

Sustainable Transport

DfT proposals for delivering sustainable transport

The Department for Transport has published its latest thinking on [Delivering a Sustainable Transport System](#).

The document recognises that the biggest challenge is "tackling climate change and growth together." It accepts that major cuts in transport emissions must be achieved to meet the government's goal to reduce greenhouse gas emissions by at least 80% by 2050.

The document offers only broad ideas for achieving this goal. But it notes that the government will publish proposals and policies for delivering the first three carbon budgets (2008-12, 2013-17, 2018-22) required by the Climate Change Bill soon after the carbon budgets are set early in 2009. This will include DfT's proposals for how transport will contribute to achieving the budgets. A separate document, [Delivering a Sustainable Transport System: Consultation on Planning for 2014 and beyond](#) has been published. This describes key challenges that face the transport networks, including tackling climate change, and asks for comments.

Emissions-based parking charges.

In July 2001, Manouchehr Nahvi published a paper suggesting a pioneering emission-based parking policy to help reduce traffic-based air pollution and encourage drivers to switch to vehicles with lower emission.
(<http://www.hsmassociates.eu/publicworkplacecarparkingcharges.pdf>)

In 2007, London Borough of Richmond was the first local authority to introduce a similar emission-based parking policy for residents, whereby permit charges in Controlled Parking Zones are graduated according to a vehicle's CO₂ emissions.

Councillors in LBR were considering this week to extend their emission-based parking policy to the second stage suggested in the above-mentioned July 2001 paper and introduce an emission-based parking charges for parking meters in the Borough.

Road Safety

UK's new two-part motorcycle test

A new two-part motorcycle test will be introduced in April, the Driving Standards Agency (DSA) has announced.

The existing single-event test will be replaced by a new test that will be taken in two parts. Bookings will be taken from 30 March 2009 at the latest, with the first tests taking place on 27 April 2009.

Module 1 will contain the specified manoeuvres element of the test including exercises designed to assess the rider's ability to control their machine safely, including avoidance and emergency stop exercises.

Module 2 will include an eyesight test and at least 30 minutes of on-road riding, assessing the rider's ability to safely interact with other road users.

Road Safety in Iran

ایمنی جاده ها در ایران

من هم اکنون از سفر ده روزه از ایران باز گشته ام. بیشتر در اصفهان بودم ولی یک سفر کوتاه نیز به تهران داشتم.

همانند همیشه از دیدار شهر زیبا و تاریخیماً شدیداً احساس غرور کردم. باید اصفهان را با محبوب ترین شهرهای جهانگردی و گردشگری جهان مقایسه کرد. ولی با این حال در هر سال تنها تعداد انگشت شماری از این شهر تاریخی و زیبا دیدن می کنند.

این پرسش برای من پیش آمد که چه امر باز دارنده ای سبب می شود که مردم از این شهر و مکان های زیبا و تاریخی بی شمار دیگر در ایران دیدن نکنند. در این فکر

بودم که گفتگو هایی را بیاد آوردم، که در اینمورد با همکاران حرفه ایم که بیشتر بمنظور شرکت در همایش و یا مأموریت های کاری به ایران رفته بودند، داشتم. بدون استثناء، همه ی آنها در مورد وضعیت آشفته تردد و ترس از تصادف و سانحه های خیابانی صحبت می کردند و می گفتند که فشارهای عصبی که تردد در خیابان های ایران بدلیل هرج و مرج زیاد و بی نظمی مزمن ایجاد کرده یکی از دلیل هایی است که آنها نمی خواهند به ایران بازگردند.

بطور کلی آمار ناراحت کننده از تلفات حاصل از سانحه های خیابانی در ایران را بدلیل پایین بودن کیفیت خیابانها و خود روها می دانند.

البته درست است که بد بودن شرایط جاده ها و خودروها در تصادف ها نقش دارند اما در طی ۱۰ تا ۱۵ سال گذشته شرایط جاده ها و زیر ساخت تردد در ایران بهتر شده و اینک بیشتر جاده ها و زیر ساخت های مربوط به تردد (بوئژه در شهر ها) از استانداردهای قابل قبول برخوردار هستند ولی در ایران از جهت دیگر سازگان آموزش و آزمون رانندگی هنوز آشفتهگی و ناکارآمدی است. با وجود کوششهای اخیر برای بهبود این امر همچنان کمی ها و کاستی ها بر جاست. شور بختانه هنوز تقریباً تمام د گرگونی ها در زمینه ی به وجود آوردن و اجرای قانون ها و دستورهای رانندگی بوده. با توجه به اینکه اجرای قانون بسیار مهم است ولی باید گفت که این قوانین تنها زمانی کارساز خواهند بود که قانون ها منطقی باشند و زیر ساخت عملی و مفید در زمینه ی آموزش و آزمون رانندگی در ایران داشته باشند. با دلسردی هر چه بیشتر هم اکنون اینگونه نیست.

برای هر کارشناسی که آگاهی به منش رانندگی و خطرهای احتمالی آن دارد، روشن است که دلیل اصلی آشفتهگی رانندگی در ایران و تصادف های خیابانی مربوط به آن، به دلیل رفتار رانندگان و عدم دانش و مهارت رانندگان است.

