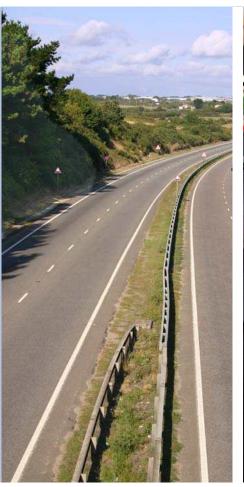
اللجان الإقليمية للأمم المتحدة

تحسين السلامة المرورية على الصعيد العالمي وضع الأهداف الإقليمية والوطنية للحد من الحوادث المرورية على الطرق







تقرير وتوصيات



لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا؟



تحسين السلامة المرورية على الصعيد العالمي: وضع الأهداف الإقليمية والوطنية للحد من الحوادث المرورية على الطرق

المشروع ممول من قبل حساب التنمية التابع للأمم المتحدة (أوندا)



تقرير تنفيذ مشروع

"تحسين السلامة المرورية على الصعيد العالمي: وضع الأهداف الإقليمية والوطنية للحد من الحوادث المرورية على الطرق"

الممول من قبل حساب التنمية التابع للأمم المتحدة



الأمم المتحدة

نيويورك وجنيف، 2010

ملاحظة

التسميات المستخدمة وطريقة عرض المواد في هذا المنشور لا تعني ضمنًا التعبير عن أي رأي على الإطلاق من جانب الأمانة العامة للأمم المتحدة فيما يتعلق بالوضع القانوني لأي دولة أو إقليم أو مدينة أو منطقة أو سيادتها، أو فيما يتعلق بتعيين حدودها أو تخومها.

إقرار

هذا التقرير عن تنفيذ مشروع "تحسين السلامة المرورية العالمية: وضع الأهداف الإقليمية والوطنية للحد من الحوادث المرورية" الممول من قبل حساب التنمية التابع للأمم المتحدة بتكليف من لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا، مع تمويل إضافي من قبل gTKP من السيدة كيت مكماهون، مستشار السلامة المرورية؛ تم إنجاز المشروع بالتعاون مع جميع أمانات الأمم المتحدة واللجان الإقليمية .

الأمم المتحدة الأمين العام

__

مقدمة لنشرة حساب التنمية بالأمم المتحدة حول السلامة على الطرق

في عالم يلقى فيه أكثر من مليون شخص حتفهم، ويصاب أكثر من 50 مليون آخرين سنويا في حوادث المرور على على الطرق، تبرز أهمية هذه النشرة كخدمة أساسية.

إن أكثر من نصف ضحايا حوادث المرور في سن العمل. فبالإضافة إلى التسبب في معاناة بشرية لا حصر لها، تتسبب حالات الوفاة والإصابات الناجمة عن حوادث المرور في جميع أنحاء العالم في تكلفة سنوية تصل إلى مئات المليارات من الدولارات. وفي البلدان منخفضة ومتوسطة الدخل، تتجاوز تلك التكلفة قيمة المساعدات التنموية التي يتلقونها.

ولذلك فإن للسلامة على الطرق أهمية اجتماعية، واقتصادية، وتنموية وصحية على المستوى العالمي. ولأن عدد السيارات على الطرق في تزايد مستمر في الكثير من البلدان، فقد تتفاقم المشكلة بشكل أسرع. وبالتالي فهناك حاجة ملحة لبذل المزيد من الجهد للحد من هذه الوفيات والإصابات التي يمكن تفاديها.

تقع العديد من الحوادث المرورية بسبب عدد من العوامل المعروفة والتي يمكن تجنبها. وتتضمن تلك العوامل القيادة بسرعات عالية أو تحت تأثير الكحوليات؛ وعدم استخدام أحزمة الأمان، ونظام أمان الأطفال والخوذات، وعدم احترام مستخدمي الطرق المعرضين للخطر، بما في ذلك المشاة وراكبي الدراجات؛ والبنية التحتية غير الأمنة للطرق. ونحن نعرف كيفية التعامل مع هذه العوامل. ولكن يجب علينا تجاوز الفجوة ما بين المعرفة والتطبيق على أرض الواقع.

وتظهر الدراسات أن البلدان التي تستهدف الحد من ضحايا حوادث المرور يكون لديها سجل أفضل للسلامة على الطرق وعدد أقل من الوفيات على عكس البلدان التي تعوزها تلك الأهداف. فتحديد الأهداف من شأنه المساعدة على تحفيز الأشخاص على اتخاذ الإجراءات، وكسب الدعم السياسي والمؤسسي المطلوب.

وقد تناول مشروع جديد من قبل اللجان الإقليمية للأمم المتحدة كيف يمكن أن تساعد عملية تحديد الأهداف البلدان على تنفيذ سياسات فعالة للسلامة على الطرق، على مدى فترة زمنية مدتها سنتين. وتمثل هذه النشرة نتيجة هذا المشروع. فالمشروع يقدم مبادئ توجيهية وتوصيات لوضع وتحقيق الأهداف، بما يتناسب مع كل بلد ومنطقة.

وإنني أرشح هذه النشرة لكافة الجهات المعنية بالوفيات والإصابات الناجمة عن حوادث الطرق. وأحث الدول الأعضاء في الأمم المتحدة والشركاء العالميين للسلامة على الطرق على تعزيز التعاون تحت رعاية الأمم المتحدة، لتنفيذ الإستراتيجيات التي نحن على ثقة من أنها سترفع مستوى الوعي، وتحسن السلامة، وتنقذ الأرواح في نهاية المطاف.

بان کی مون

المحتويات

	ــة	سم 1 المقدم	القير
		المقدمة	1.1
		1 نظرة عام	
	، والأساس المنطقي للمشروع	1 الأغراض	1.3
	أهمية وجود منهج مستهدف	1.3.1	
	أنواع الأهداف	1.3.2	
	أمثُّلة على الأهداف الوطنية للسلامة على الطرق	1.3.3	
	الأهداف الطموحة الطُّويلةُ الأِجل ونهج النظام الآمن	1.3.4	
	الأهداف والمنهجية مشروع أهداف UNDA أ	1.3.5	
	المشروع في منطقة اللجنة الاقتصادية لأوروبا	ىم 2 تنفيذ ا	القس
	لامة المرورية في منطقة اللجنة الاقتصادية لأوروبا _.	2 وضع السلا	2.1
	لامة المرورية في منطقة اللجنة الاقتصادية لأوروبا على أساس التجمعات دون الإقليمية		
	. الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي		
	. الدول الاعطناء هي الالحاد الاوروبي شرق أوروبا، والقوقاز وآسيا الوسطى	2.2.2	
	شرق توروب، والمعود والله الولسطى . جنوب شرق أوروبا	2.2.3	
	بــــــــــــــــــــــــــــــــــــ) J
	يمية لمنطقة اللجنة الاقتصادية لأوروبا		∠.4
	المشاركة	2.4.1	
	الجلسات الافتتاحية.	2.4.2	
	وضع السلامة المرورية حسب الدولةy	2.4.3	
	تقارير اللجان الإقليمية الأخرى التابعة للأمم المتحدة	2.4.4	
	العروض التقديمية من الخبراء الدوليين	2.4.5	
	سين مستوى السلامة المرورية في جنوب شرق أوروبا	2 مؤتمر تحس	2.5
	المشاركة	2.5.1	
	الجلسات الافتتاحية	2.5.2	
	السلامة المرورية في اليونان	2.5.3	
	السلامة المرورية في جنوب شرق أوروبا	2.5.4	
•	العروض التقديمية من الخبراء الدوليين	2.5.5	
	صيات الندوة والمؤتمر	2 نتائج وتو	2.6
	ْئَلْجُ الندوة وَالْمُؤْتُمرُ ومُساهمتها في أهداف مشروع "أوندا"	2 مناقشة نت	2.7
	ندوة الدراسة في السويد	2.8	
	النَّدُوة القُّومية في قير غيز ستان	2.9	
	إعلان Eurobasket حول السلامة المرورية	2.10	
-	ة اللجان الإقليمية الأخرى التابعة للأمم المتحدة	ىم 3 أنشطأ	القي
	رع الأهداف في منطقة اللجنة الاقتصادية لمنطقة أمريكا اللاتينية والكاريبي (ECLAC)	 تنفیذ مشر و 	3.1
	الندوات المنعقدة في منطقة ECLAC	3.1.1	J. 1
	صورت المصروع في منطقة اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغرب آسيا (ESCWA)		
	ورش العمل في منطقة ESCWA	3.2.1	
	ورس الحدث على المسروع في منطقة اللجنة الاقتصادية لمنطقة أفريقيا (ECA)		
	المؤتمر والندوة في دار السلام، تنزانيا	3.3.1	
	النشب عنف منطقة اللحنة الاقتصادية الاحتماعية لأسيام المحيط الملام (ESCAP)	و تنفرز أهداه	3 /
•	ـ المشروع في منطقة اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لأسيا والمحيط الهادي (ESCAP) الاجتماعات بشأن السلامة المرورية في منطقة ESCAP	ى تلفيد (هداف 3.4.1	J. 4
	الاجماعات بسان السارمة المعرورية في منطعة ESOAF	3.4.1	
	المتانع الرئيسي والموصفيت. أهداف وغايات ومؤشرات السلامة المرورية.	3.4.3	
	المعنات والندوات الاستشارية في إطار المشروع	3.4.4	
•	البعث والمورث المنظوري علي إسر المستروع المستروع المستوري المنظور الم	3 / 5	

50	4 النتائج المستخلصة من مشروع أوندا	القسم
50	موقف الحالي بشأن وضع الأهداف نيذ المشروع مناقشة	J 4.1
50	نيذ المشر و ع فنذ المشر و ع	42 نڌ
51		1 4 3
52	5 التوصيات	القسم
52	in teach and a second	\ E 1
	نراءات متابعة مشروع أوندا خطوات الرئيسية لتنفيذ النهج المستهدف للحد من حوادث الطرق	.; O. I N = O
53	حطوات الرييسية لتنفيذ النهج المستهدف للحد من حوادث الطرق	J) 5.Z
53	5.2 نوع الهدف	 -
53	.5.2 توصيات بشأن الإجراءات الواجبة	
54	.5.2 خلق المناخ السياسي للإجراءات	
54	.5.2 فهم المشكلة واستهدافها	4
55	.5.2 فهم المشكلة واستهدافها	5
58	تائج	5.3
59		المراج
		ملحق
60	البيان الذي أصدره أبطال الفريق الوطني لكرة السلة في اليونان	ı
61	إعلان غرَّف التِّجارة والصناعة اليونانية	Ш
63	إعلان بيونيس أيريس المستعملين المستودين المستعملين المس	III
65	، من البكرة على البكرة إعلان بنما	١V
67	ر على منطقة الكارير اعلان دول منطقة الكارير	V
37 38	إعدار مول مستعد السريبيني التأثير أن مارات عند اللاينة الاقتد إدارة الاحتمامة أنه الرابية	VI
	أعلان دول منطقة الكاريبي نتائج وتوصيات مؤتمر اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغرب آسيا إعلان وتوصيات أكرا.	VI
69 74	إعلان وتوصيات اخرا	
71	إطار عمل المراقبة الخاص باللجنة الاقتصادية لإفريقيا	VIII
74	إعلان بوسان	IX
76	قوائم المراجعة الخاصة بقدرات الدول لدى البنك الدولي	Х

القسم 1 المقدمة

1.1 المقدمة

تعد مشكلة الإصابات المرورية على الطرق من المشكلات الاجتماعية والاقتصادية، الصحية العامة والمرتبطة بالتنمية. حيث تحصد حوادث الطرق حياة أكثر من 1.3 مليون شخص، كما يصاب ما لا يقل عن 50 مليون بجروح من جراء تلك الحوادث على الطرق كل عام. تتحمل الدول النامية والدول ذات الاقتصاديات التي تمر بمرحلة انتقالية الجزء الأكبر من هذا العبء حيث تمثل الحوادث المرورية على الطرق أحد قضايا التنمية التي تؤثر تأثيرًا غير مناسبًا على الفقراء في الدول المنخفضة الدخل والمتوسطة الدخل. فعلى سبيل المثال عندما يلقى عائل أسرة حقف أو يصاب بالعجز في حادث مروري فإن الأسرة كلها يلم بها الفقر. وتستنزف الحوادث المرورية عادة من 1 إلى 3 في المائة من إجمالي الناتج المحلى لأي دولة.

وقد أقرت منظومة الأمم المتحدة ودولها الأعضاء بالحاجة إلى تحسين السلامة المرورية منذ ما يقرب 60 عامًا قامت خلالها المنظمات العالمية والإقليمية بمجموعة واسعة من أعمال السلامة المرورية من بينها اللجان الإقليمية للأمم المتحدة، ومنظمة الصحة العالمية (WHO) والبنك الدولي.

كان للجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا(ECE) دورًا رائدًا في أنشطة السلامة المرورية في منظومة الأمم المتحدة وذلك من خلال إنشاء مجموعة عمل مختصة ومعنية بالوقاية من الحوادث على الطرق في مارس 1950 وتبع ذلك مجموعة عمل من المختصين في مجال السلامة المرورية على الطرق (GE. 20).

في عام 1988، تم إنشاء حزب عامل معني بالسلامة المرورية على الطرق (WP.1)، وهو بمثابة هيئة حكومية دولية تلعب فيها المنظمات غير الحكومية ذات الصلة دورًا فعالاً. تتمثل وظيفته الأساسية في أن يكون بمثابة مراقب للآليات القانونية للأمم المتحدة التي تهدف إلى التوفيق بين القواعد المرورية. وفي هذا السياق نجد أن التزام اللجنة الاقتصادية لأوروبا باتخاذ إجراءات عالمية من خلال وضع وتعديل اللوائح والتوصيات التقنية المتعلقة بالسلامة يمثل أمرًا بالغ الأهمية. فالاتفاقيات بشأن المرور على الطرق وبشأن اللاقتات والإشارات على الطرق الموقعة عام 1968، وغيرها من الآليات القانونية الأخرى ذات الصلة التي تعالج العوامل الرئيسية لحوادث الطرق مثل سلوك مستخدمي الطرق، والسيارات والبنية التحتية، تعد جميعها مساهمات حقيقية في تحسين السلامة المرورية وتشجيع اتخاذ إجراءات عالمية بطريقة منهجية احترازية.

كما كانت اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لأسيا والمحيط الهادي التابعة للأمم المتحدة (ESCAP)، تعمل على السلامة المرورية منذ عام 1951، في حين أن اللجان الإقليمية الأخرى بدأت تعمل في هذا المجال في الأونة الأخيرة.

1.2 نظرة عامة

حذر تقرير الكوارث العالمية لعام 1998 الصادر عن الصليب الأحمر الدولي من أن "حوادث الطرق هي كارثة عالمية متفاقمة تزهق الأرواح وتدمر سبل العيش، وتعرقل التنمية، وتخلف ورائها الملايين من المستضعفين بشكل أكبر". ومنذ ذلك الحين، تم الانتباه إلى العبء المتزايد لحوادث الطرق، وفي عام 2004 نشرت منظمة الصحة العالمية (WHO) والبنك الدولي أول تقرير عالمي عن الوقاية من حوادث الطرق (WHO 2004).

وقد أبرزت قرارات الجمعية العامة للأمم المتحدة رقم 58/289 لشهر أبريل 2004 والقرار رقم 60/5 لشهر أكتوبر 2005 ، والقرار رقم 60/5 الشهر أمريس 2008. المخدوص، فالقرار 60/5 الشهر مارس 2008. المخدوص، فالقرار 60/244 يعزز تفويض لجان الأمم المتحدة الإقليمية والهيئات لاتخاذ إجراءات مستقبلية بشأن السلامة المرورية، والقرار 62/244 يدعو "جميع الدول الأعضاء إلى المشاركة في المشاريع التي سيتم تنفيذها من قبل لجان الأمم المتحدة الإقليمية لمساعدة البلدان المنخفضة الدخل والبلدان المتوسطة الدخل في وضع أهدافها الوطنية المتعلقة بالحد من حوادث المرور على الطرق وأيضًا الأهداف الإقليمية".

