



**The University of Qom**

**Faculty of law**

**Thesis**

**For Degree of Master of science (MSC)**

**In criminal Law and Criminology**

**Title:**

**Analytically servey for the crimes related to the  
security of the routs and the railways**

**Supervisor :**

**Dr . Jalal-addin Qiasi**

**Advisor :**

**Dr . Adel Sarikhani**

**Written by :**

**Ali Akbar Hajizade**

**2009**



دانشکده حقوق

پایان نامه کارشناسی ارشد حقوق جزا و جرم شناسی

عنوان:

# بررسی تحلیلی جرائم مربوط به عدم رعایت ایمنی راهها و راه آهن

استاد راهنما:

آقای دکتر جلال الدین قیاسی

استاد مشاور:

آقای دکتر عادل ساریخانی

نگارنده:

علی اکبر حاجی زاده

بهار ۱۳۸۸

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

الله أكبر  
الله أكبر  
الله أكبر

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

تقدیم به

پدر بزرگوار و مادر مهربان

که هر چه داریم از وجود بزرگوار آنهاست.

## قدردانی

سپاس و ستایش یزدان را که مجال و توان آموختن را به من ارزانی فرمود تا از چشمه‌ی بی‌کران علم و معرفتش، قطره‌ای هرچند ناچیز، توشه راه نمایم.

بانهایت سپاس و تشکر از کلیه اساتید محترم دانشکده حقوق دانشگاه قم که در محضرشان کسب علم نمودم، خاصه اساتید ارجمند جناب آقای دکتر جلال‌الدین قیاسی و آقای دکتر عادل ساریخانی که در جمع‌آوری مطالب و تدوین پایان‌نامه، سمت راهنما و مشاوره را برعهده داشتند. همچنین با تشکر از جناب آقای دکتر حاجی‌ده‌آبادی و دکتر محمدخلیل صالحی که قبول زحمت فرموده و در جلسه دفاعیه اینجانب حضور بهم رسانیدند.

و در پایان نیز از کلیه کسانی که مرا در انجام این کار حمایت نمودند تشکر و قدردانی می‌نمایم.

## چکیده

موضوع مورد بحث در این تحقیق بررسی تحلیلی جرایم مربوط به عدم رعایت ایمنی راهها و راه‌آهن می‌باشد. در کشور ما صیانت و ایمنی راههای ارتباطی توسط مقنن مورد توجه قرار گرفته است و با تصویب دو قانون اصلی یعنی قانون کیفر بزه‌های مربوط به راه‌آهن ( مصوب ۱۳۲۰ ) و قانون ایمنی راهها و راه‌آهن ( مصوب ۱۳۴۹ ) و اصلاحات بعدی آن و همچنین با تصویب قوانین عام دیگری در قانون مجازات اسلامی به این مهم پرداخته است. هدف از این تحقیق جمع‌آوری و تحلیل و ارائه راهکارهای لازم در خصوص جلوگیری از وقوع جرایم مربوط به عدم رعایت ایمنی راهها و راه‌آهن می‌باشد که عمدتاً شامل جرائم تخریب و مشتقات آن (تخریب عمدی و غیرعمدی ناشی از بی‌مبالاتی و غفلت)، سرقت وسایل و تأسیسات راهها و راه‌آهن، تجاوز به حریم راهها و اخلاص در تردد وسایل نقلیه می‌باشد. با این توضیح که تأسیسات راهها و راه‌آهن که از اهمیت و پیچیدگی‌های فراوانی برخوردار است، نمی‌تواند در قالب یک یا چند ماده قانونی از قانون مجازات اسلامی مورد حکم قرار گیرد و ضوابط و معیارهای لازم در این زمینه را تعیین نماید. به عبارت دیگر اهمیت بسیار زیاد وسایل و تأسیسات راهها و راه‌آهن مستلزم قوانین خاص و جامع است، همچنانکه قانونگذاران قبل از مقنن سال ۷۵ و بویژه مقنن قبل از انقلاب برای جرائم مربوط به تأسیسات عمومی با تصویب قوانین و مقررات خاص به صورت جداگانه به حمایت از این تأسیسات می‌پرداختند. شیوه و روش این تحقیق تحلیلی- توصیفی است که با استفاده از منابع موجود در کتابخانه‌های مختلف و مراکز علمی معتبر (دانشگاهها، سازمانها و ارگانهای وابسته و غیره ) و همچنین استفاده از سایت‌های اینترنتی معتبر صورت گرفته است.

