشرفته آن امروزه در وسایل حمل و نقل همگانی نصب شده و تخلف رانندگان را از سرعت مجاز نشان می‌دهد.

◀ ۱-۲ تعاریف

در متن این آیین‌نامه هر کجا اصطلاحات زیر ذکر گردیده، مفهوم آن طبق شرح مقابل آنها است.

انواع وسایل نقلیه

در طبقه‌بندی زیر وسایل نقلیه به چهار دسته تقسیم می‌شوند:

۱- سواری

وسيله نقلیه‌ای است با چهار چرخ که حداکثر ظرفیت آن با راننده ۴ نفر می‌باشد.

نکته- سواری که ظرفیت آن بین ۵ تا ۹ نفر باشد، کاروان نامیده می‌شود.

۲- وسایل حمل و نقل همگانی

در این طبقه‌بندی، وسایل نقلیه همگانی مسافربری به ۲ دسته تقسیم می‌شوند:

الف: مینی‌بوس: وسیله نقلیه مسافری است که دارای چهار چرخ یا شش چرخ و ظرفیت آن بیش از ۹ نفر و حداکثر ۲۱ نفر می‌باشد.

ب: اتوبوس: وسیله نقلیه مسافری است که دارای شش یا هشت چرخ و ظرفیت آن حداقل ۲۲ نفر می‌باشد.

۳- وسایل نقلیه باربری

در طبقه‌بندی زیر، وسایل نقلیه باربری به ۴ دسته تقسیم می‌شوند:

الف: وسایل نقلیه سبک: وسایل نقلیه‌ای که دارای وزن ناخالص وسیله نقلیه کمتر از ۷۵۰۰ کیلوگرم هستند. وزن بارگیری برای این نوع وسایل نقلیه کمتر از ۴۵۰۰ کیلوگرم می‌باشد.

ب: وسایل نقلیه نیمه سنگین: وسایل نقلیه‌ای که دارای وزن ناخالص وسیله نقلیه بین ۷/۵ تن تا ۱۹ تن هستند. وزن بارگیری برای این نوع وسایل نقلیه بین ۴۵۰۰ تا ۱۰ تن می‌باشد.

ج: وسایل نقلیه سنگین: وسایل نقلیه‌ای که دارای وزن ناخالص وسیله نقلیه بین ۱۹ تن تا ۴۰ تن هستند. وزن بارگیری برای این نوع وسایل نقلیه بین ۱۰ تن تا ۲۵ تن می‌باشد.

د: وسایل نقلیه فوق سنگین: وسایل نقلیه‌ای که دارای وزن ناخالص وسیله نقلیه بیشتر از ۴۰ تن هستند. وزن بارگیری برای این نوع وسایل نقلیه، بیشتر از ۲۵ تن می‌باشد.

۴- موتورسیکلت

منظور از موتورسیکلت، وسیله نقلیه موتوردار دو یا سه چرخ است.

بدنه (اتاق)

اتاق راننده و بار در وسایل نقلیه باری و اتاق راننده و مسافر در وسایل نقلیه مسافری شامل درها، لولاها، شیشه‌های جلو و عقب و جانبی است.

تاخوگراف

این دستگاه علاوه بر نشان دادن سرعت وسیله نقلیه، تغییرات سرعت و زمان کارکرد و توقف را نیز بر حسب زمان، روی صفحه‌ای که صفحه تاخوگراف نامیده می‌شود ثبت می‌کند.

جک هیدرولیکی

این جک دارای بازوی هیدرولیکی قابل حرکت به سمت بالا و پایین است که به وسیله پمپ هیدرولیکی کار می‌کند.

دستگاه اندازه‌گیری ترمز

این دستگاه از دو جفت استوانه فلزی که به صورت موازی در سطح زمین قرار گرفته تشکیل شده است، به طوری که وقتی یکی از محورهای وسیله نقلیه روی دستگاه سوار می‌شود، چرخهای طرف راست محور، روی یک جفت استوانه و چرخهای طرف چپ، روی جفت دیگر آن قرار می‌گیرد، هر جفت استوانه از یک موتور ۱۱ کیلوواتی نیرو می‌گیرد و با سرعتی معادل ۲ کیلومتر در ساعت می‌چرخد. یک وسیله سنجش از طریق یک استوانه پر از روغن با استفاده از لنگر دوران استوانه‌ها، مقدار فشار وارده از اطراف هر جفت استوانه را مشخص می‌کند، مقیاس کوچک میزان نیروی ترمز را از ۰ تا ۷۲۵ کیلوگرم و مقیاس بزرگتر، از ۰ تا ۳۶۰۰ کیلوگرم را نشان می‌دهد.

دستگاه بارگذاری معادل

این دستگاه که همراه با دستگاه اندازه‌گیری نیروی ترمز برای وسایل نقلیه سنگین به کار می‌رود، بر کف وسایل نقلیه‌ای که بدون بار آزمایش می‌شوند، فشاری معین و متغیر به سمت پایین وارد می‌کند. این دستگاه متحرک بوده و در موقع استفاده، به زمین محکم می‌شود.

دستگاه شتاب‌سنج

این دستگاه، نیروی ترمز وسیله نقلیه را اندازه‌گیری می‌کند.

دستگاه تنظیم مسیر نور چراغهای جلو

این دستگاه که از یک محفظه حساس به نور، همراه با صفحه نمایش تشکیل شده، دارای پیچهای تنظیم و نشانه‌روی بوده و توسط این دستگاه انحراف مسیر نور نسبت به وسیله نقلیه، تعیین شده و امکان تنظیم نور چراغ مهیا خواهد شد.

سیستم ترمز

سیستمی است برای توقف وسایل نقلیه، تحت هر شرایطی که شامل ترمز پایی و دستی، لنت‌های جلو و عقب، کاسه چرخ، دیسک، لوله‌ها، مخزن باد و اتصالات برقی ترمز است.

سیستم تعلیق

منظور، کلیه قسمتهای مربوط به فنربندی، فرمان، چرخها و جلوبندی است که باعث کاهش انتقال ارتعاشات از زمین به اتاق و هدایت مناسب وسیله نقلیه توسط راننده می‌گردد.

شاسی

شاسی مجموعه‌ای است که وزن وسیله نقلیه، وزن بار و سرنشینان آن را تحمل می‌کند و شامل قاب اصلی، رام‌ها و سایر قطعات وابسته به آن است و می‌تواند به صورت یک‌پارچه و یا به صورت جدا از بدنه وسیله نقلیه باشد.

مراکز بازرسی و آزمایش

منظور، مراکز مجاز آزمایش و بازرسی وسایل نقلیه از نقطه‌نظر ایمنی حرکت در جاده است که مجوز صدور گواهی استاندارد ایمنی و برچسب بازرسی وسایل نقلیه را دارا باشند.

معاینه فنی (بازرسی و آزمایش)

منظور، بازرسی و آزمایش کلیه قطعات و سیستمهای فنی وسایل نقلیه از نقطه‌نظر عملکرد مناسب و ایمنی می‌باشد.

هزینه‌های عملیاتی

منظور، کلیه هزینه‌های لازم برای بهره‌برداری از یک وسیله نقلیه است. مانند هزینه‌های سوخت، هزینه‌های لازم برای تعمیر و نگهداری وسیله نقلیه، هزینه‌های مالیاتی و ...

عمر اقتصادی

منظور، حد نصاب عمر وسیله نقلیه است که ادامه کارکرد آن، به دلایل تعمیرات اساسی و مسائل مالیاتی و دیگر هزینه‌های عملیاتی، اقتصادی نیست.

اگزوز

منظور، لوله‌ای با خصوصیات استاندارد است، به طوری که از ایجاد صدا و دود اضافی و غیرعادی جلوگیری نماید و دود و گازهای ناشی از سوخت را به بیرون هدایت کرده و مانع ورود آن به داخل وسیله نقلیه گردد.

لاستیک

منظور، حلقه‌های لاستیکی می‌باشند که بر روی رینگ قرار می‌گیرند.

ساختمان لاستیکها به سه نوع تقسیم می‌شوند:

الف: رشته‌ها و الیاف قطری لاستیک، در لایه‌های مختلف تحت زاویه خیلی کمتر از ۹۰ درجه نسبت به خط تماس لاستیک با زمین قرار دارند.

ب: شبیه حالت فوق است ولی تعدادی الیاف در دور محیط (امتداد خط تماس با زمین) اضافه شده است.

ج: رشته‌های شعاعی در صورتی که زاویه آنها با خط تماس لاستیک با زمین حدود ۹۰ درجه باشد و دور محیط لاستیک نیز تعدادی الیاف پیچیده شده باشد.

ترافیک

عبور و مرور وسایل نقلیه روی جاده.

راه

شامل کوچه‌ها، خیابانها، آزادراهها، بزرگراهها، راه‌های ماشین‌رو، میدانها، قسمتی از پلهای فلزی و بتنی که برای عبور و مرور وسایل نقلیه در نظر گرفته شده است.

جعبه کمکهای اولیه

ظرفی محکم، غیر قابل نفوذ و قابل حمل، حاوی تجهیزات و اسباب کار، برای کمکهای اولیه به شخص مصدوم.

شب‌نما

قطعاتی از شیشه یا طلق رنگی که قابلیت انعکاس نور دارد و حضور وسیله نقلیه را از طریق انعکاس نور که از چراغ وسیله نقلیه دیگر به آن تابیده، به کسی که در نزدیکی این چراغ باشد، اعلام می‌دارد.

کپسول آتش‌نشانی

کپسول‌هایی استاندارد، از نوع بالن داخل که حاوی موادی برای مهار کردن آتش‌سوزی می‌باشند.

کمر بند ایمنی

عبارت است از تسمه‌ای که در اتصال با دو قلاب مربوطه می‌تواند از بالای ران تا شانه سرنشین را دربر گیرد. این تسمه و تجهیزات متصل به آن در حین توقف آنی وسیله نقلیه، مانع از جدا شدن سرنشین از صندلی و اصابت به سایر قسمت‌های داخل و یا احیاناً پرتاب به خارج از وسیله نقلیه می‌گردد.

کیلومتر شمار یا سرعت‌سنج

منظور، دستگاهی است که میزان سرعت وسیله نقلیه را در صفحه مدرج شده‌ای، به راننده نشان

می‌دهد.

گلگیر

منظور، قطعاتی از جنس فلز یا لاستیک هستند که برای جلوگیری از پخش آب و گل در اثر حرکت وسیله نقلیه، در اطراف چرخها نصب می‌شوند.

محور

منظور، تعداد ردیف چرخ‌هایی است که امتداد مراکز آنها، عمود بر امتداد وسیله نقلیه بوده و سنگینی بار را به سطح جاده منتقل می‌نمایند.

وزن ناخالص

منظور، وزن کل وسیله نقلیه همراه با بار آن می‌باشد (وزن ناخالص = وزن بار + وزن وسیله نقلیه).

وسيله نقلیه مرکب

عبارت است از چند وسیله نقلیه متصل به هم که به عنوان یک واحد در راه حرکت می‌کند.

یدک (تریلر)

وسيله نقلیه غیرموتوری است که توسط یدک‌کش و یا وسیله نقلیه مجاز دیگری جابه‌جا شده و

اختصاص به حمل بار دارد.

یدک کش

وسيله نقلیه موتوری که به تنهایی نقشی در جابه‌جایی کالا ندارد، مگر این که با یک وسیله نقلیه غیرموتوری ترکیب شود.

امدادرسانی فنی

منظور، تأمین کمکهای فوری به وسایل نقلیه‌ای که به علت نقص فنی از ادامه حرکت باز مانده‌اند، می‌باشد. امدادرسانی فنی در دو شکل صورت می‌گیرد که برای هر حالت، کارکنان و وسایل لازم، متفاوت است. این روشها عبارتند از:

الف: تعمیرات در محل

ب: تعمیرات در تعمیرگاه مجهز

در حالت ب، سرویسهای امدادرسانی، تنها وسیله نقلیه معیوب را توسط بکسل به تعمیرگاه مجهز انتقال می‌دهند.

امدادرسانی‌های محلی

منظور، گروههایی که به طور سنتی در جاده‌های کشور مشغول کمک‌رسانی به وسایل نقلیه‌ای که دچار حادثه شده‌اند، می‌باشند.

بکسل

یدک کشیدن وسایل نقلیه‌ای که به علت نقص فنی با قوه محرکه خود قادر به حرکت نباشند، توسط دیگر وسایل نقلیه، با استفاده از تجهیزات مخصوص را بکسل می‌نامند.

تعرفه خدمات

منظور، فهرستی از خدمات فنی می‌باشد که در هر مورد شرح وظایف و وجوه مربوط به ارائه خدمات برآورده شده است.

دنده پنج (گوه)

منظور از دنده پنج، قطعه‌ای چوبی یا فلزی به شکل گوه می‌باشد که برای ممانعت از حرکت وسیله نقلیه به طرف جلو و عقب در زیر چرخها قرار داده می‌شود.

وسایل نقلیه امداد رسان

منظور، وسایل نقلیه‌ای است که برای امداد رسانی فنی مورد استفاده قرار می‌گیرند. این وسایل نقلیه عمدتاً دارای تجهیزات خاصی می‌باشند.

فرم اطلاعات تصادفات

فرمی است که توسط افسر کارشناس برای صحنه تصادف پر می‌شود و اطلاعات مختلفی در مورد عوامل انسانی، وسیله نقلیه و شرایط محیطی و نقایص جاده در محل تصادف را جمع‌آوری می‌نماید.

دستگاه GPS

به منظور ثبت مختصات جهانی محل مورد نظر (طول و عرض جغرافیایی)، به کار می‌رود و امروزه در اکثر کشورها از آن برای ثبت مختصات محل تصادف به منظور شناسایی دقیق نقاط تصادف‌خیز استفاده می‌شود.

تصادف قتل (فوتی)

تصادفی که حداقل، یک طرف آن، وسیله نقلیه متحرک بوده و کسی در اثر آن تصادف کشته شده باشد (حداقل یک نفر).

تصادف جرحی

تصادفی که حداقل، یک طرف آن، وسیله نقلیه متحرک بوده و کسی در اثر آن تصادف مجروح شده باشد (حداقل یک نفر).

تصادف خسارتی

تصادفی که حداقل، یک طرف آن، وسیله نقلیه متحرک بوده و کسی در اثر آن تصادف کشته یا مجروح نشده و پی‌آمد تصادف، فقط خسارات وارده باشد.

« ۱-۳ کلیات

به طور کلی قوانین مربوط به استاندارد ساختمان و کاربرد وسایل نقلیه موتوری، به ۳ دسته تقسیم می‌گردد:

- طرح و تولید

- نگهداری

- کاربرد وسایل نقلیه

اصولاً قبول یا رد وسیله نقلیه بر اساس استانداردها و قوانین مربوطه، بر مبنای آزمایش آن در مراحل تولید، نگهداری و کاربرد صورت می‌گیرد. بازرسی و آزمایش وسایل نقلیه‌ای که در جاده‌ها تردد دارند، به منظور اجبار در اجرای قوانین مربوط به نگهداری صورت می‌گیرد.

۱-۳-۱ برنامه وضع قوانین نگهداری وسایل نقلیه موتوری

الف: قوانین مربوط به نگهداری وسایل نقلیه موتوری باید شامل آیین‌نامه‌هایی در مورد کارایی قسمتهای مختلف وسیله نقلیه که به نحوی به ایمنی و مسائل زیست‌محیطی مربوط می‌شوند، باشد.

ب: تعیین استاندارد روشهای مختلف بازرسی و آزمایش باید بر اساس بهبود ایمنی ترافیک، کاهش تصادفات، کاهش مصرف سوخت و میزان آلودگی محیط زیست صورت گیرد.

ج: تعیین مفاد استاندارد برای آزمایش وسایل نقلیه باید جامع و هماهنگ با شرایط اقتصادی موجود، صورت گیرد.

د: بازرسی و آزمایش برای تمام وسایل نقلیه، باید در دوره‌های زمانی متناسب با میزان کارکرد وسیله نقلیه صورت گیرد و در زمان بهره‌برداری از وسیله نقلیه باید بازرسی به طور تصادفی در کنار جاده نیز انجام شود.

در مورد سرویسهای همگانی و وسایل حمل و نقل باربری، این آزمایشها باید یک سال پس از سال ساخت وسیله نقلیه و در مورد سواری‌ها و موتورسیکلتها، از سال سوم پس از سال ساخت وسیله نقلیه صورت گیرد.

۱-۳-۲ مراکز بازرسی و آزمایش وسایل نقلیه

۱-۳-۲-۱ تأسیسات مراکز بازرسی و آزمایش وسایل نقلیه

مراکز بازرسی و آزمایش وسایل نقلیه باید دارای تأسیسات زیر باشند:

الف- سالن سرپوشیده

- ب- ساختمان اداری
- ج- محوطه روباز نوبت‌گیری
- د- توقف‌گاه و فضای سبز

۱-۳-۲-۲ وسایل و تجهیزات مراکز بازرسی و آزمایش وسایل نقلیه

بازرسی و آزمایش وسایل نقلیه، نیاز به امکاناتی متناسب با فعالیت‌های مربوط به نگهداری وسایل نقلیه موتوردار، لذا در ایستگاه‌های بازرسی، وسایل و تجهیزات به شرح ذیل باید موجود باشد:

- الف- دستگاه اندازه‌گیری شتاب ترمز
- ب- دستگاه بارگذاری معادل
- ج- دستگاه تنظیم نور چراغ‌های جلو
- د- جک هیدرولیکی
- ه- وسایل و تجهیزات دیگری مانند: دستگاه آزمایش لغزش جانبی چرخ‌ها و سیستم فنربندی، دستگاه آزمایش کمک‌فنر، دستگاه آزمایشگر سرعت‌سنج، دستگاه آزمایش صدا و دستگاه آزمایش دود آلاینده‌ها مورد نیاز می‌باشد.

۱-۳-۲-۳ اداره مراکز بازرسی و آزمایش وسایل نقلیه

- الف- مراکز بازرسی و آزمایش وسایل نقلیه، باید در مراکز تجمع وسایل نقلیه، به ویژه در پایانه‌های بار و مسافر تأسیس شود.
- ب- با توجه به طبقه‌بندی و کاربرد وسایل نقلیه و مدت اعتبار هر بازدید، تعداد مراکز، باید به اندازه‌ای باشد که ظرفیت مورد نیاز را پوشش دهد.
- ج- تمام مراکز باید از یک استاندارد پیروی کنند و معاینه صادر شده در کل کشور معتبر باشد.
- د- تمام مراکز باید تحت نظر یک اداره مرکزی در سراسر کشور انجام وظیفه کنند.

۱-۳-۲-۴ کارکنان مراکز بازرسی

در راستای تحقق اهداف قوانین مربوط به نگهداری و ایمنی وسایل نقلیه، کارکنان بازرسی باید به شرح زیر در مراکز بازرسی و آزمایش تأمین گردد.

کادر ایستگاه بازرسی عبارتند از:

- مدیر

- ناظر

- آزمایش کننده

- کارمند دفتری

- کارگر ساده

تعداد کل کارکنان، بستگی به تعداد خطوط بازرسی در هر مرکز دارد.

بازرسان این مراکز باید دارای مهارتهای زیر باشند:

الف- مدیر و ناظرین هر مرکز باید تجربه قبلی در آزمایش وسایل نقلیه داشته باشند.

ب- آزمایش کنندگان باید از تکنیسینهای کارآموده انتخاب شوند.

ج- برای اطمینان در انجام صحیح آزمایشها، یک مرکز آموزشی با هدف تربیت نیروی متخصص تعیین گردد و تمام آزمایش کنندهها، الزاماً دوره‌ای را در این مرکز بگذرانند.

د- همه افراد باید دوره‌هایی مربوط به استانداردهای بازرسی و نحوه فعالیت در هر خط را بیاموزند.

ه: تمام کارکنان مرکز باید به طور دوره‌ای به منظور آشنایی با آخرین وسایل آزمایش، به مراکز آموزشی مراجعه کنند.

۱-۳-۳-۳ بازرسی و آزمایش انواع وسیله نقلیه

۱-۳-۳-۱ بازرسی اتومبیلهای سواری

در وسایل نقلیه سواری، موارد اصلی زیر باید مورد آزمایش و بازرسی قرار گیرند:

الف- روشنایی

- ب- مشخصات بدنه
- ج- فرمان
- د- سیستم فنربندی
- ه- ترمز و چرخ
- و- کلیه قسمت‌ها و تجهیزات مؤثر در ایمنی وسیله نقلیه

الف - روشنایی

موارد بازرسی روشنایی عبارتند از:

- کنترل تمام قسمت‌های روشنایی که باید طبق ضوابط مندرج در بخش ملزومات و تجهیزات ایمنی وسایل نقلیه نصب شده باشند.
- کنترل چراغهای جلو از نظر نور ثابت یا حرکت نور بالا و پایین
- کنترل عملکرد قسمت‌های مختلف روشنایی
- کنترل دقیق جهت اشعه نور چراغهای جلو و تنظیم آنها
- کنترل چراغهای راهنما از نظر نصب و نحوه عملکرد
- عواملی که باعث مردود شدن می‌شوند:
- عدم وجود چراغهایی که قانوناً باید نصب شده باشند.
- روشن نشدن چراغها
- روشنایی ضعیف یا قطع و وصل آن
- عدم کارکرد درست چراغها در موقع باز کردن سوئیچها
- آسیب‌دیدگی محفظه چراغها
- تیره و تار شدن چراغها به وسیله گرد و خاک یا چیزهای دیگر
- تنظیم نبودن اشعه چراغهای جلو به طور صحیح، طبق ضوابط ساخت و تولید وسایل نقلیه
- نور با رنگ نامناسب

ب - مشخصات بدنه

موارد بازرسی بدنه عبارتند از:

- کنترل مشخصات کلی بدنه از نقطه نظر صدمات وارد شده
- کنترل زنگ زدگی در قسمتهای اصلی شاسی
- کنترل تجهیزاتی که باید قانوناً نصب شده باشند مانند برف پاک کن، بوق، درجه های اندازه گیری و کنترل عملکرد آنها
- کنترل لوله اگزوز از نظر سالم بودن
- مواردی که باعث مردود شدن می شوند:
- عدم وجود وسایلی که باید قانوناً نصب شده باشند.
- عدم کارکرد وسایل موجود
- ایمن نبودن وسیله نقلیه از نقطه نظر صدمات وارده و پوسیدگی شاسی (بستگی به نظر و تشخیص آزمایش کننده دارد).

ج - فرمان

موارد بازرسی فرمان عبارتند از:

- کنترل سیستم فرمان از نظر صدمه دیدگی یا افتادن اجزایی از آن
- کنترل لقی میل فرمان و فرمان
- کنترل حرکت چرخها و حرکت اجزای مختلف فرمان با چرخاندن فرمان
- عواملی که باعث مردود شدن می شوند عبارتند از:
- حرکت آزاد (خالصی) بیش از حد چرخها یا فرمان
- حرکت سخت بیش از حد فرمان
- لق بودن محل اتصال اجزای مختلف فرمان به هم
- لق بودن اتصال فرمان به شاسی یا بدنه
- لق بودن میل فرمان و بازوی رابط بین چرخها

- صدمه‌دیدگی، تغییر شکل یا افتادن هر جزء از جعبه فرمان
 - فرسودگی یا صدمه‌دیدگی در اتصالات کروی شکل
 - افتادن اجزای کوچک قفل و بست (پین و بولت)
 - صدمه‌دیدگی عایق‌بندی و نشت سیال از جعبه فرمان
 - لق بودن یا صدمه‌دیدگی در جعبه فرمان
 - فرسودگی اجزای بدنه متصل به جعبه فرمان
 - صدمه‌دیدگی در اتصالات میل فرمان
 - صدمه‌دیدگی و لقی در بولتهای U شکل
- نکته-** وسایل نقلیه‌ای که فرمان هیدرولیک دارند، باید به طریق مشابه، در دو حالت حرکت و توقف کنترل شوند، علاوه بر عوامل فوق‌الذکر، فرمانی مردود شناخته می‌شود که با سیستم هیدرولیک کار نکند و یا پمپهای آن به طور صحیح محکم نشده باشند.

د - سیستم فنربندی

- کمکها و فنرها باید با بالا بردن وسیله نقلیه با جک بازرسی شوند. کمکها و فنرها انواع مختلفی دارند و آزمایش روی هر یک باید با توجه به نوع آن صورت گیرد.
- عواملی که باعث مردود شدن می‌شوند عبارتند از:
- عدم نصب صحیح کمک یا فنر به بدنه وسیله نقلیه
 - زنگ‌زدگی در قسمتی از بدنه که فنر یا کمک به آن متصل است.
 - پوسیدگی و فرسودگی پین‌های اصلی، مفصلها یا لاستیکها
 - صدمه‌دیدگی یا لقی یا سوراخ‌شدگی در کمکها
 - صدمه‌دیدگی یا شکستگی فنرها
 - فرسودگی یا صدمه‌دیدگی میله‌های پیچشی
 - اتصال قسمتی از فنرها و کمکها با بدنه وسیله نقلیه یا لوله‌های ترمز
 - محکم نبودن پیچ و مهره‌ها و عدم پیشگیری برای باز شدن آنها

ه - ترمزها و چرخها

موارد بازرسی ترمزها و چرخها عبارتند از:

- کنترل کارایی مؤثر ترمز
- آزمایش ترمز به وسیله دستگاه اندازه‌گیری ترمز یا شتاب‌سنج
- کنترل فرسودگی، لقی، زنگ‌زدگی و اشکالات دیگر اجزای مختلف ترمز دستی
- کنترل اهرم ترمز دستی
- کنترل پدال ترمز از نظر محکم بودن اتصالات
- کنترل لاستیک‌های با بافت شعاعی یا تقاطعی از نظر ترکیب مناسب آنها
- کنترل برآمدگی یا پارگی در لاستیک
- کنترل اندازه و سایز لاستیکها
- کنترل عمق شیارها و پهنای آنها (عمق شیارها حداقل ۱ میلی‌متر و پهنای آنها مجموعاً تا ۰/۷۵ عرض لاستیک)

و - نتیجه بازرسی اتومبیل‌های سواری

پس از بازرسی و آزمایش موارد مذکور در قسمت ۱-۳-۳-۱، باید کارتی مبنی بر این که وسیله نقلیه آزمایش شده است، صادر شود و در آن، محل و تاریخ آزمایش ذکر گردد و قانوناً نصب آن کارت بر روی ماشین اجباری شود. همچنین برای وسایل نقلیه‌ای که در بازرسی رد شده‌اند، علل آن بیان گردد.

۱-۳-۳-۲ بازرسی موتورسیکلت

- بازرسی موتورسیکلت نیز مانند بازرسی وسیله نقلیه شامل کنترل ترمزها، چراغ راهنما، چراغ و بوق می‌باشد. در مورد سیستم فرمان موارد زیر را نیز باید بازرسی کرد:
- حرکت آزاد اضافی در دو شاخه جلو یا بازویی که به چرخ متصل است وجود نداشته باشد.
 - حرکت آزاد و کامل فرمان از یک جهت به جهت دیگر
 - هیچ نوع سفتی یا لقی که در سیستم فرمان اثر بگذارد موجود نباشد.
 - حرکت اضافی در اهرم چرخها موجود نباشد.

- تشخیص امتداد یکسان چرخ جلو و عقب
- موتورسیکلت‌های ساده و موتورسیکلت‌های با اتاق پیوسته باید از نظر هدایت مجموعه کنترل گردد.
- موتورسیکلت به نحو راحتی هدایت شود.

۱-۳-۳-۳ بازرسی وسایل نقلیه باری

با توجه به ابعاد و پیچیدگی وسایل نقلیه باری، آزمایش کامل آنها باید با امکانات و وسایل مناسب صورت گیرد. در صورت موجود بودن امکانات لازم، بازرسی‌ها باید در ۵ مورد زیر صورت گیرد:

- الف- شاسی
- ب- چرخها، لاستیک و فرمان
- ج- بدنه و اتاق راننده
- د- ترمزها
- ه- چراغها و شب‌نماها

الف - شاسی

موارد بازرسی شاسی عبارتند از:

- بازدید تیرهای اصلی شاسی و قسمت‌های کف، از نظر زنگ‌زدگی و پوسیدگی
- بازدید پایه‌های متصل به شاسی، مانند اجزای سیستم تعلیق و دستگاه فرمان از نظر پوسیدگی
- بررسی ترک‌خوردگی‌ها بر اثر ترمز شدید و یا حرکات غیرعادی
- بررسی تغییر شکل شاسی در اثر فشارهای وارده
- بررسی و کنترل پایداری و تعادل شاسی
- مواردی که باعث مردود شدن می‌شوند:
- پوسیدگی و زنگ‌زدگی در قسمت‌های اصلی شاسی
- پوسیدگی در پایه‌های متصل به شاسی
- ترک‌خوردگی
- تغییر شکل

ب - سیستم تعلیق

موارد بازرسی سیستم تعلیق عبارتند از:

- بازدید کلیه قطعات جلوبندی و فرمان از نظر ساییدگی و تنظیم
- بازدید بلبرینگها و مهره چرخ
- بازدید کمک‌فنرها و متعلقات آن از نظر نقص و ساییدگی
- بررسی سایش غیرعادی لاستیکها و یا سایش ناشی از عدم تنظیم جلوبندی
- بررسی عمق آج لاستیک
- بررسی و بازدید لاستیکها
- بررسی فشار باد و والو لاستیک
- بررسی رینگها از نظر ترک و شل نبودن
- مواردی که باعث مردود شدن می‌شوند:
- خلاصی بیش از اندازه فرمان
- خلاصی بیش از اندازه دنده‌های جعبه فرمان
- پارگی یا آسیب‌دیدگی گردگیر جعبه فرمان
- ساییدگی لاستیکها
- خلاصی چرخ و بلبرینگ
- نامیزانی چرخها
- شکستگی فنرها و نامناسب بودن کمک‌فنرها
- زنگ‌زدگی و پوسیدگی شغال‌دستها و قامه‌های فنر

ج - بدنه (اتاق)

موارد بازرسی بدنه عبارتند از:

- بررسی تراز بودن سطوح اتاق بار و مسافر بر روی شاسی
- بازدید اتصالات تثبیت کننده اتاق بر روی شاسی

- بررسی وضعیت اتاق بار و مسافر و کف آن از نظر پوسیدگی و بازدید قسمتهای جانبی آن
- بررسی حفاظها و گوه‌های جانبی اتاق بار و سپرها از نظر پوسیدگی و خمیدگی
- بازدید دسته اتاق راننده کامیون
- بازدید درها و شیشه بالابر
- بررسی وضعیت و طرز کار قفلها
- بازدید چفت و بست لولاها، نوار و ضامن درها
- کنترل تجهیزاتی که باید قانوناً نصب شده باشند، مانند: برف‌پاک‌کن، بوق، درجه‌های اندازه‌گیری و کنترل عملکرد آنها
- مواردی که باعث مردود شدن می‌شوند:
- نقص چفت و بست و لولای درها
- پوسیدگی بدنه وسایل نقلیه
- صافکاری زیاد روی بدنه
- عدم تثبیت مناسب اتاق روی شاسی

د - وسایل روشنایی

- برای کنترل سیستم روشنایی باید وسایل لازم برای تنظیم اشعه نور چراغهای جلو در روی رویل در محل قرار گرفتن وسیله نقلیه نصب شده باشند.
- موارد بازرسی وسایل روشنایی عبارتند از:
- بازدید و کنترل تمام قسمتهای روشنایی که باید قانوناً نصب شده باشند.
 - اندازه‌گیری و تنظیم زاویه بین اشعه نور چراغهای جلو و خط افقی
 - کنترل محل و اندازه‌های مشخصی که برای چراغها وجود دارد.
 - کنترل طرز کار و عملکرد تمام چراغها، از جمله شب‌نماها

ه - ترمز

با توجه به حساسیت و اهمیت سیستم ترمز در وسایل نقلیه باربری، لازم است کنترل اصولی و دقیقی از کارایی و ایمنی ترمز با امکانات و وسایل مناسب صورت گیرد. برای اندازه‌گیری نیروی ترمز باید از یکی از دو روش زیر استفاده کرد:

۱- بازرسی ترمز با استفاده از دستگاه اندازه‌گیری ترمز

آزمایش زیر با استفاده از دستگاه اندازه‌گیری ترمز انجام می‌گیرد، این ماشین از دو سری استوانه‌های فلزی که هر یک ۱۰۲ سانتیمتر طول و ۱۹ سانتیمتر قطر دارد تشکیل شده است. در عمل، هر محور وسیله نقلیه باید به ترتیب روی دستگاه اندازه‌گیری ترمز قرار گیرد و به استوانه‌ها سرعتی معادل ۲ کیلومتر در ساعت داده شود. این دستگاه به وسیله یک دنده با استفاده از یک موتور الکتریکی کار می‌کند و یک وسیله سنجش در طرح آن در نظر گرفته شده است. وقتی چرخها ترمز می‌کنند با کم شدن سرعت چرخش استوانه‌ها، کار نیروی ترمز از طریق وسیله سنجش نشان داده می‌شود.