ندعوا اللّجان الإقليمية للأمم المتحدة إلى زيادة الالتزام السياسي بالسلامة المرورية، من خلال مجموعة متنوعة من المبادرات والمشاريع بالتعاون مع الشركاء العالميين الرئيسيين للسلامة على الطرق، كما تساهم اللجان الإقليمية في تحسين السلامة المرورية في المناطق المعنية بها .

دخل الاتفاق الحكومي الدولي بشأن شبكة الطرق السريعة الأسيوية التي تم تطوير ها تحت رعاية اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لأسيا والمحيط الهادي التابعة للأمم المتحدة (ESCAP)، حيز التنفيذ في عام 2005 وهو أول آلية قانونية للأمم المتحدة في آسيا تشمل أحكامًا للسلامة على الطرق. وقد نظمت اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادي التابعة للأمم المتحدة مؤتمرًا وزاريًا بشأن النقل في بوسان، وجمهورية كوريا، في نوفمبر 2006، والذي تبنى خلاله الوزراء إعلانًا بشأن تحسين السلامة المرورية في آسيا والمحيط الهادي، وعلى هذا الأساس، قامت الدول الأعضاء في اللجنة بوضع عدد من الأهداف والغايات و المؤشرات.

كما أن المؤتمر الأفريقي للسلامة على الطرق، الذي اشترك في تنظيمه لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأفريقيا (ECA) وغيرها من الشركاء في أكرا، وغانا، في فبراير 2007 والذي تبنى فيه الوزراء المشاركون إعلان أكرا والتزموا فيه بالعمل معًا لوقف انتشار هذا الوباء المتزايد المتمثل في الموت و الإصابات على الطرق الأفريقية، يعد مثالاً آخر للمساهمات الملموسة.

وقد تم عقد عدد من الاجتماعات الإقليمية للسلامة المرورية في إقليم شرق المتوسط نظمتها اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الاسكوا) التابعة للأمم المتحدة (ESCWA). قامت لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأمريكا اللاتينية ومنطقة البحر الكاريبي (ECLAC) وشركاء آخرين برعاية أول منتدى للجهات المعنية بالسلامة المرورية بأمريكا اللاتينية ومنطقة البحر الكاريبي في سان خوسيه، في سبتمبر 2006. وقد خطط المشاركون في هذا المؤتمر الخاص بأمريكا اللاتينية لاتخاذ عدد من الإجراءات من أجل السلامة المرورية في الأمريكتين، وتبنوا إعلان سان خوسيه، والذي يتضمن دعوة لإنشاء لجنة إقليمية لمساعدة الدول على التعاون في مجال السلامة المرورية.

إن مشروع "تحسين السلامة على الطرق على الصعيد العالمي: وضع أهداف الحد من الحوادث المرورية على الطرق الإقليمية والوطنية"، والتي يشير إليها قرار الجمعية العامة 244/62، يتم تمويله من حساب الأمم المتحدة للتنمية (UNDA) للفترة 2009-2008. ويدرك هذا المشروع قيمة الأهداف في تحسين السلامة المرورية، وقد تم وضعه لمساعدة الحكومات في البلدان المنخفضة والمتوسطة الدخل لتطوير أهداف السلامة المرورية الإقليمية والوطنية ولتبادل الخبرات بشأن الممارسات الجيدة من أجل تحقيق هذه الأهداف بحلول عام 2015. تشمل الأنشطة التي تتم في إطار المشروع اجتماعات إقليمية، وخدمات استشارية، ودراسات حالة، وتقريرًا عن وضع وتحقيق أهداف السلامة المرورية، ومدخلات للمؤتمر الوزاري العالمي للسلامة المرورية، في موسكو في الفترة 20-19 نوفمبر 2009.

في إطار المشروع ، نظمت اللجنة الاقتصادية لأوروبا ندوة لكومنولث الدول المستقلة (CIS) في مينس، روسيا البيضاء، في مايو 2009. كما تم تنظيم مؤتمر للسلامة المرورية لدول جنوب شرق أوروبا عقد في هالكيدا "Halkida"، اليونان، في شهر يونيو 2009. بهذه المناسبة وقعت اللجنة الاقتصادية لأوروبا، والاتحاد الأوروبي لكرة السلة (فيبا أوروبا)، ولاعبون من المنتخب الوطني لكرة السلة في اليونان، إعلانًا يطالب "بالعمل الجماعي واللعب النظيف في ملاعب كرة السلة وعلى طرقنا". كما عقدت ندوة بشأن دراسة ميدانية حول السلامة المرورية لخبراء من اللجنة الاقتصادية لأوروبا للبلدان المنخفضة والمتوسطة الدخل في السويد، في نوفمبر 2009، بالتعاون مع إدارة الطرق السويدية، تلتها ندوة وطنية للسلامة المرورية في قير غيزستان.

نظمت هذه المؤتمرات والاجتماعات في إطار هذا المشروع من قبل جميع اللجان الإقليمية في مناطق عديدة حول العالم بالتعاون مع الجهات المعنية الرئيسية في مجال السلامة المرورية في العالم . كما نظمت لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادي "ESCAP" في بانكوك تايلاند اجتماعات لفريق من الخبراء حول تحسين السلامة المرورية ، في أكتوبر 2008 وسبتمبر 2009. علاوة على ذلك تم عقد ورشة عمل في أبو ظبي ، الإمارات بشأن وضع أهداف للحد من الحوادث على الطرق الإقليمية والوطنية، في منطقة الإسكوا (ESCWA) ، في يونيو 2009. كما تم تنظيم مؤتمر وورشة عمل حول "جعل الطرق آمنة في أفريقيا" في دار السلام، تنزانيا، في يوليو (2009، من قبل اللجنة الاقتصادية لأفريقيا "ECA". وتم تنظيم عدة حلقات عمل في إطار هذا المشروع من قبل اللجنة الاقتصادية في بوينس آيرس، الأرجنتين، في نوفمبر 2008 ، في مدينة بنما في مايو 2009 و في جورج تاون ، غيانا ، في أغسطس 2009.

يعرض هذا التقرير أهداف المشروع، وأنشطته الإقليمية، والقضايا الرئيسية المتعلقة بالإعداد الناجح وتحقيق أهداف السلامة المرورية. وقد تم بتكليف من لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا؛ وقد تم توفير تمويل إضافي من الشراكة العالمية لنقل المعرفة (gTKP).

وقد كان الترويج لأهداف السلامة المرورية هو الموضوع الذي تم اختياره لمشروع UNDA في ضوء النتائج الناجحة التي حققتها البلدان التي استخدمت الأهداف كجزء من إستراتيجية فعّلة للسلامة على الطرق. هناك إدراك متزايد على الصعيد العالمي لإمكانية تحقيق الأهداف على المستويين الإقليمي أو الوطني لتعزيز المستوى المطلوب من السلامة المرورية على مدى العقد المقبل إذا ما أمكن السيطرة على الاتجاهات المتفاقمة الراهنة في حوادث المرور وعكس اتجاهها.

ويناقش القسم التالي كيف يمكن أن تسهم الأهداف في جعل طرق العالم أكثر أمنًا في عقد من العمل من أجل السلامة المرورية في العالم والتي نوقشت في المؤتمر الوزاري العالمي الأول للسلامة المرورية في موسكو في نوفمبر 2009. وقد قدم ملخص هذا التقرير إلى المؤتمر

1.3 أهداف المشروع ودوافعه

يتم تحسين أداء السلامة المرورية من خلال وضع أهداف طموحة للحد من الحوادث وتبنى نهج نظام آمن.

1.3.1 أهمية وجود منهج خططي

أصبحت البرامج الخططية للسلامة على الطرق هي المنهج المتبع بشكل متزايد في العديد من بلدان منظمة التعاون والتنمية منذ أواخر 1980. و في عام 1994، خلص تقرير منظمة التعاون والتنمية الاقتصادية "OECD" الذي يحمل عنوان "*برامج خططية للسلامة على الطرق*" (منظمة التعاون والتنمية، 1994) إلى أن :

- وجود أهداف وبرامج خططية للسلامة المرورية يزيد من احتمال تنفيذ سياسات السلامة .
- المؤسسات في تلك البلدان التي لديها برامج خططية السلامة المرورية تغير سلوكها بمجرد طرح ذلك البرنامج. يمكن أن تؤدي البرامج الخططية للسلامة المرورية إلى التكامل بشكل أفضل للجهود المؤسسية القائمة، ويتطلب بصورة عامة مزيدا من التنسيق وغالبا ما يحدث تخصيصًا أكثر تركيزا للموارد.
- تمتلك برامج السلامة المرورية ذات الأهداف المحددة نطاقا أوسع من تلك التي يفتقد مثل هذه الأهداف، فتحديد الأهداف يؤدي إلى
 وجود برامج أفضل وأكثر واقعية.

وقد قام تقرير بحثي نرويجي (Elvik 1993) ، باختبار أداء السلامة المرورية في المقاطعات النرويجية، وخلص إلى أن المقاطعات التي تحدد أهدافا كمية تستهدف السلامة المرورية كانت أكثر نجاحًا في تحسين السلامة المرورية من تلك المقاطعات التي لم تفعل ذلك. كما تم استعراض وضع الأهداف من جانب منظمة التعاون والتنمية "OECD" في التقرير الذي يحمل عنوان "السلامة المرورية": ما هي الرؤية

(OECD 2002)، والذي خلص إلى أن الأهداف قد أثبتت أنها أداة قيمة في وضع برامج فعالة للسلامة على الطرق. هناك عدة أسباب لتحقيق أهداف السلامة المرورية لمزيد من الفوائد للسلامة المرورية :

- وضع الأهداف يبين أهمية السلامة المرورية.
- تحفز الأهداف الجهات المعنية وتعمل على زيادة المسئولية بشأن تحقيق النتائج.
- الأهداف تنقل رسالة مفادها أن الحكومة جادة في الحد من الحوادث على الطرق.
- تعزز الأهداف دون الوطنية من الشعور بالملكية من خلال خلق المزيد من المسئولية، وإقامة المزيد من الشراكات ، والقيام بمزيد من العمل.
 - ترفع الأهداف وعي وسائل الإعلام والوعي العام وتحفز السياسيين لدعم تغيير السياسات وتوفير الموارد.

في عام 2004 ، وضعت العديد من الدول أهداقا وطنية ، وبالإضافة إلى ذلك تم وضع أهداف إقليمية في إطار المؤتمر الأوروبي لوزراء النقل (ECMT) للدول الأعضاء، وذلك لتخفيض حالات الوفيات بنسبة 50% في الفترة من 2000 - 2012 ، وبالنسبة لدول الاتحاد الأوروبي، يتمثل الهدف في تخفيضها بنسبة 50% للفترة 2001. وقد كانت هذه الأهداف طموحة ولكن كان هناك تفاوثا في العمل على تحقيقها . وقد أظهر استعراض لأداء السلامة في 14 دولة من دول منظمة التعاون والتنمية (وونغ وآخرون 2006) أن الدول التي لديها أهداف كان أداؤها أفضل من أداء تلك البلدان التي ليس لها أهداف خلال الفترة 1981 - 1999 ، وبشكل عام، فإن الدول التي لديها أهداف كانت نسبة الوفيات فيها أقل بنسبة 17% من الدول التي ليس لها أهداف . وقد أوصى التقرير العالمي الصادر في عام 2004 بشأن الوقاية من حوادث المرور (منظمة الصحة العالمية 2004 المصدر آنف الذكر) بأن الاستراتيجيات الوطنية للسلامة المرورية ينبغي أن تشمل أهداف طموحة غير أن هذه الأهداف يجب أن تكون قابلة للتحقيق، ومدعومة من الخطط الوطنية التي تحدد تدخلات واضحة لتحقيق تلك الأهداف. ومع ذلك فإن، وضع الأهداف لا يضمن بالضرورة تحقيقها، وعدد قليل من دول منظمة التعاون والتنمية "OECD" يسير على الطريق الصحيح لتحقيق هدف عام 2012 بشأن الأداء الحالي.

ومع الإقرار بالحاجة إلى استعراض أداء السلامة المرورية، والنظر في كيفية وضع وتحقيق الأهداف الطموحة التي تتسم بالتحدي، فقد أعد مركز بحوث النقل المشترك بين منظمة التعاون والتنمية (OECD) / المؤتمر الأوربي لوزراء النقل (ECMT) فريقًا من الخبراء لاستعراض ما توصل إليه العلم في مجال تحسين أداء السلامة المرورية. ويصف التقرير الذي يحمل عنوان "نحو الصفر: الأهداف الطموحة السلامة المرورية ومنهج النظام الأمن (OECD 2008)" التحول الأساسي اللازم في التفكير بشأن السلامة المرورية لتحقيق أهداف طموحة جدًا على المدى الطويل. تقدم النتائج التي توصل إليها التقرير "نحو الصفر" إطار عمل لتوصيات هذا التقرير.

توصيات تقرير النحو الصفراا

- تبنى رؤية طموحة للغاية من أجل السلامة المرورية
- 2. وضّع أهداف مرحلية للتحرك بصورة منهجية نحو تحقيق الرؤية
- . وضع منهج النظام الأمن، والذي يعد ضروريًا لتحقيق أهداف طموحة
 - 4. استغلال التدخلات التي ثبتت جدواها لتحقيق فوائد مبكرة
- جمع البيانات الكافية وتحليلها لفهم مخاطر حوادث التصادم والأداء الحالي
 - تعزيز نظام إدارة السلامة المرورية
 - 7. تسريع عملية نقل المعارف
 - 8. الاستثمار في السلامة المرورية
 - 9. تعزيز الالتزام على أعلى المستويات الحكومية

1.3.2 أنواع الأهداف

قد تكون أهداف السلامة المرورية أهداقًا طموحة أو قائمة على أساس تجريبي . حيث تستخدم الأهداف الطموحة في كثير من الدول، وعادة ما تطمح إلى عمليات طموحة اتخييض نسبة الوفيات على الطرق. وهي تمتاز بالطموح ويمكن أن تنطوي على تغيير في الاتجاه من المنهج المحافظ المحد من الحوادث. ومع ذلك، فهي ليست مرتبطة بتدخلات محددة أو برامج السلامة المرورية ، وربما لا تكون فعالة في خلق حوار مفصل بين الحكومة والجهات المعنية والجمهور المطلوب لضمان وجود عمل مستدام وناجح. إذا كانت تلك الأهداف لا تعتبر مجدية وقابلة للتحقيق، فإنها قد تقوض من مصداقية تحديد الأهداف وتخفق في أن تؤدي إلى تحسينات في إدارة السلامة المرورية والبرامج. تمثل الأهداف الطموحة أفضل وسيلة لوضع رؤية طويلة الأجل لعمليات تحسين السلامة المرورية ، مثل تحقيق حالة الصفر "عدم وجود" الوفيات والإصابات الخطيرة، بالتزامن مع وضع أهداف مؤقتة لإدخال تحسينات كمية على مدى فترات زمنية محددة.

تشير وجهات النظر الخاصة بالسلامة المرورية إلى القيم الاجتماعية الأساسية في البلاد وذلك في ما يتعلق بدرجة قبول حوادث الطرق الناجمة عن التنقل. فقد تبنت بعض الدول القيمة التي ترفض أن يقتل شخص أو يصاب إصابة خطيرة نتيجة لحوادث الطرق. على سبيل المثال نجد أن روية السويد للصفر، تنص على أنه "من غير المقبول أن يقتل الأشخاص أو يتعرضوا لإصابة خطيرة نتيجة لحوادث السير وأنه يجب مراعاة تلك القاعدة عند تصميم وتشغيل نظام النقل على الطرق". وثمة نهج مماثل اتخذ في هولندا مع رؤية طموحة ترتكز على السلامة المستدامة والتي تركز على الطرق أكثر تقبلاً للخطأ البشري من قبل مستخدمي الطرق. وسيتم وصف نهج النظام الأمن هذا في جزء لاحق

وقد تبنت بلدان أخرى لرؤى أخرى مثل رؤية كندا حول السلامة المرورية 2010 "أن يكون لديها أكثر الطرق أمانا في العالم" ، وهي الرؤية التي تم اقتراحها أيضا في بريطانيا العظمي لإستراتيجية ما بعد عام 2010. يجب أن تكون الأهداف المرحلية لدعم رؤى السلامة المرورية قائمة على أساس التجريب العملي. هذا يعني أنها يجب أن تعكس الأثر المتوقع للتنخلات التي وردت في إستراتيجية السلامة المرورية. وعادة ما تستند الأهداف القائمة على التجريب إلى تحليل الأدلة التجريبية السابقة لآثار التنخلات، إلى جانب تحليل الاتجاهات نحو الحوادث في الماضي والمستقبل وبهذه الطريقة يمكن أن تكون الأهداف مرتبطة بإستراتيجية لتحقيقها وخطة لإدارة السلامة المرورية توفر الوضوح بشأن المساءلة وتخصيص المسؤولية بين الحكومة والهيئات الرئيسية. يعد جمع وتحليل البيانات السليمة جزء لا يتجزأ من عملية تحديد الأهداف القائمة على أساس تجريبي وكذلك لرصد نتائج البرامج من أجل ضمان تحقيق التقدم اللازم لبلوغ الهدف.