بسیاری از نویسندگان خارجی که از ایران بازدید کرده اند، و یا در مورد گرفتاری های رانندگی در ایران آگاهی دارند، اشکال را از فرهنگ و شخصیت مردم ایران می دانند. من بر این باور نیستم. کارشناسان حرفه ای دیگر و نویسنده که در مورد ایمنی تردد در جاده ها در ایران آگاهی داریم براین باور هستیم که این گرفتاری از آنجا سر رشته گرفته می شود که سازگان مناسب برای آموزش و آزمون رانندگی وجود ندارد.

در طی اقامت در ایران من آگاهانه کوشش کردم که از مردم بپرسم که کی اخیراً
آزمون رانندگی را با موفقیت گذرانده و همچنین در مورد تجربه‌ی شان در زمینه
کارایی و کارکرد سیستم پرسیدم.

همه‌ی آنها گفتند که آموزش و آزمون رانندگی اخیراً تغییر پیدا کرده است ولی پس
از گوش کردن به گفته‌هایشان روشن شد که همچنان آموزش و آزمون رانندگی با
خوشبینانه‌ترین برداشت همچنان ناکارآمد است. و بطور کلی آزمون رانندگی نامفید و
بی اثر است. نه آموزش و نه آزمون رانندگی در ایران توجهی به نیاز بهبود سازی و
کارآمد کردن و درک درست از خطر را نکرده و نهایتاً ایمنی راننده گان را تضمین نمی
کند.

برای ملموس کردن نکته‌های بالا، اشاره به مهاجرهای ایرانی می‌کنم که به اتحادیه
اروپا آمده‌اند. و گواهی نامه ایرانی دارند. آنها بطور کلی با مقایسه با دیگران باید
دفعات بیشتری امتحان رانندگی بدهند تا قبول شوند.

بدون تردید می‌شود که آموزش و آزمون رانندگی در ایران بطور چشم‌گیری بهبود
یافته و در نتیجه ایمنی جاده‌ها بهتر شود و سانحه‌های خیابانی و آشفته‌گی تردد را در
ایران کاهش بدهد. همچنین من بر این باور هستم که بهبود تنها زمانی بوقوع می
پیوندد که کارشناسانی با دانش مناسب و توانایی و درک ژرف از تردد ایران و فرهنگ
ایرانیان، سازمانی را ترتیب بدهند که این سازمان در شکل‌گیری مورد‌های زیر
بکوشند:

- ایجاد و تشویق ایمنی جاده‌ها از طریق مشخص کردن معیارهای رانندگی
خودرو و دیگر وسیله‌های تردد و آموزش مربیان.
- بر پا کردن سازگان ملی برای آموزش و امتحان رانندگی.
- تهیه‌ی فهرستی از مربیان رانندگی تأیید شده همراه با سازگان مناسب برای
آموزش مربیان رانندگی.
- با در اختیار گذاشتن امکانات، آموزش ایمنی جاده‌ها و خیابان‌ها را در مدارس
تعلیم دهند.

نهایتاً پیشرفت ها در زمینه آموزش، دانش، کیفیت زیر ساخت ها و مورد های دیگر در ایران نشان می دهد که هر گاه کمی ها و کاستی های جدی در زمینه ای شناسایی شده و آن مشکلات را می پذیرند، آنگاه ایران قادر است که همانند بهترین کشورها به مشکلات خود رسیدگی و آن را حل کند.

بدبختانه تا کنون مشکل های جدی عدم مهارت های رانندگی، آگاهی و درک از خطر و قابلیت های ایمنی در سطح قابل توجه مطرح نشده در جاییکه این مسائل باید بطور جدی بعنوان مشکل جامعه مطرح شود.

Jan. 09

Manouchehr Nahvi, HSM Associates, Road Safety Education and Training Consultants,
www.hsmassociates.eu Tel. +44(0)8700-101370 email: m.nahvi@hsmassociates.eu

General News

Drivers on EU roads could be tracked wherever they are

The European Parliament's Transport Committee has heard plans for the European Union to set up so-called Intelligent Transport Systems (ITS) which would link travellers, vehicles and road infrastructure through new communication technology.

Members of the European Parliament (MEPs) and traffic analysts considered the benefits - less congestion and fewer accidents - as well as possible problems relating to data protection. "Those systems will secure more efficient transport, a better flow of transport, greener transport and safer transport," said MEP Anne E. Jensen of Denmark, who will draft the committee's report on the proposed directive on the deployment of ITS in road transport. "We should focus on how we could actually ease the life of lorry (truck) drivers driving down through Europe," she said, but added that, "We don't want to end up with a surveillance society."

"If you're driving on an icy road, in future your car will automatically give this information to other drivers who use the same road," said Hermann Meyer of the public-private partnership ERTICO-ITS which is developing intelligent transport systems and services. He stressed that the new systems will optimise traffic flow: "When you're approaching an intersection, the traffic lights will already know that you're arriving and change to the green light." On the other hand, if a driver approaches a red traffic light without noticing it, explained Meyer, the car can warn the driver and even intervene to save lives. MEP Robert Evans of the United Kingdom said he was worried about people

relying on “this sort of autopilot of the car” and losing the skill to drive it themselves. “Is there a danger that we replace drivers with complacent computers?” he asked.

“Parliament and the Commission wanted eCall (a system which automatically summons help in case of a road accident, even if the driver is incapacitated) by 2010 as standard equipment,” said MEP Dieter-Lebrecht Koch of Germany, asking if that would still be feasible. Meyer answered that, “What we need is an understanding between the Member States and the vehicle industry concerning a roadmap to introduce the system in the infrastructure.”

HSM Associates

www.hsmassociates.eu

Tel. +44(0)8700-101370

Fax. +44(0)8700-101370