**کلمات کلیدی:** ایمنی، راهها، راه‌آهن، تخریب، حریم

## فهرست مطالب

عنوان	صفحه
مقدمه .....	۱
بیان مسأله .....	۱
اهمیت تحقیق .....	۲
سوال‌های تحقیق .....	۳
فرضیه های تحقیق .....	۳
اهداف تحقیق .....	۳
پیشینه ی تحقیق .....	۴
روش تحقیق .....	۴

### فصل اول : کلیات

۱-۱. واژه شناسی و تعاریف .....	۶
۱-۱-۱. راه و پیشینه ی راه سازی .....	۶
۱-۱-۲. انواع راه ها .....	۹
۱-۱-۳. راه آهن و پیشینه ی آن .....	۱۱
۱-۱-۴. مترو و پیشینه ی آن .....	۱۳
۲-۱. سابقه تقنینی .....	۱۵
۱-۲-۱. قبل از انقلاب اسلامی .....	۱۸

- ۱۸-۱-۲-۱. قانون کیفر بزه های مربوط به راه آهن مصوب ۱۳۲۰.....
- ۲۰-۱-۲-۱. قانون ایمنی راه ها و راه آهن مصوب ۱۳۴۹.....
- ۲۲-۲-۱. بعد از انقلاب سلامی.....
- ۲۲-۱-۲-۱. قانون تعزیرات مصوب ۱۳۶۲.....
- ۲۳-۲-۲-۱. قانون مجازات اسلامی مصوب ۱۳۷۵.....
- ۲۴-۳-۲-۲-۱. لایحه ی قانونی قانون ایمنی راه ها و راه آهن مصوب ۱۳۷۹.....

### فصل دوم : جرائم مربوط به عدم رعایت ایمنی راه ها و راه آهن

- ۲۸-۱-۲. ارکان مشترک تشکیل دهنده جرم تخریب.....
- ۳۱-۱-۲. عنصر قانونی.....
- ۳۲-۲-۱-۲. عنصر مادی.....
- ۳۲-۱-۲-۱. فعل.....
- ۳۳-۲-۱-۲. ترک فعل.....
- ۳۴-۳-۲-۱-۲. موضوع تخریب.....
- ۳۶-۴-۲-۱-۲. تعلق مال به دیگری.....
- ۳۸-۵-۲-۱-۲. ایجاد ضرر.....
- ۴۰-۳-۱-۲. عنصر معنوی.....
- ۴۰-۱-۳-۱-۲. عنصر معنوی بصورت قصد مجرمانه.....
- ۴۵-۲-۳-۱-۲. عنصر معنوی بصورت خطای جزایی.....



- ۲-۲. ارکان اختصاصی تخریب وسایل و تأسیسات راهها و راه آهن ..... ۴۸
- ۲-۲-۱. عنصر قانونی ..... ۵۱
- ۲-۲-۱-۱. عنصر قانونی ..... ۵۱
- ۲-۲-۱-۲. تعیین حکم معتبر ..... ۵۲
- ۲-۲-۱-۳. طبقه بندی های عنصر قانونی ..... ۵۸
- ۲-۲-۲. عنصر مادی ..... ۶۰
- ۲-۲-۲-۱. طبقه بندی های عنصر مادی ..... ۶۷
- ۲-۲-۳. عنصر معنوی ..... ۷۰
- ۲-۲-۳-۱. طبقه بندی های عنصر معنوی ..... ۷۱
- ۲-۲-۴. اخلال در تردد وسایل نقلیه ..... ۷۴
- ۲-۲-۴-۱. عنصر قانونی ..... ۷۴
- ۲-۲-۴-۲. عنصر مادی ..... ۷۵
- ۲-۲-۴-۳. عنصر معنوی ..... ۷۶
- ۲-۲-۵. کیفیات مشدده و مخففه ..... ۷۷
- ۲-۲-۵-۱. کیفیات مشدده ..... ۷۷
- ۲-۲-۵-۲. کیفیات مخففه ..... ۸۱
- ۲-۲-۶. تخریب ناشی از بی مبالاتی و غفلت ..... ۸۱
- ۲-۲-۶-۱. عنصر قانونی ..... ۸۱