۲- بازرسی ترمز با استفاده از دستگاه شتاب‌سنج

راه دیگر اندازه‌گیری نیروی ترمز، استفاده از دستگاه شتاب‌سنج است. کاربرد این دستگاه وقتی است که وسیله نقلیه در حال حرکت است. همچنین یک شیب ۶/۲۵٪ برای کنترل نیروی ترمز دستی در حالت توقف لازم است.

هر محور باید از نظر کارایی ترمز و ترمز دستی، کنترل و آزمایش شود. نتایج به دست آمده برای محاسبه کار ترمز در مواقعی که وسیله نقلیه با بار است به کار می‌رود. اگر وسیله نقلیه در موقع آزمایش بدون بار باشد می‌توان یک بار فرضی با استفاده از دستگاه بارگذاری معادل به آن افزود.

علاوه بر اندازه‌گیری نیروی ترمز، موارد زیر نیز باید بررسی شوند:

- بازدید ساییدگی لنت ترمز و یادداشت فنی ضخامت لنت

- بازدید سیلندرهای ترمز چرخ

- بازدید اهرم‌بندی و اتصالات ترمز

- بررسی طرز کار عادی ترمز

- بازدید ترمزدستی و آزمایش از آن
- بررسی افت فشار سیستم ترمز بادی با فشار دادن روی پدال

و - نتیجه بازرسی وسیله نقلیه باری

در پایان آزمایشها اگر وسیله نقلیه باری در هر یک از موارد فوق‌الذکر ناقص بود، رد می‌شود. در این صورت کارتی که در آن عوامل رد شدن تشریح شده باشد، باید به راننده داده شود و راننده می‌تواند وقت مجددی برای آزمایش بخواهد تا پس از تعمیر و تکمیل مراجعه کند. به وسایل نقلیه‌ای که در بازرسی، رد نشده‌اند یک کارت که در آن محل و تاریخ آزمایش ذکر شده، داده می‌شود که مدت اعتبار آن به زمان در نظر گرفته شده بستگی دارد.

۱-۳-۳-۴ بازرسی وسایل نقلیه مسافری عمومی

این وسایل نقلیه بیش از ۱۵۲۵ کیلوگرم، وزن داشته و می‌توانند بیش از ۹ نفر را در خود جای دهند و به عنوان اتوبوسهای کرایه‌ای به کار می‌روند. از این وسایل نقلیه باید آزمایش مشابه وسایل نقلیه باری به عمل آید که شامل هدایت مکانیکی فرمان، کمکها و فنرها، ترمزها، چراغها و غیره می‌باشد و همه وسایلی که برای آزمایش وسایل باربری لازم بود در این مورد نیز ضروری است.

علاوه بر آن، موارد دیگری که برای این وسایل نقلیه باید کنترل شود عبارتند از:

- تعداد کافی خروجی‌های اضطراری متناسب با ظرفیت وسیله نقلیه
- محل خروج اضطراری بسته نشده باشد.
- درهای خروجی اضطراری به آسانی باز شوند.
- راهروها مسدود نبوده و عرض مناسب داشته باشند.
- صندلی‌ها حداقل ابعاد لازم را داشته باشند و به طور ایمن نصب شده باشند.
- صندلی بیش از تعداد مجاز آن نصب نشده باشد.
- وسایل روشنایی در قسمت جایگاه مسافری نصب شده و خراب نباشند.
- مخزن سوخت در محل مناسب باشد.
- قطعات مربوط به ایمنی در جای خود محکم نصب شده باشند.

- وسیله‌ای که بیرون‌آمدگی غیرمجاز در اطراف وسیله نقلیه داشته باشد، نصب نشده باشد.
- همراه داشتن جعبه کمک‌های اولیه و کامل بودن آن
- ملزومات دیگر، مانند سرعت‌سنج (تاخوگراف) و غیره
- تمیز بودن وسیله نقلیه

۱-۳-۴ بازرسی در کنار راه

بازرسی در کنار راه به منظور تشخیص عملکرد صحیح تجهیزات ایمنی و عدم وجود نقص فنی غیرمستمر در آنها صورت می‌گیرد. نحوه انجام بررسی، بسته به امکانات موجود در کنار راه، تغییر می‌کند. این روش، جایگزین بازرسی و آزمایش در سطح کلی نیست بلکه کنترل تصادفی بوده و شامل همه وسایل نقلیه نمی‌شود.

۱-۳-۴-۱ بازرسی وسایل نقلیه باری و سرویس‌های عمومی

وسایل نقلیه باری و سرویس‌های همگانی باید به صورت تصادفی متوقف و موارد زیر مورد بازرسی و آزمایش قرار گیرد:

- بازرسی جعبه کمک‌های اولیه
- کنترل تطبیق وضعیت وسیله نقلیه با آیین‌نامه ساخت و تولید وسیله نقلیه
- بازرسی نقایص قابل رؤیت مانند: نداشتن آینه، بریدگی در قسمتهایی از لاستیک، نداشتن برف‌پاک‌کن، شکستگی در لوله آگزوز و کلیه تجهیزات ایمنی طبق ضوابط مندرج در بخش ملزومات و تجهیزات ایمنی وسایل نقلیه

۱-۳-۴-۲ بازرسی سواری و موتورسیکلت

بازرسی، بسته به امکانات و وقت موجود تغییر می‌کند ولی ترمزها، چراغها، فرمان و لاستیکها باید همواره مورد بازرسی و آزمایش قرار گیرند.

موارد بازرسی سواری و موتورسیکلت عبارتند از:

- کنترل چراغها

- کنترل وجود هرگونه لقی در فرمان
- کنترل ترمزها از طریق تست دینامیکی
- بازرسی کارت شناسایی وسیله نقلیه
- بازرسی کارت معاینه فنی

۴-۱-۴ فرسودگی وسایل نقلیه

۴-۱-۴-۱ کلیات

به طور کلی با کنترل و نظارت و اجرای منظم برنامه سرویس و نگهداری دوره‌ای، می‌توان عمر وسیله نقلیه را تا حدودی افزایش داد ولی این برنامه در مورد وسایل نقلیه قدیمی که قطعات و اجزای آن سالها تحت فشارهای مختلف قرار داشته و به کلی فرسوده شده است، غیرممکن است. به عبارتی اعمال قوانین مربوط به نگهداری وسایل نقلیه (معاینه فنی)، در مورد وسایل نقلیه فرسوده ثمربخش نخواهد بود و این گونه وسایل، باید از چرخه حمل و نقل خارج شوند.

۴-۱-۴-۱-۱ برنامه وضع قوانین مربوط به فرسودگی وسایل نقلیه

- الف- تعیین عمر اقتصادی وسایل نقلیه موتوری باید بر اساس کاهش هزینه‌های عملیاتی، افزایش ضریب ایمنی عبور و مرور، کاهش تصادفات جاده‌ای، افزایش ضریب اعتماد و کاهش میزان آلودگی زیست‌محیطی صورت گیرد.
- ب- تعیین عمر اقتصادی وسایل نقلیه موتوری باید با توجه به شرایط اقتصادی موجود، صورت گیرد.
- ج- برنامه تعویض و جایگزینی وسایل نقلیه باید با توجه به تغییرات فناوری استفاده از تجهیزات ایمنی مطلوب‌تر، در جهت جلوگیری از تصادفات جاده‌ای صورت گیرد.
- د- برنامه تعویض و جایگزینی وسایل نقلیه باید با توجه به سن وسیله نقلیه و مسافت طی شده تعریف گردد.

ه- مراجع و مراکز ذیصلاح و ذیربط، در صدور برگ معاینه فنی، موظف هستند مفاد این آیین‌نامه در خصوص موارد مربوط به فرسودگی وسایل نقلیه را رعایت کنند.

۱-۴-۲ جایگزینی وسایل نقلیه

با توجه به عوامل مؤثر در تعیین استاندارد عمر اقتصادی وسایل نقلیه، شامل هزینه‌های عملیاتی و میزان فناوری وسایل نقلیه، عمر بیش از پانزده سال یا بیش از یک و نیم میلیون کیلومتر کارکرد اقتصادی نیست. ولی باید موارد زیر در خصوص جایگزینی وسایل نقلیه مدنظر قرار گیرد:

الف- وسایل نقلیه‌ای که سن آنها از استاندارد عمر اقتصادی تعیین شده در جدول ۱-۱ بیشتر باشد، از چرخه فعالیت در حمل و نقل جاده‌ای خارج یا فعالیت آنها محدود شود. در صورتی که میزان کارکرد وسیله نقلیه در طول عمر اقتصادی به حد نصاب مورد نظر نرسد، در این حالت استاندارد عمر وسیله نقلیه تغییر خواهد کرد و ممکن است افزایش یابد.

جدول ۱-۱- عمر اقتصادی پیشنهادی و کارکرد سالیانه انواع وسایل نقلیه

انواع وسایل نقلیه	استاندارد عمر اقتصادی	کارکرد سالیانه
اتوبوس	۱۵ سال	۱۹۰/۰۰۰ کیلومتر
میینی‌بوس	۱۵ سال	۱۰۰/۰۰۰ کیلومتر
سواری	۲۰ سال	۳۰/۰۰۰ کیلومتر
کامیون	۲۰ سال	۸۰/۰۰۰ کیلومتر
خاور	۲۰ سال	۸۰/۰۰۰ کیلومتر

ب- صنایع خودروسازی کشور موظف است، تولیدات خود را بر اساس میزان وسایل نقلیه خارج شده از چرخه حمل و نقل، افزایش و طی برنامه زمان‌بندی شده‌ای که از طرف وزارت راه و ترابری (سازمان حمل و نقل و پایانه‌های کشور) اعلام می‌گردد، اقدام به جایگزینی وسایل فرسوده نماید.

ج- صنایع خودروسازی کشور، باید تسهیلات لازم را به منظور تعویض وسایل نقلیه قدیمی و فرسوده با وسایل نقلیه جدید و مدرن فراهم نماید.

د- مراجع و مراکز ذی‌صلاح و ذی‌ربط، در صدور برگ معاینه فنی، موظف هستند از صدور برگ معاینه فنی برای وسایل نقلیه‌ای که طبق بند الف ۱-۴-۲ از بهره‌دهی خارج شده‌اند، خودداری نمایند.

نکته- پلیس راه موظف است از تردد وسایل نقلیه‌ای که فاقد برگ معاینه فنی هستند جلوگیری نموده و سازمان حمل و نقل و پایانه‌های کشور نیز موظف است، با شرکتها و مؤسسات حمل و نقل که اقدام به تحویل بار یا مسافر به وسایل نقلیه بدون معاینه فنی می‌کنند، برخورد قانونی و در صورت تکرار، پروانه فعالیت آنها را لغو نماید.

۱-۵ ملزومات و تجهیزات ایمنی وسایل نقلیه

۱-۵-۱ کلیات

نظر به بند ۷ ماده (۷) قانون تغییر نام وزارت راه، به وزارت راه و ترابری و تجدید تشکیلات و تعیین وظایف آن (مصوب ۱۳۵۳/۴/۱۶)، آیین‌نامه ملزومات و تجهیزات ایمنی وسایل نقلیه مشتمل بر ۱۹ ماده به شرح ذیل تهیه و تدوین می‌گردد.

قبل از طرح و ساختن هر نوع وسیله نقلیه، قوانینی باید وضع شود که بر اساس آن حداقل اصول ایمنی در تولید وسایل نقلیه رعایت شود.

۱-۵-۱-۱ برنامه وضع قوانین تولید و ساخت وسایل نقلیه

الف- وسایل نقلیه باید چنان ساخته و تجهیز شوند که تردد معمولی آنها در ترافیک به هیچ‌کس صدمه نرسانده و به خطر نیندازد و مانع و مزاحم کسی نشود.

ب- وسایل نقلیه باید چنان ساخته و تجهیز شوند که در هنگام تصادف، از جراحات سرنشینان در حد امکان جلوگیری به عمل آید.

ج- وسایل نقلیه باید از نظر بارگذاری، به گونه‌ای ساخته شوند که به جاده آسیب نرساند.

- د- قطعات مهم وسیله نقلیه که به آسانی فرسوده می‌شوند و صدمه می‌بینند باید به راحتی قابل کنترل و تعویض باشند.
- ه- وسایل نقلیه باید طوری ساخته شوند که میدان دید راننده در جلو و چپ و راست به حد کافی تأمین شود تا راننده بتواند با ایمنی، رانندگی نماید.
- و- وسایل نقلیه باید چنان ساخته و تجهیز شوند که اثرات زیست‌محیطی ناشی از آنها بر اساس استانداردهای جهانی به حداقل ممکن کاهش یابد.
- ز- هر گونه تغییر در قسمت‌های موتور، شاسی و اتاق وسایل نقلیه باربری و مسافری ممنوع است.
- ح- مراجع و مراکز ذی‌صلاح و ذی‌ربط، در صدور برگ معاینه فنی، موظف هستند مفاد این آیین‌نامه، در خصوص قوانین مربوط به نگهداری وسایل نقلیه را رعایت کنند.
- نکته-** وسایل نقلیه حامل مواد خطرناک باید علاوه بر مفاد این آیین‌نامه، ضوابط مندرج در فصل وسایل نقلیه آیین‌نامه مربوط را نیز رعایت کنند.

۱-۵-۲ ملزومات ایمنی وسایل نقلیه

هر وسیله نقلیه باید در هر لحظه بتواند سریعاً توقف کند، برای این کار قوانینی در مورد تعداد و سیستم ترمزها لازم است.

۱-۵-۲-۱ ترمز وسایل نقلیه موتوری

الف- تمام وسایل نقلیه باید مجهز به دو نوع سیستم ترمز مجزا به شرح زیر باشند:

۱- سیستم ترمز پایی

۲- سیستم ترمز دستی

ب- سیستم ترمز پایی باید روی تمام چرخهای وسیله نقلیه مؤثر بوده و عمل نماید.

ج- سیستم ترمز پایی باید به صورتی باشد که نقص فنی در یک قسمت آن، باعث از کار افتادن

کل سیستم نگردد و بتواند سرعت وسیله نقلیه را به هر صورتی که بارگیری شده و در

- هرگونه سرازیری و سربالایی که حرکت می‌نماید کاهش داده و آن را به طور مؤثر و با ایمنی، متوقف سازد.
- د- سیستم ترمز دستی باید به نحوی عمل کند که حداقل از حرکت دو چرخ جلوگیری کند. این ترمز باید بتواند وسیله نقلیه را در شیب ۱:۶/۲۵ نگه دارد.
- ه- حداقل، یکی از دو نوع سیستم باید در موقع خاموش بودن ماشین کار کنند و سیستم ترمز دستی باید مستقیماً از طریق مکانیکی و نه با استفاده از نیروی برق، هیدرولیک، باد یا دنده انتقالی به کار افتد.
- و- ترمز پایی و ترمز دستی باید روی سطوح ترمز کننده که به طور دائم توسط اجزایی با نیروی کافی به چرخها متصل بوده عمل نمایند.
- ز- وسایلی که وظیفه ترمز پایی و ترمز دستی را انجام می‌دهند، می‌توانند دارای اجزای مشترکی باشند.
- ح- وسایل حمل و نقلی که بیش از ۱۵۲۵ کیلوگرم (بدون بار) وزن دارند و مجهز به سیستم ترمز از طریق مخزن فشار و ایجاد خلأ می‌باشند، باید مجهز به وسایل هشدار دهنده میزان فشار، در مواقع خطر باشند.
- ط- ترمز اجباری طبق بند ب باید قابلیت متوقف کردن وسیله نقلیه یا وسیله نقلیه ترکیبی مشخص شده در جدول ۱-۲ را در فاصله تعیین شده، هنگامی که با سرعت ۳۵ کیلومتر در ساعت در حرکت است، داشته باشد. مسیر باید آسفالت، صاف و خشک با حداکثر شیب (۱٪) بوده و از سطوحی که از مواد نرم تشکیل شده است نباشد.

جدول ۱-۲- حداقل فاصله توقف انواع وسایل نقلیه با سرعت ۳۵ کیلومتر در ساعت

ردیف	وسیله نقلیه	مسافت (متر)
۱	یک وسیله نقلیه که دارای کمتر از ۹ صندلی جهت سرنشینان باشد.	۷/۶
۲	یک موتورسیکلت	۹/۲
۳	یک وسیله نقلیه تجاری که دارای حداکثر ظرفیت ناخالص ۴۵۳۰ کیلوگرم باشد.	۹/۲
۴	یک وسیله نقلیه تجاری که دارای ظرفیت ناخالص بیش از ۴۵۳۰ کیلوگرم باشد.	۱۲/۲
۵	یک وسیله نقلیه ترکیبی با یک تریلر که حداکثر وزن ناخالص تریلر ۱۳۵۹ کیلوگرم یا کمتر باشد.	۱۲/۲
۶	یک وسیله نقلیه ترکیبی با یک تریلر که حداکثر وزن ناخالص تریلر بیش از ۱۳۵۹ کیلوگرم باشد. و یا وسیله نقلیه ترکیبی با بیش از یک تریلر	۱۵/۳
۷	یک وسیله نقلیه ترکیبی با یک کاروان	۱۵/۳

۱-۵-۲-۲- ترمز یدکها

- هر یدک که وزن ناخالص آن بیش از ۱۳۶۰ کیلوگرم باشد باید ترمزهایی به شرح زیر داشته باشد:
- الف: یک ترمز پایی که قادر باشد سرعت وسیله نقلیه را به هر صورتی که بارگیری شده و در هر شیبی که باشد کاهش داده و آن را سریع و به طور مؤثر و با ایمنی متوقف سازد.
- ب: یک ترمز دستی که قادر باشد وسیله نقلیه را به هر صورتی که بارگیری شده باشد، در شیب ۶/۲۵:۱ در حال توقف نگه دارد و سطوح ترمز کننده آن توسط وسیله‌ای که منحصراً مکانیکی بوده، مورد استفاده قرار گیرد. این مقررات در مورد یدکهایی که نمی‌توان بدون استفاده از ابزارآلاتی آن را از وسیله نقلیه کشنده منفصل نمود، به کار برده نمی‌شود، مشروط بر این که آن چه از ترمز دستی انتظار می‌رود به هر وسیله نقلیه مرکب مؤثر باشد.
- ج: وسایلی که وظیفه ترمز پایی و ترمز دستی را انجام می‌دهند، می‌توانند دارای اجزای مشترکی باشند.
- د: ترمز پایی یدک باید توسط ترمز پایی وسیله نقلیه کشنده روی کلیه چرخهای یدک، مورد عمل قرار گیرد. با وجود این اگر حداکثر وزن مجاز یدک از ۳/۵ تن تجاوز ننماید می‌توان ترمزها را طوری ترتیب داد که مستقل از ترمز پایی کشنده و به طور خودکار عمل نمایند.

منظور از عملکرد خودکار ترمز پایی یدکها، این است که فقط در مواقعی که شتاب یدک نسبت به یدک کش تغییر می‌کند (مثل سرازیری) به کار افتد.

ترمز پایی و ترمز دستی باید روی سطوح ترمز کننده که به طور دائم توسط اجزایی با نیروی کافی به چرخها متصل بوده، عمل نمایند.

یدکها باید مجهز به سیستمی باشند که در صورت جدا شدن از یدک‌کشها به طور اتوماتیک ترمز کنند.

۱-۲-۳ ترمز وسایل نقلیه مرکب

علاوه بر مقررات قسمت‌های ۱-۲-۵ و ۱-۲-۵-۱، مقررات زیر باید در مورد وسایل نقلیه مرکب رعایت گردد:

- الف: وسایل ترمز، در وسایل نقلیه مرکب باید با یکدیگر هماهنگ و همزمان عمل کنند.
- ب: عمل ترمز پایی باید به خوبی توزیع شده و بین وسایل نقلیه متشکله همزمان باشد.
- ج: حداکثر وزن مجاز یک یدک بدون ترمز پایی نباید از نصف وزن بدون بار وسیله نقلیه کشنده بیشتر باشد.

۱-۲-۴ چراغها

کاربرد این وسایل از سه نقطه نظر مهم است:

- ۱- تأمین دید برای راننده وسیله نقلیه
- ۲- در معرض دید قرار گرفتن وسیله نقلیه به وسیله سایرین
- ۳- اعلام خبر در مورد انجام هر عمل

الف- چراغهای جلو

- ۱- تمام وسایل نقلیه باید مجهز به حداقل دو چراغ جلو برای روشن کردن جاده در جهت مقابل باشند.
- مشخصات نصب باید به شرح زیر باشد:
- ۱- این دو چراغ باید نسبت به محور وسط، قرینه بوده و در یک ارتفاع قرار داشته باشند.

- به غیر از موتورسیکلتها، بقیه باید به دو چراغ مجهز باشند که به طور قرینه نسبت به محور وسط، حداکثر در فاصله ۴۰ سانتیمتری از لبه کناری وسیله نقلیه و حداقل در فاصله ۶۰ سانتیمتری جدا از هم قرار گیرند.

- اگر از تعداد بیشتری چراغ جلو استفاده می‌شود، آنها نیز باید به طور متقارن نصب شوند، هر جفت چراغ باید از نظر اندازه یکسان بوده و در یک ارتفاع از سطح زمین قرار گیرند.

- نور چراغهای جلو باید زرد یا سفید باشد و شدت آن به میزانی باشد که چشم شخص مقابل را خیره نکند و تصویر واضحی از فرد و یا وسائط نقلیه‌ای که در محدوده ۱۱۰ متری جلوی آن قرار دارد برای راننده ارائه نماید.

مشخصات این چراغها باید به شرح زیر باشد:

- هر چراغ باید مصرفی حدود ۳۰ وات داشته و به سمت جلو تنظیم شود.

- استفاده از هر گونه پروژکتور و چراغهایی با شدت نور زیاد ممنوع می‌باشد.

- اگر مصرف چراغها کمتر از ۷ وات است، می‌توانند با نور ثابت تنظیم شوند ولی بیشتر از این باید قابل تنظیم با نور بالا و پایین باشند.

- یک وسیله نقلیه در هیچ موردی نباید چراغهایی با نور قرمز یا اشیایی که رنگ قرمز را منعکس می‌کنند در جلو نصب نماید.

- پوشاندن چراغها به وسیله ماده و یا آستری که موجب کاهش سطح مؤثر عدسی و یا شدت نور آن گردد، ممنوع است.

- کلیه وسایل نقلیه همگانی باید مجهز به چراغهای اضافی برای مواقع ریزش برف و هوای مه‌آلود باشند و از آن فقط در مواقع مه یا برف و یا باران شدید استفاده نمایند.

- منظور از چراغهای اضافی، چراغهای مه‌شکن و یا چراغهایی با شدت نور زیاد می‌باشند که باید به رنگ سفید یا زرد به تعداد دو عدد در جایی پایین‌تر از چراغهای جلو و حداکثر در فاصله ۴۰ سانتیمتری از لبه کناری وسیله نقلیه نصب گردد.

ب- چراغهای عقب

- ۱- تمام وسایل نقلیه باید مجهز به حداقل دو چراغ عقب، به منظور باخبر شدن راننده از وجود وسیله نقلیه در جلو خود، باشند.
- ۲- به غیر از موتورسیکلتها، بقیه وسایل نقلیه باید به دو چراغ عقب مجهز باشند که به صورت قرینه نسبت به محور وسط، حداکثر در فاصله ۴۰ سانتیمتری از لبه کناری وسیله نقلیه و با یک ارتفاع از سطح زمین قرار داشته باشند.
- ۳- نور چراغهای عقب باید قرمز باشد و میزان مصرف آنها نباید از ۵ وات کمتر باشد به نحوی که هنگام شب، در هوای صاف بدون ایجاد خیرگی چشم و ناراحتی بی‌مورد برای سایر استفاده‌کنندگان از راه، حداقل از فاصله ۳۰۰ متری دیده شود.
- ۴- یک وسیله نقلیه در هیچ موردی نباید چراغهایی با نور زرد و سفید و یا اشیایی که رنگ سفید یا زرد را منعکس می‌کنند به عنوان چراغ عقب نصب نمایند.
- ۵- اگر از تعداد بیشتری چراغ عقب استفاده می‌شود، آنها نیز باید به طور متقارن نصب شوند و طوری سیم‌کشی شده باشند که همه چراغهای عقب با هم روشن شده و در صورتی که یکی خراب شد دیگری از کار نیفتد.
- ۶- در صورتی که بار وسیله نقلیه از این چراغها بیش از ۱ متر عقب‌تر قرار گیرد، باید در انتهای بار، علاوه بر پرچم قرمز در ابعاد ۵۰×۵۰ سانتیمتر، چراغهای چشمک‌زن مخصوص تعبیه گردد، به طوری که انتهای بار برای رانندگان وسایل نقلیه عقبی کاملاً قابل رؤیت و مشخص باشد.
- ۷- بیرون ماندگی بار نباید باعث مخفی شدن چراغهای عقب بشود.
- ۸- کلیه وسایل نقلیه همگانی باید مجهز به تنها یک چراغ مه‌شکن به رنگ زرد، برای استفاده در مواقع هوای مه‌آلود باشند.
- ۹- مقررات مندرج در قسمت ۱-۲-۵-۲ در مورد یدکها نیز باید مراعات گردد.

ج- چراغهای گوشه و پهلو

- ۱- در مواردی که وسیله نقلیه طویل است (بیش از ۱۲ متر) یا ترکیبی از یدکها وجود دارد، باید با نصب چراغهای اضافی، اندازه و شکل وسیله را برای رانندگان دیگر مشخص کرد.
- ۲- برای مشخص شدن گوشه‌های جلوی ماشین باید در هر گوشه چراغ نصب شود.
- ۳- چراغهای دو گوشه جلو می‌تواند در همان محفظه چراغهای جلو قرار گیرد.
- ۴- مصرف این چراغها باید تا ۷ وات و نور آنها سفید باشد.
- ۵- هر وسیله نقلیه یا ترکیبی از وسایل نقلیه که طول کلی آنها از ۶/۱ متر بیشتر باشد، باید دارای حداقل چهار چراغ مشخص کننده در چهار گوشه جانبی وسیله نقلیه و یا وسیله نقلیه ترکیبی باشد، به طوری که دو چراغ به رنگ زرد در نزدیکی قسمت جلو و دو عدد به رنگ قرمز در نزدیکی قسمت عقب وسیله نقلیه به نحوی تعبیه شوند که از فاصله ۱۵۰ متری محل استقرار، از دو طرف کناری قابل رؤیت باشند:
- ۶- در مورد وسایل نقلیه خیلی طویل (بیش از ۱۸ متر) در هر پهلو باید چراغهایی گذاشته شود که از جلو، نور سفید و از عقب نور قرمز داشته باشند. این چراغها باید دارای مشخصات زیر باشند:
- این چراغها باید با حداکثر فاصله ۹ متر از جلو وسیله نقلیه و با فواصل متناوب ۳ متر از عقب آن نصب شوند.
- مصرف این چراغها نباید از ۷ وات بیشتر باشد.
- وسایل نقلیه حامل محمولات ترافیکی، باید علاوه بر موارد فوق به تجهیزات روشنایی لازم مندرج در دستورالعملهای مربوطه نیز مجهز باشند.

د- چراغهای توقف

- ۱- تمام وسایل نقلیه باید به دو چراغ توقف، به منظور آگاهی رانندگان پشت سر از ترمز کردن راننده جلویی، مجهز باشند.

- ۲- به غیر از موتورسیکلتها، بقیه وسایل نقلیه باید به دو چراغ، مجهز باشند که به طور قرینه نسبت به محور وسط قرار می‌گیرند.
- ۳- نور چراغها باید قرمز و مصرف آنها بین ۱۵ تا ۳۶ وات و با نور ثابت در موقع ترمز گرفتن باشد.

ه- شب‌نما

- ۱- هر وسیله نقلیه موتوری غیر از موتورسیکلت باید در سمت عقب، حداقل به دو عدد شب‌نما به رنگ قرمز و به شکلی غیر از مثلث، مجهز باشد.
- ۲- شب‌نماها باید به طور قرینه نسبت به محور وسط، حداکثر در فاصله ۴۰ سانتیمتری از لبه کناری وسیله نقلیه و با یک ارتفاع از سطح زمین قرار گرفته باشند.
- ۳- انعکاس نور شب‌نماها باید هنگام شب در هوای صاف از فاصله ۱۵۰ متری توسط راننده وسیله نقلیه عقبی دیده شود.
- ۴- هر یدک باید در قسمت عقب دارای حداقل دو شب‌نما به رنگ قرمز باشد، این شب‌نماها باید به شکل مثلث متساوی‌الاضلاع بوده که رأس آن به طرف بالا و قاعده آن به طور افقی قرار می‌گیرد. طول اضلاع این مثلث نباید کمتر از ۱۵ سانتیمتر یا بیشتر از ۲۰ سانتیمتر باشد. در داخل مثلث، نباید هیچ نوع چراغ یا علامتی نصب گردد. این شب‌نماها از لحاظ دید، باید دارای خصوصیات مذکور در بند ب و ج باشند.
- ۵- هر یدک باید در قسمت جلو دو عدد شب‌نما به رنگ سفید و به شکلی غیر از مثلث، مجهز باشد.

و- چراغهای اخباری

- ۱- کلیه وسایل نقلیه‌ای که مأموریت فوریت‌های آنی (اورژانس) دارند باید مجهز به چراغهای اخباری از نوع چرخان، که بالای وسیله نقلیه نصب می‌شود، باشند. وسایل نقلیه پلیس، آمبولانس، سرویس نجات، امداد رسانی، آتش‌نشانی و همچنین وسایل نقلیه‌ای که وسایل نقلیه سنگین و فوق سنگین را همراهی می‌کنند، باید مجهز به چراغهای اخباری باشند.

- ۲- آمبولانس، وسیله نقلیه نیروی انتظامی و خودروهای ویژه دولتی که به تبع مسئولیت ویژه خود، خدمات اضطراری ارائه می‌دهند، می‌توانند از چراغ یا چراغهایی منحصرأً به رنگ قرمز و یا رنگی که قانون تعیین می‌نماید، در هنگام مأموریت استفاده نمایند.
- ۳- کلیه وسایل نقلیه و تجهیزاتاتی که جهت انجام خدمات زمستانی به کار می‌روند، نظیر خودروهای برف‌روب، خودروهای نمک‌پاش و یا مواد آب‌کننده یخ و برف، باید از یک چراغ چشمک‌زن به رنگ آبی استفاده نمایند، به طوری که نور آن از فاصله ۱۵۰ متری در تمام جهات قابل رؤیت باشد.

ز- چراغهای راهنما

- ۱- تمام وسایل نقلیه باید مجهز به حداقل دو جفت چراغ راهنما، به منظور آگاهی از گردش و جهت چرخیدن راننده به طرف سایر رانندگان و افراد پیاده، باشند.
- ۲- چراغها باید چشمک‌زن زرد رنگ باشند و طوری قرار گیرند که از عقب و جلو قابل رؤیت باشند، یعنی یک جفت چراغ در جلو و یک جفت چراغ در عقب (هر طرف یک چراغ).
- ۳- میزان مصرف هر چراغ باید بین ۱۵ تا ۳۶ وات بوده و بین ۶۰ تا ۱۲۰ دفعه در دقیقه خاموش و روشن شود.
- ۴- در مورد یدک‌کشها، چراغهای راهنما باید به یدک آنها بسته شده و با همان کلید به کار افتد.
- ۵- در مواردی که وسیله نقلیه طویل است، یا ترکیبی از واگن‌های مختلف وجود دارد، نصب چراغ راهنما علاوه بر جلو و عقب، در طرفین و به سمت عقب نیز ضروری است.
- ۶- استفاده از هرگونه چراغ چشمک‌زن، جز چراغهای چشمک‌زن چهار طرفه که به منظور هشدار دادن به کار گرفته می‌شوند، ممنوع است.