يمكن أيضا وضع الأهداف على مستويات مختلفة: أهداف ذات محصلة نهائية، أهداف ذات نتائج متوسطة المدى، أو أهداف النتائج. المحصلة النهائية تشير عادة إلى العدد الإجمالي السنوي لحوادث الطرق، إما لسنة محددة أو كجزء من رؤية طويلة المدى مثل صفر "إنعدام" الوفيات. أما الأهداف التي تعتمد على الزمن غالبا ما تكون محددة لفترة 10 سنوات. بينما أهداف النتائج متوسطة المدى ، أو مؤشرات أداء السلامة ، تحدد أهداف لعناصر محددة في إستراتيجية السلامة المرورية. ويمكن ربطها بالحد من عوامل الخطر الرئيسية، مثل السرعة والقيادة تحت تأثير الكحول، وحزام الأمان واستخدام الخوذة الواقية ، أو بالسيارة ومعايير البنية التحتية. كما أنها قد تكون محددة جغرافيًا أو تتصل بجماعات معينة من مستخدمي الطرق. أهداف النتائج هي المتسلمات المادية ، مثل عدد من العمليات الفعلية للحد من السرعة والتي ترتبط بوسيلة لتحقيق النتيجة المرجوة.

في الغالب يتم وضع الأهداف ذات المحصلة النهائية ، وفي كثير من الدول، فإن توافر البيانات الخاصة بالمحصلة النهائية يفوق توافر البيانات الخاصة بالمحصلة النهائية يفوق توافر البيانات الخاصة بالنتائج متوسطة المدى. بيد أن مثل هذه البيانات المفصلة لها أهميتها في زيادة الوعي بمخاطر الحوادث وأولويات العمل في دولة ما. كما أنها ضرورية لوضع وتصميم الاستراتيجيات على النحو المناسب، من أجل توزيع التدخلات بكفاءة في المناطق الأكثر عرضة للمخاطر،وفي المناطق التي يمكن أن يحدث بها أكبر قدر من التحسينات الممكنة، وكذلك لرصد التأثيرات. (Wegman وآخرون 2006)

يمكن أيضا وضع الأهداف على المستوى الوطني أو المستوى الإقليمي. فالأهداف الإقليمية يمكن أن توفر قوة دفع مفيدة لوضع هدف وطني فضلا عن أنها توفر آلية لتوحيد الأداء الإقليمي. يمكن القول بأنه بدون وجود أهداف وطنية مدعمة ومتسقة فإن احتمال تحقيق الأهداف الإقليمية يكون محدودًا ذلك لأن السلامة المرورية مسؤولية وطنية. من الفوائد الرئيسية للأهداف الإقليمية تشجيع الحكومات الوطنية لتحديد أولويات السلامة المرورية، وتوفير مقياسًا لمستوى التقدم الضروري والمنشود. فهي تحظى بقيمة خاصة بالنسبة للدول المنخفضة والمتوسطة الدخل كوسيلة لتغزيز السلامة المرورية خطوة أولى ضرورية لوضع برنامج للسلامة المرورية في دولة ما. علاوة على أن الرصد المنتظم للتقدم الذي يتم تحقيقه في إقليم ما هو وسيلة قيمة لإبراز أهمية السلامة المرورية، وتسليط الضوء على المناطق التي بحاجة لمزيد من العمل. البيانات المقارنة بشأن التقدم المحرز يمكن أن تمثل حافزًا مفيدًا حيث لا تريد الدول أن يظهر أدائها سيئا مقارنة بغيرها.

لا توجد قاعدة ثابتة لما يجب أن تكون عليه الأولويات، الأهداف الإقليمية أو الوطنية، وأنه من المرجح أن بعض الدول سوف تضع الأهداف في مقدمة الأهداف الإقليمية، وخاصة في الدول ذات الدخل المرتفع والتي بها برامج تقليدية للسلامة على الطرق. ومع ذلك، يمكن أن يعمل الاتفاق على أهداف إقليمية على رفع مستوى الطموح، وزيادة التركيز على النتائج.

1.3.3 أمثلة على أهداف السلامة على الطرق على الصعيد الوطني

كان لدى السويد هدف لتخفيض حالات الوفاة بنسبة50% بين عامي 1996 و 2007 ، بجانب العديد من الأهداف الفرعية التي تتصل بالحد من أنواع معينة من الحوادث مثل حوادث التصادم المباشرة من الأمام وحوادث المركبات الفردية، والحد من القيادة بسرعة وزيادة استخدام حزام الأمان. إلا أنه بحلول عام 2007 انخفضت الحوادث المميتة بنسبة %20, وتعد هذه النسبة أقل بكثير من الهدف المحدد ويجري الأن وضع إستراتيجية جديدة للسلامة المرورية مع وضع أهداف لعام 2020 تتوافق مع رؤية طويلة الأجل لمنهجية الصفر.

وقد اعتمدت كندا هدفًا وطنيًا يتمثل في الحد من عدد الوفيات والإصابات الخطيرة بنسبة 30% في 2008 – 2010 بالمقارنة مع فترة 1996-2001، بالإضافة إلى أهداف فرعية تفصيلية تتضمن أنواعًا محددة من حوادث التصادم وكذلك مجموعات محددة من مستخدمي الطرق. الأهداف الفرعية كانت تعتمد أساسا على الإنجازات السابقة وعلى الإنجاز المقدر في المستقبل.

وفي بريطانيا العظمى، تم وضع هدف وطني لعام 2010 في عام 2000 لتخفيض بنسبة 40% بالنسبة لجميع الحوادث القاتلة والإصابات الخطيرة وبنسبة 50% بالنسبة للأطفال ، على أساس المتوسط المحقق خلال الفترة 1994-1998. كان هذا الهدف قائم على أساس تجريبي باستخدام المنهج التحليلي"من الأسفل إلى الأعلى". تم اختبار التوجهات الخاصة بحوادث التصادم ومعدلات تلك الحوادث لكل كيلومتر من قبل مستخدمي الطرق، وتم تقييم أثر الإجراءات المحتملة مع مراعاة نمو الحركة المرورية المختلفة وسيناريوهات تنفيذ السياسات. كان أحد الأهداف الفرعية لبريطانيا العظمى الفريدة من وعها يتمثل في الحد من الخسائر البشرية إلى حد كبير في مناطق تفتقر إلى الاهتمام الاجتماعي، وبالتالي تم دمج سياسة السلامة المرورية مع أولويات الحكومة في مجال السياسة الاجتماعية لتحسين خدمات الرعاية الاجتماعية في هذه المناطق. وقد انخفض عدد الوفيات والإصابات الخطيرة بحلول عام 2008، بنسبة 40%, وتحقيق هدف عام 2010، كما تحقق الهدف الخاص بالوصول بنسبة الوفيات إلى الإخفاق في تحقيق النسبة المطلوبة بالنسبة للإصابات الخطيرة. ويجري التشاور بشأن وضع أهداف جديدة لعام 2020 خاصة بالوفيات والإصابات الخطيرة بشكل منفصل.

1.3.4 الأهداف الطموحة الطويلة الأجل ونهج النظام الآمن

عادةً ما يكون وضع الأهداف لمدة عشر سنوات، ولكن هناك العديد من الدول اتخذت نهجًا جديدًا لصياغة الإستراتيجية والتخطيط التي تركز إلى الأهداف العديمة. وهذا يمثل تحولا جذريا في قطاع السلامة المرورية مما يعكس الحاجة إلى

مستوى مرتفع من الطموح للوصول إلى معايير السلامة المشتركة مع قطاعات النقل الأخرى مثل الطيران. حيث أن هذه الرؤى كانت تعتبر من قبل غير قابلة للتحقيق، إلا أنها أصبحت الآن غير مقبولة سياسيًا في عدد متزايد من الدول حيث الإقرار بالأعداد الكبيرة من الوفيات والإصابات الخطيرة على المدى الخطيرة على المدى الخطيرة على المدى الطويل. وبالتالي فقد أصبح المستوى الملائم من الطموح يتمثل في القضاء على الوفيات والإصابات الخطيرة على المدى الطويل.

وهذا التحول في الطموح يتطلب تحولا كبيرًا في السياسة وتعهد بالابتكار لتحقيق النتيجة المرجوة، بدلا من الاعتماد على التوقعات الحالية والمتوقعة للأداء وحدها. وهذا يعني الجمع بين الأهداف الطموحة والأهداف التي تستند إلى الأدلة، حيث تمثل الأخيرة معلمًا على طريق الوصول إلى الهدف النهائي، ومع التدخلات التي يصوغها مستوى الطموح. إن التحول الكبير المطلوب في السياسة يتمثل في نهج النظام الأمن.

وقد تم شرح نهج النظام الآمن بالتفصيل في سياق تقرير "لحو الصفر". يتمثل الأساس المنطقي في أن مستخدمي الطريق لا يجب أبدًا أن يخضعوا لتأثير مستويات الطاقة والتي تكون كافية للتسبب في الموت أو الإصابة الخطيرة. وهذا يؤدي إلى الحاجة للتفكير المبتكر بشأن التنخلات، بما في ذلك تطوير البنية التحتية ، وتحسين سلامة المركبات لمن هم داخل أو خارج السيارة، والحد من السرعة المرورية للتحكم في قوة التصادم على نحو أفضل وتقليل مخاطر الإصابة، وخاصة لمستخدمي الطرق الأكثر عرضة للخطر. ويتطلب الأمر فهمًا واضحًا لأنواع التصادم والمخاطر المرتبطة بها، ووجود تشريعات ملائمة وإجراءات تنفيذية لتحقيق مستويات مرتفعة من الامتثال لمستخدمي الطرق. كما يجب أن تكون هناك ضوابط كافية على عملية وصول السائقين إلى الطرق من خلال التدريب ونظم الاختبار، والتنسيق بين السلامة المرورية مع الأهداف المجتمعية الأخرى. وتدعو الحاجة إلى التركيز على عمليات التفاعل بين التدخلات للحد من مخاطر التصادم وحدتها، وإدارة العلاقات بين الطرق والمركبات، وبين السيارة والسائق ومستخدمي الطرق، والبنية التحتية. تعد القدرة على توفير إدارة مؤسسية كافية لأولويات السلامة المرورية هي عنصر أساسي في المناطق التي تكون بحاجة إلى عمل يتعدى مستوى الأعمال التقليدية المطبقة.

1.3.5 الأهداف والمنهجية لأهداف مشروع UNDA

مشروع تحسين السلامة المرورية على الصعيد العالمي. كان الشروع في وضع الأهداف الإقليمية والوطنية للحد من الحوادث المرورية على الطرق استمرارًا للجهود الرامية إلى تنفيذ التوصيات الواردة في قرار الجمعية العامة الأمم المتحدة رقم 60/5 ، التي أعيد تأكيدها في القرار رقم 62/244 والتي تنص على أهمية معالجة مسائل السلامة المرورية، والحاجة إلى مزيد من تعزيز التعاون الدولي وتبادل المعرفة مع الأخذ في الاعتبار احتياجات الدول النامية. وقد أثبتت برامج السلامة المرورية التي تركز على أهداف محددة قائمة على دليل أنها وسيلة ناجحة لرفع مستوى أداء السلامة المرورية في العديد من الدول المتقدمة. ولهذا السبب، فإن هذا المشروع الذي يركز على مساعدة الدول المنخفضة والمتوسطة الدخل لوضع أهدافا إقليمية ووطنية للحد من الحوادث على الطرق ولتزويدهم بأمثلة للممارسات الجيدة للسلامة المرورية التي يمكن أن تساعدهم على تحقيق الأهداف المحددة بحلول عام 2015.

للنجاح في تحقيق تقدم حقيقي في مستوى السلامة المرورية، يجب أن نعلم أن الأهداف ليست غاية في حد ذاتها. حيث إنها تحتاج إلى التطوير في سياق تحسين إدارة السلامة المرورية والتي تدعمها إستراتيجية لتحقيقها. ويركز المشروع على سلسلة من الندوات حول السلامة المرورية في كل من مجال من مجالات اللجنة الإقليمية للأمم المتحدة التي من شأنها أن توفر معلومات عن وضع الأهداف والتدخلات بشأن الممارسات الجيدة التي استخدمت بنجاح في الدول ذات السجلات الجيدة في مجال السلامة المرورية. تمثل هذه الندوات نقطة انطلاق لعملية التنمية التي تحتاج إليها الدول المنخفضة والمتوسطة الدخل لإحراز تقدم في الحد من الحوادث المرورية على الطرق. وتهدف الندوات إلى الجمع بين الدول التي تواجه مشاكل مماثلة مع مجموعة واسعة من الخبراء في مجال السلامة المرورية من الدول التي نجحت فيها الأهداف لدعم سياسات و/أو برامج السلامة المرورية. يمثل تبادل المعارف هذا عنصرًا حيويًا من الإجراءات اللازمة لتحسين السلامة المرورية على الصعيد العالمي.

إستراتيجيات النظام الآمن

يحدد تقرير "نحو الصفر" العناصر الرئيسية للإستراتيجيات اللازمة لتطبيق نهج النظم الأمنة:

- فهى تهدف إلى القضاء على جميع الوفيات والإصابات الخطيرة الناجمة عن حوادث الطرق على المدى الطويل.
- كما أنها تدرك أنه على الرغم من وجود جهود للوقاية، فسوف يظل مستخدمو الطرق غير معصومين من الخطأ وسيستمر وقوع الحوادث.
- كما تؤكد على ضرورة تحمل العاملين في مجال تصميم النظام المسؤولية عن ضمان عدم وقوع وفيات أو إصابات خطيرة تحدث نتيجة لاستخدام نظام النقل على الطرق، وأولئك الذين يستخدمون هذا النظام بحاجة إلى تحمل المسؤولية عن الامتثال للقواعد والقيود التي يفرضها النظام. فوضع أو تعزيز الاستعدادات الحالية للرصد المستقل لأداء مصمم النظام من شأنه دعم أداء النظام الآمن.
- كما تهدف إلى تطوير نظام نقل أفضل قادر على استيعاب ومعالجة الخطأ البشري عن طريق الحد من قوة التصادم بإدارة العلاقة المتبادلة بين جميع مكونات نظام النقل، لاسيما من خلال الإدارة المحسنة للبنية التحتية للطرق، والسرعة والسيارات.
- إنها تسعى إلى تحقيق نسبة تقارب 100% من الامتثال للقواعد الحالية، والتي لا يمكن تحقيقها إلا من خلال تطبيق حلول مبتكرة تشمل التكنولوجيات الجديدة.
- وهي تعتمد على هياكل إدارية شاملة تضم جميع الهيئات الحكومية الرئيسية وغيرها من المنظمات التي لها دور في تحديد عمل نظام النقل بشكل آمن .
- وهي تكيف القرارات المتعلقة بإدارة السلامة مع قرارات التخطيط والنقل وكذلك القرارات التي تلبي أهداف التنمية الاقتصادية والبشرية واللبيئية والأهداف الصحية.
- وهي تقوم بإعادة توجيه التدخلات للتركيز على الجودة المتأصلة في سلامة البنية التحتية للطرق، والحفاظ على السرعة ضمن الحدود
 التي تحافظ على السلامة التي تنطوي عليها البنية التحتية، سواء كانت شارع حضري متاح الوصول إليه، أو طريق سريع رئيسي.
- إنها تولي أولوية أكبر الاستخدام التكنولوجيا لتحسين سلامة نظام النقل على الطرق، سواء من خلال التعامل مع مشكلة القيادة تحت تأثير الكحول ومرورًا بمضادات الاشتعال، أو تحسين السلامة المتأصلة في المركبات، والسعي إلى تطوير الروابط التكنولوجية بين المركبة والبنية التحتية للطرق.
- إنها تتعامل مع قضايا السلامة المرورية على مستوى الهيئات أو الشركات، سواء من خلال التحسينات التي تطرأ على المعايير والمبادئ التوجيهية المستخدمة من قبل هيئات الطرق، أو من خلال آليات التشجيع مثل وضع معيار الأيزو ISO التي تساعد على تعزيز الطلب التجاري، والعائدات التجارية، المنتجات والخدمات الآمنة.