۸۵.....	۲-۶-۲-۲. عنصر مادی
۸۵.....	۳-۶-۲-۲. عنصر معنوی
۸۶.....	الف) بی مبالاتی
۸۷.....	ب) غفلت
۹۰.....	۳-۲. سایر جرائم علیه ایمنی راه ها و راه آهن
۹۱.....	۱-۳-۲. سرقت وسایل و تاسیسات راهها و راه آهن
۹۲.....	۱-۱-۳-۲. عنصر قانونی
۹۵.....	۲-۱-۳-۲. عنصر مادی
۹۸.....	۳-۱-۳-۲. عنصر معنوی
۱۰۰.....	۲-۳-۲. تجاوز به حریم راهها و راه آهن
۱۰۱.....	۱-۲-۳-۲. عنصر قانونی
۱۰۸.....	۲-۲-۳-۲. عنصر مادی
۱۰۹.....	۳-۲-۳-۲. عنصر معنوی
۱۱۰.....	نتیجه گیری
۱۱۲.....	پیشنهادات
۱۱۴.....	ملحقات
۱۲۷.....	منابع

## مقدمه

### بیان مسئله

موضوع مورد بحث در این تحقیق بررسی تحلیلی جرایم مربوط به عدم رعایت ایمنی راهها و راه‌آهن می باشد. تردیدی نیست یکی از زیربناهای اساسی و مهم جهت تحقق چشم اندازهای یک کشور توسعه و ایمنی راهها و راه‌آهن آن کشور می باشد که این امر با پیشرفت‌های روزافزون دانش و تکنولوژی و توسعه و گسترش روابط اجتماعی انسانها روز به روز امری اجتناب ناپذیرتر می شود. مقوله‌ای که اهمیت آن در عصر حاضر به یکی از دغدغه های اساسی دولتمردان و سیاستگذاران کلان هر کشوری تبدیل شده است راهها به عنوان شاه‌رگهای حیاتی و ارتباطی در زمینه توسعه همواره مورد توجه ویژه تمامی حکومت‌ها قرار گرفته است.

در کشور ما نیز صیانت و ایمنی راههای ارتباطی توسط مقنن مورد توجه قرار گرفته است و با تصویب دو قانون اصلی یعنی قانون کیفر بزه‌های مربوط به راه‌آهن ( مصوب ۱۳۲۰ ) و قانون ایمنی راهها و راه‌آهن ( مصوب ۱۳۴۹ ) و اصلاحات بعدی آن به این مهم پرداخته است. هر چند با تصویب این قوانین تا حدود زیادی خلاء قانونی در این زمینه دیگر احساس نمی شود اما با توجه به پیشرفت و توسعه صورت گرفته طی سالیان اخیر لزوم بازنگری جدی و اساسی در قوانین موضوعه امری اجتناب ناپذیر می باشد. تصویب قوانین جامع و مانع و به روز در این فرضیه امری است که اهتمام ویژه ای می‌طلبد تا خلاءهای موجود پر شود زیرا که تبهکاران در سایه توسعه و تکامل دانش، اعمال مجرمانه خود را بر قواعد و ضوابط و اصول علمی تطبیق داده و به صورت مجهز و خطرناک تری وارد میدان می شوند.

در قانون مجازات اسلامی در ذیل ماده ۶۸۷ قانونگذار در خصوص تخریب یا ایجاد حریق یا هر نوع خرابکاری دیگر سخن به میان آورده در ذیل تبصره ۱ اشاره به این نکته نموده است که اگر اعمال مذکور به منظور اخلال در نظم و امنیت جامعه و مقابله با حکومت اسلامی باشد مجازات محارب دارد. همچنین در تبصره ۲ این ماده برای شروع به جرم مجازات تعیین نموده است.