نکته- خودروهای آتش‌نشانی که طبق قانون در اداره آتش‌نشانی فعالیت می‌نمایند می‌توانند در هنگام اعزام به مأموریت، از یک چراغ چشمک‌زن استفاده نمایند.

ح- چراغهای دنده عقب

- ۱- کلیه وسایل نقلیه که دارای دنده عقب می‌باشند، باید مجهز به دو چراغ دنده عقب، به منظور آگاهی سایر رانندگان و افراد پیاده از حرکت وسیله نقلیه به سمت عقب و کمک به راننده در مواقع حرکت به عقب، باشند.
- ۲- چراغ دنده عقب نباید خیرگی و ناراحتی بی‌جهت برای چشم سایر استفاده‌کنندگان از راه فراهم نماید.
- ۳- چراغ دنده عقب باید به رنگ سفید یا کهربایی و یا زرد باشد.
- ۴- وسیله کنترل این چراغ باید طوری باشد تا فقط هنگامی که از دنده عقب استفاده می‌شود، روشن گردد.

ط- چراغهای پلاک

- ۱- شماره ثبت وسیله نقلیه موتوری و یدک در قسمت عقب، باید دارای وسیله روشنایی خاصی باشد، به طوری که در فاصله زمانی نیم ساعت قبل از غروب آفتاب تا نیم ساعت بعد از طلوع آفتاب و هر زمان دیگری که به علت عدم نور کافی و یا شرایط نامساعد جوی، افراد یا وسایل نقلیه به وضوح در فاصله ۱۵۰ متری یا کمتر قابل تشخیص نباشد، مشخصات درج شده در پلاک عقب را روشن نماید.
- ۲- رنگ این چراغها باید سفید یا کهربایی باشد و میزان شدت آن به نحوی باشد که هر کس بتواند شماره را هنگام شب در هوای صاف و در حالت توقف وسیله نقلیه از فاصله ۲۰ متری بخواند.

۱-۵-۲-۵ سیستم تعلیق

وسيله نقلیه در موقع حرکت باید به سادگی قابل هدایت باشد. در این مورد رعایت موارد زیر در خصوص سیستمهای فرمان و چرخها و کمک‌فنرها لازم است.

الف- فرمان

- ۱- تمام وسایل نقلیه باید مجهز به سیستم کامل فرمان، که منحصراً چرخهای جلو یا چرخهای جلو و عقب را توأمأ هدایت می‌کند، باشند.
- ۲- جهت چرخش فرمان و جهت چرخش وسیله نقلیه باید یکی بوده و این چرخش به تدریج صورت گیرد.
- ۳- اجزای مختلف در سیستم فرمان باید طوری به هم اتصال یابند که در مقابل زلزله و تکان شدید از هم جدا نشوند.
- ۴- حداکثر نیروی لازم برای هدایت چرخها در روی دایره‌ای به شعاع ۱۲ متر، نباید از ۲۵ کیلوگرم بیشتر بوده و زمان لازم برای این کار از ۴ ثانیه تجاوز کند. در مورد فرمان هیدرولیکی، در صورتی که از حالت هیدرولیک خارج شود، این مقادیر نباید از ۶۰ کیلوگرم و زمان آن از ۶ ثانیه تجاوز کند.
- ۵- برای کاستن شدت جراحات، در صورت بروز تصادف، توصیه می‌شود از میل فرمان استاندارد با قابلیت جمع شدن استفاده شود.

ب- لاستیکها

- ۱- تمام وسایل نقلیه باید مجهز به لاستیکهای استاندارد متناسب با نوع وسیله نقلیه باشند تا بتوانند وزن وسیله نقلیه و بار آن را تحمل کنند.
 - ۲- ایجاد هرگونه برش در لاستیکهای بادی، به منظور افزایش تعداد یا عمق شیارها، ممنوع می‌باشد.
- نکته- جز در مورد کامیونها با وزن بیش از ۲/۵ تن بدون بار و شعاع لاستیک بیش از ۴۰۵ میلیمتر.
- ۳- هیچ وسیله نقلیه‌ای مجاز به حرکت در جاده با لاستیکهای پاره و آسیب‌دیده، به نحوی که حرکت آن باعث ایجاد ضربه و آسیب رساندن به سطح جاده گردد، نمی‌باشد.
 - ۴- لاستیکها باید دارای خصوصیات زیر باشند:

- بریدگی‌ها در آن از ۲۵ میلیمتر یا (۱۰٪) عرض لاستیک بیشتر نباشد.

- هیچ برآمدگی در لاستیک و ایاف آن نباشد.
- هیچ نقصی که باعث خسارت به راه یا افراد گردد، در آن دیده نشود.
- عمق شیارها حداقل ۱ میلی‌متر و در تمام طول محیط و (۷۵٪) عرض لاستیک، توزیع شده باشند.
- در مورد لاستیکهای توپر، حداقل ضخامت لاستیک بین رینگ و جاده باید ۳/۵ میلی‌متر باشد.
- حداقل عرض لاستیک عقب وسایل نقلیه، به تفکیک وزن ناخالص وسیله باید براساس جدول ۱-۳ باشد.
- ۵- توصیه می‌شود تمام وسایل نقلیه، فقط از یک نوع لاستیک در روی یک محور استفاده کنند.
- ۶- در زمستانها و هوای سرد، وسایل نقلیه باید به زنجیر چرخ و یا لاستیک یخ‌شکن و همچنین سایر وسایل ایمنی مجهز بوده و در مواقع لازم از آنها استفاده نمایند.

جدول ۱-۳- حداقل عرض لاستیک به تفکیک وزن ناخالص انواع وسایل نقلیه

ردیف	وزن ناخالص خودرو	عرض لاستیک
۱	کمتر از ۲۰۹۰ کیلوگرم	۸۸
۲	بیش از ۲۰۹۰ کیلوگرم و کمتر از ۲۴۱۰ کیلوگرم	۱۰۱
۳	بیش از ۲۴۱۰ کیلوگرم و کمتر از ۲۷۵۰ کیلوگرم	۱۱۴
۴	بیش از ۲۷۵۰ کیلوگرم و کمتر از ۳۰۴۰ کیلوگرم	۱۲۷
۵	بیش از ۳۰۴۰ کیلوگرم و کمتر از ۴۳۶۰ کیلوگرم	۱۵۲
۶	بیش از ۴۳۶۰ کیلوگرم و کمتر از ۵۰۸۰ کیلوگرم	۱۷۷
۷	بیش از ۵۰۸۰ کیلوگرم و کمتر از ۵۸۱۰ کیلوگرم	۲۰۳
۸	بیش از ۵۸۱۰ کیلوگرم و کمتر از ۷۲۶۰ کیلوگرم	۲۵۴
۹	بیش از ۷۲۶۰ کیلوگرم و کمتر از ۸۲۰۰ کیلوگرم	۳۰۴
۱۰	بیش از ۸۲۰۰ کیلوگرم و کمتر از ۱۰۰۰۰ کیلوگرم	۳۵۵
۱۲	بیش از ۱۰۰۰۰ کیلوگرم و کمتر از ۱۰۸۹۰ کیلوگرم	۴۰۶
۱۳	بیش از ۱۰۸۹۰ کیلوگرم و کمتر از ۱۱۲۳۰ کیلوگرم	۴۱۹
۱۴	بیش از ۱۱۲۳۰ کیلوگرم و کمتر از ۱۲۴۵۰ کیلوگرم	۴۵۷
۱۵	بیش از ۱۲۴۵۰ کیلوگرم و کمتر از ۱۲۸۰۰ کیلوگرم	۵۰۸

ج- فنرها و کمک فنرها

تمام وسایل نقلیه باید مجهز به سیستمی باشند که مانع از حرکت بیش از حد شاسی وسیله نقلیه شود.

۱-۵-۲-۶ مخزن سوخت

- ۱- مخزن سوخت باید از فلز یا دیگر مواد مقاوم (مانند پلی اتیلن) ساخته شده و به بدنه وسیله نقلیه طوری نصب شود که هیچ صدمه‌ای به آن وارد نشود.
- ۲- در وسایل نقلیه همگانی مسافربری، مخزن سوخت نباید در زیر قسمت راهرو حرکت مسافری یا در زیر یا فاصله کمتر از ۳۰ سانتیمتری از محل ورود و خروج قرار داشته باشد.
- ۳- لوله‌های سوخت باید طوری قرار گیرد که در هیچ نقطه‌ای از مسیر سوخت رسانی، سوخت انباشته نشود.
- ۴- محل ورود سوخت باید در قسمت بیرون بدنه وسیله نقلیه طوری نصب گردد که از نفوذ آتش یا ترشح سوخت جلوگیری شود.
- ۵- نگهداری و حمل سوخت در وسایل نقلیه، در هر مخزنی غیر از مخزن سوخت ممنوع می‌باشد.
- ۶- ظرفیت سوخت‌گیری مخزن سوخت باید به گونه‌ای باشد که امکان طی مسافت حداقل ۴۰۰ کیلومتر را برای وسیله نقلیه همگانی مسافربری امکان‌پذیر نماید.

۱-۵-۲-۷ اگزوز

- الف: تمام وسایل نقلیه‌ای که دارای موتور با احتراق داخلی هستند، باید مجهز به اگزوز در وضعیت کاری مطلوب باشند، به طوری که از ایجاد صدا و دود اضافی و غیرعادی جلوگیری شود.
- ب: سیستم خروجی دود نباید از هیچ قسمت قابل اشتعال عبور کرده و در مقابل سوراخ شدن، باید حفظ شود.
- ج: ایجاد هرگونه تغییر در سیستم خروجی دود که باعث ورود دود و دیگر آلاینده‌های ناشی از سوخت به داخل وسیله نقلیه یا ایجاد صدای ناهنجار گردد، ممنوع است.

د: لوله آگزوز در وسایل نقلیه باری سنگین و تریلرها باید به طور سربالا کار گذاشته شود و تا بالای اتاق کابین راننده ادامه داشته باشد تا دود حاصله از سوخت موتور، اختلالی در دید وسایل نقلیه که قصد سبقت دارند ایجاد نکند.

ه: هیچ فردی مجاز به تغییر آگزوز استاندارد شامل کوتاه کردن، یکسره کردن و تغییر اجزای داخلی آگزوز و جابه‌جایی موقعیت اصلی آن نیست.

۱-۵-۲-۸ شیشه جلو و سایر شیشه‌ها

الف: تمام وسایل نقلیه باید مجهز به شیشه‌های ایمنی استاندارد در تمام پنجره‌هایی که به خارج دید دارد، باشند.

ب: شیشه جلو باید از ماده‌ای ساخته شود که شفافیت خود را از دست نداده و از پشت آن، اشیا به طور وضوح دیده شوند و در صورت شکستن آن، از هم باز نشود.

ج: پوشش رنگی شیشه جلو و عقب و پنجره‌ها به وسیله اسپری رنگی و یا سایر مواد، به طوری که دید راننده را محدود نماید، ممنوع است.

د: شیشه‌ها باید فاقد هرگونه ترک‌خوردگی و سنگ‌خوردگی باشند و در قاب خود به طور محکم تثبیت شوند.

ه: وسایل نقلیه همگانی مسافربری باید مجهز به حداقل یک پنجره اضطراری در طرفین، به منظور خروج اضطراری، باشند.

۱-۵-۲-۹ گلگیر

کلیه وسایل نقلیه سنگین و یدک‌کشها باید مجهز به گلگیر، گل‌پخش‌کن و یا تجهیزات مناسب دیگری در اطراف چرخها، به منظور جلوگیری از پخش آب و گل در اثر حرکت، باشند. در غیر این صورت بدنه وسیله نقلیه برای جلوگیری از این امر باید از شکل مناسبی برخوردار باشد.

۱-۵-۲-۱۰ سرعت‌سنج یا کیلومترشمار

الف: کلیه وسایل نقلیه، باید مجهز به دستگاه سرعت‌سنج یا کیلومترشمار باشند.

- ب: هر سرعت‌سنج باید سرعت وسیله نقلیه را به صورت دقیق به راننده نشان دهد.
- ج: کلیه وسایل نقلیه مسافربری، ملزم به نصب تاخوگراف الکترونیکی می‌باشند.
- د: کلیه وسایل نقلیه باید مجهز به دستگاه هشدار دهنده افزایش سرعت، به منظور آگاهی راننده و مسافری از سرعت غیر مجاز باشند. (منظور از دستگاه هشدار دهنده افزایش سرعت، سیستمی است که وقتی سرعت وسیله نقلیه از حد مجاز تعریف شده برای وسیله مورد نظر تجاوز نماید، با ارسال پیام به صورت بوقهای مقطع، راننده و دیگر سرنشینان را از سرعت غیر مجاز آگاه می‌سازد).

۱-۵-۲-۱۱ بوق

- الف: هر وسیله نقلیه به منظور مطلع نمودن افراد پیاده و سایرین، از نزدیک شدن وسیله نقلیه، باید به وسیله‌ای که امواج صوتی تولید می‌کند مجهز باشد.
- ب: هیچ وسیله نقلیه‌ای به جز آمبولانس، خودروهای نیروی انتظامی و آتش‌نشانی، خودروهای خدمات همگانی و یا اضطراری و یا خودروهای ویژه دولتی، مجاز به استفاده از بوق آژیری و یا وسیله تولید صدای دیگری که صدای آن، صدای آژیر را تداعی نماید، نمی‌باشد.

۱-۵-۲-۱۲ برف پاک‌کن

- الف: کلیه وسایل نقلیه به منظور تمیز کردن باران، برف و موارد مشابه از شیشه جلو، باید مجهز به برف‌پاک‌کن باشند.
- ب: برف پاک‌کن باید همیشه آماده بوده و بتواند سطح کافی از دید جلو و طرفین را برای راننده تمیز نگه دارد و استفاده از برف پاک‌کن نباید احتیاج به عمل دائمی راننده داشته باشد.
- ج: وسایل نقلیه باید به حداقل یک دستگاه شیشه‌شوی در جلو مجهز باشند.

۱-۵-۲-۱۳ آئینه و آفتابگیر

- الف: تمام وسایل نقلیه باید مجهز به حداقل یک آئینه، به منظور تأمین دید روشن راننده از پشت باشند.
- ب: خودروهای سنگین و سرویسهای حمل و نقل همگانی مسافر، باید مجهز به حداقل ۲ آئینه در قسمت بیرون و در طرفین، به منظور تأمین دید کافی از عقب باشند.

ج: تمام وسایل نقلیه باید مجهز به ۲ عدد آفتابگیر با ابعاد استاندارد، به منظور تأمین دید مناسب برای راننده در مواقع لازم باشند.

۱-۵-۲-۱۴ اتصالات

الف: قفل و بستهایی که در قسمت‌های متحرک وسایل نقلیه به کار برده می‌شوند باید از نوعی انتخاب شوند که در مقابل نوسانات شدید مقاوم بوده و باز نشوند.

ب: قفل درها باید طوری محکم و مقاوم باشند که در مواقع ناگهانی کاهش سرعت و همچنین در برخورد با نیروهای افقی یا مایل بسته بماند و مانع پرتاب سرنشینان به بیرون شود.

۱-۵-۲-۱۵ سیستم گرمایش وسیله نقلیه

الف: تمام وسایل نقلیه دارای رادیاتور باید مجهز به بخاری‌هایی که توسط حرکت آب گرم، گرما ایجاد می‌کنند، باشند.

ب: استفاده از هرگونه وسایل گرمایش، غیر از بخاری وسیله نقلیه ممنوع می‌باشد.

ج: وسایل نقلیه شخصی و مینی‌بوس باید مجهز به حداقل ۱ خروجی از سیستم گرمایش باشند.

د: وسایل حمل و نقل همگانی مسافر باید مجهز به حداقل ۳ خروجی از سیستم گرمایش باشند.

ه: دمای داخل وسایل حمل و نقل همگانی مسافر باید دارای دامنه تغییرات مناسبی از نقطه‌نظر آسایش و راحتی مسافری باشد (۲۲ درجه سانتیگراد).

۱-۵-۲-۱۶ خصوصیات دیگر در مورد سرویس‌های حمل و نقل عمومی مسافر

الف: کلیه اجزای وسایل حمل و نقل همگانی مثل بدنه و صندلی‌ها باید از موادی ساخته شوند که دارای خصوصیات زیر باشند:

- قابل سرویس بوده و به نحو مناسبی نگهداری شوند.
- در مقابل فرسودگی مقاوم باشند.
- دارای قابلیت اشتعال کم باشند.

ب: هیچ‌گونه وسایل اضافی در محدوده دید راننده نصب نشده باشد.

- ج: در صورت وجود تلویزیون، این دستگاه باید در پشت سر راننده یا محل دیگری که راننده نتواند آن را ببیند نصب شود و ولتاژ آن نیز باید مطابق با ولتاژ وسیله نقلیه باشد.
- د: ابعاد، تعداد و فاصله صندلی‌ها باید بر اساس استانداردهای طراحی، ساخته و نصب شوند.
- ه: کم کردن تعداد صندلی‌ها، تغییر وضعیت تلقی می‌شود و ممنوع است، ولی کاهش تعداد صندلی با توجه به ضوابط مربوط امکانپذیر است. تمام صندلی‌ها باید به صورت ردیفی به جاسری‌هایی با ارتفاع کافی مجهز شوند.
- و: کلیه وسایل نقلیه همگانی باری و مسافری، باید مجهز به چرخ یدکی (زاپاس) با حداقل (۴۰٪) کارکرد مفید و کلیه تجهیزات مربوط به تعویض چرخ پنچر شده نظیر جک و آچارهای مخصوص باشند.

۱-۲-۵-۱۷ مقدار مجاز برآمدگی در پهلو و چرخ وسیله نقلیه

- الف: در اطراف وسیله نقلیه نباید قطعات بیرون زده وجود داشته باشد.
- ب: در صورت استفاده از تجهیزات زنجیر چرخ یا تجهیزات تزئینی زائده متصل به هر قسمت چرخ، نباید بیش از ۹ سانتیمتر از قسمت خارجی لاستیک فاصله داشته باشد.

۱-۲-۵-۱۸ کمربند ایمنی

- کلیه وسایل نقلیه باید به کمربند ایمنی جهت استفاده راننده و سرنشینان ردیف اول، مطابق با آیین‌نامه اجرایی قانون استفاده اجباری از کمربند و کلاه ایمنی، مجهز باشند.

۱-۵-۳ تجهیزات ایمنی وسایل نقلیه

- الف: وسایل نقلیه باید به تجهیزات ایمنی زیر و به تعداد تعیین شده در جدول ۱-۴ مجهز باشند:

- ۱- کپسول آتش‌نشانی از نوع بالن داخل و استاندارد
- ۲- جعبه کمک‌های اولیه
- ۳- دو عدد دنده پنج (گوه)
- ۴- دو عدد مثلث احتیاط و چراغ احتیاط

- ۵- چراغ گردان قابل حمل و لامپ سیار
 ۶- زنجیر چرخ
 ۷- چکش ایمنی
 ۸- جعبه کمک‌های اولیه محکم، غیر قابل نفوذ، قابل حمل و با محتویات لازم

جدول ۱-۴- حداقل تعداد تجهیزات ایمنی مورد نیاز به تفکیک انواع وسایل نقلیه

تجهیزات وسیله نقلیه	کپسول آتش‌نشانی	جعبه کمک‌های اولیه	دنده پنج (گوه)	مثلث احتیاط	چراغ گردان قابل حمل
سواری	۱	۱	۲	۲	۱
مینی‌بوس	۱	۱	۲	۲	۱
اتوبوس	۳	۲	۴	۳	۲
کامیونت	۱	۱	۲	۲	۱
کامیون دو محور	۱	۱	۴	۲	۱
کامیون سه محور	۱	۱	۴	۲	۱
کامیون ۴ محور و بیشتر	۲	۱	۶	۳	۱

منظور از مثلث احتیاط، علامت مثلث شکل صفحه‌ای است که شامل یک مثلث متساوی‌الاضلاع بوده و طول هر ضلع آن از ۴۰ سانتیمتر کمتر نباشد. این مثلث باید حاشیه قرمز رنگی به عرض ۵ سانتیمتر داشته و قسمت داخلی آن خالی و یا رنگ روشنی داشته باشد. حاشیه قرمز رنگ باید از یک ماده شفاف و روشن بوده و یا به نوار شبرنگ مجهز باشد. این صفحه باید طوری باشد که بتوان آن را به طور عمودی و پایدار در زمین قرار داد.

ب: همراه داشتن حداقل دو عدد دنده پنج، که در مواقع توقف، زیر چرخهای جلو و عقب وسیله نقلیه گذاشته شوند، ضروری است. منظور از دنده پنج، قطعه‌ای چوبی به شکل گوه می‌باشد که برای ممانعت از حرکت وسیله نقلیه به طرف جلو و عقب در زیر چرخها قرار داده می‌شود.

۱-۶ امدادرسانی فنی وسایل نقلیه

۱-۶-۱ کلیات

سرویسهای امدادرسانی، باید با توجه به میزان ترافیک در نقاط مختلف و در نتیجه، تعداد حوادث و خرابی وسایل نقلیه و همچنین با تنوع خصوصیات جغرافیایی، جوی، اجتماعی، اقتصادی و عوامل دیگر، قابلیت انطباق، و با برنامه‌های توسعه ایمنی جاده‌ای، که توسط سازمان حمل و نقل و پایانه‌های کشور ارائه می‌شوند، هماهنگی داشته باشند.

۱-۶-۲ خصوصیات افراد امدادگران

سرویسهای امدادرسانی فنی باید مجهز به کادر آموزش دیده با مهارتهای فنی و مکانیکی لازم مورد تأیید توسط سازمان آموزش فنی و حرفه‌ای باشد.

۱-۶-۳ خصوصیات و نوع ماشین امدادگران

الف: سرویسهای امدادرسانی فنی، اساساً باید از نوع ماشینهای اطفای حریق باشند، زیرا این نوع وسایل نقلیه می‌توانند وسایل کافی برای امدادرسانی را با خود حمل کنند.

ب: شکل و نوع ماشینهایی که برای امدادرسانی فنی به کار می‌روند به عوامل مختلفی بستگی دارد و باید حداقل، خصوصیات زیر را دارا باشند:

- قدرت مانور و حرکت سریع و ایمن

- فضای کافی برای نگهداری وسایل لازم

ج: وسایل نقلیه امدادگران که عملیات بکسل وسایل نقلیه معیوب را انجام می‌دهند باید از توان کششی حداقل ۵ تن برخوردار باشند.

د: وسایل نقلیه امدادگران باید دارای برگه معاینه فنی معتبر از مراکز مربوطه بوده و از سلامت فنی لازم برخوردار باشند.

ه: حداکثر طول عمر ماشین امدادرسانی نباید از ۱۵ سال تجاوز کند.

- و: شکل و نوع وسایل امداد رسانی باید به صورت واحدی باشد، وسایل نقلیه امداد رسانی باید حداکثر یک یا دو نوع بیشتر نباشد.
- ز: وسایل نقلیه امداد رسانی باید دارای نشان دستگاه اجرایی مافوق خود باشند.
- ح: برای راه‌های فرعی و محلی می‌توان از وسایل نقلیه‌ای که با شرایط محیطی آن منطقه سازگاری دارد، استفاده نمود. به عنوان مثال در مناطق کوهستانی باید از ماشینهای مخصوص با قدرت موتور بالا و با قابلیت حرکت روی برف استفاده نمود.

۱-۶-۴ ابزار و وسایل

- الف: لوازمی که در این وسایل نقلیه استفاده می‌شوند، باید ضمن سهولت کاربرد و نگهداری آسان، دارای قدرت و کارایی کافی باشند.
- ب: کلیه امداد رسانان موظف‌اند، ابزار و وسایل زیر را همراه داشته باشند:
- جک هیدرولیکی (۶ تن)
 - جرثقیل دستی و لوازم اضافی (کابل و زنجیر)
 - نردبان سه قسمتی تاشو به طول ۳ متر
 - جعبه ابزار آلات مختلف (جعبه بوکس، آچار پیچ‌گوشتی ۱۵۰ میلیمتری و ۳۰۰ میلیمتری، سری آچار پیچ‌گوشتی‌های ۴ عددی فیلیپس، جعبه آچار و ...)
 - اره آهن‌بری و کمان اره به انضمام تیغه‌های ۱۲×۱۵۰ و ۱۲×۳۰۰ میلیمتری
 - چکش و پتک ۳/۵ کیلوگرمی
 - انبردست عایق
 - چاقوی غلاف‌دار
 - قلم فولادی و دیلم و اهرم
 - صفحه چرخ‌دار به منظور استفاده برای تعمیر، در زیر وسیله نقلیه
 - لوازم پرمصرف (گریس، روغن، آب، بنزین، گازوئیل و اسکازین و ...)
 - سری بسته‌های پیچ و مهره

- روغن دان

- لوازم بکسل

◀ ۱-۶-۵ تجهیزات ایمنی وسایل امداد رسانی

کلیه سرویسهای امداد رسانی فنی باید مجهز به لوازم زیر باشند:

- جعبه کمکهای اولیه

- لوازم اطفای حریق (دستگاه خاموش کننده آتش BCF) ۱/۵ کیلوگرم، دستگاه خاموش کننده

آتش با پودر خشک ۱۲/۵ کیلوگرم

- دنده پنج (گوه)

- تابلوهای هشدار دهنده (مخروط ایمنی، مثلث احتیاط و ...)

- علائم و چراغهای اخباری (چراغ چشمک زن و علائم اضطراری و ...)

- نورافکنهای قابل حمل و نقل

- چراغ قوه

- ژنراتورهای ۱۵۰۰ واتی برای روشن کردن

- دستکش چرمی و دستکش از پنبه نسوز، عینک شفاف و لباس شبرنگ

◀ ۱-۶-۶ کارت شناسایی

الف: کارت شناسایی امداد رسانی با توجه به صلاحیتهای اخلاقی و فنی افراد امدادی و همچنین صلاحیت وسیله نقلیه امداد رسانی توسط ارگانی که توسط سازمان حمل و نقل و پایانههای کشور تأیید شده است، صادر می گردد.

ب: کلیه امداد رسانی باید کارت شناسایی خود را به همراه داشته و در مواقع لزوم به مأموران نیروی انتظامی و یا ناظرین سازمان ارائه نمایند.

ج: امداد رسانی موظفاند هنگام انجام عملیات امداد رسانی، کارت شناسایی خود را به مشتریان ارائه نمایند.

د: پلیس راه موظف است از انجام فعالیت توسط امدادرسانانی که فاقد کارت شناسایی هستند، جلوگیری به عمل آورد.

نکته- ارائه خدمات امدادرسانی فنی که توسط بعضی از ارگانهای دیگر در مقاطع خاصی از سال (ایام عید) انجام می‌شود مستلزم ایجاد هماهنگی و کسب مجوز از سازمان حمل و نقل و پایانه‌های کشور می‌باشد.

۱-۶-۷ شیوه فعالیت سرویسهای امدادرسانی

الف: سرویسهای امدادرسانی فنی باید ۲۴ ساعته بوده و همواره آماده برای انجام فعالیتهای امدادی باشند.

ب: فعالیت سرویسهای امدادرسانی باید به صورت ۳ نوبت ۸ ساعته انجام شود.

ج: کارکنان به تعداد ۲ نفر برای هر سرویس امدادراسنی کافی است و ممکن است حتی در بعضی موارد ۱ نفر نیز کارایی لازم را داشته باشد.

د: مسئول سرویس امدادرسانی موظف است، کارت شناسایی خود را در مراکز مربوطه در رایانه ثبت نماید.

ه: کلیه امدادرسانان موظفاند ضوابط و شرایط تعیین شده از طرف سازمان حمل و نقل و پایانه‌های کشور را برای انجام فعالیت در جاده‌های کشور رعایت نمایند.

و: کلیه امدادرسانان موظفاند هزینه فعالیتهای انجام شده را بر اساس تعرفه ارائه خدمات که توسط سازمان حمل و نقل و پایانه‌های کشور تهیه می‌گردد، از مشتریان دریافت نمایند.

ز: مسئول سرویس امدادرسانی موظف است هنگام انجام عملیات فنی، تعرفه خدمات را به مشتریان ارائه نماید.

ح: سرویسهای امدادرسانی در مواجهه با هر موردی، باید فرم مخصوص اطلاعات را پس از تعمیرات و اقدامهای لازم تکمیل نمایند. این فرمها اطلاعاتی را درباره محل و زمان حادثه و خرابی وسیله نقلیه، معایب وسیله نقلیه و فعالیتهای و اقدامهای امدادرسانان و ... شامل می‌شود.

ط: سازمانهای حمل و نقل و پایانه‌های استانها باید بر شیوه فعالیت و عملکرد سرویسهای امدادرسانی در حوزه استحفاظی خود نظارت داشته و پلیس راه نیز باید از ادامه فعالیت وسایل نقلیه امدادرسانی که از طریق سازمان مختلف شناخته شده‌اند، جلوگیری به عمل آورد.

ی: سازمانهای حمل و نقل و پایانه‌های استانها می‌توانند فراخور شرایط و مقتضیات استان و مناطق آن، نسبت به نحوه عملکرد وسایل نقلیه امدادرسان از نظر نوبت کاری، تعداد، نوع وسیله و نوع فعالیت، تدابیر لازم را اتخاذ نمایند.

۱-۶-۸ مراکز امدادرسانی

الف: اولویت‌بندی و برنامه‌ریزی مراکز امدادرسانی در محورهای ارتباطی کشور در مقاطع زمانی مشخص توسط سازمان اعلام می‌گردد.

ب: تعداد و محل مراکز امدادرسانی با توجه به عواملی نظیر طول محور، میزان تردد، نوع منطقه، نوع راه و ... تعیین می‌گردد.

ج: تعداد وسایل امدادرسان در هر مرکز امدادرسانی با توجه به عواملی نظیر محدوده استحفاظی هر مرکز، طول محور، میزان تردد، نوع منطقه، نوع راه و ... تعیین می‌گردد.

د: در هر مرکز امدادرسانی باید امکاناتی برای سرویس و استراحت فراهم گردد.

ه: مراکز امدادرسانی باید آمار حوادث و خرابی وسایل نقلیه را جمع‌آوری کنند تا از آن به منظور نحوه توزیع و تقسیم‌بندی سرویسهای امدادرسانی، تهیه امکانات و وسایل مناسب‌تر استفاده کنند.

۱-۶-۹ تسهیلات

الف: امدادسازانهای بومی می‌توانند در فعالیت امدادرسانی فنی منطقه در اولویت قرار گیرند.

ب: سازمانهای حمل و نقل و پایانه‌های استانها در سراسر کشور، باید تمهیدات لازم را برای جذب بخش خصوصی در سرمایه‌گذاری وسایل و امکانات امدادرسانی در جاده‌ها، از قبیل نصب پوستر و اطلاعیه و برگزاری جلسات با ارگانهای مرتبط از قبیل سازمان آموزش فنی و حرفه‌ای اتخاذ نماید.

۱-۶-۱۰ ارتباطات

الف: وسایل نقلیه امداد رسان باید به امکانات مخابراتی مجهز باشند که ارتباط مراکز با آنها در کوتاه‌ترین زمان، ممکن باشد.

ب: مراکز امداد رسانی باید مجهز به سیستم مخابراتی باشند که عموم استفاده‌کنندگان از راه، امکان تماس با آن را داشته باشند.

ج: کلیه وسایل نقلیه امداد رسان باید مجهز به بی‌سیم یا امکان ارتباطات سیار باشند و فرکانس آنها باید طوری باشد که امکانات زیر را فراهم کند:

- ارتباطات بین امداد رسانیها در یک منطقه، توأم با ارتباط با مراکز امداد رسانی مربوطه

- فرکانس یکسان با فرکانس امداد رسانیهای منطقه مجاور

- ارتباط با پلیس، بیمارستان و آتش‌نشانی در صورت نیاز

د: گشتی‌های امداد رسانی باید به منظور کم‌کردن زمان لازم برای ارتباط، به طور منظم در حرکت باشند.

و: لازم است به منظور افزایش آگاهی همگانی در مورد نحوه ارتباط فوری برای کمک به وسیله نقلیه خراب شده، اقدامهای زیر اجرا شود:

- نصب علائم مشخصه در راه که به مسافرین، مراکز امداد رسانی فنی و مراکز ارتباطی را نشان دهد.