تم تخطيط ندوات وضع الأهداف لتشمل ما يلى :

- وضع الأهداف، بما في ذلك جمع البيانات عن حوادث التصادم.
 - الأنواع المختلفة من أهداف السلامة المرورية.
 - طرق لتحسين عملية جمع البيانات.
- الممارسة الجيدة للسلامة المرورية التي ثبت أنها فعالة، مع التركيز على المجالات الرئيسية المتمثلة في السرعة والقيادة تحت تأثير الكحول، ومعدلات استخدام أحزمة الأمان والخوذات، وتحسين البنية التحتية.
 - أهمية الالتزام السياسي وحسن إدارة سلامة الطرق.
 - نشر الوعي بشأن المخاطر والحاجة إلى وضع أهداف وتدابير للسلامة على الطرق.

أهداف السلامة المرورية موجودة بالفعل على المستوى الإقليمي:

- يهدف كل من الاتحاد الأوروبي، والمؤتمر الأوروبي لوزراء النقل (ECMT) لخفض الوفيات بنسبة50% بحلول عام 2010 و 2012 على التوالي.
 - اتفق الوزراء على خفض عدد الوفاة بعدد 600.000 بحلول عام 2015.
 - اتفق وزراء الصحة والنقل للجنة الاقتصادية لأفريقيا ECA على خفض وفيات حوادث الطرق بنسبة 50% بحلول عام 2015.

تشكل هذه الأهداف الإقليمية نقطة انطلاق قيّمة للدول لكي يحددوا أهدافهم الخاصة، على الرغم من أنها طموحة إلى حد كبير أكثر من استنادها إلى الأدلة التجريبية. يهدف المشروع الحالي إلى مساعدة البلدان على المضي قدمًا نحو تحقيق الأهداف الوطنية التي تستند إلى الأدلة والمرتبطة باستراتيجية السلامة المرورية. من المتوقع أيضا أن يستخدم هذا المشروع لزيادة وعي الجمهور والجهات المعنية بشأن الحاجة إلى دعم تطوير وتنفيذ أهداف السلامة المرورية والتدخلات بشأن سلامة الطرق لضمان تحقيق المتابعة والاستمرارية. نتائج المشروع ينبغي أن تصبح مجموعة من أفضل الممارسات لاستخدامها من قبل جميع الدول الأعضاء في الأمم المتحدة التي بحاجة إلى تحسين السلامة المرورية.

القسم 2 تنفيذ المشروع في منطقة اللجنة الاقتصادية لأوروبا ECE

تضم منطقة اللجنة الاقتصادية لأوروبا التابعة للأمم المتحدة مجموعة متنوعة من الدول، وقد ركز تنفيذ مشروع حساب الأمم المتحدة للتنمية (أوندا) على الدول غير الأعضاء في الاتحاد الأوروبي بما في ذلك جمهوريات آسيا الوسطى. وقد أفر المشاركون في تلك الندوات من هذه الدول على أن ضحايا حوادث الطرق لا تزال تؤثر بشكل كبير على الدول وأن موضوع السلامة المرورية لا يعتبر موضوعًا مرتبطا بالنقل فقط، ولكنه يرتبط كذلك بالأخطار الصحية، والاجتماعية، والمالية والاقتصادية، التي تؤثر بشكل سلبي على التنمية لديهم.



2.1 وضع السلامة المرورية في منطقة اللجنة الاقتصادية لأوروبا

تغطي المنطقة الاقتصادية لأوروبا أكثر من 47 مليون كيلومتر مربع وتضم 56 دولة عضوًا. ويشمل ذلك الدول الأوروبية، وكذلك دول من أمريكا الشمالية (كندا والولايات المتحدة)، وآسيا الوسطى (كازاخستان، وقر غيزستان، وطاجيكستان، وتركمانستان وأوزبكستان) وغرب آسيا (إسرائيل). ويسكن في هذه المنطقة 20% من سكان العالم. وتضم المنطقة بعضا من أغنى دول العالم، وكذلك البلدان التي لديها مستوى منخفض

نسبيا من التنمية. ويتراوح مستوى الناتج القومي للفرد ما بين 460 دولارًا أمريكيًا في تركمانستان و 84،890 دولارًا أمريكيًا في لوكسمبورغ ومناكو، تتوافر بيانات عن دول منطقة اللجنة (منظمة الصحة العالمية 2006). وباستثناء اندورا، الدنمارك، ليختنشتاين، لوكسمبورغ وموناكو، تتوافر بيانات عن دول منطقة اللجنة الاقتصادية لأوروبا لعامي 2006 أو 2007 في التقرير العالمي عن حالة السلامة المرورية من منظمة الصحة العالمية، وهذا هو المصدر الأساسي للبيانات المستخدمة في هذا القسم. ومع ذلك، وبالنسبة لدول الاتحاد الأوروبي، فقد تم استفاء البيانات عن مكتب الإحصاءات الأوروبية لضمان أن جميع الدول تستخدم تعريفًا موحدًا للوفاة في غضون 30 يوما. وتم كذلك استخدام قاعدة بيانات قسم النقل التابع للمنطقة الاقتصادية لأوروبا بالنسبة للسنوات السابقة في الدول غير التابعة للاتحاد الأوروبي. ويوضح الجدول رقم 1 المدرج أدناه عدد الوفيات، ومعدل الوفيات لكل الأوروبا النابعة للاتحاء على 2006 أو 2007، وفئة الدخل (IG) وفقا لبيانات البنك الدولي، بالنسبة للدول الأعضاء في اللجنة الاقتصادية لأوروبا التابعة للأمم المتحدة.

جدول 1 عدد الوفيات المسجلة بسبب حوادث الطرق في الدول الأعضاء باللجنة الاقتصادية لأوروبا والمعدلات لكل مليون نسمة في عام 2007

فئة الدخل	المعدل	عدد الوفيات	الدولة	فئة الدخل	المعدل	عدد الوفيات	الدولة
		,				. 3	
متوسط	218	739	ليتوانيا	متوسط	120	384	ألبانيا ²
مرتفع	90	43	لوكسمبورج		لا يوجد	لا يوجد	أندورا
مرتفع	29	12	مالطا	متوسط	124	371	أرمينيا
مرتفع	لا يوجد	لا يوجد	موناكو	مرتفع	83	691	النمسا
متوسط	204	122	الجبل الأسود	متوسط	131	1107	أذربيجان1
مرتفع	43	709	هولندا	متوسط	157	1517	روسيا البيضاء
مرتفع	50	233	النرويج	مرتفع	102	1067	بلجيكا
متوسط	147	5583	بولندا	متوسط	109	428	البوسنة والهرسك
مرتفع	92	974	البرتغال	متوسط	132	1006	بلغاريا
متوسط	155	589	جمهورية مولدوفا ⁵	مرتفع	88	2889	کندا*
متوسط	127	2712	رومانيا	متوسط	136	619	كرواتيا
متوسط	234	33308	الاتحاد الروسي ¹	مرتفع	104	89	قبر ص
مرتفع	32	1	سان مارينو	مرتفع	120	1221	جمهورية التشيك
متوسط	98	962	صربيا	مرتفع	74	406	الدنمرك
مرتفع	116	627	سلوفاكيا3	مرتفع	147	196	استونيا
مرتفع	145	292	سلوفينيا	مرتفع	72	380	فنأندا
مرتفع	86	3823	أسبانيا	مرتفع	75	4620	فرنسا
مرتفع	52	471	السويد	متوسط	168	737	جور جيا ⁴

¹ لا تتوافر بيانات عن أندورا، وليختنشتاين وموناكو.

8

مرتفع	49	370	سويسرا*	مرتفع	60	4949	ألمانيا
منخفض	69	464	طاجيكستان	مرتفع	141	1580	اليونان
متوسط	69	140	مقدونيا*	مرتفع	123	1232	المجر
متوسط	62	4633	تركيا2 *	مرتفع	100	30	أيسلندا*
متوسط	131	650	تركمانستان1*	مرتفع	78	338	أيرلندا
متوسط	215	9921	أوكرانيا	مرتفع	57	398	إسر ائيل
مرتفع	50	3058	المملكة المتحدة	مرتفع	87	5131	إيطاليا
مرتفع	139	42642	الو لايات المتحدة*	متوسط	283	4365	کاز اخستان ¹
منخفض	74	2034	أوزباكستان ² *	منخفض	235	1252	قير غيز ستان ⁵
				متوسط	184	419	لأتفيا
	122	153,796	العدد الإجمالي في دول اللجنة الاقتصادية لأوروبا التابعة للأمم المتحدة	مرتفع	لا يوجد	لا يوجد	ليختنشتاين

المصدر: التقرير العالمي عن حالة السلامة المرورية من منظمة الصحة العالمية، قسم النقل التابع المنطقة الاقتصادية لأوروبا ومكتب الإحصاءات الأوروبية بيانات عام 2007 الخاصة بالوفاة خلال فترة 30 يومًا ماعدا الدول الموضوع أمامها علامة: . 1خلال فترة 7 أيام، 2. في الوقت الحالي، 3. خلال 24 ساعة، 4.خلال يومان، 5 خلال سنة واحدة. *. بدان عام 2006

يتراوح عدد الوفيات ما بين 29 في مالطا و 283 في أوزباكستان. تسعة دول، تقع كلها في غرب أوروبا بالإضافة إلى إسرائيل، بلغت معدلاتها 60 لكل مليون نسمة. وهذه المجموعة تضم خمس دول في جنوب شرق أو شرق أوروبا أو آسيا الوسطى.

توجد 18 دولة تتراوح معدلاتها ما بين 100 و 150 لكل مليون نسمة، غالبيتهم في جنوب شرق أو شرق أوروبا وآسيا الوسطى، ولكن تشمل كذلك بلجيكا والولايات المتحدة. الدول العشر صاحبة أعلى المعدلات تقع كلها في شرق أوروبا أو آسيا الوسطى، باستثناء ليتوانيا.

البيانات المدرجة في الجدول 1 والجداول التالية تقوم على أساس البيانات التي تم تقديمها. كما قدم التقرير العالمي عن حالة السلامة المرورية (الجدول أ2) تقديرات للوفيات المعانة والمتوافقة مع تعريف الوفاة خلال 30 يومًا بسبب حوادث الطرق، ويتم تعديل التقديرات عند الضرورة لتقديم التقديم التقارير في إطار يستند إلى نموذج ينتهج الانحدار السلبي ذي الحدين. يوضح الجدول 1أ عدد الوفيات ومعدلاتها باستخدام البيانات المعدلة. التقديرات الأعلى، سواء الخاصة بالرقم المعدل خلال 30 يومًا أو التقديرات المصاغة، موضحة في الجدول. بالنسبة لدول الاتحاد الأوروبي فقد تم استخدام بيانات مكتب الإحصاءات الأوروبية كما هو موضح في الجدول 1. بالنسبة للدول التي عدّلت الأرقام الخاصة بها فقد تم استخدام الخط الأسود العريض. وتسببت التعديلات في رفع العدد الإجمالي الخاص بدول منطقة اللجنة الاقتصادية لأوروبا بنسبة 7%.

جدول 1i عدد الوفيات المعدل بسبب حوادث الطرق في الدول الأعضاء باللجنة الاقتصادية لأوروبا لكل مليون نسمة في عام 2007

فئة الدخل	المعدل	عدد الوفيات	الدولة	فئة الدخل	المعدل	عدد الوفيات	الدولة
متوسط	218	739	ليتوانيا	متوسط	139	499	ألبانيا
مرتفع	90	43	لوكسمبور ج		لا يوجد	لا يوجد	أندورا
مرتفع	29	12	مالطا	متوسط	139	417	أرمينيا
مرتفع	لا يوجد	لا يوجد	موناكو	مرتفع	83	691	النمسا
متوسط	204	122	الجبل الأسود	متوسط	130	1,195	أذربيجان

مرتفع	43	709	هولندا	متوسط	157	1,517	روسيا البيضاء
مرتفع	50	233	النرويج	مرتفع	102	1,067	بلجيكا
متوسط	147	5,583	بولندا	متوسط	109	428	البوسنة والهرسك
مرتفع	92	974	البرتغال	متوسط	132	1,006	بلغاريا
متوسط	151	571	جمهورية مولدوفا	مرتفع	88	2,889	<i>>اد</i> ا*
متوسط	127	2,712	رومانيا	متوسط	136	619	كرواتيا
متوسط	252	35,972	الاتحاد الروسي	مرتفع	104	89	قبرص
مرتفع	32	1	سان مارينو	مرتفع	120	1,221	جمهورية التشيك
متوسط	98	962	صربيا	مرتفع	74	406	الدنمرك
مرتفع	116	627	سلوفاكيا	مرتفع	147	196	استونيا
مرتفع	145	292	سلوفينيا	مرتفع	72	380	فنلندا
مرتفع	86	3,823	أسبانيا	مرتفع	75	4,620	فرنسا
مرتفع	52	471	السويد	متوسط	168	737	جورجيا
مرتفع	49	370	سويسرا*	مرتفع	60	4,949	ألمانيا
منخفض	141	951	طاجيكستان	مرتفع	141	1,580	اليونان
متوسط	69	140	مقدونيا*	مرتفع	123	1,232	المجر
متوسط	134	10,066	تركيا	مرتفع	100	30	أيسلندا*
متوسط	186	926	تركمانستان	مرتفع	78	338	أيرلندا
متوسط	215	9,921	أوكرانيا	مرتفع	57	398	إسرائيل
مرتفع	50	3,058	المملكة المتحدة	مرتفع	87	5,131	إيطاليا
مرتفع	139	42,642	الو لايات المتحدة*	متوسط	306	4,714	كاز اخستان
منخفض	97	2,644	أوزباكستان	منخفض	228	1,214	قير غيز ستان
				متوسط	184	419	لأتفيا
	131	164,915	العدد الإجمالي في دول اللجنة الاقتصادية لأوروبا التابعة للأمم المتحدة	مرتفع	لا بوجد	لا يوجد مى عن حالة السلامة المرو	ليختنشتاين

المصدر: التقرير العالمي عن حالة السلامة المرورية من منظمة الصحة العالمية ومكتب الإحصاءات الأوروبية 2006 *

وكما كان هناك تباين في المستوى الحالي للسلامة المرورية بين مختلف أجزاء منطقة اللجنة الاقتصادية لأوروبا التابعة للأمم المتحدة، فقد كان هناك تباين كبير في مستوى الأداء بمرور الوقت. يوضح جدول 2 تقديرات الوفيات في السنوات العشر في الفترة من 1996 إلى 2006 أو 1997 إلى 2007.