موضوع جرایم ارتكابی در خصوص بزه‌های مربوط به راه و راه‌آهن با توجه به اهمیت موضوع بسیار متنوع و مختلف می‌باشد که با نگاهی اجمالی به این قوانین می‌توان به این نکته اساسی پی‌برد که عدم رعایت ایمنی در خصوص مقوله راهها و راه آهن چه پیامدهای سنگین و وحشتناکی را می‌تواند به‌مراه داشته باشد بطوریکه تنها با بررسی قانون کیفر بزه‌های مربوط به راه‌آهن مصوب ۱۳۲۰ به عنوان متعدد بزه همچون خراب کردن و زیان به تجهیزات، حمل مواد زود اشتعال، ساخت و ساز در حریم راه آهن بدون اجازه کتبی، تخلفات سوزن‌بان، بی‌مبالاتی و غفلت و ده‌ها بزه دیگر که هریک نیازمند موشکافی و دقت نظر خاص می‌باشد بر می‌خوریم لذا بحث عدم رعایت ایمنی راهها و راه‌آهن نیازمند پرداختن به همه جوانب امر و زیر مجموعه‌های آن از جمله قوانین و مقررات خاص راه‌آهن می‌باشد چرا که از بدو پیدایش تمدن بشری تاکنون انسان با مقوله راه به عنوان یک شاه‌رگ حیاتی با دیگر نقاط و انسانهای دیگر در ارتباط بوده است.

### *اهمیت تحقیق*

بحث تحلیل جرایم مربوط به عدم رعایت ایمنی راهها و راه‌آهن به عنوان یکی از مباحث اساسی در صیانت از امنیت جاده و راه‌آهن هنگامی اهمیت و جایگاه ویژه‌ای پیدا می‌کند که ما می‌توانیم با بررسی جرائم و مجازات‌های مربوط به آن و مقایسه و تناسب این جرائم و مجازات‌ها و بیان اشکالات آن جهت توجه به برطرف نمودن آن که شاید بتوانیم گامی در این جهت برداشته باشیم. به عنوان مثال جرائم تخریب و سرقت بطور کلی از جرائم مهم و با قدمت طولانی محسوب می‌شوند، مع‌الوصف وقتی ارتكاب این جرائم نسبت به تأسیسات عمومی مخصوصاً تأسیسات راهها و راه‌آهن صورت گیرد، اهمیت و جایگاه ویژه‌ای پیدا می‌نماید، زیرا هریک از تأسیسات عمومی و از جمله تأسیسات راهها و راه‌آهن معمولاً نقش حیاتی در زندگی اقتصادی و اجتماعی جامعه ایفا می‌کند. بنابراین اگر جرائم خصوصی موجب ضرر و زیان به افراد خاصی می‌گردد و تعداد محدودی از افراد جامعه را مورد تهدید و آسیب قرار می‌دهد ولی جرائم علیه این تأسیسات می‌تواند آثار زیان‌بار خود را متوجه کلیه افراد جامعه قرار دهد. لذا انجام تحقیقی در این خصوص می‌تواند بطور غیرمستقیم متضمن منافع زیاد برای جامعه و عامه مردم باشد.

## سوال‌های تحقیق

- در این تحقیق سعی بر آن است که در مسیر تحقیق و کندوکاو مسئله مطروحه به پاره ای از سوالات و ابهامات در خصوص موضوع پاسخ دهیم، سوالاتی از این قبیل که :
- ۱- چه نقاط ضعفی از حیث مجازات در جرائم مربوط به عدم رعایت ایمنی راهها و راه‌آهن وجود دارد؟
  - ۲- ماهیت این جرائم از حیث رکن مادی و رکن روانی به چه صورت است؟
  - ۳- آیا قوانین و مقررات فعلی، پاسخگوی نیازهای جامعه و تامین کننده اهداف مورد نظر قانونگذار می باشد؟