- استفاده از رادیو، تلویزیون و مطبوعات به منظور آگاهی همگانی به نحوه عملکرد سیستمهای ارتباطی و تقاضای کمک برای وسیله نقلیه محتاج به کمکهای اضطراری.

۱-۶-۱۱ یدک‌کشی

الف: وسایل نقلیه امداد رسان که یدک کشیدن دیگر وسایل نقلیه را انجام می‌دهند باید دارای قدرت کافی برای کشیدن وسیله ترابری آسیب دیده باشند.

ب: سرویسهای امداد رسانی نمی‌توانند در یک زمان بیش از یک وسیله نقلیه آسیب دیده را یدک بکشند.

ج: سرویسهای امدادرسانی موظفاند، تنها وسایل نقلیه آسیب دیده‌ای را که دارای سیستم فرمان و ترمز کاملاً سالم هستند، یدک بکشند.

نکته- در صورتی که یکی از محورهای وسیله نقلیه، آسیب دیده و یا از تنظیم خارج گردیده و یا سیستم فرمان ناقص باشد، وسایل امدادرسانی باید به جرثقیل مجهز بوده و وسیله نقلیه آسیب دیده را در حالی که محور آن از زمین بلند است با خود بکشند.

د: وسیله نقلیه آسیب دیده باید در جریان یدک‌کشی دارای راننده مستقل باشد تا حرکت آن را با وسیله نقلیه کشنده هماهنگ سازد.

نکته- در صورتی که راننده وسیله نقلیه آسیب دیده دارای صلاحیت لازم برای هدایت و هماهنگ کردن وسیله نقلیه معیوب نباشد، یکی از افراد سرویس امدادرسان باید هدایت و کنترل یدک را به عهده گیرد.

ه: :: وسیله نقلیه آسیب دیده باید با تجهیزات مخصوص یدک‌کشی (سیم بکسل و یا بکسلهای ثابت) به سرویسهای امدادرسانی بسته شده باشد.

و: عمل یدک‌کشی وسایل نقلیه آسیب‌دیده باید در ساعات مجاز که از طریق سازمان حمل و نقل و پایانه‌های هر استان اعلام می‌شود، صورت گیرد.

ز: در وسایل نقلیه که به هر دلیل توسط سرویسهای امدادرسانی یدک کشیده می‌شوند نباید به جز راننده شخص دیگری حاضر باشد.

◀ ۱-۷ سرعت سنج الکترونیکی

◀ ۱-۷-۱ کیلومتر شمار

دستگاه کیلومتر شمار سرعت وسیله نقلیه را در هنگام حرکت روی صفحه‌ای که صفحه کیلومتر شمار نامیده می‌شود، نشان می‌دهد.

۱-۷-۲ سرعت‌سنج الکترونیکی

سرعت‌سنج الکترونیکی علاوه بر نشان دادن سرعت وسیله نقلیه، تغییرات سرعت و زمان توقف و حرکت وسایل نقلیه را نیز روی صفحه مندرجی ثبت می‌کند. به‌کارگیری دستگاه‌های سرعت‌سنج الکترونیکی در سطح کشور، نقش مهمی در ایمنی حمل و نقل جاده‌ای دارد و سرمایه‌گذاری در این بخش در مقایسه با هزینه‌های برآورد شده از تصادفات و ضایعات ناشی از آن قابل توجیه می‌باشد.

از مزایای این سرعت‌سنجها می‌توان به موارد زیر اشاره کرد:

- ۱- غیر قابل تغییر بودن نتایج ثبت شده
- ۲- عدم دخالت راننده در ثبت سرعت غیر مجاز
- ۳- امکان ارتباط و اتصال به سیستم اجرایی کشور
- ۴- غیر قابل گذشت بودن تخلفات
- ۵- دقت در اندازه‌گیری و ثبت سرعت
- ۶- ثبت زمان حرکت و زمان توقف
- ۷- کنترل موردی سرعت در زمانهای خاص
- ۸- عدم نیاز به توقف در پاسگاه‌های برون‌شهری و کاهش زمان سفر
- ۹- ذخیره اطلاعات تا ۱۰ روز
- ۱۰- امکان بررسی عملکرد وسیله نقلیه مسافری در روزهای گذشته

۱-۷-۳ روش کار دستگاه سرعت‌سنج الکترونیکی

نحوه اندازه‌گیری سرعت با این دستگاه‌ها بدین ترتیب است که همزمان با روشن شدن موتور، دستگاه سرعت‌سنج الکترونیکی شروع به کار می‌کند و زمان حرکت وسیله نقلیه ثبت می‌گردد. به منظور امکان ذخیره‌سازی بیشتر اطلاعات، تا زمانی که سرعت، کمتر از سرعت مجاز (سرعت تعریف شده برای دستگاه) باشد، دستگاه هیچ‌گونه سرعتی را ثبت نمی‌کند. زمانی که سرعت وسیله نقلیه از حد مجاز بیشتر شود، دستگاه با علائم مخصوص به راننده هشدار می‌دهد، این علائم به صورت بوقهای منقطع تا ۳ دقیقه ادامه می‌یابد. راننده وسیله نقلیه با شنیدن پیغام تا ۳ دقیقه فرصت دارد سرعت خود را به سرعت

مجاز کاهش دهد. در طول ۳ دقیقه، دستگاه سرعتی را ثبت نموده، با گذشت زمان بیشتر از ۳ دقیقه دستگاه بوق ممتدی را به نشانه ثبت سرعت غیر مجاز به صدا در می‌آورد و از این پس میزان سرعت ثبت می‌شود، و تا زمانی که سرعت، بیشتر از سرعت مجاز است دستگاه سرعت وسیله نقلیه را لحظه به لحظه ثبت می‌کند و بدین ترتیب میزان سرعت و زمان حرکت با سرعت غیر مجاز در دستگاه ثبت می‌گردد.

اطلاعات ثبت شده در دستگاه، به همراه کد راننده ذخیره می‌گردد. با توجه به اینکه در پرداخت جرایم ناشی از تخلفات سرعت غیر مجاز، راننده نیز باید شناسایی شود، برای هر دستگاه سرعت‌سنج بسته به تعداد رانندگانی که از اتوبوس استفاده می‌کنند، کدهایی تعریف می‌شود و هر کد نشانگر راننده مورد نظر می‌باشد. در هنگام استفاده از اتوبوس، تخلفات ثبت شده در دستگاه سرعت‌سنج در کد مربوطه ذخیره می‌شود و تخلفات هر راننده به صورت جداگانه ثبت و نگهداری می‌شود.

۱-۷-۴ روش نصب سرعت‌سنج الکترونیکی

الف: دستگاه، دارای یک ورودی و یک خروجی می‌باشد که ورودی آن با واسطه‌ای به کیلومترشمار و جعبه دنده، و خروجی آن به کامپیوتر متصل می‌شود. همچنین دستگاه دارای صفحه کلیدی است که کد راننده از این طریق به دستگاه معرفی می‌گردد.

ب: دستگاه سرعت‌سنج الکترونیکی، از برق وسیله نقلیه تغذیه می‌کند و تا زمانی که اتصال برق به دستگاه برقرار است از همین منبع نیرو استفاده می‌کند اما هنگامی که به هر دلیلی اتصال برق به دستگاه قطع گردد سیستم از باتری پشتیبان **Back up** که در دستگاه تعبیه شده است، برای تأمین انرژی خود استفاده می‌کند و زمان قطع و وصل مجدد برق را ثبت می‌نماید.

ج: شرکت‌های سازنده وسیله نقلیه، سرعت‌سنج‌های الکترونیکی را بر اساس روش نصب در کاتالوگ‌های ارائه شده توسط شرکت تولیدی، بر روی وسایل نقلیه نصب می‌کند.

۱-۸-۱ آمارگیری تصادفات

۱-۸-۱ کلیات

آمار دقیق و کامل، پیش‌نیاز تمام مطالعات ایمن‌سازی عبور و مرور می‌باشد. با توجه به فقدان آمار و اطلاعات دقیق و جامع، به منظور انجام مطالعات و برنامه‌ریزی مداوم جهت بهینه‌سازی حمل و نقل کشور، نخست باید بستر لازم برای تولید آمار و اطلاعات مورد نظر آماده شود. گزارشات تصادفات و ثبت دقیق آنها، اساس تجزیه و تحلیل تصادفات می‌باشد، حجم تردد وسایل نقلیه در محورها و مشخصات وسایل نقلیه فعال موجود در کشور نیز از جمله آمارهای لازم به منظور ایمن‌سازی عبور و مرور می‌باشد. به منظور انجام مطالعات و تحقیقات مداوم در زمینه حمل و نقل، و بخصوص ایمنی عبور و مرور، داشتن پایگاه اطلاعاتی تصادفات، امری الزامی می‌باشد. هر تصادفی که روی می‌دهد از نظر مکان، زمان، شرایط آب و هوا، مشخصات راننده، مشخصات وسیله نقلیه، محل و شدت صدمات وارده به وسیله نقلیه، راننده، سرنشین و عابر، حامل اطلاعات بسیار ارزشمندی است که چنانچه آن اطلاعات به خوبی جمع‌آوری و پردازش شوند، ما را در یافتن علل تصادفات کمک خواهند نمود. به منظور دستیابی به اهداف فوق، باید اطلاعات موجود در صحنه تصادف جمع‌آوری شده و به همراه اطلاعات حاصل از عملیات ترمیمی (بهسازی و ایمن‌سازی) انجام شده در شبکه راهها، در یک پایگاه اطلاعاتی ثبت شده و همیشه به روز باشد.

۱-۸-۲ سیستم جامع جمع‌آوری اطلاعات تصادفات

آمارگیری مداوم، با طراحی سیستم جامع جمع‌آوری اطلاعات تصادفات امکان‌پذیر بوده و مراحل ذیل لازمه وجود این سیستم می‌باشد:

الف: اطلاعات تصادفات باید مشابه نمونه برگه جمع‌آوری اطلاعات تصادفات پیوست این فصل جمع‌آوری و ارائه گردد.

ب: دستورالعمل مناسب برای تکمیل فرمهای طراحی شده تهیه گردد.

ج: به افسران پلیس راه باید منظور تکمیل فرم جمع‌آوری اطلاعات تصادفات آموزش داده شود.

- د: برای تصادفات قتل، جرحی و خسارتی (حداقل میزان خسارت باید بیشتر از ۱۰۰ هزار تومان باشد)، فرم جمع‌آوری اطلاعات تصادفات در ۲ نسخه تکمیل گردد.
- ه: برای ثبت مختصات دقیق محل تصادف، باید از دستگاه‌های GPS استفاده شود.
- و: نسخه اول فرم تصادفات باید توسط سازمان جمع‌آوری، و نسخه دوم در بایگانی پاسگاه مربوطه باقی می‌ماند تا در مواردی مانند دیه، بیمه و مسائل دادگاهی مورد استناد قرار گیرد.
- ح: نرم‌افزار مناسب برای ورود، تحلیل و گزارش‌گیری از اطلاعات تصادفات تهیه گردد.
- ط: اطلاعات موجود در فرم‌های تکمیل شده باید وارد بانک اطلاعاتی شده و بانک اطلاعاتی تصادفات تشکیل شده نیز مورد تحلیل قرار گیرد و در آخر هر سال گزارش تحلیلی کاملی از وضعیت تصادفات کشور تهیه و در اختیار دستگاه‌های اجرایی مرتبط با امور ایمنی قرار گیرد.

۱-۸-۳ موارد کاربرد آمار تصادفات

آمار تصادفات موارد کاربرد بسیار متعددی دارد، به نحوی که امروزه تمام برنامه‌های بهبود ایمنی عبور و مرور با استفاده تحلیل آمار تصادفات و شناخت عوامل مؤثر در روی دادن تصادفات، صورت می‌پذیرد. آمار تصادفات، عوامل مؤثر در تصادفات و همچنین سهم هر کدام از عوامل را نشان می‌دهد. موارد ذیل برخی از کاربردهای آمار تصادفات می‌باشند:

- بررسی علل تصادفات و ارائه راهکارهای ایمن‌سازی عبور و مرور.
- شناسایی مقاطع و محورهای تصادف‌خیز.
- ارزیابی اقتصادی پروژه‌ها.
- ارائه روش‌های مختلف آموزشی به منظور افزایش ایمنی عبور و مرور.
- تحقیقات ایمنی حمل و نقل.
- تسهیل و راهنمایی در امر نظارت بر حمل و نقل با استفاده از تحلیل تصادفات روی داده.
- بررسی علل و میزان صدمات وارده به انسان و وسیله نقلیه.
- مکان‌یابی پایگاه‌های امداد رسانی پزشکی.
- محاسبه نرخ بیمه برای وسایل نقلیه.

- برنامه‌ریزی به منظور طراحی جاده‌های ایمن‌تر.

۲

رانندگان حرفه‌ای

۱-۲ مقدمه

راننده به عنوان عامل اصلی هدایت وسایل نقلیه، نقش مهمی در ترافیک جاده‌ای دارد. در واقع، او مسئول برقراری بخش مهمی از ایمنی است. رانندگان را می‌توان به دو گروه حرفه‌ای و غیر حرفه‌ای تقسیم نمود.

مسائل رانندگان حرفه‌ای را می‌توان به دو گروه تقسیم نمود، گروه اول مسائلی است که مستقیماً در رابطه با حرفه آنها قرار دارد، از قبیل میزان اطلاعات و آگاهی آنها از مقررات و قوانین راهنمایی و رانندگی، که با آموزشهای دوره‌ای، قابل تأمین بوده و می‌تواند به تمديد پروانه رانندگی آنها منجر شود. در گروه دوم مسائلی را می‌توان مطرح نمود که در ارتباط با مسائل شخصی بوده و با تأثیر در روحیات و رفتار رانندگان به طور غیر مستقیم در ایمنی نیز مؤثر خواهد بود، مانند سلامت جسمی و روحی، مسائل رفاهی و مادی و ... که با معاینه‌های دوره‌ای و امکانات بیمه‌ای قابل تأمین است.

۲-۲ تعاریف

در متن آیین‌نامه، هر کجا اصطلاحات زیر ذکر گردیده، مفهوم آن طبق شرح مقابل آنها است:

رانندگان حرفه‌ای

رانندگان حرفه‌ای آن دسته از رانندگانی هستند که رانندگی وسیله نقلیه مشخص، شغل آنها می‌باشد، از قبیل رانندگان تاکسی، سواری‌های کرایه، مینی‌بوس، اتوبوس، وسایل نقلیه باربری و وسایل نقلیه اورژانس و ...

پروانه رانندگی (گواهینامه)

گواهینامه، مدرکی است که نشان دهنده صلاحیت و اجازه راندن و آگاهی نسبت به طرز رانندگی با وسیله نقلیه مشخص می‌باشد.

سرویس‌های نقلیه عمومی

هر وسیله نقلیه‌ای که به صورت حرفه‌ای، اقدام به حمل و نقل بار یا مسافر می‌نماید، به عنوان سرویس نقلیه عمومی شناخته می‌شود.

۳-۲-۲ برگ فعالیت (دفترچه کار)

الف: هر شخص که بخواهد در معابر و جاده‌های عمومی کشور به عنوان راننده حرفه‌ای با وسیله نقلیه مشخص حرکت کند، علاوه بر گواهینامه عمومی باید برگ فعالیت (دفترچه کار) مربوط به آن وسیله نقلیه را دارا باشد. این مجوز، در صورتی اعطا می‌شود که صلاحیت متقاضی از طریق آزمونی که آشنایی با موارد خطر و نحوه کنترل و رانندگی با وسیله نقلیه را مشخص می‌کند، محرز شده باشد.

ب: دفترچه کار برای نخستین بار، باید به طور آزمایشی اعطا شود و مدت اعتبار آن از زمان صدور، ۲ سال می‌باشد. این مدت، از زمان اعطای گواهینامه منظور شده و باید تاریخ انقضای دوره آزمایشی در دفترچه کار قید شود.

ج: در صورتی که دارنده دفترچه کار در طی دوره آزمایش مرتکب یک یا چند خلاف مندرج در قسمت الف و ب بخش ۲-۳، یا اعمال ناقص قانون شود، و به این دلیل حکم قطعی درباره وی صادر شود که در پلیس راه به ثبت رسیده باشد، حتی اگر اعتبار دوره آزمایشی پایان نیافته باشد، اداره مسئول باید:

۱- به محض ارتکاب ۱ خلاف بر اساس بخش الف یا ۲ خلاف بر اساس بخش ۲-۳، دستور شرکت در یک دوره تعلیمی و آموزشی مجدد را برای راننده صادر کند.

۲- اگر راننده پس از شرکت در دوره آموزشی، در مدت باقیمانده از دوره آزمایشی مرتکب ۱ خلاف بر اساس بخش الف یا ۲ خلاف بر اساس بخش ب، پیوست گردد، دستور امتحان مجدد در آزمون اعطای گواهینامه برای او صادر شده و گواهینامه آزمایشی او لغو می‌شود.

نکته ۱- در صورتی که دارنده دفترچه کار، دستور اجرایی اداره مسئول را بر اساس بند الف و ب تبعیت نکند، یا در امتحان احراز صلاحیت مجدد، پس از یک بار تکرار موفق نشود، دفترچه کار او باید لغو شود.

نکته ۲- چنانچه اداره مسئول به خاطر ارتکاب عمل خلاف قانون توسط دارنده دفترچه کار با شرایط خاص، در طی مدت آزمایشی، عدم صلاحیت دارنده دفترچه کار برای رانندگی به صورت حرفه‌ای با وسیله نقلیه خاص را تشخیص دهد، می‌تواند راننده را ملزم به پشت سر گذاشتن معاینات تعیین سلامت روحی و روانی کند. در صورتی که بر اساس این معاینات، عدم صلاحیت دارنده گواهینامه ثابت نشود، شخص می‌تواند پس از گذراندن مجدد دوره‌های آموزشی، برای اخذ گواهینامه اقدام نماید.

د: در صورتی که به دلیل ارتکاب اعمال مغایر قانون، طی مدت آزمایش، راننده ملزم به شرکت در دوره تعلیمی مجدد گردد، باید در کلاسهای آموزشی گروهی و یک آزمایش شرکت کرده و به این طریق با نحوه عملکرد صحیح و عاری از خطر آگاهی یابد.

نکته- تنها مربیانی اجازه دارند این دوره‌های تعلیمی را برگزار کنند، که دارای مجوز مربوط بر اساس قانون مربیان رانندگی باشند.

ه: در آموزش رانندگان حرفه‌ای باید موارد زیر گنجانده شود:

- اطلاعات کلی در مورد نوع و عملکرد وسایل نقلیه
 - اصول کلی ایمنی راه‌ها و کاربرد آن در موارد خاص
 - تکنیک رانندگی صحیح همراه با اجرای کامل قوانین به صورت ایمن و مطمئن
 - چگونگی کنترل وسیله نقلیه و عکس‌العمل صحیح در برابر سوانح
 - رفتار صحیح و مناسب، نسبت به افراد پیاده و سایر رانندگان
- و: در صورتی که عدم صلاحیت شخصی برای راننده‌ای به صورت حرفه‌ای اثبات شود، دفترچه کار او توسط سازمان حمل و نقل و پایانه‌های کشور ابطال شده و در این صورت گواهینامه از درجه اعتبار ساقط است.

ز: امتحان نظری مربوط به اخذ گواهینامه برای رانندگان، باید علاوه بر تعیین میزان آگاهی رانندگان از قوانین، میزان درک مسائل توسط داوطلب را نیز، مورد ارزیابی قرار دهد. توصیه می‌شود برای

تحقق این امر و تکمیل این آزمون، از سیستم‌های جدید که نتایج عکس‌العمل داوطلب را به صورت الکترونیکی کنترل می‌کنند، استفاده شود.

ح: امتحان عملی رانندگی باید بر اساس یک امتحان ۲ قسمتی، که شامل تمرین مقدماتی رانندگی در یک منطقه کم‌ترافیک و امتحان استاندارد رانندگی است، باشد.

ط: یک ممتحن، در امتحان عملی باید علاوه بر دانش قانونی و فنی، توانایی‌های آموزشی و تربیتی، دانش مقدماتی روانشناسی و نظری تصادف و ایمنی در جاده را نیز داشته و مورد آزمایش قرار گیرد. **نکته** - ممتحنین رانندگی حرفه‌ای تمام‌وقت می‌توانند در سایر فعالیتهای مربوط به ایمنی راه، مانند آموزش مربیان رانندگی، کنترل کیفیت آموزشگاه‌های رانندگی و اقدام‌های مربوط به ایمنی عمومی نیز شرکت کنند.

ی: شرکت‌های حمل و نقل بار و مسافر، شهرداری‌ها، سازمان‌های حمل و نقل و پایانه‌های هر استان و ... می‌توانند برای داوطلبان، دوره‌های تعلیم اضافی برگزار کنند. این اقدامها باید از لحاظ کارایی و مطالب مطروحه، توسط وزارت راه و ترابری (سازمان حمل و نقل و پایانه‌های کشور) مورد بررسی قرار گیرد.

ک: گواهینامه رانندگان حرفه‌ای نباید نامحدود و درازمدت صادر شود. کنترل‌های پزشکی و در صورت لزوم، روانشناختی، باید در مورد تمام رانندگان در فاصله ۵ سال یک بار انجام شود. این کنترلها باید در صورت نیاز با دوره‌های آموزشی اضافی همراه باشد.

نکته - در مورد آن دسته از رانندگانی که بیش از ۵۵ سال سن دارند این آزمونها باید در فواصل زمانی ۳ سال انجام شود.

ل: رانندگانی که در اثر تصادف، دچار آسیب‌های بدنی می‌شوند، باید تحت آزمایش پزشکی - روانشناختی قرار گرفته و در صورت لزوم با تشخیص مربیان آموزشی، دوره‌های تعلیم اضافی را پشت سر گذارند.

۴-۲ جرایم و تخلفات مرتبط با دفترچه کار در دوره آزمایشی

موارد زیر مربوط به جرایم تا حدی است که قبلاً منجر به ابطال دفترچه کار نشده باشد.

- ۱- دور شدن از محل پس از وقوع سانحه
- ۲- ارتکاب به قتل در اثر بی‌دقتی در رانندگی
- ۳- ارتکاب به تصادف جرحی ناشی از بی‌دقتی
- ۴- انجام اعمال خطرناک در عبور و مرور
- ۵- مستی به هنگام رانندگی
- ۶- اعتیاد شدید
- ۷- واگذاری وسیله نقلیه به شخص غیر مجاز
- ۸- عدم رعایت مسائل ایمنی در استفاده از وسیله نقلیه
- ۹- سبقت از سمت راست
- ۱۰- سرعت غیر مجاز
- ۱۱- عدم رعایت فاصله مناسب
- ۱۲- سبقت غیر مجاز
- ۱۳- عدم رعایت حق تقدم
- ۱۴- بی‌توجهی به علائم و چراغهای راهنمایی و رانندگی
- ۱۵- سوء استفاده از پلاک
- ۱۶- سایر جرایم، چنانچه هنگام رانندگی ارتکاب یافته باشد و به آنها اشاره نشده باشد.

◀ ۲-۵ آموزش

الف: کلیه رانندگان حرفه‌ای باید قبل از اخذ پروانه رانندگی، در کلاسهای آموزشی عمومی تحت تعلیم قرار گیرند. در این کلاسها مباحثی در مورد ایمنی راه‌ها، استفاده از راه، اصول کاربرد وسیله نقلیه و نکاتی درباره وضع رانندگی و احساس مسئولیت نسبت به دیگران در زمان رانندگی به صورت گروهی تدریس می‌شود.

ب: علاوه بر دروس و اصولی که در کلاسهای عمومی رانندگی آموخته می‌شود، برای گروه‌های خاص از رانندگان حرفه‌ای باید قبل از آن که مشغول فعالیت شوند، دوره تعالیم خاص در نظر گرفته شود. پس از موفقیت در آزمایش و یا دوره مزبور، برای داوطلبان گواهینامه مخصوص صادر خواهد شد.

نکته ۱- به منظور بالا بردن مهارت رانندگان کامیون یا وسایل نقلیه باری، یکسری درسهای مکمل به وسیله مربیان صلاحیت‌دار تدریس می‌شود. رانندگان این قبیل وسایل نقلیه تا وقتی که به طور رضایت‌بخشی، دوره خود را کامل نکنند، اجازه رانندگی در راه‌ها را نخواهند داشت.

آموزش رانندگان وسایل نقلیه سنگین می‌تواند توسط هر یک از آموزشگاه‌های تجاری، انجمن آموزش رانندگان وسایل نقلیه سنگین یا در کلاسهای آموزشی که شرکتهای حمل و نقل قبل از استخدام راننده تدارک می‌بینند، انجام شود.

نکته ۲- در مورد رانندگان سرویسهای نقلیه عمومی، نیاز به ذکر نکات و آموزشهای خاص می‌باشد، زیرا در این حالت، راننده مسئولیت بیشتری نسبت به راننده‌ای که حامل کالا است، دارا می‌باشد. به همین منظور برای آموزش این رانندگان احتیاج به استاندارد جامع‌تر می‌باشد.

نکته ۳- در آزمون رانندگان تاکسی، علاوه بر داشتن گواهینامه، آنها باید شخصیت و برخورد راننده با مسافری و همقطاران خود را دارا باشند.

نکته ۴- کلیه وسایل نقلیه خاص (جراثقال، ماشینهای راهسازی و ...) نیازمند رانندگان با مهارت مخصوص به خود می‌باشند. سازندگان یا سازمانهای استفاده‌کننده از چنین ماشینهایی، ملزم به آموزش رانندگان خود می‌باشند.

ج: در دوره‌های آموزشی مربوط به رانندگان حرفه‌ای باید مباحثی از قبیل: نوع وسیله نقلیه و طرز کار آن، قوانین و مقررات ترافیکی مربوط به وسیله نقلیه، تکنیکهای صحیح و ایمن در رانندگی با وسیله مورد نظر گنجانده شود.

۶-۲ تعیین سلامت روحی و روانی

الف: سلامت روحی و روانی، یک شرط لازم برای دریافت دفترچه کار است. چنانچه شک و ابهامی درباره آن وجود داشته باشد، باید توسط یک متخصص ذیصلاح و با استفاده از آزمونهای جدید روانشناختی، سلامت شخص مورد بررسی قرار گیرد.

نکته- اشخاصی که برای اولین بار اقدام به دریافت دفترچه کار حرفه‌ای می‌نمایند، لازم است تحت آزمونهای روانشناختی قرار گیرند. در مورد رانندگانی که در حمل و نقل جاده‌ای مشغول فعالیت بوده و دارای گواهینامه می‌باشند، این شک و ابهام با توجه به سیستم امتیازبندی، در تخلفات رانندگی توسط سازمان حمل و نقل و پایانه‌های کشور تعیین شده و به راننده اعلام می‌شود. بدین صورت که اگر امتیازات مربوط به تخلفات رانندگی یک راننده، در مدت معین از حد مشخصی بیشتر باشد، ادامه فعالیت شخص مورد نظر منوط به طی مراحل آزمون روانشناختی و در صورت لزوم، دوره‌های آموزشی مجدد می‌باشد.

ب: تعیین سلامت روحی و روانی باید شامل یکسری آزمونهای رانندگی و شخصیتی باشد که در آن مسائلی از قبیل ظرفیت تمرکز و عکس‌العمل شخصی، میزان بینایی، میزان تحمل فشار روانی، میزان هماهنگی حرکات بدن و مسائل حسی، واکنش در شرایط خاص ترافیکی، میزان خطرپذیری، میزان توجه به قوانین و مقررات و ... مورد ارزیابی قرار گیرد.

ج: آزمونهای تعیین سلامت روحی و روانی باید بر اساس قوانین روانشناسی و تحولات ایجاد شده در این علم و با استفاده از دستگاه‌های آزمون روانشناختی رانندگان انجام شود.

نکته- سازمان حمل و نقل و پایانه‌های کشور، به عنوان متولی صنعت حمل و نقل جاده‌ای در کشور موظف است، در جهت سازگاری دستگاه‌های آزمون روانشناختی با شرایط موجود در کشور، اقدامهای لازم را انجام داده و مراکز مربوط به انجام این آزمونها را با هماهنگی وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی تعیین نماید.

د: کلیه رانندگان حرفه‌ای مکلف‌اند، قبل از شرکت در آزمون عملی اخذ دفترچه کار حرفه‌ای، گواهی موفقیت در آزمون روانشناختی را ارائه نمایند.

نکته- رانندگان تاکسی‌های درون‌شهری و وسایل نقلیه خاص (جراثقال، وسایل نقلیه راهسازی و...) از شمول این بند مستثنا می‌باشند.

هـ: رانندگان حرفه‌ای که بر اساس مفاد آیین‌نامه قانون بیمه اجباری رانندگان وسایل نقلیه عمومی متخلف شناخته شده‌اند، موظف‌اند در آزمونهای فوق شرکت کنند.

و: کلیه رانندگان حرفه‌ای موظف‌اند در زمان تمدید دفترچه کار هر ۵ سال یک بار، این آزمونها را پشت سر گذارند، در غیر این صورت، دفترچه کار آنها تا زمان موفقیت در این آزمونها ضبط خواهد شد.

« ۲-۷ از کار افتادگی و بازنشستگی

الف: در صورتی که یکی از موارد زیر در مورد راننده صدق کند، از کار افتاده محسوب شده و باید دفترچه کار او لغو شود:

۱- ایجاد اختلال روانی و جسمی که عملکرد راننده را تحت تأثیر قرار دهد، یعنی هر گاه

آزمایشهای پزشکی و آزمونهای روانشناختی، صلاحیت رانندگی شخص را تأیید ننماید.

۲- هر گاه دید راننده کمتر از حد مقرر بوده و با استفاده از عینک، قابل جبران نباشد.

۳- هر گاه میزان دید یک چشم $\frac{2}{10}$ و چشم دیگر $\frac{1}{10}$ میزان دید طبیعی باشد یا میزان دید یک

چشم کمتر از $\frac{1}{10}$ و مجموع دید دو چشم $\frac{1}{10}$ میزان دید طبیعی باشد.

۴- هر گاه در اثر سوانح، ایجاد نقص عضو در قسمت دست و پا، عملکرد راننده را با مشکل مواجه سازد.

۵- کلیه رانندگان حرفه‌ای پس از ۲۰ سال فعالیت در سطح کشور، به عنوان مشاغل سخت و زیان‌آور، می‌توانند از شرایط بازنشستگی استفاده نمایند.

۳



آموزش

◀ ۱-۳ مقدمه

از آنجا که حمل و نقل جاده‌ای به وسیله انسان مورد کنترل و بهره‌برداری قرار می‌گیرد، می‌توان گفت که قسمت اعظم مشکلات آن از جمله تصادفات و عدم وجود ایمنی نیز با وی ارتباط دارند. افراد به واسطه نقش نظارتی، خدماتی، سیاستگذاری و کنترلی که برای شبکه حمل و نقل جاده‌ای ایفا می‌نمایند، یا به جهت این که از شبکه راه‌ها استفاده می‌کنند، در نحوه کارکرد و به ویژه در تأمین ایمنی آن نقش عمده و مؤثری دارند. به همین علت، امر آموزش دارای رفیع‌ترین جایگاه در اصلاح و حل مشکلات ایمنی و تصادفات است.

آموزش، مفهومی کاملاً گسترده است که دامنه آن از محدوده آموزش رانندگان فراتر رفته و امروزه در اغلب نقاط جهان به کلیه افرادی که با شبکه حمل و نقل جاده‌ای سر و کار دارند، اعم از این که استفاده‌کنندگان از راه بوده و یا متخصصین کنترل، سیاستگذاری و نظارت بر آن باشند، تعمیم داده می‌شود. ثمربخشی طرح‌های آموزش ایمنی تا حد زیادی به استمرار و تداوم این طرح‌ها و هماهنگی و همزمانی انجام فعالیتهای آموزشی وابسته است. از آن گذشته امر آموزش به این دلیل که با خصوصیات فرهنگی، سنتها، عادات و آداب و رسوم ملتها سر و کار دارد، امری حساس، ظریف و بسیار با اهمیت تلقی می‌شود. این موضوعات، بیانگر این واقعیت‌اند که چنین سیستم گسترده آموزشی بدون برخورداری از یک فرایند رهبری منسجم که امروزه آن را به نام سیستم مدیریت آموزش ایمنی می‌شناسیم، بدون شک نمی‌تواند به حیات خود ادامه دهد.