الجدول 2 التقديرات المعلنة لأعداد الوفيات في العشر سنوات من 1997 إلى 2007

نسبة التغيير	عدد الوفيات	عدد الوفيات	الدولة	نسبة التغيير	عدد الوفيات	عدد الوفيات	الدولة
J	عام 2006	عام 1996		J	عام 2007	عام 1997	3
	أو 2007	أو 1997					
	-	•					
-1.7	739	752	ليتوانيا	44.4	384	266	ألبانيا ²
-28.3	43	60	لوكسمبورج		لا يوجد	لا يوجد	أندور ا ²
-33.3	12	18	مالطا	42.1	371	261	أرمينيا
-00.0							
	لا يوجد	لا يوجد	موناكو	-37.5	691	1105	النمسا
	122	لا يوجد	الجبل الأسود	83.0	1107	605	أذربيجان ¹
-39.0	709	1163	هولندا	-12.1	1517	1726	روسيا البيضاء
-23.1	233	303	النرويج	-21.8	1067	1364	بلجيكا
-23.6	5583	7310	بولندا	60.3	428	267	البوسنة
							والهرسك
-61.4	974	2521	البرتغال	9.9	1006	915	بلغاريا
3.5	589	569	جمهورية	-6.5	2889	3091	کندا*
			مولدوفا ⁵				
-5.3	2712	2863	رومانيا	-13.3	619	714	1.51 .6
-5.5	2112	2003	روماليا	-13.3	019	7 14	كرواتيا
20.4	33308	27665	الاتحاد الروسي ¹	-22.6	89	115	قبرص
	1	لا يوجد	سان مارينو	-23.5	1221	1597	جمهورية التشيك
	962	لا يوجد	صربيا	-17.0	406	489	الدنمرك
-20.4	627	788	سلو فاكيا ³	-29.7	196	280	استونيا
-18.2	292	357	سلوفينيا	-13.2	380	438	فنلندا
-31.8	3823	5604	أسبانيا	-45.3	4620	8445	فرنسا
40.0	474	F 4.4	71	0.1.1	707	1.10	4,
-12.9	471	541	السويد	64.1	737	449	جورجيا ⁴
-39.9	370	616	سويسرا*	-42.1	4949	8549	ألمانيا
3.1	464	450	طاجيكستان	-24.9	1580	2105	اليونان
-9.1	140	154	مقدونيا*	-11.4	1232	1391	المجر
14.6	4633	5428	تركيا* ²	200	30	10	أيسلندا*
60.9	650	404	تر کمانستان* ¹	-28.5	338	473	أيرلندا
					L	<u> </u>	

65.7	9921	5988	أوكر انيا	-24.9	398	530	إسر ائيل
-18.3	3058	3743	المملكة المتحدة	-15.1	5669	6676	إيطاليا*
1.7	42642	41907	الو لايات المتحدة*	84.6	4365	2364	كاز اخستان 1
2.1	2034	1991	أوزباكستان* ²	82.8	1252	685	قير غيز ستان5
				-29.5	419	594	لاتفيا
	153,796		العدد الإجمالي في دول اللجنة الاقتصادية لأوروبا التابعة للأمم المتحدة		0	6	ليختنشتاين

المصدر: التقرير العالمي عن حالة السلامة المرورية الصادر عن منظمة الصحة العالمية، قسم النقل التابع للمنطقة الاقتصادية لأوروبا ومكتب الإحصاءات الأوروبية البيانات الخاصة بحالات الوفاة خلال فترة 30 يومًا ماعدا الدول الموضوع أمامها علامة: 1خلال فقرة 7 أيام، 2. في الوقت الحالي، 3. خلال فترة 40 ساعة، 4. خلال فقرة 20 يومًا، 5. خلال سنة واحدة.

*بيانات عامي 1996 و2006

انخفض عدد الوفيات في 35 دولة بينما زاد في 16دولة. بالنسبة لعدد قليل من الدول لم تكن البيانات متاحة لكلا السنتين. وكانت أكبر الانخفاضات في البرتغال، وألمانيا، وفرنسا، وسويسرا، والنمسا، وهولندا، بينما كانت أكبر الزيادات في كاز اخستان، وقير غيزستان، وأذربيجان، وأوكرانيا، وجورجيا، وتركمانستان. ومع وجود بعض الاستثناءات، فإن النمط العام للوفيات يتسم بالانخفاض في بلدان الاتحاد الأوروبي ودول غرب أوروبا الأخرى، في حين يتسم بالارتفاع في شرق أوروبا وآسيا الوسطى.

ويصنف البنك الدولي الدول إلى فئات منخفضة، ومتوسطة ومرتفعة على أساس الدخل القومي الإجمالي (GNI) ونصيب الفرد الواحد حيث أن الدخل المنخفض = 395 دولارًا أمريكيًا أو أقل؛ والدخل المتوسط = 396 إلى 11.455 دولارًا أمريكيًا؛ والدخل المرتفع = 11.456 دولارًا أمريكيًا أو أكثر. ومن بين الدول الأعضاء في اللجنة الاقتصادية لأوروبا، نجد أن هناك 29 دولة تقع ضمن فئة الدخل المرتفع، و21 دولة ضمن فئة الدخل المتوسط، و3 دول ضمن فئة الدّخل المنخفض. وتشمل الدول ذات الدخل المرتفع دول الاتحاد الأوروبي باستثناء بلغاريا، ولاتفيا، وليتوانيا، وبولندا، ورومانيا حيث تعتبر من الدول ذات الدخل المتوسط. أما الدول الأخرى ذات الدخل المرتفع فهي الدول الأوروبية غير الأعضاء في الاتحاد الأوروبي مثل أندورا، وأيسلندا، وليختنشتاين، وموناكو، والنرويج، وسان مارينو، وسويسرا. أما الدول الباقية ومعظمها في شرق أوروبا، فتعتبر من الدول ذات الدخِل المنخفض باستثناء دول آسيا الوسطى مثل ِقير غيزستان، وطاجيكستان وأوزباكستان التي تعتبر من الدول ذات الدخل المنخفض. أما الدول الأعضاء غير الإقليميين في اللجنة الاقتصادية لأوروبا، وهي كندا والولايات المتحدة وإسرائيلَ فتعتبر من الدول ذات الدخل المرتفع.

وبالرغم من وجود تداخل بين مجموعات الدول بحسب مستوى الدخل من حيث معدل الوفيات لكل مليون نسمة، إلا أن الدول ذات الدخل المرتفع تميل إلى انخفاض معدلات الوفيات. ويعد المعدّل المتوسط لفئة الدخل المرتفع هو 8.6 ويتراوح العدد ما بين 29 و146، في حين أن المتوسط للفئة ذات الدخل المتوسط هو 153 ويتراوح العدد ما بين 62 و283. أما فئة الدخل المنخفض فيبلغ المتوسط بها 126 حيث إنها تتضمن دولة واحدة ذات نسبة مرتفعة جدًا (235)، ودولتين من ذوي المعدلات المنخفضة وتبلغ 69 و74. وتعتبر معدلات الإصابة على أساس عدد السكان مقياسًا غير دقيق لمستوى السلامة في الدولة نظرًا لأنها لا تعكس مستوى استخدام المركبات والمسافة المقطوعة، كما يدل على ذلك المعدل بالنسبة للولايات المتحدة والذي يبلغ 13.9 والذي يقترب من المعدلات في شرق أوروبا ويبلغ ضعف المعدل الخاص بطاجيكستان. ولكن، مع وجود ذلك التحذير، فمن المرجح أن تتركز أكبر مشكلات السلامة المرورية داخل دول اللجنة الاقتصادية لأوروبا في الدول متوسطة ومنخفضة

ويوضح هذا التباين الواسع النطاق في مستوى الدخل ومعدل الوفيات داخل دول اللجنة الاقتصادية لأوروبا على أن مشروع هدف "أوندا" يهتم بتلك المنطقة كما يهتم بالمناطق التي تنخفض بها معدلات التنمية.

ووفقًا للتقرير العالمي فإن سبع دول فقط وهي (ألبانيا، وأرمينيا، وروسيا البيضاء، واليونان، والجبل الأسود، وصربيا، والمملكة المتحدة) لا توجد لديها هيئة أساسية لتولي مسئولية السلامة المرورية. وكافة الدول باستثناء عشر دول وهي (ألبانيا، وأرمينيا، وقيرغيزستان،والجبل الاسود، وصربيا، وطاجيكستان، ومقدونيا، وتركيا، وتركمانستان، وأوكرانيا) لديها أهداف قياسية. وتعد التشريعات الخاصة بالحدود القصوى للسرعة، والشراب/القيادة، وخوذة الدراجة النارية، وأحزمة الأمان تشريعات عالمية تقريبًا، باستثناء أوكرانيا فقط والتي لا يوجد بها قانون خاص بارتداء الخوذة أثناء قيادة الدراجة النارية. ولا توجد كذلك تشريعات خاصة بالقيود المفروضة على الأطفال في ثمان دول وهي (قيرغيزستان، والجبل الأسود، ومولدوفا، وصربيا، ومقدونيا، وتركمانستان، وأوكر انيا، وأوزبكستان).

وتعتبر التشريعات ضرورية ولكنها ليست كافية في غياب التنفيذ الفعّال. ويختلف مستوى النتفيذ من دولة إلى أخرى. فقد ثبت وجود بعض أوجه القصور في التنفيذ في 25 دولة، وكانت معظمها بخصوص السرعات المقررة والقيود المفروضة على الأطفال. بينما يقتصر غياب الأهداف

أندورا، وموناكو، والجبل الأسود، وسان مارينو، وصربيا.

³في المملكة المتحدة، يتولى قسم النقل مسئولية سياسة السلامة المرورية السلامة المرورية.

والتشريعات الخاصـة بالقيود المفروضـة على الأطفال على عدد قليل من الدول في شرق وجنوب شرق أوروبا وآسيا الوسطى، في حين تنتشر مشاكل التنفيذ في كافة دول منطقة اللجنة الاقتصادية لأوروبا، بما في ذلك بعض الدول الواقعة غرب أوروبا.

ويوضح التقرير العالمي كذلك توزيع عدد الوفيات على حسب فئات مستخدمي الطرق. وتوجد بعض الصعوبة في تفسير تلك البيانات بدون توافر المعلومات الخاصة بأنشطة فئات مستخدمي الطرق، حيث نجد على سبيل المثال أنه من المحتمل أن ترتبط النسبة المرتفعة من الوفيات بين قائدي الدراجات بالسرعات المرتفعة أثناء قيادة الدراجات، على سبيل المثال. في هولندا، العكس صحيح، ولا يعتبر ذلك بالضرورة مؤشرًا على وجود بيئة غير آمنة لقائدي الدراجات. في 22 دولة، يمثل المشاة واحد إلى خمسة أو أقل من عدد الوفيات المسجل. وتضم تلك الدول كافة الدول مرتفعة الدخل تقريبًا والتي توجد بها نسب مرتفعة لاستخدام المركبات. أما أقل نسبة، والتي تبلغ 10%، فكانت في بلجيكا، وأيسلندا، والنرويج. و على النقل النقيض من ذلك، ففي 14 دولة، معظمها في شرق أوروبا وآسيا الوسطى، تمثل نسبة الوفيات من المشاة ما لا يقل عن34% و 40% على الأقل في 5 من هذه الدول. وكانت أعلى نسبة في أوكر انيا وتبلغ 56%.

وتختلف بشكل كبير نسبة الوفيات بين مستخدمي الدراجات ذات الإطارين، حيث لا تتعدى تلك النسبة 10% في 24 دولة، بينما تبلغ واحد إلى خمسة من عدد الوفيات في 8 دول. وكانت أعلى النسب في قبرص، واليونان، ومالطا. أما بالنسبة للدول التي تقل بها نسبة الوفيات من مستخدمي الدراجات ذات الإطارين فكانت بشكل عام من الدول متوسطة الدخل، بينما كانت النسب المرتفعة في الدول مرتفعة الدخل.

لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية 12.2 لأوروبا شمال أمر يكا 13.1 الدول الأوربية الأخرى **EECCA** 21.3 جنوب شرق أوربا 8.1 EU-27 8.5 EU-12 13.7 **EU-15** 7.2 0.0 10.0 15.0 20.0 5.0 25.0

الوفيات لكل 100.000 من السكان في منطقة UNECE لعام 2007

المصدر: قسم النقل في منطقة اللجنة الاقتصادية لأوروبا

2.2 وضع السلامة المرورية في منطقة اللجنة الاقتصادية لأوروبا على أساس التجمعات دون الإقليمية

تلخص الجداول من 3 إلى 8 البيانات الرئيسية على أساس المجموعات دون الإقليمية.

2.2.1 الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي

يعتبر غالبية الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي من الدول ذات الدخل المرتفع باستثناء خمس دول، وهي بلغاريا، ولاتفيا، وليتوانيا، ويولندا، ورومانيا والتي تعتبر من الدول متوسطة الدخل. وحتى داخل تلك التجمعات، تتنوع مستويات الدخل القومي للفرد بشكل كبير، كما هو موضح في الجدول 3 المدرج أدناه. فبالنسبة للدول ذات الدخل المرتفع، يتراوح الدخل ما بين أكثر من 80.000 دولار أمريكي في لكسمبورج وينخفض إلى ما يقرب من 12.000 دولار أمريكي في جمهورية التشيك وسلوفاكيا. أما الدول متوسطة الدخل فتتراوح المعدلات ما بين 950 دولار أمريكي في بلغاريا إلى ما يقرب من 10.000 في لاتفيا، وليتوانيا، وبولندا. وتختلف كذلك معدلات الوفيات. وتوجد أقل المعدلات، والتي تبلغ 29 لكل مليون نسمة في مالطا، بينما توجد أعلى المعدلات في لاتفيا (184) وليتوانيا (218). وتوجد في 13 دولة معدلات تتراوح ما بين 50 و 100، ومعدلات تتراوح ما بين 100 و 150 في 11 دولة.

وقد وصلت معدلات الوفيات بين المشاة إلى 20% في 14 دولة، وأكثر من 30% في 5 دول، وكلها من الدول حديثة العضوية. وكانت معدلات الوفيان بين راكبي الدراجات بشكل كبير على الدراجات. وشكل مستخدمو الدراجات النارية أيضا نسبة متباينة من الوفيات بشكل كبير، مع معدلات مرتفعة، لا تقل عن واحد إلى أربعة، في قبرص، وفرنسا، واليونان، ولاتفيا، ومالطا.

الجدول 3 عدد الوفيات المعلنة بسبب حوادث الطرق في دول الاتحاد الأوروبي، وفنات الدخل ونسبة الوفيات من مستخدمي الطرق

M/C ²	راكبي	المشاة	إجمالي	فئة	775	عدد السكان	نسبة	375	375	الدولة
	الدراجات		الدخل	الدخل	الوفيات		الاختلاف	الوفيات	الوفيات	
			القومي							
%	%	%	معدل دخل		المعدل	2007	1997-	2007	1997	
			الفرد		لكل	الرقم :: آدد:	2007			
			بالدولار		مليون نسمة	بالألاف				
			الأمريكي		طللمة					
			عام 2007							
9	5	16	42700	مرتفع	83	8361	-37.5	691	1105	النمسا
15	8	10	40710	مرتفع	101	10457	-21.8	1067	1364	بلجيكا
0	4	26	4590	متوسط	131	7639	9.9	1006	915	بلغاريا
28	3	18	24940	مرتفع	114	855	-22.6	89	115	قبرص
11	10	19	14450	مرتفع	119	10186	-23.5	1221	1597	جمهورية
										التشيك
L										
لا يوجد	لا يوجد	У	59130*	مرتفع	75	5461	-17.0	406	489	الدنمرك
		يوجد								
6	9	19	13200	مرتفع	146	1335	-29.7	196	280	استونيا
11	6	13	44400	مرتفع	72	5277	-13.2	380	438	فنلندا
25	3	12	38500	مرتفع	73	61647	-45.3	4620	8445	فرنسا
18	10	14	38860	مرتفع	60	82599	-42.1	4949	8549	ألمانيا
30	1	16	29630	مرتفع	141	11147	-24.9	1580	2105	اليونان
10	12	23	11570	مرتفع	122	10030	-11.4	1232	1391	المجر
8	3	20	48140	مرتفع	78	4301	-28.5	338	473	أيرلندا
26	6	13	33540	مرتفع	87	58877	-23.6	5131	6714	إيطاليا
4	8	37	9930	متوسط	184	2277	-26.1	419	567	لأتفيا
5	7	32	9920	متوسط	218	3390	-1.7	739	752	ليتوانيا
لا يوجد	لا يوجد	У	84890*	مرتفع	90	480	-28.3	43	60	لوكسمبو
		يوجد								رج
29	0	36	14575	مرتقع	29	407	-33.3	12	18	مالطا

هولندا	1163	709	-39.0	16419	43	مرتفع	45820	12	24	18
بولندا	7310	5583	-23.6	38082	146	متوسط	9840	35	9	5
البرتغال	2521	974	-61.4	10623	92	مرتفع	18950	16	4	22
رومانيا	2863	2794	-2.4	21438	130	متوسط	6150	11	7	8
سلوفاكيا	788	627	-20.4	5390	116	مرتفع	11730	34	8	8
سلوفينيا	357	292	-18.2	2002	145	مرتفع	20960	11	6	18
أسبانيا	5604	3823	-31.8	44279	86	مرتفع	29450	15	2	19
السويد	541	471	-12.9	9119	52	مرتفع	46060	12	6	16
المملكة المتحدة	3743	3058	-18.3	60769	50	مرتفع	42740	21	4	19
دول الاتحاد الأوروبي وعددها 27	60267	42448	-30.0		86					
دول الاتحاد الأوروبي وعددها 15	43314	28238	-34.8	915	73					

المصدر: قاعدة البيانات الخاصة بالمفوضية الأوروبية؛ اللجنة الاقتصادية لأوروبا؛ النقرير العالمي عن حالة السلامة المرورية من منظمة الصحة العالمية؛ البنك الدولي 1. منهج أطلس؛ 2. كافة راكبي المركبات ذات الإطارين *2008

يوضح الجدول 4 المعلومات الخاصة بعدة مؤشرات للسلامة المرورية: الحد الأقصى للسرعة في المناطق الحضرية، ونسبة تركيز الكحول في الدر (BAC) المسموح بها، وحالات الوفاة بسبب تناول الكحول، وحزام الأمان ومعدلات ارتداء الخوذة.