## فرضیه‌های تحقیق

- برای اینکه موضوع تحقیق بطور کامل بررسی و تحلیل شود فرضیاتی چند وجود دارد :
- ۱- مجازات‌های تعیین شده در این خصوص متناسب نیست و می‌بایست از اصول روانشناسی و مبانی سیاست جنایی در تعیین مجازات‌ها استفاده شود.
  - ۲- این جرائم از حیث رکن مادی شامل فعل و ترک فعل می‌شود و از حیث رکن روانی، سوء نیت عام در این جرائم کافی می‌باشد و سوء نیت خاص در آن تاثیری ندارد حال آنکه با توجه به اهمیت موضوع می‌تواند از موارد نقص قانون باشد.
  - ۳- بنظر می‌رسد که تخصیص دادن فقط یک ماده از قانون مجازات اسلامی، در خصوص تخریب و یا هر نوع خرابکاری در وسایل و تاسیسات عمومی، و ذکر همه موارد در یک ماده، تامین کننده اهداف نبوده و همراه با ابهاماتی می‌باشد.

## اهداف تحقیق

هدف ما از این تحقیق جمع‌آوری و تحلیل و ارائه راهکارهای لازم در خصوص جلوگیری از وقوع جرایم مربوط به عدم رعایت ایمنی راهها و راه‌آهن می‌باشد تا بتوانیم در این مجموعه برای

مشتاقان این موضوع مجموعه ای کامل و اختصاصی مفید و مثمر ثمر بوجود آوریم. سعی ما در این تحقیق بر آنست تا با بررسی جامع موضوع بحث در پرتو ارائه راهکار مناسب و تحلیل‌های سازنده کمک کنیم تا بحث رعایت مقررات ایمنی راهها و راه‌آهن به فرجام مثبتی منتهی گردد. ما در این تحقیق تلاش می‌کنیم ابتدا بیابیم موضوع عدم رعایت ایمنی راهها و راه‌آهن چه موارد است؟ چه نکات مشترک و متفاوتی با سایر جرائم عمومی از این نوع وجود داشته است که قانونگذار لازم دیده با تصویب مقررات خاص در گذشته و اشاره در یک ماده ق.م.ا به این جرایم پردازد؟ آیا کیفر این جرایم با نوع آنها متناسبند؟ و نهایتاً اینکه چقدر قانونگذار به اهمیت و وسعت عدم رعایت مقررات در قانون پرداخته است و تا چه میزان در این زمینه به توفیق نائل آمده است. در این تحقیق به این سوالات و سوالاتی دیگر از این دست خواهیم پرداخت .

### **پیشینه‌ی تحقیق**

در خصوص این موضوع، تاکنون تحقیقی به شکل جامع در این زمینه قلم فرسایی ننموده و شاید دلیل اینکه در این خصوص تحقیقی صورت نگرفته، عدم وجود انگیزه لازم می‌باشد، با توجه به اینکه در این رابطه نظر به نوع و موضوع تحقیق مستلزم وقت و تحمل و طاقت زیاد است و منابع کتابخانه ای نیز به تنهایی کفایت نمی‌کند و باید به مراکز عمل مراجعه کرد، لذا اعتقاد ما بر این است که کمتر تحقیقی بمانند این تحقیق به این موضوع پرداخته است.

### **روش تحقیق**

شیوه و روش این تحقیق تحلیلی- توصیفی است که با استفاده از منابع موجود در کتابخانه‌های مختلف و مراکز علمی معتبر (دانشگاهها، سازمانها و ارگانهای وابسته و غیره) صورت گرفته و تلاش گردید علیرغم مقررات و بوروکراسی دست و پاگیر، حداکثر مطالب موجود در این زمینه مورد مطالعه و کاوش قرار بگیرد و از نظرات واحدهای حقوقی و قضائی در این مسائل استفاده شود.