این فصل از نشریه، تحت عنوان آموزش با در نظر داشتن دیدگاه‌های برشمرده فوق در دو مبحث اساسی آموزش متخصصین و آموزش استفاده‌کنندگان، و با فرض وجود مدیریت آموزشی، تهیه و تدوین شده است.

این فصل شامل ۳ قسمت تعاریف، کلیات و نحوه اجرا می‌باشد. مطالب قسمت سوم به وسیله تقسیم‌بندی موضوعات مختلف، به بندهای شماره‌دار صورت گرفته که هر یک از بندها به نوبه خود به یک یا چند ماده تقسیم شده و هر ماده نیز مشتمل بر یک یا چند نکته می‌باشد. روش کلی که در تدوین

ماده‌های هر بند اتخاذ گردیده نیز به گونه‌ای است که نکات هشت‌گانه زیر را در هر ماده توضیح می‌دهد.

این نکات عبارتند از:

الف: مخاطبین آموزش

ب: علت نیاز به ماده مورد نظر

ج: روش آموزش

د: مفاد آموزش

هـ: مدت آموزش

و: مستثنیات ماده

ز: نکات ویژه

ح: اهداف مورد انتظار پس از اجرای ماده

« ۲-۳ تعاریف

در این فصل هر جا اصطلاحات زیر ذکر گردیده، مفهوم آن مطابق ذیل است.

مرجع ذی صلاح

عبارت از عالی‌ترین مرجع متولی و مسئول ایمنی ترافیک راه‌های برون‌شهری کشور است که دارای شخصیت حقوقی، جایگاه قانونی، بودجه، کارکنان، امکانات و تجهیزات کافی جهت راهبری و هدایت امور ایمنی راه‌های کشور بوده و باید دارای شعبه‌هایی تحت عنوان شورای ایمنی راه‌های استان، در هر یک از استانهای کشور باشد. بخشی از وظایف چنین مرجعی به عهده گرفتن مسئولیت و مدیریت آموزش ایمنی ترافیک در سطح کشور است.

آموزش

تلاش در جهت ارتقای سطح دانش عمومی، تخصصی و معلومات حرفه‌ای فراگیران در رابطه با مسائل ایمنی ترافیک از طریق به کارگیری انواع روشهای فراگیری، تبلیغات یا اطلاع‌رسانی.

متخصصین

کلیه افرادی که در تشکیلات دولتی یا خصوصی به حرفه‌هایی اشتغال دارند که به نحوی با ایمنی ترافیک مرتبط است.

استفاده کنندگان

کلیه افرادی که از شبکه حمل و نقل جاده‌ای کشور به طور مستقیم استفاده می‌نمایند.

مسافران

کلیه افرادی که با وسایل نقلیه عمومی، و نه با وسایل نقلیه شخصی سفر می‌نمایند.

رانندگان عادی

کلیه رانندگان دارای گواهینامه پایه ۲ به غیر از رانندگان وسایل نقلیه ویژه.

وسایل نقلیه ویژه

عبارتند از وسایل نقلیه و ماشین‌آلات ساختمانی و راهسازی و جرثقیل، ماشین‌آلات کشاورزی، آمبولانسها، وسایل نقلیه آتش‌نشانی، سواری کرایه‌های برون‌شهری، وسایل نقلیه عمومی سازمانها و اداره‌های دولتی، نظامی، انتظامی و مدارس. در این آیین‌نامه، رانندگان وسایل نقلیه فوق‌الذکر تحت عنوان رانندگان ویژه شناسایی می‌شوند.

بارهای ویژه

عبارتند از بارهای خطرناک، محمولات سنگین، فوق سنگین، و به طور کلی بارهایی که از لحاظ وزن، ابعاد و یا ماهیت خطرزائیشان، از دیگر بارها با اهمیت‌تر بوده و رعایت نکات ویژه‌ای در حمل آنها ضروریست. رانندگان این گروه از وسایل نقلیه تحت عنوان رانندگان حمل بارهای ویژه، شناسایی می‌شوند.

رانندگان حرفه‌ای

کلیه رانندگان دارنده گواهینامه پایه ۱ و ۲ که به حرفه رانندگی اشتغال داشته باشند.

رانندگان متخلف

کلیه رانندگانی که دارای تخلفات رانندگی بوده و میزان جرایم تعلق گرفته به آنها در یک دوره زمانی، از مبلغ تعیین شده و یا تعداد تخلفات از حدی که در این آیین‌نامه مشخص می‌شود، بیشتر باشد.

ساعت عملی و نظری تدریس

منظور از ساعت عملی، آن بخش از دوره‌های آموزشی است که فراگیران جهت کسب مهارت‌های عملی و حرفه‌ای از آن بهره می‌گیرند و منظور از ساعت نظری تدریس، آن بخش از دوره‌های آموزشی است که مدرسان در کلاس درس صرفاً به طرح مباحث نظری و تئوری می‌پردازند.

آموزش متخصصین

آموزش‌های دوره‌ای ایمنی ترافیک برای متخصصان به غیر از آن چه که در طول دوران تحصیل و یا به صورت درون سازمانی توسط برنامه مصوب سازمانها و نهادها و وزارتخانه‌های مربوطه ارائه می‌گردد.

شناسنامه تخلفات راننده

شناسنامه تخلفات راننده برگی است که مشخصات راننده در آن قید شده است و ۱۰ ردیف برای ثبت تخلفات و میزان رialesی جرایم تعلق گرفته به راننده، در آن وجود دارد. این برگ در بین رانندگان، توزیع می‌گردد و باید دارای شماره سریالهای مخصوص و مهر راهنمایی و رانندگی باشد. هر راننده موظف است چنین برگی را عیناً مانند گواهینامه خود همیشه همراه داشته و بر اساس درخواست مأمورین راهنمایی و رانندگی، ارائه نماید. پر شدن ردیف‌های این برگ و یا افزایش سطح جرایم مندرج در آن، مازاد بر مبلغی که توسط مقام ذیصلاح اعلام می‌گردد، منجر به ضبط گواهینامه راننده از سوی مأمورین شده و راننده جهت دریافت مجدد گواهینامه و برگ تخلفات جدید باید دوره آموزشی مربوطه را طی نماید.

وسیله نقلیه عمومی

هر وسیله نقلیه‌ای که جهت حمل بیش از ۸ نفر مسافر طراحی شده باشد.

تبلیغات ایمنی

آن دسته از اقدام‌های آموزشی و فعالیتهای اطلاع‌رسانی است که هدف آنها مخاطب قرار دادن عده زیادی از مردم به منظور توسعه فرهنگ ایمنی و ترافیک می‌باشد.

مسئول فنی

شخصی است که علاوه بر دارا بودن گواهینامه پایه ۱ که حداقل مدت ۴ سال از اولین تاریخ صدور آن گذشته باشد، دارای حداقل مدرک تحصیلی دیپلم بوده و دوره آموزشی مربوطه را که در این فصل آیین‌نامه آمده است، طی کرده و گواهینامه لازم را اخذ نموده باشد. این شخص نباید در طول ۴ سال

رانندگی قبل از اشتغال به این حرفه، اقدامی که منجر به ابطال گواهینامه شود از خود نشان داده باشد یا برگ شناسنامه تخلفات راننده از لحاظ تعداد و مبلغ تخلف به حداکثر مجاز رسیده باشد. تعیین مسئولیتهای قانونی و حقوقی مربوط به چنین شخصی به عهده قانون خواهد بود، اما هدف از به کار گماشتن این فرد، کنترل و نظارت فنی بر رانندگان شرکتها و نحوه حمل و نقل بار یا مسافر و همچنین ارائه آموزشهای مداوم و روزمره و گزینش اصلح رانندگان می‌باشد.

« ۳-۳ کلیات

مسئولیت آموزش ایمنی عبور و مرور سطح کشور به عهده مرجع ذیصلاح می‌باشد، به طوری که:
 الف: لازم است تعریف مفاد زیرمجموعه هر یک از دروس و همچنین تدوین سرفصلهای آموزشی و کتب و دفترچه‌های راهنمای هر دوره آموزشی، به انضمام تعیین روش برگزاری دوره‌ها، تعیین صلاحیت اساتید، طراحی سؤالات آزمون نهایی و صدور گواهینامه پایان دوره‌ها، به وسیله این مرجع انجام پذیرد.

ب: لازم است مسئولیت کلیه امور از جمله امور سیاستگذاری، برنامه‌ریزی، تدارکات، هماهنگی، سرمایه‌گذاری، نظارت و تعیین چگونگی اجرای کلیه امور آموزش ایمنی ترافیک سطح کشور به وسیله این مرجع انجام پذیرد.

ج: مرجع ذیصلاح می‌تواند به منظور انجام وظایف و مسئولیتهای محوله، هر یک از فعالیتهای فوق را طی عقد قراردادهایی برای مدت محدود به اشخاص حقوقی یا حقیقی واگذار نماید. آن دسته از فعالیتهایی که انجام آنها در غالب عقد قرارداد نمی‌گنجد و یا بهتر است انجام آنها به طور کلی یا جزئی به سازمان، وزارتخانه و یا نهاد بخصوصی واگذار گردد و یا همکاری چنین واحدهایی در تحقق مفاد این آیین‌نامه ضروری تشخیص داده شود، در متن این آیین‌نامه مستثنی شده‌اند. در این صورت لازم است چنین واحدهای دولتی تنها بخشهای فنی، اجرایی و سخت‌افزاری را به انجام رسانیده و تصدی بخشهای مدیریتی و نرم‌افزاری این امور کماکان به عهده مرجع ذیصلاح باقی بماند. نمونه چنین مواردی ممکن است درباره فعالیتهای مرتبط با سازمان صدا و سیمای جمهوری

اسلامی ایران، وزارت کار و امور اجتماعی، وزارت آموزش و پرورش، وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی و غیره مصداق پیدا نماید.

د: در مواردی که برگزاری آزمون دوره‌های آموزشی به اشخاص حقیقی یا حقوقی واگذار می‌گردد، لازم است این اشخاص پس از تعیین صلاحیت علمی و حرفه‌ای داوطلبان دریافت گواهینامه، که بر اساس نتایج آزمون نهایی مشخص می‌گردد، مراتب را کتباً تأیید و جهت صدور گواهینامه نهایی پایان دوره به مرجع ذی‌صلاح گزارش نمایند.

ه: ایجاد ضمانت‌های اجرایی لازم جهت تحقق مفاد این آیین‌نامه به عهده قانون خواهد بود. لازم است مرجع ذی‌صلاح برای کلیه فعالیتهای آموزشی، طرحهای ارزیابی و برآورد میزان اثربخشی را اجرا نموده و نتایج حاصله را در فعالیتهای آتی خود مد نظر قرار دهد. به علاوه لازم است نتایج اقدامهای آموزش ایمنی ترافیک سطح کشور، سالیانه در ۲ نوبت از طریق برگزاری کنفرانس مطبوعاتی به اطلاع عموم برسد.

◀ ۳-۴ نحوه اجرا

◀ ۳-۴-۱ آموزش متخصصین

۳-۴-۱-۱ آموزش کارکنان نیروی انتظامی

الف: کارکنان پاسگاه‌های راهنمایی و رانندگی برون‌شهری با توجه به وظایف قانونی نیروی انتظامی در بخش راه‌های برون‌شهری کشور، لازم است کلیه عوامل اجرایی معاونت راهنمایی و رانندگی و امور حمل و نقل ناجا مستقر در پاسگاه‌های برون‌شهری راهنمایی و رانندگی، دوره آموزشی تحت عنوان بازآموزی کارکنان پاسگاه‌ها را بر اساس مفاد آموزشی ۱۱ گانه موضوع جدول ۳-۱ این بند طی نموده، پس از موفقیت در آزمون مربوطه گواهینامه لازم را از مرجع ذی‌صلاح اخذ نمایند.

نکته ۱- تکرار دوره آموزشی فوق به میزان هر ۲ سال یک مرتبه کفایت می‌نماید. مدت اعتبار

گواهینامه‌های صادره بر این مبنا به ۲ سال محدود می‌گردد.

نکته ۲- آموزش در سطح فرماندهان پاسگاه‌ها برای هر دوره، حداقل ۲۱ ساعت و مشتمل بر ردیف‌های ۱ تا ۱۱ به غیر از ردیف ۶ جدول ۳-۱ می‌باشد. طی دوره برای افسران، الزامی و ردیف ۵ جدول مذکور جهت درجه‌داران غیر ضروری خواهد بود.

نکته ۳- اهداف مورد نظر این بند در پایان هر دوره آموزشی عبارتند از:

- ۱- کسب مهارت‌های لازم و ارتقای سطح دانش حرفه‌ای فراگیران در زمینه مفاد موضوع جدول ۳-۱
- ۲- افزایش احساس مسئولیت حرفه‌ای و اجتماعی فراگیران نسبت به مسئله ایمنی ترافیک
- ۳- تقویت احساس خود ارزشی در وجود فراگیران
- ۴- ارتقای سطح کیفی فعالیتهای جاری فراگیران
- ۵- تبیین اهمیت و نقش تشکیلات راهنمایی و رانندگی در تأمین ترافیک
- ۶- ارتقای سطح انگیزه‌های حرفه‌ای و شغلی فراگیران در انجام وظایف محوله

جدول ۳-۱- مفاد آموزشی برای کارکنان نیروی انتظامی

ردیف	مفاد آموزشی	تعداد ساعات نظری	تعداد ساعات عملی	جمع ساعت
۱	اهمیت تصادفات جاده‌ای (ابعاد اجتماعی، انسانی، اقتصادی و ...)	۱	-	۱
۲	بررسی تصادفات جاده‌ای سالهای گذشته و آمار تصادفات	۲	-	۲
۳	راه‌های کاهش تصادفات جاده‌ای	۲	-	۲
۴	نقش نیروی انتظامی در ایمنی ترافیک	۱	-	۱
۵	تنظیم کروکی تصادفات و تکمیل فرمهای آماری تصادفات	۳	-	۳
۶	کمک‌های اولیه و امداد پزشکی	۵	۵	۱۰
۷	شناخت ابزارهای کنترل ترافیک	۲	-	۲
۸	نحوه نظارت بر تردد در راه‌ها	۳	-	۳
۹	تجربیات کشورهای پیشرفته در زمینه ایمنی جاده	۲	-	۲
۱۰	اثرات کنترل تناژ و حریم راه‌ها بر ایمنی عبور و مرور	۳	-	۳
۱۱	سایر موارد	۲	-	۲
	جمع	۲۶	۵	۳۱

ب: کارکنان واحدهای صدور گواهینامه

آن دسته از کارکنان متخصص واحدهای صدور گواهینامه که به کار اخذ آزمونهای کتبی و عملی اشتغال داشته باشند لازم است دوره آموزشی تحت عنوان بازآموزی کارکنان واحدهای صدور گواهینامه، مشتمل بر مفاد آموزشی ۹ گانه موضوع جدول ۳-۲ این بند را طی نموده و گواهینامه را پس از موفقیت در آزمون، از مرجع ذیصلاح اخذ نمایند.

نکته ۱- طول دوره آموزش فوق به میزان حداقل ۱۵ ساعت جهت افسران مسئول برگزاری آزمونها کفایت می‌نماید.

نکته ۲- نکته‌های ۱ و ۴ مترتب بر قسمت الف این بند نسبت به مفاد بند ب متنفاذ است. بدیهی است که دوره آموزشی موضوع این بند، در محل اداره‌های کل راهنمایی و رانندگی استان برگزار شده و لازم است حداکثر طول مدت آموزش به ۵ روز محدود گردد.

نکته ۳- کارکنان شاغل در بخش معاینات چشم‌پزشکی، از شمول مفاد این بند مستثنی می‌باشند.

جدول ۳-۲- دروس مورد نیاز جهت دوره بازآموزی پرسنل واحدهای صدور گواهینامه

ردیف	مفاد آموزشی	تعداد ساعات نظری
۱	اهمیت تصادفات جاده‌ای (ابعاد اجتماعی، انسانی، اقتصادی و ...)	۱
۲	آمار تصادفات جاده‌ای	۲
۳	اهمیت صدور گواهینامه و جایگاه آن در ایمنی ترافیک	۱
۴	شناخت انواع گواهینامه در کشورهای پیشرفته و موضوعات مربوط به آن	۲
۵	آشنایی بیشتر با نحوه آزمون رانندگان عادی	۲
۶	آشنایی بیشتر با نحوه آزمون رانندگان حرفه‌ای	۳
۷	آشنایی بیشتر با نحوه رانندگان موتورسیکلت	۱
۸	نمایش حداقل ۲ ساعت فیلم آموزشی مرتبط	۲
۹	سایر موارد	۱
	جمع	۱۵

ج: کارکنان ستادی معاونت راهنمایی و رانندگی در بخش پردازش اطلاعات تصادفات جاده‌ای کلیه کارکنان اجرایی مراکز ستادی معاونت راهنمایی و رانندگی استانها که به طور مستقیم نسبت به امر جمع‌آوری و پردازش آمار تصادفات اشتغال دارند، لازم است دوره آموزشی تحت عنوان سیستمهای پردازش اطلاعات تصادفات مشتمل بر مفاد آموزشی ۳ گانه موضوع جدول ۳-۳ را طی نموده و گواهینامه مربوطه را پس از موفقیت در آزمون، از مرجع ذیصلاح اخذ نمایند.

جدول ۳-۳- دروس مورد نیاز جهت دوره آموزشی سیستمهای پردازش اطلاعات تصادفات جاده‌ای

ردیف	مفاد آموزشی	تعداد ساعات نظری	تعداد ساعات عملی	جمع ساعات
۱	اهمیت پردازش اطلاعات تصادفات و کاربردهای آن	۲	-	۲
۲	نحوه کار با نرم‌افزارهای کامپیوتری تجزیه و تحلیل تصادفات جاده‌ای	۳	۴	۷
۳	سایر موارد	۱	-	۱
	جمع	۶	۴	۱۰

نکته ۲- نکته‌های ۱ و ۴ مترتب بر قسمت الف این بند نسبت به بند ج متنفذ خواهند بود.

نکته ۳- برگزاری دوره‌های متمرکز استانی بر دیگر روشهای اجرا، برتری خواهد داشت.

د: معاونت‌های راهنمایی و رانندگی نیروی انتظامی

از آنجایی که کلیه عوامل معاونت راهنمایی و رانندگی سطح کشور زیر نظر معاونین راهنمایی و رانندگی مناطق، فعالیت نموده و تابع دستورات صادره از جانب ایشان می‌باشند، لازم است این گروه از فرماندهان، دوره آموزشی تحت عنوان ایمنی در ترافیک، مشتمل بر مفاد آموزشی ۱۰ گانه موضوع جدول ۳-۴ این بند را طی نمایند.

جدول ۳-۴- مفاد آموزشی دوره ایمنی در ترافیک، برای آموزش معاونان راهنمایی و رانندگی مناطق

ردیف	مفاد آموزشی	تعداد ساعات نظری
۱	اهمیت تصادفات جاده‌ای (ابعاد اجتماعی، انسانی، اقتصادی و ...)	۱
۲	آمار تصادفات جاده‌ای (داخلی و بین‌المللی)	۲
۳	علل تصادفات جاده‌ای	۱
۴	راه‌های کاهش تصادفات جاده‌ای	۲
۵	نقش تشکیلات راهنمایی و رانندگی در ایمنی ترافیک	۲
۶	تجربیات کشورهای پیشرفته	۲
۷	اهمیت پردازش اطلاعات تصادفات	۱
۸	اهمیت آزمون رانندگان و صدور گواهینامه	۱
۹	سیاست‌گذاری ایمنی جاده در ایران	۱
۱۰	سایر موارد	۱
	جمع	۱۴

نکته ۱- طول دوره آموزش به میزان حداقل ۱۲ ساعت جهت نیل به اهداف این بند کفایت می‌نماید.

نکته ۲- نکته ۱ مترتب بر قسمت الف این بند نسبت به مفاد بند د متنفذ می‌باشد.

نکته ۳- با توجه به این که تعداد فراگیران مورد این بند محدود، و از ۳۰ نفر کمتر می‌باشند، آموزش متمرکزی که حداکثر طول مدت آن به ۲ روز محدود گردد، جهت نیل به اهداف این بند کفایت می‌نماید.

نکته ۴- اهداف این بند در پایان هر دوره آموزشی عبارتند از:

الف: ارتقای سطح دانش و معلومات فراگیران در حیطه مسائل ایمنی و ترافیک

ب: ایجاد حس اعتقاد و احترام بیشتر نسبت به مسائل ایمنی و ترافیک

پ: تبیین اهمیت مسئله ایمنی در ترافیک

ت: تبیین اهمیت و جایگاه پلیس در ایمنی ترافیک

ث: فراهم شدن بستر مناسب جهت تسهیل فعالیتهای مرتبط با ایمنی ترافیک در حوزه‌های معاونت

راهنمایی و رانندگی سطح کشور

۳-۴-۱ آموزش آموزشگاه‌های تعلیم رانندگی

با توجه به نقش آموزشگاه‌های تعلیم رانندگی در آموزش رانندگان، لازم است کسانی که قصد اشتغال به حرفه مربیگری داوطلبان اخذ گواهینامه پایه ۲ را داشته و یا هم‌اکنون به چنین حرفه‌ای مشغول هستند، دوره مربوطه مشتمل بر مفاد آموزشی ۱۵ گانه موضوع جدول ۳-۵ این بند را طی نمایند. بدیهی است که این دسته از داوطلبان تنها پس از موفقیت در آزمون مربوط می‌توانند گواهینامه لازم را از مرجع ذیصلاح دریافت دارند.

جدول ۳-۵- مفاد آموزشی مورد نیاز برای مربیان تعلیم رانندگی

ردیف	مفاد آموزشی	تعداد ساعات نظری	تعداد ساعات عملی	جمع ساعات
۱	علایم راهنمایی و رانندگی	۲	-	۲
۲	قوانین راهنمایی و رانندگی	۲	-	۲
۳	کمک‌های اولیه در تصادفات	۵	۵	۱۰
۴	قوانین حقوقی و جزایی مربوط به رانندگان	۲	-	۲
۵	تعمیرات فنی اولیه اتومبیل	-	۵	۵
۶	نگهداری وسایل نقلیه	۱	-	۱
۷	آشنایی با نحوه آموزش و اصول مربی‌گری	۲	-	۲
۸	ایمنی اتومبیل‌های تعلیم رانندگی	۱	-	۱
۹	مدارک رانندگی و بیمه	۱	-	۱
۱۰	مواجهه با تصادف و اقدام‌های لازم	۱	-	۱
۱۱	روش صحیح رانندگی	۲	-	۲
۱۲	تخلفات و مجازات‌های رانندگی	۲	-	۲
۱۳	رانندگی در شرایط و مکان‌های ویژه	۱	-	۱
۱۴	نمایش حداقل ۲ ساعت فیلم آموزشی مرتبط	۲	-	۲
۱۵	سایر موارد	۱	-	۱
	جمع ساعت	۲۵	۱۰	۳۵

نکته ۱- طول دوره آموزش به میزان ۳۵ ساعت جهت نیل به اهداف این بند کفایت می‌نماید.

نکته ۲- مفاد آموزشی ردیف ۵ جدول ۳-۵ جهت خواهران متقاضی، غیر ضروری می‌باشد.

نکته ۳- دوره آموزشی متمرکز استانی که در هر سال ۱ بار برگزار می‌گردد، از لحاظ ثمربخشی فعالیتها نسبت به دیگر روشهای اجرا ارجحیت خواهند داشت. بدیهی است گواهینامه‌های صادره برای مدت ۱ سال اعتبار خواهند داشت.

نکته ۴- لازم است کلیه متقاضیان دریافت پروانه مربیگری پس از مدت حداقل ۴ سال از طریق صدور گواهینامه پایه ۲، اقدام به این کار نموده و ضمن قبولی در آزمون مربوطه نباید در طول ۴ سال

گذشته رانندگی، اقدامی که منجر به ابطال گواهینامه شود از خود نشان داده باشند یا برگه شناسایی تخلفات آنها از لحاظ تعداد و میزان تخلف به حداکثر مجاز رسیده باشد. در غیر این صورت، چنین افرادی حائز شرایط دریافت پروانه مربیگری نمی‌باشند. حداقل مدرک تحصیلی چنین افرادی دیپلم خواهد بود.

- طول دوره آموزش فوق به میزان ۳۷ ساعت کفایت می‌نماید.

- اهداف این بند در پایان هر دوره آموزش عبارتند از:

- ۱- کسب مهارت‌های لازم در زمینه علوم و فنون موضوع جدول ۳-۶.
- ۲- تبیین اهمیت و نقش حمل و نقل بار در ایمنی ترافیک.
- ۳- ارتقای سطح انگیزه‌های حرفه‌ای و شغلی فراگیران در انجام وظایف محوله.
- ۴- ایجاد حس اعتماد، احترام و مسئولیت نسبت به مسائل ایمنی عبور و مرور.
- ۵- پرورش توانایی‌های فراگیران در زمینه آموزش رانندگان و کنترل و نظارت بر ایمنی حمل بار.

جدول ۳-۶- مفاد آموزشی مورد نیاز جهت بازآموزی مسئولان فنی شرکتهای حمل و نقل بار

ردیف	مفاد آموزشی	تعداد ساعات نظری	تعداد ساعات عملی	جمع ساعات
۱	اهمیت تصادفات جاده‌ای (ابعاد اجتماعی، انسانی، اقتصادی و ...)	۱	-	۱
۲	بررسی علل تصادفات جاده‌ای	۲	-	۲
۳	مدیریت ایمنی حمل بار	۲	-	۲
۴	نقش حمل بار در تصادفات جاده‌ای	۱	-	۱
۵	بررسی تصادفات موردی	۲	-	۲
۶	ایمنی و نحوه حمل بارهای عادی	۳	-	۳
۷	قوانین و مقررات حمل و نقل بار و آیین‌نامه‌ها	۲	-	۲
۸	نحوه آموزش به رانندگان ناوگان حمل و نقل بار و اصول مربی‌گری	۲	-	۲
۹	اطفای حریق	۲	-	۲
۱۰	کمکهای اولیه	۵	۵	۱۰
۱۱	نگهداری وسیله نقلیه	۱	-	۱
۱۲	علایم و قوانین راهنمایی و رانندگی	۳	-	۳
۱۳	قوانین حقوقی و جزایی مربوط به رانندگان	۲	-	۲
۱۴	نحوه گزینش رانندگان	۱	-	۱
۱۵	نمایش حداقل ۲ ساعت فیلم آموزشی مرتبط	۲	-	۲
۱۶	سایر موارد	۱	-	۱
	جمع	۳۲	۵	۳۷

نکته ۴- دوره‌های آموزشی متمرکز استانی از لحاظ ثمربخشی فعالیتها نسبت به دیگر روشهای اجرا، ارجحیت خواهند داشت.

نکته ۵- اهداف این بند در پایان هر دوره آموزشی عبارتند از:

الف: ارتقای سطح دانش و معلومات فراگیران در زمینه علوم و فنون موضوع جدول ۳-۵

ب: تبیین اهمیت و جایگاه آموزش رانندگان

ج: ارتقای سطح کیفی آموزش رانندگی

نکته ۶- داوطلبان دریافت پروانه اشتغال به کار حرفه‌مربی‌گری و رانندگی رانندگان حرفه‌ای پایه یک، لازم است علاوه بر جدول ۳-۵، در مورد موضوعات زیر نیز آموزش ببینند. همچنین این افراد واجد شرایط مندرج در این آیین‌نامه باشند.

- ۱- ایمنی در ترافیک و اهمیت آن، ۱ ساعت
- ۲- اطفای حریق، ۱ ساعت (۱/۳ عملی، ۱/۳ نظری)
- ۳- استفاده صحیح از وسایل ایمنی، ۱ ساعت
- ۴- مدارک حمل و نقل، ۱ ساعت
- ۵- روشهای صحیح رانندگی، ۴ ساعت عملی
- ۶- قوانین حمل و نقل مسافر، ۲ ساعت
- ۷- قوانین حمل و نقل بار، ۲ ساعت
- ۸- شناخت علائم بسته‌بندی‌ها و برجسبها، ۱ ساعت
- ۹- مقررات اضافه تناژ، ۲ ساعت
- ۱۰- آیین‌نامه حمل بارهای ویژه (سنگین، فوق سنگین، خطرناک)، ۳ ساعت
- ۱۱- شناخت بارهای ویژه، وسایل حمل بار ویژه و نکات ایمنی آن، ۳ ساعت
- ۱۲- روشهای مورد نیاز برای نشان دادن عکس‌العمل در مواقع اضطراری، ۱ ساعت

۳-۴-۱-۳ آموزش مدیران و مسئولین

الف: به منظور افزایش اطلاعات مقامات ارشد و مسئولین عالی‌رتبه سازمانها و واحدهای مرتبط با مسئله ایمنی و تصادفات، لازم است سمینارهای علمی - تخصصی ۱ یا ۲ روزه برگزار گردد.

نکته ۱- سمینارهای تخصصی لازم است برای هر استان به طور جداگانه و هر سال ۱ بار برگزار گردد.

نکته ۲- حداقل مسئولین و مقامات شرکت کننده در چنین سمینارهایی عبارتند از:

- ۱- مسئولین نیروی انتظامی استان (بخش راهنمایی و رانندگی)

- ۲- مسئولین سازمان برنامه و بودجه استان
- ۳- مسئولین وزارت راه و ترابری استان
- ۴- مسئولین وزارت بهداشت استان
- ۵- مسئولین وزارت صنایع استان
- ۶- نمایندگان محترم شورای اسلامی در حوزه انتخابیه استان مربوطه
- ۷- مسئولین وزارت آموزش و پرورش استان
- ۸- مسئولین استانداری و شهرداری‌های شهرهای استان
- ۹- مسئولین شرکتهای بیمه (در تهران)
- ۱۰- اعضای شورای هماهنگی ترافیک شهرهای کشور
- ۱۱- اعضای شورای هماهنگی ترابری کشور (در تهران)
- ۱۲- مسئولین شورای تأمین استان
- ۱۳- اساتید دانشگاه‌ها (رشته‌های مهندسی راه و ترابری، برنامه‌ریزی حمل و نقل و شهرسازی)
- ۱۴- مدیران مسئول روزنامه‌ها و جراید
- ۱۵- مسئولین سازمان صدا و سیما استان
- ۱۶- مسئولین وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی استان
- ۱۷- مسئولین هلال احمر و مراکز فوریت‌های پزشکی استان
- ۱۸- کارشناسان حوزه‌های مرتبط
- ۱۹- مسئولین محیط زیست استان

نکته ۳- زمینه‌های مورد بحث در چنین سمینارهایی عبارتند از:

- اهمیت ایمنی جاده
- آموزش کودکان
- ارائه راه‌کارهای کاهش تصادفات
- آموزش رانندگان
- استانداردهای ایمنی

- طرح مشکلات ایمنی جاده‌ها
- آزمایش رانندگان
- تأمین منابع مالی ایمنی جاده
- معاینه فنی خودروها
- هماهنگی بین مسئولین بیمه و تصادفات
- تجزیه و تحلیل تصادفات
- سیاستهای ایمنی جاده

نکته ۴- لازم است سازمان صدا و سیما ضمن تهیه پوشش خبری از چنین همایشهایی نسبت به انعکاس مراتب در سطح استان اقدام نماید.

ب: جهت ارتقای سطح دانش تخصصی در زمینه مسائل ایمنی عبور و مرور، لازم است اطلاع‌رسانی به این گروه، به وسیله ارسال گزارشها و بولتنهای تخصصی مرتبط، به طور مستمر از جانب مرجع ذیصلاح پیگیری گردد.

ج: لازم است سازمان صدا و سیما از طریق برگزاری برنامه‌هایی در غالب میزگردهای تخصصی برای جلب نظر مسئولین و دست‌اندرکاران، نسبت به موضوعات ایمنی ترافیک اقدام نماید. در این راستا تدارک برنامه‌هایی به میزان ۰/۵ ساعت در هر ماه، از هر یک از رسانه‌های صدا و سیما مفید خواهد بود.

د: همزمان با برگزاری چنین سمینارهایی جهت افزایش آگاهی کارمندان و سازمانهای دولتی و غیردولتی، لازم است پوسترهای آماری و تبلیغاتی و همچنین تقویمها و سالنامه‌های دیواری و رومیزی مرتبط با مسئله ایمنی ترافیک و تصادفات در سطح اداره‌ها و اماکن دولتی و غیردولتی توزیع گردد. محورهای تبلیغاتی آموزشی موضوع این بند، متوجه ارائه آمار تصادفات و افزایش ایمنی عبور و مرور خواهد بود.