يعتبر الحد الأقصى للسرعة الذي يبلغ 50 كم/ساعة في المناطق الحضرية منتشرًا على مستوى العالم، وتوجد في معظم الدول نسبة للقيادة تحت تأثير الكحول للعامة تبلغ 0.05 غ/ديسيلتر. والنسبة الأعلى التي تبلغ 0.08 توجد في أيرلندا، ومالطا والمملكة المتحدة، بينما توجد نسبة أقل وتبلغ 0.02 أو صفر في جمهورية التشيك، واستونيا، والمجر، وبولندا، والسويد. وتتباين نسبة الوفيات بسبب الكحول بشكل كبير ما بين 48% في استونيا وتصل إلى 5% أو أقل في بلغاريا، وجمهورية التشيك، ورومانيا، وسلوفاكيا.

توجد معدلات استخدام لحزام أمان المقعد الأمامي في 9 دول تبلغ 90%على الأقل، بينما توجد معدلات تتراوح ما بين 75% و 90% في 10 دول، وتوجد معدلات تبلغ 75% أو أقل في 4 دول فقط. تقل معدلات استخدام حزام أمان المقعد الخلفي بشكل عام عن معدلات استخدام حزام أمان المقعد الأمامي حيث توجد 6 دول فقط تبلغ المعدلات بها 80% أو أكثر، بينما توجد دولتان فقط وهي قبرص وإيطاليا حيث تبلغ فيها نسبة أستخدام حزام أمان المقعد واحد إلى عشرة. وتوجد في 12 دولة نسبة تبلغ 50% أو أكثر لاستخدام حزام أمان المقعد الخلفي.

عادة ما تزيد معدلات استخدام الخوذة أكثر من 90%، ولكنها تقل في قبرص، واليونان، وإيطاليا، ولا تتوافر بيانات عن 10 دول.

الجدول 4 مؤشرات السلامة المرورية في دول الاتحاد الأوروبي

т						
الدولة	حدود السرعة	نسبة تركيز	نسبة الوفيات بسبب الكحول	معدلات استخدام	معدلات استخدام	معدلات استخدام
	في المناطق	الكحول في الدم جرام/ديسيلتر (عام) 0.05	الكحول	حزام امان المفعد	حزام امان المفعد	الخوذة
	الحضريه	جرام/دیسیلتر		الأمامي	الخلفي	
	كيلومتر/الساعة	(عام)				
النمسا		0.05	8	89	49	95
بلجيكا	50	0.05	لا يوجد	79	46	لا يوجد
بلغاريا	50	0.05	5	لا يوجد	لا يوجد	لا يوجد
قبرص	50	0.05	18	81	9	68
جمهورية التشيك	50	0.0	3	90	80	97
الدنمرك*						
استونيا	50	0.02	48	90	68	لا يوجد
فنأندا	50	0.05	24	89	80	95
فر نسا	50	0.05	27	98	83	95
ألمانيا	50	0.05	12	95/96	88	97/96
اليونان	50	0.05	7	75	42	58/32
المجر	50	0.0	12	71	40	95
أيرلندا	50	0.08	37	86	63	لا يوجد
إيطاليا	50	0.05	لا يوجد	65	10	60
لاتفيا	50	0.05	21	77	32	93
ليتوانيا	50	0.04	12	لا يوجد	لا يوجد	لا يوجد
لوكسمبورج*						
مالطا	50	0.08	لا يوجد	96	21	لا يوجد
هولندا	50	0.05	25	94	73	92/72
بولندا	50	0.02	14	74	45	لا يوجد
البرتغال	50	0.05	31	86	28	لا يوجد
رومانيا	50	0.0	2	80	20	90/65
سلوفاكيا	60	0.0	4	لا يوجد	لا يوجد	لا يوجد
سلوفينيا	50	0.05	38	85	50	لا يوجد
أسبانيا	50	0.05	لا يوجد	89	69	98/92

95	90	96	20	0.02	50	السويد
98	84/90	91	17	0.08	48	المملكة المتحدة

المصدر: التقرير العالمي عن حالة السلامة المرورية الصادر عن منظمة الصحة العالمية *لا تتوافر بيانات

2.2.2 شرق أوروبا، والقوقاز وآسيا الوسطى

يوضح الجدول (5) بيانات التجمعات دون الإقليمية لدول شرق أوروبا، والقوقاز وآسيا الوسطى (EECCA). يوجد 7 دول من أصل 12 دولة في مجموعة EECCA لا تستخدم التعريف المعياري للوفاة جراء حادث مروري والذي يقضي بوفاة الشخص في غضون 30 يومًا من تاريخ الحادث، ولكن تقرير الحالة العالمي الصادر عن منظمة الصحة العالمية يتضمن التقديرات المعدلة لعام 2007 بشأن تحديد التعريف بالنسبة لتلك الدول السبع والبيانات المعدلة للتعريف وكذلك البيانات المعلنة الموضحة بين قوسين في الجدول. وترفع التعديلات من أرقام الوفيات باستثناء حالة قير غيز ستان ومولدوفا حيث إن البيانات معلنة على أساس حالات الوفاة خلال عام واحد وتقل حالات الوفاة نتيجة الحوادث المرورية خلال 30 يومًا من تاريخ الحادث بنسبة 38%. لا تغيير المعدلات المعدلة من الأوضاع النسبية لكل دولة على حدة، على الرغم من أنها تؤدي إلى زيادة عدد الوفيات بنسبة 8%، باستثناء أوزبكستان حيث كانت الزيادة بنسبة 30% حيث يتم الإعلان عن حالات الوفاة التي تحدث في موقع الحادث.

الجدول 5 عدد الوفيات المعلنة بسبب حوادث الطرق في دول شرق أوروبا والقوقاز وآسيا الوسطى، وفنات الدخل ونسبة الوفيات بين مستخدمي الطرق

20/11/1	C 1	المشا	t. ti ti i	فئة				#1 * 11		et ti
² C/M	راكبي		إجمالي الدخل		عدد	375	نسبة	عدد الوفيات	77E	الدولة
	الدراجا	õ	القومي	الدخل	الوفيات	السكان	الاختلاف		الوفيات	
	ت									
%	%	%	معدل دخل		المعدل	2007	1997-	2007	1997	
			الفرد بالدولار		لكل	الرقم	2007			
			الأمريكي عام		مليون	بالألاف				
			72007		نسمة	-22-				
	4	00				0000	40.4	074	004	1. 1
0	<1	39	2640	متوسد	124	3002	42.1	371	261	أرمينيا
				ط		271				
1	1	38	2550	متوسد	131	8467	83.0	1107	605	أذربيجان
				ط		167				
					(141)			(1195)		(التعريف
					,			,		المعدل للوفاة
										خلال 30 يوم)
4	9	40	4220	متوسد	157	9688	-12.1	1517	1726	روسيا البيضاء
	3	70	7220	معرب ط	137	795	-12.1	1517	1720	ا روسي سيسده
.,	4	00	0400		400		04.4	707	4.40	1
Х	<1	28	2120	متوسد	168	4395	64.1	737	449	جورجيا
يوجد				ط		420				
Я	لا يوجد	16	5060	متوسد	283	1542	84.6	4365	2364	كاز اخستان
يوجد				ط		1861				
					(306)			(4714)		(التعريف
					,			,		المعدل للوفاة
										خلال 30 يوم)
0	1	43	590	منخف	235	5316	82.8	1252	685	قیر غیز ستان
		73	390		200	543	02.0	1232	000	ا میر میرسدن
				ض	(000)	343		(4044)		etiv
					(228)			(1214)		(التعريف
										المعدل للوفاة
										خلال 30 يوم)
4	2	34	1260	متوسد	155	3793	3.5	589	569	جمهورية
				ط		604				مولدوفا
					(151)			(571)		(الَّتعرَّيف
					(/			(-1.1)		المعدل للوفاة
										خلال 30 يوم)
2	0	36	7560	*.	234	1424	20.4	33308	27665	الاتحاد الروسي
	U	30	7 300	متوسد ط	234		∠∪.4	33308	2/005	الانحاد الروسي
				ط	(0.50)	9853		(05050)		
					(252)	2		(35972)		(التعريف
										المعدل للوفاة
										خلال 30 يوم)
1	6	44	460	منخف	69	6735	3.1	464	450	طاجيكستان
				ض		996				

Ŋ	5	29	1234	متوسد	131	4965	60.9	650	404	تركمانستان*
يوجد				ط		278				
					(141)			(702)		(التعريف
										المعدل للوفاة
										خلال 30 يوم)
Х	لا يوجد	56	2550	متوسد	215	4620	65.7	9921	5988	أوكرانيا
يوجد				ط		5382				
Я	لا يوجد	У	730	منخف	74	2737	2.1	2034	1991	أوزباكستان*
يوجد		يوجد		ض	(97)	2260				
					, ,			(2644)		(التعريف
								, ,		(التعريف المعدل للوفاة
										خلال 30 يوم)
					213	2778	30.5	56315	43157	دول شرق
						6310				أوروبا والقوقاز
						9				وأسيا الوسطى

المصدر: اللجنة الاقتصادية لأوروبا،التقوير العالمي عن حالة السلامة المرورية الصادر عن منظمة الصحة العالمية. بيانات الوفيات المعلنة (راجع الجدول 1 للمزيد من المعلومات). توضح الأرقام بين الأقواس عدد الوفيات والمعدلات المعدلة لتعريف الوفاة بسبب حوادث الطرق خلال فترة 30 يومًا .

. مُنْهِجُ أَطَلَسُ؛ 2. ` كَافَةَ راكبيّ المركبات ذات الإطارين *1996 و2006

كما هو موضح في الجدول 1أ، تزيد تقديرات منظمة الصحة العالمية المعدلة كذلك من أعداد الوفيات في أرمينيا، وطاجيكستان وتركمانستان. تعتبر معدلات الوفيات في تلك المجموعة دون الإقليمية مرتفعة بشكل عام، حيت أعانت دولتان فقط هما طاجيكستان وأوزباكستان عن معدلات وفاة أقل من 100 لكل مليون نسمة. في حالة استخدام التقديرات المعدلة بالنسبة لدولة طاجيكستان، سيرتفع عدد الوفيات إلى 951 ويصبح المعدل 141. وتوجد في أربع دول وهي كاز اخستان وقير غيزستان وروسيا الاتحادية وأوكرانيا معدلات أعلى من 200، والمتوسط لهذه المجموعة دون الإقليمية يرتفع كذلك إلى أكثر من 200. أما المعدلات المنخفضة نسبيا الطاجيكستان وأوزبكستان، حتى وفقاً للبيانات المعدلات التول ماعدا روسيا البيضاء فإن الوضع يزداد سوءًا فيما يتعلق بعدد الوفيات، وفي الفترة الممتدة حتى 2007 الزيادات التي بلغت 60% حدثت في نصف عدد الدول. وتعتبر نسبة الوفيات التي حدثت للمشاة مرتفعة كذلك باستثناء كاز اخستان، بينما تتخفض نسبة الوفيات بين راكبي الدراجات والدراجات النارية إلى أدني مستوياتها.

الجدول 6 مؤشرات السلامة المرورية في دول شرق أوروبا والقوقاز وآسيا الوسطى

	حدود السرعة	نسبة تركيز	نسبة الوفيات بسبب	معدلات استخدام	معدلات استخدام	معدلات استخدام
	في المناطق	الكحول في الدم	الكحول	حزام المقعد	حزام المقعد	الخوذة
	الحضرية	جرام/ديسيلتر		الأمامي	الخلفي	
	كيلومتر/الساعة	(عام)			الخلفي	
	60	0.08	6	لا يوجد	لا يوجد	لا يوجد
أذربيجان	60	0.0	3	لا يوجد	لا يوجد	لا يوجد
روسيا البيضاء	60	0.05	13	لا يوجد	لا يوجد	لا يوجد
جورجيا (60	0.02	37	لا يوجد	لا يوجد	لا يوجد
کاز اخستان	60	لا توجد نسبة محددة	3	لا يوجد	لا يوجد	لا يوجد
قیر غیز ستان	60	لا توجد نسبة محددة	لا يوجد	لا يوجد	لا يوجد	لا يوجد
	60	0.05	17	لا يوجد	لا يوجد	لا يوجد
	60	0.03	10	33	لا يوجد	لا يوجد
	60	0.03	5	لا يوجد	لا يوجد	لا يوجد
تركمانستان*	60	0.05	7	لا يوجد	لا يوجد	لا يوجد

لا يوجد	لا يوجد	لا يوجد	لا يوجد	0.0	60	أوكرانيا
لا يوجد	70	أوزباكستان*				

المصدر: التقرير العالمي عن حالة السلامة المرورية الصادر عن منظمة الصحة العالمية

يوضح الجدول 6 بيانات مؤشرات السلامة المرورية الرئيسية. ونجد أن الحد الأقصى للسرعة المقررة في المناطق الحضرية يبلغ 60 كيلومترًا/الساعة، مما يوضح سبب ارتفاع نسبة الوفيات بين المشاة. توجد في كيلومترًا/الساعة في كافة الدول باستثناء أوزباكستان حيث يبلغ 70 كيلومترًا/الساعة، مما يوضح سبب ارتفاع نسبة الوفيات بين المشاة. توجد في دولة واحدة فقط وهي أرمينيا حد للقيادة تحت تأثير الكحول أكثر من 0.05، ولكن هناك دولتان هما كازاخستان وقير غيزستان بهما انتهاكات غير محددة بموجب قانون القيادة تحت تأثير الكحول، ولا توجد نسب محددة في أوزباكستان. تتخفض الوفيات بسبب الكحول بشكل عام في الدول التي تتوافر عنها البيانات، باستثناء جورجيا حيث تبلغ نسبة الوفيات بسبب الكحول 37%. لا تتوافر بيانات عن معدلات استخدام حزام الأمان والخوذة، باستثناء معدلات استخدام حزام أمان المقعد الأمامي في الاتحاد الروسي حيث تبلغ المعدلات 38% فقط.