فصل اول :

کلیات

## ۱-۱. واژه شناسی و تعاریف

### ۱-۱-۱. راه و پیشینه راه‌سازی

۱-۱-۱-۱. مفهوم اصطلاحی راه ( جاده ) : از آنجا که محور اصلی بحث این مجموعه، بررسی تحلیلی جرائم مربوط به عدم رعایت ایمنی راهها و راه‌آهن می باشد لذا ضروری است که تعریفی از جاده ( راه ) ارائه گردد. بخاطر سادگی موضوع، کمتر محققى به این امر پرداخته و در قوانین مربوطه، تعریفی از جاده به عمل نیامده است. همچنانکه فرهنگ عمید، راه را هر جایی که مردم از آنجا رفت و آمد می‌کنند، تعریف کرده است.<sup>۱</sup>

اما در ماده یک آیین نامه راهنمایی و رانندگی، اصلاحی ۱۳۴۷/۱۱/۶ عناوین راه و جاده چنین تعریف شده‌اند:<sup>۲</sup>

۱- راه اعم است از خیابان، جاده و کوچه ... ( بند ت از فصل اول قانون الحاق ایران به کنوانسیون عبور و مرور در جاده ها و کنوانسیون مربوط به علائم راهها، راه را چنین تعریف کرده است : راه عبارت است از تمامی سطح خیابان، جاده، کوچه و کلیه معابری که برای عبور و مرور عموم باز است.<sup>۳</sup>

۲- جاده : راه خارج شهر برای عبور و مرور وسایل نقلیه .... پس جاده عبارت از محور موصلاتی دو شهر به یکدیگر می‌باشد که عبور و مرور وسایل نقلیه و نقل و انتقال کالا را میسر می‌گرداند. اما هیات وزیران در جلسه مورخ ۱۳۸۴/۳/۱۸ آیین نامه مذکور را اصلاح و در ماده یک، موارد فوق را چنین تعریف کرده است:<sup>۴</sup>

<sup>۱</sup> - حسن عمید، فرهنگ عمید، (تهران: امیرکبیر، چاپ سیزدهم ۱۳۵۸)، ص ۵۳۳.

<sup>۲</sup> - جواد افتخاری، حقوق تجارت ۳، (تهران: ققنوس، ۱۳۸۰)، ص ۲۹۶.

<sup>۳</sup> [www.ghavanin.com/detail/.asp/id=15435.p1](http://www.ghavanin.com/detail/.asp/id=15435.p1)

<sup>۴</sup> [www.rooznamehrasmi.ir/detail.asp/newsid=90000326281716](http://www.rooznamehrasmi.ir/detail.asp/newsid=90000326281716)



بند ۲۸ جاده : « راه خارج از شهر برای عبور و مرور »  
بند ۵۷ راه : « عبارت است از تمامی سطح خیابان، جاده، کوچه و کلیه معابری که برای عبور و مرور عموم اختصاص داده شده است. »

### ۱-۱-۲. پیشینه راهسازی

پیدایش و تولید راه را می‌توان با خلقت انسان هم زمان دانست. انسان نیازمند به غذا برای تامین خوراک روزانه خویش اجباراً می‌بایستی مسیرهایی را می‌پیمود. مسیرهای طی شده بوسیله انسانهای اولیه، بستر راههای ابتدائی را شکل داده اند. لگد کوب کردن علفها و شکستن شاخه‌های اضافی درختان و همچنین نشانه گذاری راههای دور و پر پیچ و خم، نخستین اقدام بشری در زمینه راهسازی و راهدای محسوب می‌شود. راهها به تناسب آمد و شد و جنس خاک بستر و شرایط اقلیمی، ابعاد گوناگونی یافته و با تراکم تردد و نیاز به تامین امکانات بین راهی در مسیر بسیاری از این راههای طبیعی که بر دامنه جلگه ها و دشت ها شکل یافته بود حاکمان و افراد خیر نسبت به احداث تاسیسات جانبی بین راهی از قبیل چاپارخانه ها، کاروانسراها، رباط ها و آب انبارها اقدام نمودند. این تاسیسات بین راهی ضمن فراهم ساختن محلی برای اسکان و استراحت موقتی کاروانیان بعنوان نشانه ها و علائم در راههای طویل و پرخطر صحرایی به منظور هدایت کاروانها در مسیرهای درست کمک بزرگی محسوب می‌شدند.