۳-۴-۱-۴ آموزش شرکتهای حمل و نقل

الف: با توجه به حساسیت وظیفه مسئولین شرکتهای حمل و نقل بار در کشور، لازم است چنین شرکتهایی دارای مسئول فنی باشند. مسئول فنی یا مسئولین فنی هر شرکتی جهت اشتغال به چنین حرفه‌ای لازم است دوره آموزشی مشتمل بر مفاد آموزشی ۱۶ گانه موضوع جدول ۳-۶ را طی نموده و گواهینامه آن را پس از موفقیت در آزمون نهایی، از مرجع ذیصلاح دریافت دارد.

نکته ۵- لازم است سازمان حمل و نقل و پایانه‌های کشور، همکاری‌های لازم را نسبت به تسهیل در اجرای مفاد این بند به عمل آورد.

نکته ۶- برای مسئولین فنی شرکتهایی که بخشی از فعالیتهای آنها به نوعی با حمل بارهای ویژه مرتبط است، تدریس مفاد آموزشی موضوع جدول ۳-۷ ضروری خواهد بود.

جدول ۳-۷- مفاد آموزشی مورد نیاز جهت مسئولان فنی شرکتهای حمل و نقل بارهای ویژه

ردیف	مفاد آموزشی	تعداد ساعات نظری	تعداد ساعات عملی	جمع ساعات
۱	اهمیت تصادفات وسایل نقلیه با بارهای ویژه و بررسی تصادفات موردی و علل آنها	۵	-	۵
۲	شناخت بارهای ویژه	۱	-	۱
۳	شناخت وسایل حمل بارهای ویژه و ویژگی‌های آن	۱	-	۱
۴	نکات فنی و ایمنی حمل بارهای ویژه	۲	-	۲
۵	آیین‌نامه حمل بارهای ویژه (سنگین، فوق سنگین، خطرناک)	۳	-	۳
۶	اطفای حریق و کمکهای اولیه	۶	۶	۱۲
۷	شناخت وسایل نقلیه سنگین و نگهداری وسیله	۲	-	۲
۸	مدارک حمل	۱	-	۱
۹	شناخت علائم بسته‌بندی‌ها و برچسب بارها	۱	-	۱
۱۰	روشهای مورد نیاز برای نشان دادن عکس‌العمل در مواقع اضطراری	۱	-	۱
۱۱	استفاده صحیح از وسایل ایمنی	۱	-	۱
۱۲	نحوه رانندگی صحیح و ایمن	۲	-	۲
۱۳	سایر موارد	۱	-	۱
	جمع	۲۷	۶	۳۳

ب: با توجه به حساسیت وظیفه شرکتهای حمل و نقل مسافر در سطح کشور، لازم است چنین شرکتهایی دارای مسئول فنی باشند. مسئول فنی یا مسئولین فنی هر شرکتی جهت اشتغال به چنین حرفه‌ای لازم است دوره آموزشی مشتمل بر مفاد آموزشی موضوع جدول ۳-۸ را طی نموده و گواهینامه مربوطه را پس از موفقیت در آزمون نهایی از مرجع ذیصلاح اخذ نمایند.

جدول ۳-۸- مفاد آموزشی مورد نیاز جهت مسئولین فنی شرکتهای حمل و نقل مسافر

ردیف	مفاد آموزشی	تعداد ساعات نظری	تعداد ساعات عملی	جمع ساعات
۱	اهمیت تصادفات جاده‌ای (ابعاد اجتماعی، انسانی، اقتصادی و ...)	۱	-	۱
۲	علل تصادفات جاده‌ای	۲	-	۲
۳	بررسی تصادفات اتوبوسها و علل آنها	۲	-	۲
۴	اطفای حریق و کمکهای اولیه	۶	۶	۱۲
۵	قوانین و مقررات ایمنی حمل و نقل مسافر	۲	-	۲
۶	نحوه گزینش رانندگان	۱	-	۱
۷	نحوه آموزش به رانندگان و اصول مربی‌گری	۲	-	۲
۸	مدیریت ایمنی حمل و نقل مسافر	۲	-	۲
۹	نگهداری فنی وسایل نقلیه و ایمنی وسیله	۱	-	۱
۱۰	مسئولیت‌های حقوقی و جزایی مترتب بر حمل و نقل مسافر	۲	-	۲
۱۱	علائم و قوانین راهنمایی و رانندگی	۳	-	۳
۱۲	نقش حمل و نقل مسافر در تصادفات	۱	-	۱
۱۳	ایمنی حمل مسافر	۳	-	۳
۱۴	نمایش حداقل ۲ ساعت فیلم آموزشی	۲	-	۲
۱۵	سایر موارد	۱	-	۱
	جمع	۳۱	۶	۳۷

نکته ۱- طول دوره آموزش فوق به میزان ۳۷ ساعت کفایت می‌نماید.

نکته ۲- مترتب بر بند الف ۳-۴-۱-۱ نسبت به مفاد این بند متنفذ خواهد بود.

نکته ۳- دوره‌های آموزشی متمرکز استانی از لحاظ ثمربخشی و افزایش میزان بهره‌وری فعالیتها، نسبت به دیگر روشهای اجرا، ارجحیت خواهند داشت.

نکته ۴- لازم است سازمان حمل و نقل و پایانه‌های کشور، همکاری‌های مورد نیاز را نسبت به اجرای مفاد موضوع این بند به عمل آورد.

نکته ۵- اهداف این بند در پایان هر دوره آموزشی عبارتند از:

- ۱- کسب مهارتهای لازم در زمینه علوم و فنون موضوع جدول ۳-۸
- ۲- تبیین اهمیت و نقش حمل و نقل مسافر در ایمنی ترافیک
- ۳- ارتقای سطح انگیزه‌های حرفه‌ای و شغلی فراگیران در انجام وظایف خود
- ۴- ایجاد حس اعتماد، احترام و مسئولیت نسبت به مسائل ایمنی و عبور و مرور
- ۵- پرورش توانایی‌های فراگیران در زمینه آموزش رانندگان و کنترل و نظارت بر ایمنی حمل و نقل مسافر

۳-۴-۱-۵ آموزش متخصصین امداد رسانی

الف: نظر به اهمیت حفظ سطح کیفی عملکرد تیمهای امداد رسانی، لازم است آموزشهای دوره‌ای مستمر جهت این گروه از متخصصین تدارک گردد. به همین منظور ضروری است، کلیه متخصصین و افراد تیمهای امداد پزشکی راه‌ها، دوره آموزشی مربوطه مشتمل بر مفاد آموزشی ۵ گانه موضوع جدول ۳-۹ را برابر ضوابط این آیین‌نامه طی نموده و گواهینامه مربوطه را پس از موفقیت در آزمون نهایی از مرجع ذی‌صلاح اخذ نمایند.

جدول ۳-۹- مفاد آموزشی مورد نیاز جهت دوره بازآموزی پرسنل تیمهای امداد رسانی پزشکی شبکه راهها

ردیف	مفاد آموزشی	تعداد ساعات نظری	تعداد ساعات عملی	جمع ساعات
۱	مدیریت بحران	۲	-	۲
۲	آموزشهای تخصصی و مهارتهای پزشکی اضطراری	۱۰	۱۰	۲۰
۳	روشهای آزادسازی مصدومین و ابزارهای مربوطه	۳	۲	۵
۴	آشنایی با قوانین، مقررات و آیین نامه‌های امداد رسانی پزشکی راهها	۳	-	۳
۵	سایر موارد	۱	-	۱
	جمع	۱۹	۱۲	۳۱

نکته ۱- طول دوره آموزش فوق به میزان حداقل ۳۱ ساعت کفایت می‌نماید.

نکته ۲- نکته ۱ مترتب بر بند الف ۳-۴-۱-۱ نسبت به مفاد این بند متنفذ خواهد بود.

نکته ۳- با توجه به محدودیتهای ترک پست کارکنان تیمهای امداد رسانی، و ماهیت نوبتی بودن کار این گروه از متخصصین، برگزاری دوره‌های آموزشی به صورت حضوری و غیر متمرکز نسبت به سایر روشهای اجرا، ارجحیت خواهد داشت.

نکته ۴- مفاد درسی زیرمجموعه ردیف ۲ جدول ۳-۹ باید مورد تأیید وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی قرار گیرد. در صورتی که تیم امداد پزشکی از افراد مختلف مانند پزشک، پزشک‌یار و مسئول فنی تشکیل شده باشد، آموزش ردیف ۲ جدول ۳-۹ برای مسئول فنی غیر الزامی خواهد بود.

نکته ۵- اهداف این بند در پایان هر دوره آموزشی عبارتند از:

۱- کسب مهارتهای لازم در زمینه علوم و فنون موضوع جدول ۳-۹

۲- تبیین اهمیت و نقش امداد رسانی در نجات جان مصدومین

۳- ارتقای سطح انگیزه‌های حرفه‌ای و شغلی فراگیران در انجام وظایف محوله

۴- ایجاد حس اعتماد، احترام و مسئولیت نسبت به مسائل امداد رسانی

نکته ۶- لازم است وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی همکاری‌های لازم جهت تسهیل اجرای مفاد این بند را به عمل آورد.

ب: کلیه افراد تیمهای امداد رسانی مستقر در راه‌های برون‌شهری کشور لازم است، دوره آموزش امداد رسانی فنی را که مشتمل بر مفاد آموزشی موضوع جدول ۳-۱۰ می‌باشد به مدت حداقل ۳ ساعت طی نموده و گواهینامه لازم را پس از موفقیت در آزمون نهایی، از مرجع ذی‌صلاح دریافت دارند.

جدول ۳-۱۰- مفاد آموزشی مورد نیاز جهت دوره بازآموزی تیمهای امداد رسانی فنی راه‌ها

ردیف	مفاد آموزشی	تعداد ساعات نظری	تعداد ساعات عملی	جمع ساعات
۱	آشنایی با ابزار فنی و روشهای استفاده از آنها	۳	-	۳
۲	روشها و اصول تعمیرات فنی اتومبیل	۵	۵	۱۰
۳	آشنایی با اصول ایمنی یدک‌کشی و بکسل اتومبیلها	۲	-	۲
۴	آشنایی با قوانین و مقررات امداد رسانی فنی	۳	-	۳
۵	اطفای حریق و کمکهای اولیه	۶	۶	۱۲
۶	سایر موارد	۱	-	۱
	جمع	۲۰	۱۱	۳۱

نکته ۱- لازم است وزارت کار و امور اجتماعی همکاری‌های مورد نیاز جهت تسهیل اجرای مفاد این بند را به عمل آورد.

۳-۴-۱-۶ آموزش کارشناسان و متخصصین راه و حمل و نقل

الف: با توجه به لزوم حفظ سطح دانش و معلومات کارشناسان و متخصصین راه و حمل و نقل کشور که بدنه اصلی کنترل کننده ایمنی حمل و نقل جاده‌ای به حساب می‌آیند لازم است کارشناسان ارشد حوزه‌های راه‌سازی - راهداری و ایمنی و ترافیک زیرمجموعه وزارت راه و ترابری از طریق شرکت در کنفرانسها، دوره‌های آموزشی و سیمینارهای داخلی، منطقه‌ای و بین‌المللی مرتبط با ایمنی ترافیک آموزشهای لازم را کسب نمایند.

نکته ۱- دستورالعمل نحوه اجرای این بند به وسیله مرجع ذیصلاح تعیین می‌گردد.

نکته ۲- لازم است آموزش متخصصین مورد اشاره این بند به وسیله در اختیار گذاردن ترجمه کتب جدید خارجی و فیلمهای تخصصی مربوطه پیگیری گردد.

ب: به منظور آموزش دوره‌ای عموم کارشناسان حمل و نقل، راه و ترافیک کشور و تبادل اطلاعات و یافته‌های پژوهشی و علوم و تکنولوژی روز دنیا، لازم است مراکز کامپیوتری حوزه‌های راهداری، راهسازی و ایمنی ترافیک زیر مجموعه وزارت راه و ترابری، به شبکه جهانی اطلاع‌رسانی **Internet** متصل گردد.

نکته ۱- اهداف مورد نظر این بند عبارتند از:

- ۱- حفظ سطح دانش و معلومات کارشناسان
- ۲- فراهم شدن امکانات به منظور بهره‌برداری از دانش و فناوری روز دنیا
- ۳- ارتقای سطح ابتکار، خلاقیت و نوآوری متخصصین
- ۴- تبادل و انتشار اطلاعات حرفه‌ای در بین متخصصین داخلی و خارجی
- ۵- ترویج فرهنگ تحقیق و مطالعه در بین کارشناسان
- ۶- بهره‌برداری از دانش و تکنیک روز دنیا از طریق مطالعه نتایج تحقیقات انجام شده و کتب منتشر شده.

۳-۴-۱-۷ آموزش متخصصین کارخانجات ساخت خودرو

نظر به این که آموزش کارشناسان کارخانجات و صنایع خودروسازی می‌تواند نقش مؤثری در ایمن‌سازی هر چه بیشتر وسایل نقلیه تولید داخل ایفا نماید، لازم است از کارشناسان خارجی جهت ارائه آموزشهای کوتاه‌مدت به متخصصین کارخانجات خودروسازی از طریق مرجع ذیصلاح دعوت به عمل آید. تکرار چنین دوره‌هایی به میزان هر ۲ سال یک بار جهت نیل به اهداف این بند کفایت می‌نماید.

نکته ۱- اهداف این بند عبارتند از:

- ۱- ارتقای سطح دانش و معلومات متخصصین صنایع خودروسازی در زمینه ایمنی و وسایل نقلیه

- ۲- تبیین اهمیت و جایگاه ایمنی وسیله نقلیه در ایمنی حمل و نقل، و نقش کارخانجات ساخت و مونتاژ خودرو
- ۳- به دست آوردن راهکارهای ایمن‌سازی هر چه بیشتر خودروها با استفاده از امکانات داخلی موجود و در دسترس
- ۴- تقویت حفظ ابتکار، خلاقیت و نوآوری متخصصین در زمینه ایمن‌سازی خودروها
- نکته ۲-** لازم است وزارت صنایع و معادن همکاری‌های مورد نیاز را جهت تسهیل در اجرای مفاد این بند به عمل آورد.

۳-۴-۱-۸ آموزش معلمان مدارس

با توجه به نقش مؤثر معلمان مدارس در آموزش دانش‌آموزان، لازم است کلیه معلمان پرورشی و امور تربیتی دوره‌های ابتدایی و راهنمایی تحصیلی و کلیه معلمان درس حرفه و فن دوره راهنمایی تحصیلی، دوره‌های بازآموزی را طبق مفاد جدول ۳-۱۱ طی نمایند.

جدول ۳-۱۱- مفاد آموزشی مورد نیاز جهت دوره بازآموزی معلمان مدارس

ردیف	مفاد آموزشی	تعداد ساعات نظری
۱	اهمیت ایمنی عبور و مرور (ابعاد اجتماعی، انسانی، اقتصادی و ...)	۱
۲	نحوه و شیوه‌های آموزش دانش‌آموزان	۱
۳	علایم و قوانین راهنمایی و رانندگی	۳
۴	آشنایی با وسایل کمک‌آموزشی کودکان و دانش‌آموزان و روش استفاده از آنها	۲
۵	آشنایی با طرحها و روشهای آموزش کودکان در مدارس	۲
۶	آشنایی با تجربیات کشورهای پیشرفته	۲
۷	نمایش حداقل ۲ ساعت فیلم مرتبط	۲
۸	سایر موارد	۱
	جمع	۱۵

نکته ۱- مترتب بر قسمت الف بند ۳-۴-۱-۱ این آیین‌نامه، نسبت به مفاد این بند متنفاذ خواهد بود.

نکته ۲- مفاد آموزشی لازم جهت تأمین اهداف این بند طبق مفاد جدول ۳-۱۱ می‌باشد.

نکته ۳- برگزاری دوره‌های آموزشی در تعطیلات تابستان نسبت به دیگر مواقع سال ارجحیت خواهد داشت.

نکته ۴- طول دوره آموزشی فوق به میزان حداقل ۱۵ ساعت کفایت می‌نماید.

نکته ۵- دوره‌های آموزشی متمرکز استانی، که از لحاظ ثمربخشی فعالیتها و سهولت اجرا نسبت به روشهای دیگر ارجحیت دارد.

نکته ۶- تهیه و اعطای لوازم کمک آموزشی به معلمان باید به وسیله مرجع ذی صلاح پیگیری گردد. این گونه لوازم، مشتمل بر انواع نرم افزارهای کامپیوتری، دفترچه‌های نقاشی مخصوص علایم راهنمایی، اسباب بازی‌ها و بازی‌های فکری ترافیکی، فیلمهای ویدئویی، انواع کاردستی‌ها و ... می‌باشند. به علاوه لازم است معلمان امور تربیتی و پرورشی مدارس از طریق ارسال جزوه‌های لازم حمایت گردند.

نکته ۷- اهداف این بند در پایان هر دوره آموزشی عبارتند از:

- ۱- ارتقای سطح دانش و معلومات معلمان در زمینه ایمنی ترافیک
 - ۲- تبیین اهمیت و جایگاه آموزش کودکان و دانش آموزان در تأمین ایمنی ترافیک
 - ۳- کسب مهارت‌های لازم در زمینه آموزش کودکان و دانش آموزان و نحوه مربیگری ایمنی
 - ۴- تقویت حس ابتکار، خلاقیت و نوآوری در زمینه آموزش کودکان و دانش آموزان
 - ۵- ارتقای سطح انگیزه‌های حرفه‌ای و شغلی فراگیران در انجام وظایف محوله
 - ۶- ایجاد حس اعتقاد، احترام و مسئولیت نسبت به مسائل ایمنی و ترافیک
- نکته ۸-** گنجاندن دوره آموزش ایمنی ترافیک در مجموعه دروس مراکز آموزشی تربیت معلم ضروری است.

نکته ۹- لازم است وزارتخانه‌های آموزش و پرورش و آموزش عالی، همکاری‌های مورد نیاز را برای تسهیل در اجرای مفاد این بند به عمل آورند. برای این منظور لازم است وزارت آموزش عالی در فهرست مصوب درسی دانشجویانی که به طور اخص برای تدریس در مدارس، تربیت می‌شوند، موضوعات ایمنی و ترافیک را لحاظ نموده و معلمان آینده مدارس را با اهمیت ایمنی ترافیک و همچنین چگونگی آموزش نکات ایمنی به دانش آموزان آشنا نماید.

۳-۴-۱-۹ آموزش کارشناسان مراکز معاینه فنی خودروها

به منظور اطمینان بیشتر از نحوه عملکرد واحدهای معاینه فنی خودروها در سطح کشور و افزایش ثمربخشی و بهره‌برداری از سرمایه‌گذاری‌های انجام شده در این مراکز، لازم است کارشناسان فنی مسئول معاینه فنی خودروها هر ۲ سال یک بار دوره آموزشی مربوط را طی نموده و گواهینامه لازم را پس از موفقیت در آزمون، از مرجع ذی‌صلاح اخذ نمایند.

نکته ۱- طول دوره آموزش موضوع این بند به میزان حداقل ۱۵ ساعت کفایت می‌نماید.

نکته ۲- دوره‌های آموزش متمرکز استانی از لحاظ سهولت در اجرا، نسبت به روشهای دیگر ارجحیت دارند.

نکته ۳- مفاد آموزشی لازم جهت تأمین اهداف این بند طبق مفاد جدول ۳-۱۲ می‌باشد.

نکته ۴- لازم است وزارت کار و امور اجتماعی همکاری‌های مورد نیاز را جهت تسهیل در اجرای مفاد این بند به عمل آورد. حداقل مدرک تحصیلی جهت اشتغال به این حرفه فوق دیپلم فنی در رشته مکانیک یا اتومکانیک خواهد بود.

نکته ۵- اهداف این بند در پایان هر دوره آموزشی عبارتند از:

- ۱- ارتقای سطح دانش و معلومات کارشناسان معاینه فنی خودروها
- ۲- کسب مهارت‌های لازم موضوع جدول ۳-۱۲ در زمینه معاینه فنی خودروها
- ۳- تبیین اهمیت و جایگاه معاینه فنی در ایمنی عبور و مرور
- ۴- ایجاد حس اعتقاد و احترام و مسئولیت نسبت به مسائل ایمنی ترافیک
- ۵- ارتقای کیفی سطح خدمات ارائه شده از سوی کارشناسان مراکز معاینه فنی خودروها

جدول ۳-۱۲- مفاد آموزشی مورد نیاز جهت دوره بازآموزی کارشناسان مراکز معاینه فنی خودروها

ردیف	مفاد آموزشی	تعداد ساعات نظری	تعداد ساعات عملی	جمع ساعات
۱	اهمیت تصادفات جاده‌ای (ابعاد اجتماعی، انسانی، اقتصادی)	۱	-	۱
۲	اهمیت معاینه فنی خودرو	۱	-	۱
۳	بررسی آمار تصادفات	۱	-	۱
۴	آشنایی با ابزارهای معاینه فنی و فناوری‌های پیشرفته	۲	-	۲
۵	نحوه انجام معاینه فنی خودروهای سبک	۲	۶	۸
۶	سایر موارد	۲	-	۲
	جمع	۹	۶	۱۵

۳-۴-۱- آموزش والدین دانش‌آموزان

با توجه به نقش مؤثر آموزش‌های ارائه شده به کودکان از طریق والدین آنها، و به منظور تکمیل و اطمینان از اثربخشی فعالیتهای اولیای مدارس در آموزش ایمنی ترافیک دانش‌آموزان، ایجاد هماهنگی‌های لازم بین اولیای خانه و مدرسه ضروریست. مربیان امور تربیتی و پرورشی مدارس ابتدایی باید از طریق جلسات سالیانه انجمن اولیا و مربیان، آموزش‌های مورد نیاز را به اولیای دانش‌آموزان ارائه نموده و در زمینه جلب همکاری و ایجاد هماهنگی‌های مورد نیاز در خصوص آموزش دانش‌آموزان تلاش نمایند.

نکته ۱- اهداف این بند عبارتند از:

- ۱- ارتقای سطح دانش و معلومات والدین در زمینه ایمنی ترافیک
- ۲- جلب همکاری اولیای دانش‌آموزان به منظور ارائه آموزش‌های لازم به کودکان و دانش‌آموزان
- ۳- تأمین مالی هر چه بیشتر فعالیتهای آموزشی ایمنی ترافیک در مدارس
- ۴- جلب همکاری والدین در ایجاد حس اعتقاد، احترام و مسئولیت نسبت به مسائل ایمنی و عبور و

مرور

۳-۴-۱۱ آموزش راهدارخانه‌ها

با توجه به نقش مؤثر واحدهای راهدارخانه در تأمین ایمنی جاده، به ویژه در شرایط نامساعد جوی مانند برف، کولاک، بهمن، مه، طوفان، ریزش کوه، رانش زمین، سیل، تصادفات و غیره، لازم است دوره آموزشی برای سرپرست هر راهدارخانه به طور مستمر تدارک گردد. بدیهی است هر مسئول یا سرپرست راهدارخانه باید پس از موفقیت در آزمون مربوط به این دوره، نسبت به اخذ گواهینامه مورد نیاز از مرجع ذیصلاح اقدام نماید.

نکته ۱- تکرار دوره مذکور برای هر ۲ سال ۱ بار به منظور ارتقای سطح دانش و معلومات فراگیران و کسب مهارت‌های لازم و روش‌های جدید و به‌روز دنیا کفایت می‌نماید.

نکته ۲- مفاد آموزشی مورد نیاز این بند عبارتند از:

- ۱- اهمیت ایمنی در ترافیک و نقش راهدارخانه‌ها در ایمنی جاده، ۲ ساعت
- ۲- کمک‌های اولیه، ۱۰ ساعت ($\frac{۱}{۲}$ عملی، $\frac{۱}{۲}$ نظری)
- ۳- اطفای حریق، ۲ ساعت ($\frac{۱}{۲}$ عملی، $\frac{۱}{۲}$ نظری)
- ۴- مدیریت بحران، ۲ ساعت
- ۵- واکنش در شرایط نامساعد جوی، ۲ ساعت
- ۶- مقابله با خطرات و بلایای طبیعی مانند اقدام‌های لازم به هنگام کولاک یا ریزش بهمن و غیره در جاده، ۱ ساعت
- ۷- نکات ایمنی ترمیم و تعمیرات جاده، ۲ ساعت
- ۸- نکات ایمنی تأسیسات و تجهیزات جانبی راه، ۲ ساعت
- ۹- تجربیات کشورهای پیشرفته، ۲ ساعت
- ۱۰- اصول نگهداری ایمن راه، ۳ ساعت
- ۱۱- سایر موارد، ۳ ساعت

نکته ۳- طول دوره آموزشی نکته ۲ به میزان حداقل ۳۰ ساعت مورد نیاز خواهد بود.

۳-۴-۲ آموزش استفاده کنندگان

۳-۴-۱ آموزش رانندگان

از آنجا که راننده به عنوان یک عضو شرکت کننده در ترافیک از نقش و اهمیت اساسی برخوردار است و قسمت اعظم تصادفات جاده‌ای ناشی از خطاها و عوامل انسانی مرتبط با رانندگان می‌باشد، آموزش آنان ضروری است.

الف: آموزش رانندگان عادی

۱- لازم است کلیه داوطلبان شرکت در آزمون اخذ گواهینامه رانندگی پایه ۲، به غیر از رانندگان وسایل نقلیه ویژه، گواهی از یکی از آموزشگاه‌های مجاز، دال بر طی دوره آموزش رانندگی به میزان حداقل ۵۷ ساعت را بر اساس مفاد آموزشی موضوع جدول ۳-۱۳، به عنوان یکی از مدارک اصلی ثبت نام در آزمون اخذ گواهینامه رانندگی ارائه نمایند.

نکته ۱- اخذ گواهینامه رانندگی موتورسیکلت‌هایی که حجم موتور آنها بیش از ۵۰ سانتیمتر مکعب است، مشمول مفاد این بند بوده و ردیف ۱۰ جدول ۳-۱۳ به میزان ۱۰ ساعت و ردیف ۵ این جدول به میزان ۲ ساعت، جهت داوطلبان اخذ این نوع گواهینامه ضروری خواهد بود.

نکته ۲- جهت ثبت نام از متقاضیان شرکت در دوره‌های آموزشی رانندگی، ارائه حداقل مدرک تحصیلی دیپلم ضروری خواهد بود.

نکته ۳- دوره آموزشی عملی رانندگی باید در شرایط ترافیک واقعی و در صورت وجود دستگاه‌های شبیه‌ساز، به وسیله این دستگاه‌ها به طور همزمان صورت پذیرد.

نکته ۴- چنانچه قوانین و مقرراتی که در آینده تصویب می‌شوند و به مرحله اجرا می‌رسند، صدور گواهینامه مشروط را اجباری نمایند، لازم است هر راننده پس از طی کردن دوره شرط تعیین شده، دوره آموزش تکمیلی رانندگی را سپری نماید. مفاد آموزشی این دوره همان موضوعات جدول ۳-۱۳ بوده، اما لازم است در سطوح عالی تر و با محتوای بیشتری جهت فراگیران ارائه گردد.

جدول ۳-۱۳- مفاد آموزشی مورد نیاز جهت داوطلبان شرکت در آزمون اخذ گواهینامه پایه ۲

ردیف	مفاد آموزشی	تعداد ساعات نظری	تعداد ساعات عملی	جمع ساعات
۱	ایمنی در ترافیک و اهمیت آن (ابعاد اجتماعی، انسانی، اقتصادی)	۲	-	۲
۲	قوانین و مقررات و آیین‌نامه‌های رانندگی	۴	-	۴
۳	علایم راهنمایی و رانندگی	۳	-	۳
۴	قوانین و مقررات و مسئولیتهای حقوقی و جزایی مترتب بر رانندگان	۳	-	۳
۵	کمکهای اولیه	۵	۵	۱۰
۶	تعمیرات فنی اولیه اتومبیل	-	۵	۵
۷	نگهداری وسیله نقلیه	۱	-	۱
۸	مدارک رانندگی و بیمه	۱	-	۱
۹	مواجهه با تصادف و اقدام لازم	۱	-	۱
۱۰	روشهای صحیح رانندگی	-	۲۰	۲۰
۱۱	مشخصات فنی وسیله نقلیه و نحوه کارکرد آن	۲	-	۲
۱۲	تخلفات رانندگی و مجازاتها	-	۲	۲
۱۳	رانندگی در شرایط و مکانهای ویژه	۲	-	۲
۱۴	سایر موارد	۱	-	۱
	جمع	۲۵	۳۲	۵۷

نکته ۵- چنانچه قوانین و مقرراتی که در آینده تصویب می‌شوند و به مرحله اجرا می‌رسند، صدور گواهینامه‌های درجه‌بندی شده و یا تقسیم گواهینامه‌های فعلی را به انواع و اقسام گواهینامه، اجباری نمایند، لازم است رانندگان متقاضی دریافت هر یک از انواع گواهینامه‌های یاد شده، علاوه بر احراز کلیه شرایط و مفاد قسمت ۱ این بند، مفاد آموزشی ویژه مربوط به گواهینامه مزبور را نیز فرا گیرند.

۲- به منظور آموزش مستمر رانندگان، لازم است مدت اعتبار گواهینامه‌های رانندگی پایه ۱ به ۵ سال تقلیل یابد، بدیهی است پس از انقضای مدت اعتبار گواهینامه‌های صادره، تمدید آنها طبق ضوابط قسمت ۱ این بند برای کلیه داوطلبان ضروری خواهد بود.

- ۳- به منظور تکمیل آموزش رانندگان و تکرار مداوم تذکرات مرتبط با ایمنی عبور و مرور، لازم است فعالیتهای آموزشی موضوع جدول ۳-۱۴ از طریق مرجع ذیصلاح پیگیری گردد.
- نکته ۱-** تعیین حجم فعالیتها و میزان استفاده از روشهای آموزشی تبلیغاتی موضوع جدول ۳-۱۴ به عهده مرجع ذیصلاح خواهد بود.
- نکته ۲-** محور فعالیتهای موضوع جدول ۳-۱۴، بر کلیه موضوعات آموزشی، تبلیغاتی و اطلاع‌رسانی مرتبط با ایمنی ترافیک خواهد بود.
- ۴- لازم است به منظور اثربخشی طرحها و تکمیل آموزش رانندگان، طرح گشت ایست - آموزش از طریق مرجع ذیصلاح در راههای برون‌شهری کشور پیگیری شود.
- نکته ۱-** لازم است پلیس راهنمایی و رانندگی همکاری‌های مورد نیاز را جهت تسهیل در اجرای مفاد این بند به عمل آورد.

جدول ۳-۱۴- روشهای تکمیلی آموزش رانندگان

ردیف	مورد	محل استفاده	ملاحظات
۱	نصب تابلوهای تبلیغاتی	حاشیه راهها و بزرگراهها و اتوبانهای بین‌شهری	
۲	انتشار بروشور تبلیغاتی	رستورانها و مغازهها و مساجد بین راهی	
۳	نصب تابلوهای پیام‌پذیر الکترونیکی	پمپ بنزینها، مجتمعهای خدماتی رفاهی، پایانه‌های بار و مسافر	
۴	انتشار و توزیع کارتهای کوچک تبلیغاتی آموزشی در بین رانندگان	چهارراههای سطح شهرها و پمپ بنزینهای درون و برون شهری	با محتوای توصیه‌های ایمنی شرح قوانین و مقررات
۵	شعارنویسی	پشت قبض اخذ عوارض آزادراهها	
۶	تهیه و نصب مدل وسایل نقلیه تصادف کرده	مبادی ورودی خروجی شهرها، بزرگراهها و آزادراهها	

ب: آموزش رانندگان حرفه‌ای

- ۱- لازم است کلیه داوطلبان شرکت در آزمون اخذ گواهینامه رانندگی پایه ۱، گواهی تأیید شده طی دوره آموزش رانندگی را از یکی از آموزشگاههای مجاز این حرفه، به میزان حداقل ۶۰

ساعت بر اساس مفاد آموزشی موضوع جدول ۳-۱۵ به عنوان یکی از مدارک اصلی ثبت نام در آزمون اخذ گواهینامه رانندگی ارائه نمایند.