2.2.3 جنوب شرق أوروبا

يوضح الجدول (7) بيانات عن المجموعة دون الإقليمية لدول جنوب شرق أوروبا. تم إدراج اليونان، وبلغاريا ورومانيا في هذا الجدول كما تم إدراجهم في جدول دول الاتحاد الأوروبي. لا تستخدم دولتان من أصل 10 دول تعريف الوفاة بسبب حوادث الطرق خلال فترة 30 يومًا من تاريخ الحادث، ولكن التقرير العالمي للحالة الصادر عن منظمة الصحة العالمية يتضمن التقديرات المعدلة لعام 2007 بشأن تحديد التعريف وبالنسبة لتلك الدولتين، تم عرض البيانات المعدلة وكذلك البيانات المعلنة في الجدول. وترفع التعديلات من أرقام الوفيات ومعدلات الوفيات الملحوظة نظرًا لأن البيانات المعلنة لكل من تركيا وألبانيا قائمة على أساس الوفاة في موقع الحادث. كما هو موضح في الجدول 1أ، يرتفع عدد الوفيات بشكل كبير لتتراوح بين 204 لكل مليون نسمة في الوفيات نتباين معدلات الوفيات بشكل كبير لتتراوح بين 204 لكل مليون نسمة في الجبل الأسود و69 في مقدونيا. لا تتوافر بيانات منفصلة لكل من صربيا والجبل الأسود على حده لعام 1997 ولكن الرقم الإجمالي المنطقة في عام 2007 وعمل الرقم الإجمالي للمنطقة في الجدول.

ترتفع نسب الوفيات بين المشاة في كل من ألبانيا ومقدونيا، وتبلغ النسبة واحد إلى خمسة في 7 دول. تشير معدلات الوفيات من مستخدمي المركبات ذات الإطارين إلى نسب المرتفعة نسبيًا في كل من كرواتيا واليونان.

الجدول 7 عدد الوفيات المعلنة بسبب حوادث الطرق في دول جنوب شرق أوروبا، وفئات الدخل ونسبة الوفيات بين مستخدمي الطرق

² C/M	راكبي	المشاة	إجمالي	فئة	775	عدد السكان	نسبة	775	77E	الدولة
	الدراج		الدخل	الدخل	الوفيات		الاختلاف	الوفيات	الوفيات	
%	ات %	%	القومي		المعدل	2007	1997-	2007	1007	
%	%	%	معدل دخل الفر د		المعدل لكل مليون	2007 الرقم بالآلاف	2007	2007	1997	
			بطرد بالدو لار		نسمة	برع به ده	2001			
			الأمريكي							
			عام 2007							,
9	6	40	3290	متوسط	120	3190	44.4	384	266	ألبانيا
					(450)			(400)		to the section
					(156)			(499)		(التعريف المعدل للوفاة خلال 30 يوم)
										سوقه حکرن 30 یوم)
5	6	24	3790	متوسط	109	3935	60.3	428	267	البوسنة والهرسك
				•						3. 3
0	4	26	4590	متوسط	131	7639	9.9	1006	915	بلغاريا
19	5	20	10460	متوسط	136	4555	-13.3	619	714	كرواتيا
	4	4.0	22222		4.4.4	4444	210	4500	0405	1. 1
30	1	16	29630	مرتفع	141	11147	-24.9	1580	2105	اليونان
4	0	20	5180	متوسط	204	598	لا يوجد	122	لا يوجد	الجبل الأسود
	U	20	3100	موسد	204	396	∡ پوجب	122	∡ پوجب	العبين الاسود
8	7	11	6150	متوسط	130	21438	-2.4	2794	2863	رومانيا
6	9	25	4730	متوسط	98	9858	لا يوجد	962	لا يوجد	صربيا
11	4	34	3460	متوسط	69	2038	-9.1	140	154	مقدونيا
		40	0000	1	07	74077	44.0	5007	F404	1
8	2	19	8020	متوسط	67	74877	14.6	5007	5181	تركيا

		(87)			(6509)		(التعريف المعدل للوفاة خلال 30 يوم)
		71	139275	-30.1	9874	14124	جنوب شرق أوروبا
		(82)			(11378)		

المصدر: اللجنة الاقتصادية لأوروبا،التقرير العالمي عن حالة السلامة المرورية الصادر عن منظمة الصحة العالمية، الشرطة الوطنية التركية. بيانات الوفيات المعلنة (راجع الجدول 1 للمزيد من الإيضاح). توضح الأرقام بين الأقواس عدد الوفيات والمعدلات المعدلة لحدوث الوفاة بسبب الحوادث خلال فترة 30 يومًا من تاريخ الحادث. 1. منهج أطلس؛ 2.كافة مستخدمي المركبات ذات الإطارين

يوضح الجدول 8 بيانات مؤشرات السلامة الرئيسية على الطرق. تتباين حدود السرعة المسموح بها في المناطق الحضرية ما بين 40 و60 كيلومتراً الساعة، وتتراوح نسبة القيادة تحت تأثير الكحول ما بين صفر و0.05 جرام/ديسيلتر. تنخفض نسبة الوفيات بسب الكحول ماعدا في كرواتيا حيث تبلغ النسبة 30% من الرقم الإجمالي بالرغم من تصنيف مستوى التنفيذ على أنه فعال تمامًا. لا تتوافر معلومات عن نسبة استخدام حزام أمان المقعد والخوذة في عدة دول وتتخفض معدلات الاستخدام ماعدا في كل من اليونان ورومانيا. وفي النهاية تنخفض كذلك معدلات استخدام حزام أمان المقعد الخلفي.

الجدول 8 مؤشرات السلامة المرورية في دول جنوب شرق أوروبا

معدلات استخدام	معدلات استخدام	معدلات استخدام	نسبة الوفيات	نسبة تركيز	حدود	الدولة
الخوذة	حزام أمان المقعد	حزام أمان المقعد	بسبب الكحول	الكحول في	السرعة في	
	الخلفي	الأمامي		الدم	المناطق	
	-			جر ام/دیسیلتر	الحضرية	
				(عام)	كيلومتر/السا	
					عة	
			_		40	٠ . ١ ١٠
لا يوجد	لا يوجد	30	5	0.05	40	ألبانيا
			7	0.00	00	البوسنة والهرسك
لا يوجد	لا يوجد	لا يوجد	7	0.03	60	
لا يوجد	لا يوجد	لا يوجد	5	0.05	50	بلغاريا
						1 11 2
		4E *	20	0.05	50	كرواتيا
لا يوجد	لا يوجد	45 *	30	0.05	50	
58/32	42	75	7	0.05	50	اليونان
						\$ +1
				0.05	50	الجبل الأسود
لا يوجد	لا يوجد	لا يوجد	لا يوجد		50	
90/65	20	80	2	0.0	50	رومانيا
						,
\ \ \ \ \ \ \ \ \ \ \ \ \ \ \ \ \ \ \	4-5	50-60	6	0.05	60	صربيا
لا يوجد	4-5	50-00	0	0.05	00	1 • ."
2	لا يوجد	16 *	5	0.05	60	مقدونيا
	د يوجب	10	3	0.05	00	
12	لا يوجد	70 بين المدن،	2	0.05	50	تركيا
	- ,, , ,	70 بين المناطق 28 في المناطق	_	0.00	30	, , ,
		الحضرية*				
			3N-113N.3	المنال المالية	ha Nation .	المصدر : التقرير العالمي ع

مصدر: التقرير العالمي عن حالة السلامة المرورية الصادر عن منظمة الصحة العالمية

2.3 اختيار الدول لاتخاذ إجراء

أوضحت الأجزاء السابقة تباين مستويات الدخل، ومعدلات الوفيات، وتوزيع أعداد الوفيات بين دول منطقة اللجنة الاقتصادية لأوروبا التابعة للأمم المتحدة. ويبرز نمط ثابت لتدني مستوى السلامة في الدول منخفضة ومتوسطة الدخل في شرق وجنوب شرق أوروبا وآسيا الوسطى. وبناء على ذلك فقد تم اتخاذ القرار لتركيز موارد مشروع "أوندا" في المقام الأول على دول شرق أوروبا وآسيا الوسطى، ولتنظيم مؤتمر لتلك الدول، والذي عقد في منسك، بجمهورية روسيا البيضاء، بالتعاون مع حكومة روسيا البيضاء. وتشمل تلك المجموعة من الدول ثلاث دول منخفضة الدخل وهي قير غيزستان، وطاجيكستان، وأوزباكستان، والدول متوسطة الدخل وهي أرمينيا، وأدربيجان، وروسيا البيضاء، وجورجيا، وكاز اخستان، وجمهورية مولدوفا، وتركمانستان والاتحاد الروسي، بما يحقق هدف المشروع في مساعدة الدول منخفضة ومتوسطة الدخل.

[•] لا تتوافر معدلات منفصلة لاستخدام حزام أمان المقعد الأمامي والخلفي.

بالإضافة إلى ذلك، فقد قامت غرفة Evia للتجارة والصناعة واتحاد شركات النقل اليونانية، بدعم من وزارة النقل والاتصالات اليونانية باستضافة مؤتمر لدول جنوب شرق أوروبا اعترافًا بوجود معدلات أعلى من المتوسط للوفيات مقارنة بمعظم دول غرب أوروبا. وبالإضافة إلى اليونان، تضم تلك المجموعة الدول متوسطة الدخل مثل ألبانيا، والبوسنة والهرسك، وبلغاريا، وكرواتيا، والجبل الأسود، ورومانيا، وصربيا، وجمهورية مقدونيا اليوغسلافية السابقة وتركيا.

وقد تم إعداد المناسبتين للتركيز على مجموعات الدول المتشابهة من حيث الموقع الجغرافي وشروط السلامة المرورية. بالإضافة إلى أن الدول التي تم اختيارها لمؤتمر منسك لديها عوامل مشتركة بالنسبة للتاريخ السياسي واللغة. فنجد أن دول مؤتمر هالكيدا مترابطة جغرافيا والعديد منها تشترك في الخلفية السياسية والمشاكل التي تواجهها. وتعتبر السياحة كذلك من الموضوعات المشتركة بين تلك الدول. فالمجموعتان معا تغطيان كافة الدول متوسطة الدخل في منطقة اللجنة الاقتصادية لأوروبا التابعة للأمم المتحدة باستثناء لاتفيا، وليتوانيا وبولندا، حيث إن تلك الدول تابعة للاتحاد الأوروبي.

ووفقًا للتقرير العالمي للحالة الصادر عن منظمة الصحة العالمية فإن 10 دول من التي يتم التركيز عليها لا توجد لديها أهداف يمكن تقييمها فيما يتعلق بموضوع السلامة المرورية، أو إستراتيجية وطنية متناسقة للسلامة على الطرق، وبالنسبة للدول التي لديها أهداف فإنه من غير الواضح ما إذا كانت تلك الأهداف تجريبية ومحتملة التحقيق أم لا.

وتقدم توصيات تقرير "نحو الصفر" الصادر عن مكتب التعاون الاقتصادي والتنمية الإرشادات للدول لمساعدتها على وضع وتحقيق أهداف طموحة للسلامة المرورية طموحة للسلامة المرورية وتوفر إطار عمل فعًال للمؤتمر. وتضع تلك التوصيات الأهداف الواضحة في إطار الإدارة الفعّالة للسلامة المرورية في منهج النظام الأمن أحد أهداف الندوة والمؤتمر بناءً على ذلك يتمثّل في توضيح مفهوم منهج النظام الأمن في إطار توصيات تقرير مكتب التعاون الاقتصادي والتنمية كإرشادات للممارسات الجيدة في تحديد وتحقيق الأهداف.

2.4 الندوة الإقليمية لمنطقة اللجنة الاقتصادية لأوروبا

2.4.1 المشاركة

تم تنظيم الندوة من قبل الجنة الاقتصادية لأوروبا بالتعاون مع حكومة جمهورية روسيا البيضاء. وكان ذلك في منسك في الفترة من 12-14 مايو 2009. وقد حضر ممثلون عن 9 من أصل 12 دولة من شرق أوروبا، والقوقاز وآسيا الوسطى، كما حضر ممثلون عن عدد من المنظمات الدولية ومن واللجان الإقليمية الأخرى التابعة للأمم المتحدة (اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادي، ولجنة الأمم المتحدة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا واللجنة الأوروبية لأمريكا اللاتينية والبحر الكاريبي) وبرنامج الأمم المتحدة الإنمائي في جمهورية روسيا البيضاء.

وقد جاء المشاركون الإقليميون من الدول التالية: جمهورية روسيا البيضاء، وجمهورية أرمينيا وجمهورية أذربيجان، وجمهورية مولدوفا، والاتحاد الروسي، وجمهورية طاجيكستان، وجمهورية أوزبكستان، وتركمانستان، وأوكرانيا. ولم يحضر ممثلون عن كل من جورجيا، وكازاخستان، وقير غيزستان، وقير غيزستان توجد بها أعلى معدلات للوفيات وتتزايد بها أعداد حالات الوفاة في المنطقة. الهيئات الحكومية التي حضر ممثلوها: وزارات الداخلية، والنقل، والتعليم، والشئون الخارجية وشرطة المرور. وقد حضر ممثلون كذلك عن اللجنة التنفيذية لكومنولث الدول المستقلة. وقد حضر كذلك ممثلون عن كل من بولندا واليونان وبريطانيا العظمي وأسبانيا.

وقد ضم وفد اللجنة الاقتصادية لأوروبا مدير قسم النقل واثنين من الموظفين. وحضر ممثلون عن كل من المنظمات الدولية التالية: المفوضية الأوروبية، ومنظمة الأمن والتعاون الأوروبي، ومنظمة الصحة العالمية، والاتحاد الدولي للنقل البري، وهيئة نظم وخدمات النقل الذكية في أوروبا، والاتحاد الدولي للسيارات، والشراكة العالمية للسلامة المرورية، والبرنامج الدولي لتقييم الطرق.

2.4.2 الجلسات الافتتاحية

افتتح الندوة السيد أناتولي كوليشوف، وزير داخلية جمهورية روسيا البيضاء، والسيد أنطونيوس برويك، المنسق المقيم للأمم المتحدة والممثل المقيم لبرنامج الأمم المتحدة الإنمائي (UNDP)، والسيدة إيفا مولنار، مدير قسم النقل في اللجنة الاقتصادية لأوروبا التابعة للأمم المتحدة، في حضور كل من نائب وزير الصحة، ونائب وزير النقل ونائب وزير التعليم في روسيا البيضاء ونائب وزير الصحة الأوكراني.

وقد أوضح السيد كوليشوف وضع السلامة المرورية في روسيا البيضاء وصرح بأن الندوة كانت فرصة لرفع الوعي وزيادة الفهم للحلول. وذكر بأن روسيا البيضاء تريد الاستفادة من الخبرات الأجنبية وتعلم أساليب جديدة لتحسين السلامة المرورية. وأوضحت السيدة مولنار وضع السلامة المرورية في منطقة اللجنة الاقتصادية لأوروبا وأبرزت التباين في الأداء بين المجموعات دون الإقليمية المختلفة، حيث تبلغ معدلات الوفيات لكل المرورية في شرق أوروبا والقوقاز وآسيا الوسطى ضعف المعدلات تقريبا في منطقة اللجنة الاقتصادية لأوروبا. وعلى عكس دول الاتحاد الأوروبي، فإن الكثير من تلك الدول قد عانت من تدهور الأوضاع في الفترة من 1997 إلى 2007. فموضوع السلامة المرورية يعتبر مهمة متعددة الأبعاد وتشمل كافة المستويات الحكومية وكذلك كافة قطاعات المجتمع. ومن التحديات الخاصة التي تواجه دول شرق أوروبا والقوقاز وآسيا الوسطى هي الحاجة لوضع إستراتيجية، والقدرة على جذب التمويل المتاح والمعرفة، والدعم السياسي والملكية. وشرحت السيدة مولنار دور اللجنة الاقتصادية لأوروبا وجماعة العمل في موضوع السلامة المرورية (WP1)، والمدى الذي يمكن أن تسهم به في تحسين السلامة من خلال الوسائل القانونية للسلامة المرورية الخاصة بالأمم المتحدة، واتفاقيات السير على الطرق والعلامات والإشارات على التوالي وبناء القدرة.