تمدن بزرگ ایران همواره در تمام زمینه ها پیشرو سایر تمدنهای معاصر خود بوده است به گونه‌ای که ویل دورانت صاحب کتاب تاریخ تمدن در ذیل عنوان تمدن ایران می‌نویسد : تمدن ابتدا از ایران آغاز شد سپس به بین‌النهرین رفت و از آنجا در سراسر دنیا گسترده شد. عظمت و شکوه و جلال تمدن ایران و پیشرفت‌های شگرف آن همواره مورد تقدیر مورخان و تاریخ نویسان بوده است بطوریکه با مطالعه در خصوص جنبه‌های تمدن ایران به مسائل مهم و منحصر به فردی برخورد می‌کنیم که از جمله می‌توان به جرات ادعا نمود که نخستین دولتی که به صورت جدی به مساله راه و جاده پرداخت امپراطوری بزرگ هخامنشی است.

قدیمی‌ترین راه بزرگ ایران جاده شاهی است که از بابل شروع می‌شد و با گذر از تنگنای زاگرس به کرمانشاهیان و اکباتان (همدان فعلی) می‌رسد و از آنجا به ری می‌رفت و در امتداد جنوب البرز به بلخ می‌رسید. این راه از روزگاران کهن، اصلی‌ترین راه میان پیوند شرق و غرب بوده است. لذا با اندکی دقت نظر و توجه به خوبی درخواست می‌یافت که راه ابریشم راهی نوین نیست بلکه همان مسیر قدیم است که در گذر روزگاران از آسیای مرکزی به چین پیوسته و سرازیر شدن کاروانهای ابریشم این نام را بر آن نهاده است.

آنچه که حائز امنیت است اینست که فعالیت اقتصادی بویژه تجارت جز در سایه امنیت، نظم و آرامش امکان پذیر نیست. پیش از آنکه راه ابریشم شرق و غرب جهان را به هم پیوند دهد، امپراطوری هخامنشی در ایران با احداث پاسگاههای نظامی و چاپارخانه‌های مجهز به اسبان تیزرو و مرزداریها، منازل و میهمانخانه‌های باشکوه، راههای تحت سلطه حکومت خود را امنیت می‌بخشد. اسناد بدست آمده نشان از وجود نیروی سواره برای فراهم آوردن امنیت منازل راه ابریشم در عصر اشکانیان دارد که این امر خود بیانگر مقوله اهمیت بحث امنیت در آن روزگاران است.<sup>۱</sup>

بطور کلی راه‌سازی در ایران بعنوان یک صنعت از دوران صفویه شروع و در دوران افشاریه و زندیه و قاجاریه با مرمت و اصلاحاتی ادامه یافته است و راه‌سازی مدرن نیز از سال ۱۳۰۲ با احداث، تعویض و شن‌ریزی جاده‌های قدیمی آغاز و تا سال ۱۳۵۷ حدود ۶۷۰۰۰ کیلومتر راههای آسفالتی و جاده‌های شنی احداث گردیده است. در حال حاضر نیز حدود ۲۰۰/۰۰۰ کیلومتر آزاد راه، بزرگراه، راه اصلی، راه فرعی و راه روستایی وجود دارد که متجاوز از ۸۵۰۰۰ کیلومتر آن آسفالتی می‌باشد.<sup>۲</sup>

## ۱-۱-۲. انواع راهها

<sup>۱</sup> - محمدرضا مروارید، راه ابریشم، (مشهد: آستان قدس رضوی، چاپ دوم، ۱۳۷۶)، ص ۳۸.  
<sup>۲</sup> - حسن رضایی، "نگاهی کوتاه به تاریخچه راه‌سازی و احداث راه آهن"، طبرستان سبز، ۶۲، ۱۳۷۸: ۱۷.

همان‌گونه که پیشتر ذکر شد طبق بند ۵۷ آیین نامه اصلاحی راهنمایی و رانندگی<sup>۱</sup> تعریف راه به صورت ذیل می‌باشد .