جدول ۳-۱۵- مفاد آموزشی لازم جهت دوره آموزشی رانندگی رانندگان حرفه‌ای

ردیف	مفاد آموزشی	تعداد ساعات نظری	تعداد ساعات عملی	جمع ساعات
۱	ایمنی در ترافیک و اهمیت آن (ابعاد اجتماعی، انسانی، اقتصادی)	۲	-	۲
۲	علامه و قوانین راهنمایی و رانندگی و آیین‌نامه‌ها	۷	-	۷
۳	قوانین حقوقی و جزایی مربوط به رانندگان	۲	-	۲
۴	قوانین و مقررات حمل بار و مسافر و آیین‌نامه‌های آنها	۳	-	۳
۵	اطفای حریق و کمک‌های اولیه	۶	۶	۱۲
۶	مکانیک وسایل نقلیه سنگین و نگهداری ایمن از وسیله	۱	۵	۶
۷	نحوه رانندگی صحیح	۲	-	۲
۸	تمرین عملی رانندگی	-	۲۰	۲۰
۹	مقررات اضافه تناژ و مسائل مربوط به آن	۲	-	۲
۱۰	تخلفات رانندگی و مجازات‌ها	۲	-	۲
۱۱	مواجهه با تصادف و اقدام‌های لازم	۱	-	۱
۱۲	سایر موارد	۱	-	۱
	جمع	۲۹	۳۱	۶۰

- نکته ۱- نکته ۲ مترتب بر بند الف از بخش ۳-۴-۲-۱ نسبت به مفاد این بند متنفذ خواهد بود.
- ۲- به منظور آموزش مستمر رانندگان، لازم است مدت اعتبار گواهینامه‌های رانندگی پایه ۱، به ۶ سال تقلیل یابد. بدیهی است پس از انقضای مدت اعتبار گواهینامه‌های صادره، اخذ مجدد آن طبق مقررات و ضوابط قسمت ۱ این بند جهت کلیه داوطلبان ضروری است.
- ۳- به منظور استمرار آموزش رانندگان حرفه‌ای و تکرار مداوم تذکرات مرتبط با ایمنی ترافیک لازم است، انجام فعالیتهای موضوع جدول ۳-۱۶ از طریق مرجع ذی‌صلاح پیگیری گردد.

نکته ۱- لازم است مفاد آموزشی نوارهای کاست موضوع ردیف ۳ جدول ۳-۱۶، شامل موارد زیر

باشد:

- اهمیت ایمنی و تصادفات
- اهمیت و جایگاه حمل و نقل بار در ایمنی راهها
- مسؤلیتهای رانندگان
- نحوه رانندگی صحیح و رفتارهای غلط ترافیکی
- آمار تصادفات
- مشخصات فیزیکی رانندگان
- اهمیت معاینه فنی خودرو
- آموزش رانندگی در شرایط ویژه
- بیان نکات ایمنی حرکت
- مواجهه با تصادف و اقدامهای لازم
- مصاحبه با زندانیان
- سایر موارد
- توصیه‌های ایمنی سفر

جدول ۳-۱۶- روشهای تکمیلی آموزش رانندگان حرفه‌ای

ردیف	فعالیت	محل استفاده	ملاحظات
۱	نمایش فیلمهای ویدئویی برای رانندگان	سالن اعلام بار پایانه‌های بار و سالن ترمینال مسافرین در پایانه‌های مسافربری	
۲	ارائه جزوه‌های (بروشورهای) آموزشی به رانندگان	پایانه‌های بار و ترمینالهای مسافربری	نکات ایمنی، آمار تصادفات، آموزش علایم، آموزش قوانین و سایر موارد مرتبط
۳	تهیه و توزیع نوارکاست آموزشی برای رانندگان	پایانه‌های بار و مسافر	
۴	معرفی رانندگان حرفه‌ای نمونه به طور سالیانه	سطح کشور، سطح استان	از طریق بررسی میزان تخلفات رانندگان به منظور ارائه تبلیغات تشویقی و ارزش‌گذاری به رانندگان برجسته

نکته ۲- آن دسته از شرکتهایی که به حمل و نقل بارهای ویژه اشتغال دارند، لازم است به منظور استخدام رانندگان حرفه‌ای از استخدام کسانی که فاقد گواهینامه ویژه مبنی بر طی دوره آموزش رانندگان بارهای ویژه می‌باشند، خودداری نمایند.

نکته ۳- لازم است برقراری دوره آموزشی تحت عنوان حمل بارهای ویژه، برای رانندگان مورد اشاره نکته ۲ این بند به طور مستمر از جانب مرجع ذی‌صلاح پیگیری گردد.

نکته ۴- حداقل مفاد آموزشی، برای دوره آموزش مورد اشاره نکته ۳ این بند طبق موضوعات جدول

۳-۱۷ می‌باشد.

جدول ۳-۱۷- مفاد آموزشی مورد نیاز جهت دوره بازآموزی مسئولین فنی شرکتهای حمل و نقل محمولات ویژه

ردیف	مفاد آموزشی	تعداد ساعات نظری	تعداد ساعات عملی	جمع ساعات
۱	ایمنی در ترافیک و اهمیت آن (ابعاد اجتماعی، انسانی، اقتصادی)	۲	-	۲
۲	اهمیت تصادفات بارهای ویژه	۲	-	۲
۳	اطفای حریق و کمکهای اولیه	۶	۶	۱۲
۴	شناخت بارهای ویژه	۱	-	۱
۵	مکانیک وسیله نقلیه و تعمیرات فنی	۴	-	۴
۶	نحوه رانندگی صحیح	۲	-	۲
۷	نکات فنی و ایمنی حمل بارهای ویژه	۳	-	۳
۸	شناخت وسایل حمل بارهای ویژه و ویژگیهای آن	۱	-	۱
۹	آییننامه حمل بارهای ویژه (سنگین، فوق سنگین، خطرناک)	۳	-	۳
۱۰	روشهای مورد نیاز برای نشان داد عکس العمل در مواقع اضطراری	۱	-	۱
۱۱	استفاده صحیح از وسایل ایمنی	۱	-	۱
۱۲	شناخت علائم بسته بندی ها و برجسب بارها	۱	-	۱
۱۳	مدارک حمل	۱	-	۱
۱۴	سایر موارد	۲	-	۲
	جمع	۳۰	۶	۳۶

نکته ۵- آن دسته از کارخانجاتی که به تولید مواد خطرناک اشتغال دارند، لازم است ضمن منضم نمودن بروشورهای ایمنی حمل چنین موادی به قراردادهای حمل، نسبت به آموزش شفاهی و ارائه تذکرات لازم به رانندگان اقدام نمایند.

ج: آموزش مراجعان به دواير راهنمایی و رانندگی

۱- هر راننده در طول دوران رانندگی خود بارها به دواير راهنمایی و رانندگی مراجعه می نماید.

بیشترین علت مراجعه این گونه افراد به دواير راهنمایی و رانندگی جهت صدور برگ مفاصحساب خلافی و یا صدور و تمدید گواهینامه است. از این رو لازم است کلیه مراجعان و

متقاضیان دریافت خدمات مذکور، در قبال پرداخت وجه بر طبق تعرفه تعیین شده از جانب

مرجع ذی‌صلاح، بروشورها و نوارهای کاست آموزشی دریافت نمایند.

نکته ۱- لازم است راهنمایی و رانندگی، همکاری‌های مورد نیاز جهت تسهیل در اجرای مفاد این

بند را به عمل آورد.

نکته ۲- لازم است حداقل مفاد آموزشی بروشورها و نوارهای کاست، طبق موضوعات جدول ۳-۱۸

باشد.

جدول ۳-۱۸- حداقل مفاد آموزشی بروشورها و نوارهای کاست برای ارائه به مراجعان دوایر راهنمایی و رانندگی

ردیف	مفاد آموزشی
۱	نحوه رانندگی صحیح و رفتارهای غلط ترافیکی
۲	توصیه‌های ایمنی سفر
۳	اهمیت ایمنی و تصادفات (ابعاد اجتماعی، انسانی، اقتصادی و ...)
۴	نکات ایمنی خودرو
۵	مسئولیت‌های راننده
۶	مصاحبه با زندانیان
۷	آمار تصادفات
۸	مشخصات فیزیکی انسان در رانندگی (عمق دید، زاویه دید، تیزی بینی، زمان عکس‌العمل، فاصله دید، اثر داروهای خواب‌آور و ...)
۹	مشخصات روحی و روانی انسان در رانندگی (اثرات خستگی، اضطراب، عصبانیت، عجله، خودنمایی و ...)
۱۰	اهمیت معاینه فنی
۱۱	بیان نکات ایمنی حرکت
۱۲	نگهداری وسایل نقلیه
۱۳	آموزش رانندگی در شرایط ویژه
۱۴	مواجهه با تصادف و اقدامهای لازم
۱۵	سایر موارد

د: آموزش مراجعان به مراکز معاینه فنی خودروها

۱- هر راننده در طول دوران رانندگی خود بارها به مراکز معاینه فنی خودروها مراجعه می‌نماید، در این صورت لازم است نوار کاست و بروشور آموزشی مربوطه در قبال دریافت وجه و برابر تعرفه تعیین شده به رانندگان ارائه گردد.

نکته ۱- لازم است مفاد آموزشی بروشورها و نوارهای کاست، طبق موضوعات جدول ۳-۱۹ مد نظر

قرار گیرد.

جدول ۳-۱۹- مفاد آموزشی بروشورها و نوارهای کاست آموزشی جهت ارائه به مراجعان مراکز معاینه فنی خودروها

ردیف	مفاد آموزشی
۱	اهمیت تصادفات (ابعاد اجتماعی، انسانی، اقتصادی و ...)
۲	مشخصات فیزیکی انسان در رانندگی
۳	مسئولیت‌های راننده
۴	آموزش رانندگی در شرایط ویژه (برف، باران، مه، یخبندان، شب، رانندگی در تونل و نقاط خاص راه‌ها، رانندگی در بزرگراه‌ها)
۵	آمار تصادفات
۶	مواجهه با تصادف و اقدام‌های لازم
۷	اهمیت فنی
۸	نحوه رانندگی صحیح و رفتارهای غلط ترافیکی
۹	بیان نکات ایمنی حرکت
۱۰	توصیه‌های ایمنی سفر
۱۱	مصاحبه با زندانیان
۱۲	سایر موارد مورد نیاز

نکته ۲- لازم است در مراکز معاینه فنی خودروها، از نصب پوسترهای تبلیغاتی و تابلوهای پیام‌پذیر با موضوعات ایمنی ترافیک استفاده شود.

هـ: آموزش متخلفین ترافیکی

۱- لازم است متخلفین ترافیکی که تعداد تخلفات آنها و یا میزان جرایم تعلق گرفته به آنها از میزان مشخصی تجاوز نماید، به علت کمبودهای تعلیم و تربیتی ترافیکی باید مورد بازآموزی قرار گیرند. از این رو لازم است شناسنامه تخلفات رانندگان، از طریق مرجع ذی‌صلاح تهیه و توزیع شود تا چنین رانندگانی جهت طی دوره بازآموزی مورد نیاز، شناسایی و اعزام شوند.

نکته ۱- لازم است راهنمایی و رانندگی، اقدام‌های لازم را به منظور تحقق مفاد این بند به عمل

آورد.

نکته ۲- حداکثر تعداد تخلفات به میزان ۱۰ مورد و حداکثر جرایم متعلقه به هر راننده که موجب ابطال برگه شناسنامه تخلفات وی می‌گردد به میزان ۵۰۰,۰۰۰ ریال می‌باشد. این مقدار برای رانندگان حرفه‌ای به میزان ۵ نوبت تخلف با سقف ریالی ۲۵۰,۰۰۰ ریال و جهت رانندگان حمل بارهای ویژه، ۲ بار تخلف با سقف ریالی ۱۰۰,۰۰۰ ریال خواهد بود. مبلغهای مزبور برای سال ۱۳۷۹ ذکر شده و در سالهای بعد، بر حسب ضرورت، قابل افزایش است.

نکته ۳- اگر به هر یک از دو دلیل پر شدن برگ تخلفات و یا رسیدن میزان جرایم متعلقه به مقدار سقف ریالی تعیین شده در نکته ۲ این بند، برگ تخلفات راننده از درجه اعتبار ساقط شده باشد، و در چنین وضعی به مأمور راهنمایی و رانندگی ارائه گردد، لازم است گواهینامه و برگ شناسنامه تخلفات چنین راننده‌ای، به وسیله مأموران راهنمایی و رانندگی ضبط شده و رسید مربوطه با قید معرفی راننده به دوره آموزشی مورد نیاز، به وی ارائه گردد.

نکته ۴- راننده مورد اشاره نکته ۳ این بند، تنها پس از طی دوره آموزشی مورد نظر و اخذ تأییدیه مربوطه از مراجع ذیصلاح، می‌تواند مجدداً گواهینامه و برگ شناسنامه تخلفات جدید خود را دریافت دارد.

نکته ۵- لازم است تشکیل دوره‌های مستمر آموزشی مورد نظر نکته ۴ این بند، از جانب مرجع ذیصلاح پیگیری گردد.

نکته ۶- لازم است برگ شناسنامه تخلفات رانندگان به کلیه رانندگانی که برای بار اول موفق به دریافت گواهینامه رانندگی می‌شوند، به طور همزمان تحویل گردد.

نکته ۷- حداقل مفاد آموزشی دوره بازآموزی متخلفین ترافیکی، طبق موضوعات جدول ۳-۲۰ مورد نیاز می‌باشند.

جدول ۳-۲۰- حداقل مفاد آموزشی مورد نیاز جهت دوره بازآموزی متخلفین ترافیکی

ردیف	مفاد آموزشی
۱	علایم راهنمایی و رانندگی
۲	قوانین راهنمایی و رانندگی
۳	مسئولیت‌های رانندگان و قوانین حقوقی مترتب بر آنها
۴	نکات ایمنی حرکت
۵	نحوه رانندگی صحیح و رفتارهای غلط ترافیکی
۶	سایر موارد

نکته ۸- طول دوره آموزشی فوق به میزان حداقل ۱۰ ساعت کفایت می‌نماید.

نکته ۹- لازم است برای کلیه رانندگانی که در طول ۱ سال به میزان ۳ مرتبه جهت دوره بازآموزی

متخلفین ترافیکی اعزام شده‌اند، خدمات مشاوره روانپزشکی پیش‌بینی گردد.

برای این کار باید شماره سریال برگه شناسنامه تخلفات هر راننده، دارای یک رقم مخصوص به این کار باشد (مثلاً رقم آخر شماره سریال). این رقم مشخص خواهد نمود که هر راننده در طول سال جاری چند نوبت به مراکز بازآموزی متخلفین ترافیکی اعزام شده است. در این صورت لازم است مأمورین راهنمایی و رانندگی به مجرد مشاهده رقم غیر مجاز شماره سریال موضوع این نکته، ضمن ضبط گواهینامه و شناسنامه تخلفات راننده، وی را جهت استفاده از خدمات مشاوره‌ای، به واحدهای ذی‌ربط اعلام شده از جانب مرجع ذی‌صلاح معرفی نمایند.

راننده پس از اخذ تأییدیه مربوطه از مرجع ذی‌صلاح، می‌تواند مجدداً برگه شناسنامه تخلفات و گواهینامه خود را دریافت دارد. در این صورت لازم است مراتب اعزام راننده به مرکز مشاوره روانپزشکی، ضمن تعویض شماره سریال برگه شناسنامه تخلفات، در قسمت توضیحات این برگه درج گردد.

و: آموزش رانندگان ترانزیت

با توجه به سیاست‌های آینده دولت مبنی بر افزایش سهم حمل و نقل ترانزیت کشور و تأثیرات متقابل ایمنی بر حمل و نقل جاده‌ای، لازم است آن دسته از رانندگان ترانزیت که از مبادی ورودی مرزهای

کشور به شبکه راه‌های داخلی وارد می‌شوند، نوار کاست و بروشور آموزشی لازم را دریافت دارند. حداقل مفاد آموزشی که باید در این گونه موارد در نظر گرفته شوند طبق موضوعات جدول ۳-۲۱ می‌باشد.

جدول ۳-۲۱- حداقل مفاد آموزشی بروشورها و نوارهای کاست آموزشی جهت رانندگان ترانزیت

ردیف	مفاد آموزشی
۱	مشخصات فیزیکی راه‌های کشور
۲	آمار تصادفات راه‌های کشور
۳	علایم راهنمایی و رانندگی مورد استفاده در ایران
۴	تأکید بر دقت و احتیاط
۵	قوانین سرعت و سبقت و حق تقدم
۶	مسئولیت‌های حقوقی مترتب بر رانندگان ترانزیت
۷	شرایط آب و هوایی حاکم بر ایران و مناطق مختلف جغرافیایی آن
۸	اطلاع‌رسانی موقعیت پایانه‌ها و مجتمع‌های خدماتی، رفاهی بین راهی
۹	بیان نکات ایمنی حرکت
۱۰	اختیارات پلیس راهنمایی و رانندگی در ایران
۱۱	جرایم و تخلفات رانندگان ترانزیت
۱۲	مصرف مشروبات الکلی و مواد مخدر و داروهای خواب‌آور و نکات قابل ذکر مرتبط
۱۳	توقف و حرکت وسیله نقلیه
۱۴	مواجهه با تصادف و اقدام‌های لازم
۱۵	سایر موارد

ز: آموزش رانندگان ویژه

از آنجا که کافی نیست، رانندگان وسایل نقلیه ویژه، تنها شرایط یک راننده اتومبیل معمولی را داشته باشند، لازم است استاندارد آموزش این رانندگان در سطح بالاتری نسبت به رانندگان معمولی قرار گیرد. این رانندگان عبارتند از: رانندگان آمبولانسها، رانندگان وسایل نقلیه آتش‌نشانی، رانندگان سواری کرایه‌های برون‌شهری، رانندگان وسایل حمل و نقل عمومی سازمانها و اداره‌های دولتی، نظامی، انتظامی، مدارس، رانندگان ماشین‌آلات ساختمانی و راهسازی.

علاوه بر وزارتخانه‌های بهداشت، درمان و آموزش پزشکی و آموزش و پرورش، سازمانهای آتش‌نشانی و تاکسی‌رانی کلیه اداره‌ها، ارگانها، نهادها، وزارتخانه‌ها، سازمانها و شرکتهای دولتی، لازم است کلیه افرادی را که می‌خواهند تحت عنوان راننده وسایل نقلیه فوق‌الذکر استخدام نمایند، به مرجع ذی‌صلاح معرفی نموده و پس از اخذ مجوز لازم، نسبت به استخدام افراد فوق اقدام نمایند.

نکته ۱- مرجع ذی‌صلاح، لازم است دوره آموزشی ویژه جهت افراد معرفی شده موضوع این بند را تدارک نموده، و همه ساله با استفاده از بانک اطلاعاتی رانندگان مزبور، ضمن ارسال دعوتنامه جهت این افراد، اقدام به برگزاری دوره‌های بازآموزی نماید.

نکته ۲- راهنمایی و رانندگی، با مشاهده رانندگانی که مبادرت به راندن وسایل نقلیه موضوع این بند می‌نمایند، و فاقد برگ مجوز مربوطه باشند، یا تاریخ اعتبار مجوز آنان منقضی شده باشد، لازم است نسبت به توقیف گواهینامه رانندگی آنان اقدام نماید. چنین رانندگانی دیگر حق رانندگی هیچ‌گونه وسایل حمل و نقل عمومی و شخصی را نخواهند داشت و لازم است سازمان صدا و سیما نسبت به اطلاع‌رسانی مکرر این موضوع اقدام نماید.

نکته ۳- لازم است سازمان صدا و سیما جمهوری اسلامی ایران نسبت به ارائه نکات آموزشی و بیان تذکرات لازم، برای رانندگان وسایل نقلیه کشاورزی و ماشین‌آلات ساختمانی اقدام لازم را به عمل آورد.

۳-۲-۴ آموزش کودکان و دانش‌آموزان

از آنجا که کودکان امروز، استفاده‌کنندگان شبکه ترابری آینده این مرز و بوم می‌باشند، لازم است به نحو مناسبی آموزش فرهنگ ایمنی و ترافیک، از کودکی در لوح ضمیر آنها حک گردد، از این رو لازم است آموزش کودکان و دانش‌آموزان از طریق مفاد مندرج در جدول ۳-۲۲ این بند پیگیری گردد.

موضوعات آموزشی و مواد تدریس و روشهای آموزش باید به تناسب سن کودکان و نوجوانانی که تعلیم می‌بینند، متفاوت باشد. همچنین آموزش کودکان در دوران قبل از مدرسه باید بر روی آموزشهای شناخت محیط ترافیکی اطراف و دفع خطر، برای دانش‌آموزان دوره‌های ابتدایی، بر روی موضوع قابل

احترام به قانون و برای دانش‌آموزان دوره راهنمایی تحصیلی، بر روی شناخت موضوعات ترافیکی و برخی از قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی و عواقب تصادفات، متمرکز باشد.

جدول ۳-۲۲- روشهای آموزش کودکان قبل از سنین مدرسه و دانش‌آموزان ابتدایی و راهنمایی تحصیلی

ردیف	مفاد آموزشی
۱	تهیه و توزیع رایگان وسایل کمک‌آموزشی کودکان و خردسالان در مهدکودکها از قبیل کتب شعر و نقاشی و داستان و انواع بازی‌های آموزش ایمنی و ترافیک
۲	تهیه کتب شعر، نقاشی و داستان با محتوای آموزش ایمنی و ترافیک و توزیع آنها از طریق مدارس ابتدایی و همچنین کانون پرورش فکری کودکان و نوجوانان و اصناف مربوطه به تفکیک گروه‌های سنی الف، ب و ج
۳	تهیه و توزیع اسباب‌بازی‌های آموزش ایمنی و ترافیک از طریق مدارس ابتدایی و همچنین بازار و اصناف مرتبط برای گروه‌های الف، ب و ج
۴	تهیه و توزیع وسایل کمک‌آموزشی و وسایل سمعی و بصری برای آموزش دانش‌آموزان دوره ابتدایی و راهنمایی تحصیلی به مدارس
۵	تهیه و توزیع انواع بازی‌های رایانه‌ای داخلی و خارجی با محتوای آموزش ایمنی و ترافیک، برای استفاده عموم نوجوانان و به ویژه دانش‌آموزان دوره‌های راهنمایی و دبیرستان
۶	برگزاری مسابقات ایمنی و ترافیک دانش‌آموزان در سطح مدارس ابتدایی و راهنمایی تحصیلی
۷	ایجاد شهرکهای آموزش ترافیکی در مراکز استانها برای استفاده عموم و مدارس ابتدایی و راهنمایی
۸	برگزاری و راهاندازی نمایشگاه‌های ایمنی و ترافیک در دوره‌های راهنمایی و تحصیلی و دوره ابتدایی مدارس به طور ادواری
۹	افزایش محتوای موضوعات ایمنی و ترافیک، در دروس حرفه و فن دانش‌آموزان دوره راهنمایی تحصیلی

نکته ۱- لازم است سازمان صدا و سیما نسبت به ارائه مطالب آموزش ایمنی و ترافیک از طریق برنامه کودکان و خردسالان، از هر دو رسانه صدا و همچنین سیمای جمهوری اسلامی ایران اقدام نماید.

نکته ۲- لازم است سازمان صدا و سیما، برنامه‌های آموزشی ایمنی و ترافیک، همچون مصاحبه با جوانان، بحثهای دسته‌جمعی، سریال، فیلم و دیگر روشهای مورد نیاز را برای ارتقای سطح فرهنگ ترافیکی نوجوانان و جوانان تهیه و ارائه نماید.

نکته ۳- در اجرای مفاد این بند، همکاری وزارت آموزش و پرورش، سازمان صدا سیما و وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی ضرورت خواهد داشت.

نکته ۴- لازم است در کلیه مدارس ابتدایی و راهنمایی تحصیلی حاشیه راه‌های برون‌شهری کشور، اجرای طرح پلیس ترافیک مدارس به وسیله مرجع ذی‌صلاح پیگیری شود. بدیهی است که مربیان امور تربیتی و پرورشی چنین مدرسی باید طبق موضوعات آموزشی ارائه شده در دفترچه‌های راهنما، نسبت به آموزش دانش‌آموزان اقدام نماید. حداقل برنامه‌های آموزشی چنین مدرسی عبارتند از:

- ۱- سخنرانی صبحگاهی مأموران نیروی انتظامی در صف مدارس، هر ۱۵ روز ۱ بار به میزان ۱۰ دقیقه
- ۲- ارائه جزوه‌ها و کتب آموزشی مناسب به عنوان مطالعه آزاد، برای استفاده دانش‌آموزان به میزان هر هفته یک تک‌زنگ با حضور مربی در کلاس
- ۳- ارائه و نمایش فیلمهای ویدئویی مناسب با محتوای آموزش ایمنی ترافیک به میزان هر هفته ۱۰ دقیقه

۴- ارائه جزوه‌ها و بروشورهای آموزشی به دانش‌آموزان

محتوای آموزشی موضوع این بند باید با تأکید بیشتر بر نحوه رفت و آمد صحیح به مدرسه و عبور از جاده و مهارت‌های لازم، برای دانش‌آموزانی که مدارس آنها در حاشیه راه‌ها قرار دارند، باشد.

نکته ۵- در صورت وجود شهرکهای آموزش ترافیکی در هر شهر لازم است، مسئولین پرورشی و امور تربیتی کلیه مدارس ابتدایی، نسبت به تدارک برنامه ماهیانه اردوی آموزشی یک روزه، برای استفاده از شهرکهای آموزش ترافیکی کودکان اقدام نمایند. وجود افسران راهنمایی و رانندگی به منظور ارائه آموزشهای لازم به کودکان در چنین مراکزی ضروری است.

نکته ۶- از آنجا که تعداد بسیاری از افراد و اقشار محروم جامعه از آموزشهای نهضت سوادآموزی بهره می‌برند، لازم است محتوای مناسبی از آموزشهای ترافیکی در کتب سطوح مختلف مواد تدریس این مراکز گنجانده شود. محتوای آموزشی این دسته از مطالب، باید با تأکید بیشتری بر روی مهارت‌های موردنیاز عابرین پیاده باشد.

نکته ۷- اهداف آموزش کودکان و دانش‌آموزان عبارتند از:

- ۱- آگاهی و دانش خویش را از محیط ترافیکی اطراف خود افزایش دهند.
- ۲- برای عبور و مرور سالم در خیابانها و راه‌ها، مهارت‌های لازم را در مراقبت از خود فراگیرند.
- ۳- قادر به فهم و توضیح رفتارها و حالت‌هایی که بر ایمنی جاده تأثیر دارد، باشند.

- ۴- مهارت آنها در تصمیم‌گیری و احساس مسئولیت در قبال سلامتی خود و دیگران افزایش یابد.
- ۵- احترام به قانون و دیگران را بیاموزند.
- ۶- دانش و آگاهی آنها از دلایل وقوع تصادفات و عواقب آن بالا رود.
- ۷- دانش و آگاهی و مهارت‌های لازم را در عبور و مرور سالم با وسایل نقلیه فراگیرند.
- ۸- نسبت به هنجارها و ناهنجاری‌های موجود در فرهنگ عبور و مرور آشنایی پیدا نمایند.

۳-۴-۲-۳ آموزش مسافران

- ۱- مسافران وسایل نقلیه عمومی برون‌شهری، از جمله استفاده‌کنندگان از راه‌ها و معابر می‌باشند. این دسته از افراد قبل و بعد از استفاده از وسایل نقلیه عمومی نیز، جزو عابرین پیاده محسوب شده و نیاز به آموزش دارند. از این رو لازم است چاپ و توزیع مستمر نشریات و ماهنامه‌های یک‌برگی و یا بروشورهای یک‌برگی، برای آموزش این گروه از افراد مد نظر قرار گیرد. این نشریات باید در محل پایانه‌های مسافر در بین مسافران توزیع گردد.

نکته ۱- حداقل مفاد آموزشی مورد نیاز در این‌گونه موارد به شرح جدول ۳-۲۳ می‌باشد.

جدول ۳-۲۳- حداقل مفاد آموزشی بروشورها و گاهنامه‌ها و نشریات مربوط به مسافران

ردیف	مفاد آموزشی
۱	اهمیت ایمنی ترافیک (ابعاد اجتماعی، انسانی، اقتصادی و ...)
۲	نقد و بررسی تصادفات موردی
۳	آمار تصادفات
۴	اطلاع‌رسانی راجع به قوانین و مقررات و به ویژه ضوابط جدید
۵	ایمنی عابر پیاده
۶	تجربیات کشورهای پیشرفته
۷	نقش مسافران در ایمنی ترافیک
۸	توصیه‌های ایمنی سفر
۹	احترام به قانون
۱۰	سایر موارد

- ۲- جهت ثمربخشی بیشتر فعالیتهای آموزشی مربوط به مسافران لازم است، فیلمهای ویدئویی مرتبط با مسائل ایمنی عبور و مرور از طریق سالنهای انتظار مسافران پایانه‌های مسافری سطح کشور پخش گردد.
- ۳- جهت آموزش بیشتر مسافران وسایل نقلیه عمومی و عابرین پیاده لازم است، درج شعارها و نکات ایمنی عبور و مرور در داخل وسایل نقلیه عمومی و همچنین پشت بلیطهای مسافرتی اتوبوسهای بین‌شهری و بلیطهای شرکت واحد درون‌شهری پیگیری گردد.
- نکته ۱-** در اجرای کلیه مفاد این بند، همکاری سازمانهای حمل و نقل و پایانه‌های کشور، شهرداری‌ها و شرکتهای اتوبوسرانی شهری ضروری است.
- ۴- لازم است سیمای جمهوری اسلامی ایران، برنامه‌هایی جهت آموزش مسافران، عابرین پیاده و به‌ویژه ناشنویان، نابینایان، سالخورده‌گان و افراد آسیب‌پذیر شبکه ترافیکی راه‌ها، به طور مستمر و مدام تدارک نماید.

۳-۴-۲-۴ آموزش عمومی جامعه

الف- رهنمودهای کلی و استراتژی‌های عمومی

در این آیین‌نامه، آموزش عمومی ایمنی و ترافیک، عبارت از آن دسته از روشها و فعالیتهای آموزشی تبلیغاتی یا اطلاع‌رسانی ایمنی و ترافیک است که برای گروه خاص طراحی نشده و عموم جامعه می‌توانند از آنها بهره بگیرند، بر این اساس مخاطبان این دسته، شامل انواع و اقسام گروه‌ها و اقشار مختلف جامعه از لحاظ سن، جنس، شغل، نقش، محل و موقعیت و سایر موارد می‌باشند. لذا با توجه به حساسیت، گستردگی و اهمیت این‌گونه فعالیتهای لازم است، کلیه مفاد موضوع این بند، تحت نظر هیئت کارشناسی متشکل از متخصصین علوم جامعه‌شناسی، متخصصین حقوقدان، کارشناسان ترافیک، کارشناسان علوم رفتاری و روانشناسی و همچنین متخصصین تبلیغات، که از جانب مرجع ذی‌صلاح تعیین می‌گردند، انجام پذیرد. حداقل موضوعات مورد بررسی و تصمیم‌گیری چنین هیئتی عبارتند از:

۱- تعیین دوره تبلیغات

۲- تعیین توالی تبلیغات

۳- گزینش روشهای تبلیغاتی و اطلاع‌رسانی بر اساس ضوابط و مقتضیات زمان

۴- زمان مناسب اجرای فعالیت

۵- تعیین گروه‌های اجتماعی مورد نظر در تبلیغات

۶- تعیین و تصویب محتویات کلی پیامها و تبلیغات

۷- طراحی مراحل ارزیابی، اقدامهای انجام شده و تعیین میزان اثربخشی آنها

عملیات آموزش، تبلیغات و اطلاع‌رسانی عمومی جامعه در خصوص مسائل ایمنی و ترافیک، باید به‌عنوان یک فعالیت تجاری، سازمان‌دهی شوند و همچنین مجهز به سیاستهای بازاریابی گردند، به‌طوری که تبلیغات ایمنی ترافیک، یک مجرای سرمایه‌گذاری، هم برای بخش خصوصی و هم برای بخش دولتی باشد. همچنین لازم است این عملیات دارای اثرات عاطفی عمیق احساسات مردم باشند اما محتوا و روش کار ممکن است بسته به زمینه‌های محلی و مقتضیات زمان و مشکلاتی که حل آنها ضروری می‌باشد متفاوت باشد. به علاوه لازم است به منظور حفظ جذابیت و تازگی موضوعات، برنامه‌ها به طور متناوب تغییر نمایند. ارزیابی تأثیر فعالیتهای عمومی آموزش جامعه، جزء جداناپذیری از سیاستهای آموزش ایمنی ترافیک بوده و لازم است سرمایه‌گذاری‌های این بخش متأثر از مطالعات قبل و بعد، صورت پذیرد.