راه : عبارت است از تمامی سطح خیابان، جاده، کوچه و کلیه‌ی معابری که برای عبور و مرور اختصاص داده شده است و جاده را نیز راه خارج شهر برای عبور و مرور وسایل نقلیه تعریف کرده است.

مطابق بند های ۸۵ و ۸۶ ماده ی یک این آیین نامه، راهها به دو دسته‌ی کلی تقسیم می‌شوند که خود نیز شامل تقسیماتی می‌شود :

**الف) راههای شریانی درجه یک :** معابری است که در طراحی و بهره برداری از آنها به جابجایی وسایل نقلیه موتوری برتری داده می‌شود. این معابر ارتباط با راههای برون شهری را تامین می‌کند. راههای شریانی درجه یک بر اساس نحوه کنترل دسترسی تقاطع ها به دو گروه آزاد راه و بزرگراه تقسیم می‌گردند که ضوابط اجرایی آنها بدین شرح می باشد :

**۱) آزادراه :** مطابق ماده یک قانون ایمنی راهها و راه‌آهن مصوب ۱۳۴۹/۴/۷ ، آزادراه به راهی اطلاق می‌شود که حداقل دارای دو خط اتومبیل رو و یک شانه حداقل به عرض سه متر برای هر طرف رفت و برگشت بوده و دو طرف آن محصور و در تمام طول آزاد راه از هم کاملاً مجزا باشد و ارتباط آنها با هم فقط بوسیله راههای فرعی که از زیر یا بالای آزادراه عبور کند تامین شود و هیچ راهی آنرا قطع نکند.

**۲) بزرگراه :** راهی است که حداقل دارای دو خط عبور در هر طرف بوده و ترافیک دو طرف آن بوسیله موانع فیزیکی از هم جدا شده باشد و بطور معمول دارای تقاطع های غیر همسطح است و نیز می‌تواند تعداد معدودی تقاطع همسطح کنترل شده داشته باشد.

**ب) راههای شریانی درجه ۲ :** معابری هستند که در طراحی و بهره برداری از آنها به جابجایی و دسترسی وسایل نقلیه موتوری برتری داده می‌شود. برای رعایت این برتری، حرکت پیادگان از عرض خیابان کنترل می‌شود.

---

۱- آیین نامه راهنمایی و رانندگی، مصوب ۱۳۸۴/۴/۸ وزارت کشور ، شماره ۲۰۸۷۳۰ ت ۲۹۱۶۹ هـ

- راههای شریانی درجه دو، شبکه اصلی راههای اصلی شهر را تشکیل می‌دادند که ضوابط اجرایی آن را شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور تعیین می‌نماید و عبارتند از :
- ۱- **شریانی اصلی** : راهی است که ارتباط بین خیابان های جمع و پخش کننده بزرگراهها را برقرار می‌کند. در این معابر، فاصله های بین تقاطع ها نسبت به بزرگراه کمتر است.
  - ۲- **شریانی فرعی ( خیابان جمع و پخش کننده )** : راهی است که ارتباط بین خیابان‌های فرعی و خیابان‌های شریانی اصلی را برقرار می‌کند. در این خیابان ها، محل عبور عابران پیاده از عرض خیابان باید مشخص باشد.
- با توجه به آنچه گفته شد جاده را نیز می‌توان به دو دسته جاده اصلی و جاده فرعی تقسیم کرد که بدین شرح می‌باشد :
- ۱- **جاده اصلی** : راه خارج شهر برای عبور و مرور که در برخورد با راه دیگر بطور معمول عریض‌تر است و با نصب علائم راهنمایی و رانندگی، اصلی تلقی می‌گردد.
  - ۲- **جاده فرعی** : راهی که از راه اصلی منشعب شده و یا به آن می‌پیوندد و بطور معمول کم عرض‌تر است و با نصب علائم راهنمایی و رانندگی، فرعی تلقی می‌گردد.

۱-۱-۳. راه آهن و پیشینه ی آن