ب- آموزش از طریق سیما

لازم است مرجع ذی‌صلاح، از طریق سازمان سیمای جمهوری اسلامی ایران، علاوه بر توصیه‌های قبلی مندرج در این آیین‌نامه نسبت به تهیه و ارائه برنامه‌های آموزش تلویزیونی، جهت ارتقای سطح دانش، معلومات و فرهنگ ایمنی در میان اقشار عموم جامعه اقدام نماید. تهیه گزارش تصادفات، اعلام بروز نقد و بررسی تصادفات شدید، تهیه و تدارک فیلم، سریال، میان‌پرده، آگهی‌های تبلیغاتی، بحثهای رودررو، صحبت با مسئولان، فیلمهای علمی مرتبط با موضوعات ایمنی و ترافیک، مسابقات و بازدیدها، طنز، مصاحبه با زندانیان، افراد سرشناس مانند چهره‌های سینما، خوانندگان، قهرمانان ورزشی، نقد و بررسی مسائل ایمنی و ... از جمله روشهای مورد نظر می‌باشند.

نکته ۱- حداقل مدت برنامه‌های آموزشی موضوع قسمت ۱ این بند نباید از ۱۲۰ دقیقه در هفته کمتر باشد.

نکته ۲- به منظور اطمینان بیشتر از میزان اثربخشی حمایت‌های سیمای جمهوری اسلامی ایران در تهیه برنامه‌های تلویزیونی، لازم است زمان پخش چنین برنامه‌هایی به گونه‌ای انتخاب گردند که حائز بیشترین بیننده و مخاطبین بوده، تا هدف مورد اطمینان حاصل شود. همچنین پخش هر گونه تصاویر و مضامین مخالف با اصول ایمنی و ترافیک یا تحریک کننده و تقویت کننده رفتارهای غلط ترافیکی که بر عملکرد و حالات رانندگان تأثیر منفی داشته و رفتارهای غیر قانونی را ترغیب می‌کنند باید ممنوع گردد، به علاوه، فشارهای تبلیغاتی در ایام خاص سال مانند ایام نوروز، تعطیلات، زمستان و امثال آن، باید به نحوه مؤثری افزایش یابند.

لازم است وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی به منظور ارائه آموزشهای لازم از طریق سینما، کلیه پیش‌برده فیلمهای سینمایی به میزان حداقل ۳ دقیقه شامل آموزشهای جذاب و تبلیغات ایمنی و ترافیک باشد.

لازم است آموزش ایمنی و ترافیک از طریق روزنامه‌ها و جراید و مجلات در قالب ارائه مقالات، نقد، درج شعارهای ایمنی و ترافیک، طرح جدول، ارائه اخبار، داستان، طنز، شعر، کاریکاتور، برگزاری مسابقات و یا انتشار کارتهای مسابقات چهارجوابی ایمنی ترافیک در سطح شهرها، و سایر موارد ممکن برای ارتقای سطح دانش ایمنی و ترافیک عموم جامعه پیگیری شود، از این رو اختصاص حداقل یک ستون، برای پرداختن به موضوعات مورد نظر این بند در یکی از جراید کثیرالانتشار شهرها، الزامی خواهد بود. بنابراین لازم است، وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی همکاری‌های لازم را به منظور تحقق مفاد این بند به عمل آورد.

لازم است پوستره‌های تبلیغاتی در سطح شهرها برای ارائه آموزشهای لازم و تبلیغات مورد نیاز و اطلاع‌رسانی موضوعات مرتبط با ایمنی ترافیک، انتشار یابند.

لازم است صدای جمهوری اسلامی ایران نسبت به راه‌اندازی «رادیو جاده» به منظور ارائه آموزشهای لازم ایمنی و ترافیک به رانندگان و مسافران، اقدام نماید.

نظر به شرایط و مقتضیات زمان و مکان، مرجع ذیصلاح می‌تواند از روشهایی همچون جلب همکاری ائمه جمعه و جماعات، شعارنویسی پشت قبض فروشگاه‌های زنجیره‌ای سطح شهرها، و یا از کارتهای حاوی نکات آموزشی در داخل بسته‌بندی برخی محصولات غذایی، و سایر روشهای مشابه، به منظور افزایش فشار تبلیغاتی آموزشی و اطلاع‌رسانی مورد نیاز، بهره‌گیرد.

لازم است تمرکز و توجه تبلیغات آموزشی و همچنین فعالیتهای اطلاع‌رسانی ایمنی و ترافیک، بر روی موضوعات زیر قرار گیرد:

- ۱- اطلاع‌رسانی قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی
- ۲- اطلاع‌رسانی قوانین و مقررات حقوقی و جزایی
- ۳- معرفی مجازاتها و مقررات ویژه متخلفین
- ۴- اطلاع‌رسانی قوانین و مقررات و ضوابط جدید
- ۵- جلب نظر افکار عمومی نسبت به تصادفات
- ۶- علل وقوع تصادفات
- ۷- عواقب تصادفات
- ۸- افزایش آگاهی عموم مردم از خطرات بالقوه ترافیکی
- ۹- ارائه آمار تصادفات
- ۱۰- تغییر رفتار و اصلاح عملکرد رانندگان و عابرین پیاده
- ۱۱- معرفی طرحهای جدید ایمنی و ضوابط مربوطه، مانند طرح امدادرسانی فنی و پزشکی راه‌ها و امثال آن
- ۱۲- تأکید بر آگاه‌سازی والدین کودکان، نابینایان، ناشنویان، دوچرخه‌سواران، موتورسواران، کهنسالان، معلولان و اقشار آسیب‌پذیر ترافیکی، که هرگز آموزش رسمی ندیده‌اند.
- ۱۳- تبلیغ لوازم و وسایل ایمنی جهت استفاده عموم، رانندگان و همچنین کودکان
- ۱۴- ایمنی وسایل نقلیه و نگهداری از وسیله
- ۱۵- ارائه نتایج تحقیقات ایمنی در ترافیک
- ۱۶- تجربیات کشورهای پیشرفته در ایمنی ترافیک

واژه‌نامه انگلیسی – فارسی

A

abbreviations اختصارات
 access دسترسی
 acceleration lane خط افزایش سرعت
 access control کنترل دسترسی
 access openings on expressways
 بریدگی بزرگراه برای دسترسی
 accidents تصادف، حادثه
 aesthetic factors عامل‌های زیبایی
 alignment مسیر
 alignment consistency
 یکنواختی مسیر، پیوستگی مسیر
 angle of intersection زاویه تقاطع
 antilock braking system (ABS)
 سیستم ترمز ضد قفل
 at-grade intersection
 تلاقی همسطح، تقاطع همسطح
 auxiliary lanes خط عبور کمکی
 area of conflict سطح برخورد

B

bridge پل
 barrier مانع
 bridge approach railings نرده تقرب پل
 bridge curbs جدول بتنی پل
 bridge decks دال پل، عرشه پل
 broken-back curve پیچ تخت پشت

C

capacity گنجایش، ظرفیت
 channelization جریان‌بندی ترافیک
 classification طبقه‌بندی، دسته‌بندی
 clear distance فاصله باز، فضای آزاد
 clear zone ناحیه بازبایی
 clearance فضای آزاد، فضای باز
 climbing lane خط سربالایی
 cloverleaf interchange تبادل شیدری
 concrete barriers حفاظ بتنی
 control of access کنترل دسترسی
 control of pollution کنترل آلودگی
 controlled access highway
 راه با کنترل دسترسی
 conventional highways راه‌های معمولی
 crash cushion ضربه‌گیر
 crest تاج، قله
 critical بحرانی
 critical depth عمق بحرانی
 critical flow جریان بحرانی
 critical slope شیب بحرانی
 critical velocity سرعت بحرانی
 cross drainage تخلیه عرضی آب
 cross section مقطع عرضی
 cross slopes شیب عرضی
 crown تاج در مقطع عرضی راه
 crossings تلاقی، تقاطع
 culverts آبروها، کالورت‌ها، کانال کوچک زیرگذر
 curbs جدول

curvature پیچ، انحنا

curve پیچ، قوس افقی

D

deceleration lane خط عبور کاهش سرعت

decision sight distance
زاویه داخلی پیچ، زاویه داخلی قوس افقی

definition تعریف

delay تأخیر، دیرکرد

density تراکم، فشردگی

depressed grade line خط شیب فرورفته

design discharge حجم تخلیه طراحی

design factors فاکتورهای طرح، پارامترهای طرح

design hourly volume حجم ساعتی طرح

design period دوران طرح، دوره طرح

design speed سرعت طرح، سرعت طراحی

design vehicle خودروی طرح

detours راه انحرافی

diamond interchange تبادل لوزوی

directional interchange تبادل جهتی

distance فاصله، مسافت

ditch نهر، جوی آب

ditch slope شیب نهر

diverging
جدایی ترافیک، واگرایی ترافیک، دور شدن جریان

divided highway ترافیک راه جدا شده

divided nonfreeway facilities تسهیلات راه جدا شده غیر آزاد راه

drain slope شیب مسیر تخلیه آب

drainage coefficients ضریب تخلیه

drainage تخلیه آب

E

easement نگهداری حریم

economic analysis تجزیه و تحلیل اقتصادی

economic studies مطالعات اقتصادی

elevated structure سازه بالای زمین (مانند پل)

emergency lane خط عبور اضطراری

empirical methods روش تجربی

entrance design طرح ورودی

entrance nose دماغه ورودی به راه

environment محیط

entrances ورودی‌ها

equipment crossing عبور عرضی ماشین‌آلات

erosion فرسایش

erosion vegetative control
کنترل فرسایش خاک با گیاه کاری

escape ramps شیب‌راهه خروج اضطراری

erosion control کنترل فرسایش خاک

exits خروجی‌ها

exit nose دماغه خروجی

expressway بزرگراه، تند راه

expressway exits خروجی بزرگراه

F

fence حصار

flared end section ... بخش کم کردن عرض مسیر

freeway آزاد راه

freeway exits خروجی آزاد راه
 freeway interchange
 تبادل آزاد راه، تقاطع غیر همسطح آزاد راه
 freeway to freeway interchanges.....
 تبادل دو آزاد راه
 friction factors ضریب اصطکاک
 frontage road راه جانبی
 funneling..... کم کردن عرض خط عبور

G

gap..... فاصله آزاد بین دو خودرو
 geometric design..... طرح هندسی
 geographic information system (GIS)
 سیستم اطلاعات جغرافیایی
 geographic positioning system (GPS)
 سیستم مکانیابی جغرافیایی
 grade..... شیب، درجهٔ شیب
 grade line خط شیب، خط پروژه
 grade separation..... جدایی عمودی سطح دو مسیر
 gravity wall دیوار وزنی
 guardrail..... حفاظ فلزی
 guide..... راهنما، رهنمود
 gutter جوی، نهر

H

head wall..... دیوار پل
 headlight glare
 خیرگی ناشی از نور چراغ جلوی خودرو
 headlight sight distance.....
 فاصله دید نور چراغ خودرو

Headway
 فاصله زمانی بین سپر جلو دو خودروی پشت سر هم
 highway راه، جاده
 highway geometric design..... طرح هندسی راه
 horizontal افقی
 horizontal clearance.....
 عرض آزاد، فضای باز عرضی
 horizontal alignment..... مسیر افقی، پلان
 hourly volume..... حجم ساعتی

I

index نشانه، راهنما
 infiltration نفوذ
 initial construction..... ساخت اولیه
 inlet..... دهانه آبرو
 inner separation..... جدایی داخلی
 interchange تبادل، تقاطع غیر همسطح
 interchange elements
 اجزای تبادل، المان‌های تبادل
 intersection تقاطع، چند راهی

L

landscaping..... منظر آرایی، شکل دادن کنار راه
 lane addition افزایش خط عبور
 lane drops کاهش خط عبور
 lane reduction کاهش خط عبور
 left shoulder..... شانه چپ
 left-turn lane on median .. خط گردش چپ میانه
 left-turn channelization.....
 جریان‌بندی گردش به چپ

left-turn refuge .. سکوی مجاور خط گردش به چپ
 level of service .. سطح خدمت دهی، سطح سرویس
 local road راه محلی
 longitudinal profile نیمرخ طولی مسیر

M

marking خط کشی
 major highway راه اصلی
 major movements حرکتهای اصلی
 mandatory اجباری
 markers علامت‌ها، مشخص‌کننده‌ها
 mean velocity میانگین سرعت
 median میانه
 median barriers حفاظ میانه
 median curb جدول میانه
 median fencing حصار کشی میانه
 median grad شیب میانه
 median lane خط عبور مجاور میانه
 median on bridge میانه در محل پل
 median width عرض میانه
 Merging
 همگرایی ترافیک، تداخل ترافیک، یکی شدن ترافیک
 merging lane metering
 کنترل ترافیک رابط ورودی
 minimum حداقل، کمینه، کمترین
 minimum radius
 کمترین شعاع گردش، حداقل شعاع قوس
 multilane چند خطه
 multiple lanes چند خطی

N

national highway network ... شبکه راه‌های ملی
 national highway system ... سیستم راه‌های ملی
 noise abatement دیوارهای مانع عبور صوت
 noise barrier دیوار صداگیر
 nonfreeway facilities تسهیلات غیر آزاد راهی
 non-motorized traffic ترافیک غیر موتوری

O

objectives of design هدفهای طراحی
 open channel نهرهای باز، کانالهای روباز
 outer separation جدایی بیرونی، نوار بیرونی
 overcrossing عبور از رو، گذر از رو، روگذشت
 overhead signs ... علائم بالاسری، علائم دروازه‌ای
 overland flow جریان آب در روی زمین
 overpass روگذر

P

painting خط کشی
 passenger car سواری
 passing lane خط سبقت
 passing sight distance فاصله دید برای سبقت
 paved median میانه رویه‌دار
 parkway راه جنگلی
 peak flow ساعت اوج
 pedestrian پیاده
 pedestrian access دسترسی پیاده
 pedestrian facilities تسهیلات پیاده

pedestrian overcrossing
 روگذر پیاده، پل عابر پیاده
 pedestrian undercrossing.....
 زیرگذر پیاده
 period.....
 دوره، تناوب
 pipe.....
 لوله
 planting.....
 گیاه‌کاری، بوته‌کاری، درخت‌کاری
 points of conflict.....
 نقاط برخورد
 pollution.....
 آلودگی
 pollution control.....
 کنترل آلودگی
 precipitation.....
 باران و برف، نزولات جوی
 private road.....
 راه اختصاصی
 prohibited turns.....
 گردشهای ممنوع
 public road.....
 راه‌های عمومی

R

radius.....
 شعاع
 railings.....
 نرده‌کشی
 railroad.....
 راه‌آهن
 ramp.....
 شیب‌راهه، رمپ
 ramp metering.....
 کنترل شیب‌راهه
 rate of return analysis ..
 تجزیه و تحلیل نرخ بازده
 rational methods.....
 روش تجربی، روش سنتی
 recovery area.....
 سطح بازگشت، محوطه بازیابی
 recovery zone.....
 منطقه بازگشت
 refuge area.....
 سکو، جزیره جدا کننده
 retaining wall.....
 دیوار حایل
 reversing curve.....
 پیچ معکوس، پیچ راس
 right of way.....
 حریم راه، حد تقدم
 riprap.....
 حفاظت با سنگ‌چین، سنگ‌چین کردن شیب

road.....
 راه، جاده
 roadbed.....
 بستر راه
 roadside installations.....
 تجهیزات کنار راه
 roadside rest area.....
 استراحت‌گاه کنار راه
 roadway.....
 کف راه، سطح راه
 roadside planting.....
 درختکاری کنار راه
 rolling profile.....
 نیم‌رخ طولی موج‌دار
 roughness.....
 ناهمواری راه
 running speed.....
 سرعت حرکت
 rural area.....
 منطقه روستایی
 rural road.....
 راه بیابانی

S

safety.....
 ایمنی
 sag.....
 فرورفتگی
 scenic.....
 منظره‌دار، خوش منظره
 scenin highway.....
 راه خوش منظره
 scenic values.....
 ارزشهای منظره
 secondary road.....
 راه‌های فرعی
 separate turning.....
 گردشهای مجزا
 semi-directional interchange.....
 تبادل نیمه جهتی
 separation.....
 جدایی
 service life.....
 عمر خدمت‌دهی، عمر سرویس
 shoulder.....
 شانه (شانه راست)
 signal control.....
 کنترل چراغ راهنمایی
 sight distance.....
 فاصله دید، مسافت دید
 signal head.....
 فانوس چراغ راهنمایی
 signal post.....
 پایه چراغ راهنمایی
 side ditch.....
 نهر جانبی

sidewalk پیاده‌رو

signalized intersection تقاطع مجهز به چراغ راهنمایی

signs..... علائم، تابلوها

single lane عبور یک خطه، یک خطه

site selection انتخاب محل

skew..... اریب، کج، مایل

skew angle..... زاویه اریب

slope شیب

snow storm طوفان برف

snow fence..... حصار برف‌گیر

spacing..... فاصله مابین

speed..... سرعت، تندی

speed-change lanes..... خط‌های عبور تغییر سرعت

spiral..... حلزونی

spiral transition اتصال تدریجی حلزونی

steel structure..... سازه فلزی

stepped slopes. شیب‌بندی پلکانی، سراشیبی پلکانی

stopping sight distance..... فاصله دید توقف، مسافت دید توقف

steel barriers حفاظ فلزی

superelevation..... برابندی، دور

surface سطح، رویه

surface runoff جریان آب سطحی

T

taper..... لچکی

three-center curve..... پیچ سه مرکزی، قوس سه مرکزی

toll bridge پل عوارضی (با پرداخت بهای عبور)

toll road..... راه عوارضی

toll tunnel تونل عوارضی

tractive force..... نیروی کشش

traffic index نشانه ترافیک، ضریب ترافیک

traffic islands جزیره‌های ترافیکی

traffic control devices علائم کنترل ترافیک

traffic devices علائم ترافیک

traffic marking خط‌کشی ترافیکی

traffic signal..... چراغ راهنمایی

transition تغییر تدریجی، اتصال تدریجی

transversal عرضی

trumpet interchange تبادله شیپوری

turning radius..... شعاع گردش

turning templates الگوهای گردش

turning traffic..... ترافیک گردشی

turnouts دور برگردان‌ها، خروجی

two-way left turn lanes .. گردش به چپ دو خطه

two-lane highway راه دو خطه

two-quadrant cloverleaf نیمه شبدری، شبدری ناقص

U

undercrossing..... عبور از زیر

underpass..... زیرگذر

undivided highways..... راه‌های جدا نشده

urban areas منطقه شهری

utilities تسهیلات مصرفی (آب، برق، گاز و تلفن)

V

- vehicle spacing فاصله بین دو خودرو
- vertical clearance ارتفاع آزاد
- vertical curves..... خم‌ها، قوسهای قائم
- vertical signs..... علائم قائم
- vista points . نقاط دارای محل توقف برای دید منظره

W

- walkways پیاده‌رو
- wall..... دیوار
- water pollution..... آلودگی آب
- widening تعریض، اضافه کردن عرض
- width on curves..... عرض پیچ، پهنای قوس

واژه‌نامه فارسی – انگلیسی

critical بحرانی
 weaving section بخش با ترافیک به هم بافته
 flared end section ... بخش کم کردن عرض مسیر
 superelevation بریلندی
 computer programs برنامه‌های کامپیوتری
 بریدگی بزرگراه برای دسترسی
 access opening on expressways
 berm برم (شیروانی پله‌ای)
 expressway بزرگراه
 roadbed بستر راه
 planting بوته‌کاری

ب

design factors پارامترهای طرح
 signal post پایه چراغ راهنمایی
 horizontal alignment پلان
 bridge پل
 pedestrian overcrossing پل عابر پیاده
 toll bridge پل عوارضی (با پرداخت بهای عبور)
 width on curves پهنای قوس
 pedestrian پیاده
 sidewalk, walkway پیاده‌رو
 curvature, curve پیچ
 reversing curve پیچ راس
 broken-back curve پیچ تخت پشت
 three-center curve پیچ سه مرکزی
 reversing curve پیچ معکوس
 alignment consistency پیوستگی مسیر

الف

culverts آبروها
 freeway آزاد راه
 pollution آلودگی
 transition اتصال تدریجی
 spiral transition اتصال تدریجی حلزونی
 mandatory اجباری
 interchange elements اجزای تبادل
 abbreviations اختصارات
 vertical clearance ارتفاع آزاد
 scenic values ارزشهای منظره
 skew اریب
 roadside rests استراحت‌گاه کنار راه
 widening اضافه کردن عرض
 lane addition افزایش خط عبور
 horizontal افقی
 economics of design اقتصاد طراحی
 turning templates الگوهای گردش
 interchange elements المان‌های تبادل
 site selection انتخاب محل
 curvature انحنا
 safety ایمنی

ب

field investigations بررسی محلی
 concrete بتن

widening	تعریض		
definition	تعریف	signs.....	تابلوها
transition	تغییر تدریجی	crown	تاج در مقطع عرضی راه
crossings, intersection.....	تقاطع	delay	تأخیر
interchange	تقاطع غیر همسطح	interchange	تبادل
freeway interchange	تقاطع غیر همسطح آزاد راه	freeway interchange.....	تبادل آزاد راه
.....	تقاطع مجهز به چراغ راهنمایی	directional interchange.....	تبادل جهتی
signalized intersection .....		.....	تبادل دو آزادراه
at-grade intersection	تقاطع همسطح	freeway to freeway interchanges.....	
crossings	تلاقی	cloverleaf interchange.....	تبادل شبدری
railroad crossings	تلاقی راه‌آهن	trumpet interchange.....	تبادل شیپوری
at-grade intersection	تلاقی همسطح	diamond interchange.....	تبادل لوزوی
pumping	تلمبه کردن	semi-directional interchange.....	تبادل نیمه جهتی
concentration	تمرکز	reconstruction	تجدید ساختمان
period.....	تناوب	economic analysis	تجزیه و تحلیل اقتصادی
expressway	تند راه	roadside installations	تجهیزات کنار راه
speed.....	تندی	drainage.....	تخلیه آب
wire mesh	توری فلزی	subsurface drainage	تخلیه آب زیر سطحی
wire mesh	توری مشبک فلزی	cross drainage	تخلیه عرضی آب
toll tunnel	تونل عوارضی	merging	تداخل ترافیک
		turning traffic.....	ترافیک گردشی
		density.....	تراکم
		bus loading facilities	تسهیلات ایستگاه اتوبوس
		pedestrian facilities.....	تسهیلات پیاده
		.....	تسهیلات راه جدا شده غیر آزاد راه
		divided nonfreeway facilities.....	
		nonfreeway facilities.....	تسهیلات غیر آزاد راهی
		utilities	تسهیلات مصرفی (آب، برق، گاز و تلفن)
		accidents.....	تصادف

ج

highway, road	جاده
separation	جدایی
outer separation.....	جدایی بیرونی
diverging	جدایی ترافیک
inner separation.....	جدایی داخلی
grade separation	جدایی عمودی سطح دو مسیر
curbs	جدول

major movements حرکتهای اصلی
 fence حصار
 snow fence حصار برف‌گیر
 median fencing حصارکشی میانه
 riprap حفاظت با سنگ چین
 spiral حلزونی
 basin حوزه آبریز
 basin حوزه آبرگیر

خ

freeway exits خروجی آزاد راه
 escape ramps خروجی اضطراری
 expressway exits خروجی بزرگراه
 exits, turnouts خروجی‌ها
 basin characteristics خصوصیات حوزه آبرگیر
 acceleration lane خط افزایش سرعت
 marking خط‌کشی
 emergency lane خط عبور اضطراری

د

roadside planting درختکاری کنار راه

سی

سیستم ترمز ضد قفل
 antilock braking system (ABS)
 سیستم اطلاعات جغرافیایی
 geographic information system (GIS)
 سیستم مکانیابی جغرافیایی
 geographic positioning system (GPS)

dikes جدول آسفالتی
 bridge curbs جدول بتنی پل
 median curbs جدول میانه
 channelization جریان‌بندی ترافیک
 جریان‌بندی گردش به چپ
 left-turn channelization
 concentrated flow جریان متمرکز
 refuge area جزیره جدا کننده
 traffic islands جزیره‌های ترافیکی
 gutter جوی
 ditch جوی آب

چ

traffic signal چراغ راهنمایی
 multilane چند خطه
 multiple lanes چند خطی
 intersection چند راهی

ح

accidents حادثه
 design discharge حجم تخلیه طراحی
 hourly volume حجم ساعتی
 design hourly volume حجم ساعتی طرح
 concrete barriers حفاظ بتنی
 guardrail, steel barriers حفاظ فلزی
 median barriers حفاظ میانه
 minimum حداقل
 minimum turning radius حداقل شعاع قوس
 right of way حد تقدم

ط	فlood	سیل
classification		
entrance design		ش
geometric design	branch connection	شاخه ارتباطی
highway geometric design	left shoulder	شانه چپ
snow storm	shoulder	شانه (شانه راست)
weaving section	two-quadrant cloverleaf	شیدری ناقص
	national highway network	شبکه راه‌های ملی
ظ	radius	شعاع
capacity	hydraulic radius	شعاع تر شده
	turning radius	شعاع گردش
ع	grade, slope	شیب
aesthetic factors	critical slope	شیب بحرانی
overcrossing	stepped slopes	شیب بندی پلکانی
undercrossing	ramp	شیب‌راهه
equipment crossing	wheelchair ramps	شیب‌راهه چرخ معلولان
single lane	escape ramp	شیب‌راهه خروج
bridge decks	cross slopes	شیب عرضی
horizontal clearance	drain slopes	شیب مسیر تخلیه آب
width on curves	median grade	شیب میانه
median width	ditch slope	شیب نهر
transversal		ض
markers	crash cushion	ضربه‌گیر
signs	friction factors	ضریب اصطکاک
overhead signs	traffic index	ضریب ترافیک
traffic devices		
overhead signs		
vertical signs		

ق

crest قله
 curve قوس افقی
 three-center curve قوس سه مرکزی
 vertical curves قوسهای قائم

ک

culverts کالورت‌ها
 culverts کانال کوچک زیرگذر
 open channel کانالهای روباز
 lane drops کاهش خط عبور
 lane reduction کاهش خط عبور
 skew کج
 roadway کف راه
 minimum کمترین
 minimum turning radius... کمترین شعاع گردش
 funneling کم کردن عرض خط عبور
 minimum کمینه
 control of pollution..... کنترل آلودگی
 signal control کنترل با چراغ راهنمایی
 کنترل ترافیک رابط ورودی
 merging lane metering
 access control کنترل دسترسی
 control of access کنترل دسترسی
 ramp metering..... کنترل شیب‌راهه
 erosion control کنترل فرسایش خاک
 کنترل فرسایش خاک با گیاه‌کاری
 erosion vegetative control

traffic control devices علائم کنترل ترافیک
 service life عمر خدمت‌دهی
 service life عمر سرویس
 critical depth عمق بحرانی

ف

distance فاصله
 gap فاصله آزاد بین دو خودرو
 clear distances فاصله باز
 right of way فاصله بین دو حد حریم راه
 vehicle spacing فاصله بین دو خودرو
 sight distance فاصله دید
 passing sight distance فاصله دید برای سبقت
 decision sight distance فاصله دید تصمیم
 stopping sight distance فاصله دید توقف
 فاصله دید نور چراغ خودرو
 headlight sight distance
 فاصله زمانی بین سپر جلوی دو خودروی پشت سر هم
 headway
 spacing فاصله مابین
 design factors فاکتورهای طرح
 signal head فانوس چراغ راهنمایی
 erosion فرسایش خاک
 sag فرورفتگی
 density فشردگی
 clear distance, clearance فضای آزاد
 clear distance, clearance فضای باز
 horizontal clearance فضای باز عرضی

basin characteristics مشخصات حوزه آبریز
 markers مشخص‌کننده‌ها
 economic studies مطالعات اقتصادی
 cross section مقطع عرضی
 recovery zone منطقه بازگشت
 rural area منطقه روستایی
 urban area منطقه شهری
 landscaping منظرآرایی، شکل دادن کناره راه
 landscape منظره
 scenic منظره‌دار
 mean velocity میانگین سرعت
 median میانه
 median on bridge میانه در محل پل
 paved median میانه رویه‌دار
 rainfall میزان باران

ن

clear zone ناحیه بازیابی
 roughness ناهمواری راه
 bridge approach railings نرده تقرب پل
 railings نرده‌کشی
 precipitation نزولات جوی
 benefit-cost ratio نسبت سود به هزینه
 index نشانه
 traffic index نشانه ترافیک
 infiltration نفوذ
 points of conflict نقاط برخورد
 vista points نقاط دارای محل توقف برای دید منظره

گ

overcrossing گذر از رو
 two-way left turn lanes گردش به چپ دو خطه
 separate turning گردشهای مجزا
 prohibited turns گردشهای ممنوع
 capacity گنجایش
 planting گیاه‌کاری

ل

taper لچکی
 pipe لوله

م

barriers مانع
 skew مایل
 conduit مجرا
 recovery area محوطه بازیابی
 environment محیط
 time of concentration مدت تمرکز
 running time مدت حرکت
 stage construction مرحله‌بندی ساخت
 design responsibility مسئولیت طراحی
 distance مسافت
 sight distance مسافت دید
 stopping sight distance مسافت دید توقف
 alignment مسیر
 horizontal alignment مسیر افقی

easement	نگهداری حریم
contour grading...	نمایش شیب‌بندی با خطوط تراز
hydrograph	نمودار باران
outer separation.....	نوار بیرونی
ditch, gutter	نهر
side ditches	نهر جانبی
open channel.....	نهرهای باز
tractive force.....	نیروی کشش
longitudinal profile.....	نیمرخ طولی مسیر
rolling profile.....	نیمرخ طولی موج‌دار
two-quadrant cloverleaf	نیمه شبدری

و

diverging	واگرایی ترافیک
entrances	ورودی‌ها

ه

objectives	هدفها
objectives of design.....	هدفهای طراحی
design objectives.....	هدفهای طرح
merging.....	همگرایی ترافیک
hydrograph	هیدروگراف

ی

single lane	یک خطه
alignment consistency.....	یکنواختی مسیر
merging.....	یکی شدن ترافیک

خواننده گرامی

دفتر امور فنی، تدوین معیارها و کاهش خطرپذیری ناشی از زلزله سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور، با گذشت بیش از سی سال فعالیت تحقیقاتی و مطالعاتی خود، افزون بر چهارصد عنوان نشریه تخصصی - فنی، در قالب آیین‌نامه، ضابطه، معیار، دستورالعمل، مشخصات فنی عمومی و مقاله، به‌صورت تألیف و ترجمه، تهیه و ابلاغ کرده است. نشریه پیوست در راستای موارد یاد شده تهیه شده، تا در راه نیل به توسعه و گسترش علوم در کشور و بهبود فعالیتهای عمرانی به کار برده شود. به این لحاظ برای آشنایی بیشتر، فهرست عناوین نشریاتی که طی دو سال اخیر به چاپ رسیده است به اطلاع استفاده‌کنندگان و دانش‌پژوهان محترم رسانده می‌شود.

لطفاً برای اطلاعات بیشتر به سایت اینترنتی <http://tec.mporg.ir> مراجعه نمایید.

دفتر امور فنی، تدوین معیارها و کاهش خطرپذیری ناشی از زلزله

سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور
معاونت امور فنی

فهرست نشریات

منتشر شده ۲ سال اخیر

دفتر امور فنی، تدوین معیارها و کاهش خطرپذیری ناشی از زلزله
سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور

					«

Islamic Republic of Iran

Road Safety Manual

(Road User Safety)

No: 267-6

**Management and Planning Organization
Office of the Deputy for Technical Affairs
Technical, Criteria Codification and
Earthquake Risk Reduction Affairs Bureau**

**Ministry of Roads and Transportation
Deputy of Education, Research
and Technology
Transportation Research Institute**

2005