وأوضحت الجلسات التالية أهداف الندوة والإطار العالمي الأوسع للسلامة المرورية. وقد تم إبراز دور منظمة الصحة العالمية في تنسيق تعاون الأمم المتحدة في موضوع السلامة المرورية وإصدار أدلة الممارسات السليمة، وتم كذلك إعطاء توضيحات عن التقرير العالمي القادم عن حالة السلامة المرورية. وقد استمع المشاركون إلى ممثل اتحاد السيارات الدولي حول الحملة الحالية التي تقودها لجنة السلامة المرورية العالمية بشأن عقد من العمل في السلامة المرورية، والتدهور المتوقع في وضع السلامة المرورية حتى عام 2020 إذا لم يتم التحرك. فالهدف من خطة عقد من العمل هو إنقاذ حياة 5 مليون نسمة عن طريق خفض العدد السنوي المتوقع للوفيات في عام 2020 من 1.9 إلى 0.9مليون. ويهدف المؤتمر الوزاري العالمي في موسكو في شهر نوفمبر 2009 إلى دعم خطة عقد من العمل، ودعم خطة العمل التي تتكلف 300 مليون دولار أمريكي للستثمار في بناء القدرة ودعم الاستثمارات بما لا يقل عن 10% من تمويل مشروعات الطرق وتكريس الجهود لتقييم وتصميم الطرق الأمنة.

2.4.3 وضع السلامة المرورية حسب الدولة

تم إعطاء الفرصة لكافة الدول المشاركة لإبراز وضع السلامة المرورية في بلادهم، وتم إعداد التقارير من قبل ممثلي أرمينيا، وروسيا البيضاء، ومولدوفا، والاتحاد الروسي، وأوكرانيا وأوزباكستان. وتبع ذلك وصف موجز لوضع السلامة المرورية في كل دولة من الدول التي حضرت الندوة، وتم كذلك إلقاء الضوء على كل من المعلومات المتوفرة في الندوة وتقرير الوضع العالمي. وتم توضيح البيانات الخاصة بدول شرق أوروبا والقوقاز وآسيا الوسطى في الجداول 5 و6 أعلاه.

أرميني

ارتفعت حالات الوفيات بسبب حوادث الطرق، بنسبة 42% في الفترة بين 1997 و2007 كما كانت هناك زيادة أخرى في عام 2008 وصلت إلى 407 حالة وفاة و3.125 حالة إصابة. وبلغت نسبة الوفيات بين المشاة 39%، بينما وصلت نسبة الوفيات بين راكبي الدراجات والمركبات ذات الإطارين إلى أقل من 2%. وكانت معظم الحوادث على الطرق السريعة بسبب الانقلاب. ووفقا للتقدير ات تعد حوادث الطرق مسئولة عن فقد 1% من الدخل القومي. وتعتبر النسبة الخاصة بالقيادة تحت تأثير الكحول والتي تبلغ 30.00 جرام/ديسيلتر مرتفعة نسبيًا ولكن حالات الوفاة بسبب الكحول لا تتعدى 6% فقط من الرقم الإجمالي. ويعتبر استخدام حزام الأمان والخوذة من المتطلبات القانونية، ولكن التنفيذ لا يعد فعالاً على المستوى المطلوب. وهناك حاجة إلى عمليات مراقبة للسلامة المرورية بالنسبة للبنية التحتية الجديدة والحالية.

قامت حكومة أرمينيا في 13 أغسطس 2009 بالتصديق على الإستراتيجية الوطنية للسلامة المرورية بالإضافة إلى خطة عمل مدتها خمس سنوات. وينتشر موضوع عدم استخدام أحزمة الأمان على نطاق واسع ومن البنود الأساسية للبرنامج تنفيذ التشريعات الخاصة بأحزمة الأمان من قبل الشرطة، بما في ذلك التأكد من التزام رجال الشرطة أنفسهم بذلك. وسيتم كذلك إنشاء الأنفاق وممرات عبور المشاة في الأجزاء الأكثر خطورة على الطرق السريعة. وستقوم وزارة النقل وجهاز الشرطة بالعمل على التنسيق مع المجلس الوطني للسلامة المرورية لزيادة الوعي العام بموضوع السلامة المرورية.

أذربيجان

زادت نسبة الوفيات بنسبة 83% خلال الفترة من 1997-2007. وبلغت نسبة الوفيات بين المشاة 38%. بالرغم من وجود إستراتيجية للسلامة المرورية ووجود الأهداف. وتبلغ النسبة المسموح بها للقيادة تحت تأثير الكحول صفر ويتم التنفيذ بشكل جيد، مع بلوغ عدد حالات الوفاة بسبب الكحول نسبة 3%. ويتم كذلك تنفيذ القوانين الخاصة باستخدام أحزمة الأمان والخوذة، ولكن لا تتوافر معلومات عن معدلات الاستخدام. وهناك حاجة إلى مراقبة السلامة المرورية بالنسبة لمشروعات الإنشاء الكبرى الجديدة والبنية التحتية الحالية.

روسيا البيضاء

بالرغم من ازدياد الوضع سوءًا في العقد الأخير بالنسبة لأعداد ودرجة خطورة حوادث الطرق، إلا أن السنتين الأخيرتين شهدتا انخفاضاً في أعداد الضحايا حيث تعتبر روسيا البيضاء الدولة الوحيدة بين دول منطقة اللجنة الاقتصادية لأوروبا التابعة للأمم المتحدة التي انخفضت فيها أعداد الوفيات في الفترة من 197 إلى 2007 بنسبة 12%. وقد تزايدت نسبة امتلاك السيارات الخاصة منذ عام 1999 مما أدى إلى وجود حاجة لتطوير نظام المرور. وتعتبر سلامة الفنات المعرضة للخطر من مستخدمي الطرق من المشكلات الملحة حيث تبلغ نسبة الضحايا من بين المشاة 40%، ومن راكبي الدراجات 9%، ومن مستخدمي المركبات ذات الإطارين 4%. ويتولي رجال الشرطة مسئولية السلامة المرورية، حيث يقودون حملة لرفع الوعي ونشر ثقافة السلامة المرورية في المدارس. وتعتبر السرعة والقيادة تحت تأثير الكحول من المخاطر الكبرى التي تتم مواجهتها. وقد تم تنفيذ معايير البنية التحتية لخفض السرعة وتوفير التحسينات مثل أسيجة الأمان ومهدئات السرعة على جوانب الطرق وعند ممرات المشاة. وهناك حاجة إلى مراقبة السلامة المرورية بالنسبة لمشروعات الإنشاء الكبرى للطرق الجديدة والبنية التحتية الحالية. وتعد حركة المرور عبر الممرات المرورية من الشرق إلى الغرب من المشاكل الملحة في أنحاء جمهورية روسيا البيضاء.

مولدوفا

ارتفع عدد وفيات حوادث الطرق بنسبة 3% فقط بين عامي 1997 و2007، حيث توجد إستراتيجية للسلامة المرورية كما أن هناك أهداف. وتبلغ النسبة الخاصة بالقيادة تحت تأثير الكحول 0.05 جرام/ديسيلتر، ولكن لا يتم التنفيذ بشكل فعّال وتبلغ نسبة الوفيات بسبب الكحول 17%. وتوجد قوانين خاصة باستخدام أحزمة الأمان والخوذة ولكن التنفيذ ليس على المستوى المطلوب بالنسبة للقانون الخاص بالخوذة، كما أن نسبة استخدام أحزمة الأمان غير مؤكدة. وتبلغ نسبة الوفيات بين المشاة 34%، وبين راكبي الدراجات 2%، وبين مستخدمي المركبات ذات الإطارين 4%. وهناك حاجة إلى مراقبة السلامة المرورية بالنسبة لمشروعات الإنشاء الكبرى للطرق الجديدة والبنية التحتية الحالية. ويواجه الأطفال بشكل خاص بعض المخاطر. وفي عام 2006 تم إطلاق خطة جديدة للسلامة المرورية لعام 2009 بالإضافة إلى قوانين جديدة خاصة بالكحول والمخدرات، واختبار الصحة لقائدي السيارات، وتطبيق اختبارات القيادة بما يتماشى مع قواعد الاتحاد الأوروبي. وتم إدخال كاميرات لمراقبة السرعة واختبارات جديدة لتحديد نسبة الكحول في الدم. وبالرغم من ذلك، فلا يزال التقدم محدوداً بسبب وجود عجز في عدد رجال شرطة المرور تبلغ نسبته 50%. وهناك نية للاستفادة بشكل أكبر من التقنيات الحديثة.

⁴المصدر: المعلومات الصادرة عن المدير التنفيذي للمجلس الوطني للسلامة على الطرق.

روسيا الاتحادية

ارتفع عدد الوفيات بسبب حوادث الطرق بنسبة واحد إلى خمسة في الفترة بين عامي 1997 و2007، وتعتبر نسبة الوفيات من أعلى النسب في المنطقة، بالرغم من إدخال بعض التحسينات منذ عام 2004. وتبلغ نسبة الوفيات من المشاة 36% من إدحالي نسبة الوفيات. هناك إستراتيجية المسلامة المرورية كما أن هناك أهداف. وهناك قوانين خاصة باستخدام أحزمة الأمان والخوذة ويتم تطبيقها بشكل جيد، إلا أن نسبة استخدام أحزمة أمان المقاعد الأمامية تبلغ واحد إلى ثلاثة فقط. وتبلغ النسبة الخاصة بالقيادة تحت تأثير الكحول 0.03 جرام/ديسيلتر، ويتم التنفيذ بشكل جيد وتبلغ نسبة الوفيات بسبب الكحول 10%. وهناك حاجة إلى مراقبة السلامة المرورية بالنسبة لمشروعات الإنشاء الكبرى للطرق الجديدة والبنية التحتية الحالية. ويتم تقييم واستخدام نتائج مؤتمر وزراء النقل الأوروبيين لمراقبة القدرة الخاصة بالسلامة المرورية.

طاجيكستان

يعتبر الزيادة في عدد الوفيات والمعدلات الأقل في المنطقة وهي كذلك الدولة التي يوجد بها أقل مستوى لدخل الفرد. وتواجه الفئات المعرضة للخطر من مستخدمي الطرق مخاطر بالغة، حيث تبلغ نسبة الوفيات بين المشاة 44%، وبين راكبي الدراجات 6%، بينما تبلغ النسبة بين مستخدمي المركبات ذات الإطارين 1% فقط. وتبلغ النسبة الخاصة بالقيادة تحت تأثير الكحول 0.03 جرام/ديسيلتر ويتم التنفيذ بشكل جيد، وتبلغ نسبة الوفيات بسبب الكحول 5%. لم يرقى التنفيذ بعد إلى المستوى المطلوب بالنسبة لقوانين استخدام حزام الأمان والخوذة. وهناك حاجة إلى مراقبة السلامة المرورية بالنسبة لمشروعات الإنشاء الكبرى للطرق الجديدة والبنية التحتية الحالية.

تركمانستان

كان هناك نموًا سريعًا في نسبة الوفيات، حيث وصلت إلى 61% بين عامي 1997 و2007. وتبلغ نسبة الوفيات بين المشاة 29% وبين راكبي الدراجات 5%. ويتم تطبيق القانون الخاص بالنسبة المسموح بها للقيادة تحت تأثير الكحول بشكل جيد وتبلغ النسبة 0.05 وتبلغ كذلك نسبة الوفيات بسبب الكحول 7%من النسبة الإجمالية. ويتم كذلك تطبيق قوانين استخدام أحزمة الأمان والخوذة بشكل جيد. وهناك حاجة إلى عمليات تدقيق لحالة السلامة المرورية بالنسبة لمشروعات الإنشاء الكبرى للطرق الجديدة والبنية التحتية الحالية.

أوكرانيا

بلغت نسبة النمو في عدد الوفيات 66% بين عامي 1997 و 2007، وبلغ معدل الوفيات 215 لكل مليون نسمة، وتعتبر تلك النسبة من النسب الأعلى في المنطقة، ولكن حدث تحسن كبير عام 2008 عندما انخفض عدد الوفيات من 9921 عام 2007 إلى 6760. وتمثل الوفيات من المشاة مشكلة كبيرة حيث تبلغ 65% من إجمالي الوفيات. وتبلغ النسبة المسموح بها للقيادة تحت تأثير الكحول صفر ولكن لا تتوافر معلومات عن معدل الوفيات بسبب الكحول أو فعالية التنفيذ. ولا يوجد قانون خاص باستخدام الخوذة، ولا يتم تطبيق قانون استخدام أحزمة الأمان على كافة الأفراد. وهناك حاجة إلى عمليات تدقيق للإنشاءات الكبرى للطرق الجديدة وليس للطرق الموجودة حاليًا.

أوزباكستان

بلغت نسبة الزيادة في معدل الوفيات 2% فقط بين عامي 1996 و 2006، كما كان معدل الوفيات منخفضا للغاية. تعد أوزباكستان واحدة من الدول الثلاثة منخفضة الدخل في المنطقة. ولا تتوافر بيانات عن عدد الوفيات بين فنات مستخدمي الطرق. هناك إستراتيجية للسلامة المرورية كما أن هناك أهداف. ويوجد قانون خاص بالقيادة تحت تأثير الكحول إلا أنه غير محدد بموجب النسبة المسموح بها من الكحول في الدم BAC. ويمكن الحكم على التنفيذ بأنه فعال ولكن لا يتوافر رقم محدد عن عدد الوفيات بسبب الكحول. وهو نفس الوضع بالنسبة لاستخدام أحزمة الأمان والخوذة مع وجود التنفيذ الجيد ولكن لا تتوافر بيانات عن معدلات الاستخدام. وهناك حاجة إلى عمليات تدقيق لحالة السلامة المرورية بالنسبة لمشرو عات الإنشاء الكبرى للطرق الجديدة والبنية التحتية الحالية. وكان هناك زيادة ملحوظة في مستوى السلامة المرورية خلال السنوات العشر الأخيرة. وسيساعد ذلك على تحسين عملية تطوير التنمية في مجال التعاون الاقتصادي وتيسير حركة النقل الدولي. وتم توفير المساعدة المالية لتطوير البنية التحتية من قبل بنك التنمية الأسيوي في صورة قرض تبلغ قيمته 75 مليون دولار أمريكي، والذي من شأنه أن يساعد على توفير المساعدة المرورية المساعدة على خفض معدل الحوادث، والتركيز خصوصا على المشاة والأطفال، وسلوك السائقين وحملات التوعية العامة.

2.4.4 تقارير اللجان الإقليمية الأخرى التابعة للأمم المتحدة

قام ممثلون من لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا ESCWA، واللجنة الاقتصادية لأمريكا اللاتينية والبحر الكاريبي ECLAC واللجنة الاقتصادية والاجتماعية لأسيا والمحيط الهادي ESCAP بتوضيح وضع السلامة المرورية والأنشطة التي تتم لتحقيق أهداف مشروع "أوندا" في المناطق التابعة لهم.

ففي منطقة لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا، تمت إقامة شراكة مع هيئة السلامة المرورية في منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا للتنسيق بين الحكومات، والهيئات العاملة، ومؤسسات المجتمع المدني لدعم المشروعات التي تهدف إلى خفض أعداد الضحايا. ويتم التركيز على تبادل المعرفة، وتنفيذ المشروعات، وإقامة الشراكات. وتمت إقامة ورشة عمل في الدوحة عام 2008 وصدر عنها إعلان الدوحة الخاص بإجراءات السلامة المرورية. ستقوم لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية والاجتماعية لغربي أسيا في يونيو 2009 بإقامة ورشة عمل للأهداف في أبو ظبي . وستكون أهدافها مساعدة الدول من خلال تقديم المعلومات الخاصة بالممارسات الجيدة؛ للمساعدة على تطوير الأهداف؛ ومراجعة إحصاءات السلامة المرورية ووضع أهداف طموحة، بالإضافة إلى مناقشة إدارة السلامة المرورية.

⁵تم توضيح تفاصيل ورشة العمل في القسم 4 من هذا التقرير.

تعتبر منطقة اللجنة الاقتصادية لأمريكا اللاتينية والبحر الكاريبي هي المنطقة التي توجد بها أعلى معدلات للوفيات والإصابة في العالم وتبلغ 26.1 لكل مليون نسمة، والتي من المتوقع أن ترتفع إلى 31 بحلول عام 2020 إذا لم تتم الاستفادة من التدابير الجديدة. وتقوم العديد من الدول في المنطقة بإقامة هيئات للسلامة المرورية ووضع الخطط لمواجهة تلك المشكلة، وتقوم اللجنة الاقتصادية لأمريكا اللاتينية والبحر الكاريبي بتكوين شبكة للربط بين الهيئات الوطنية، والمجتمع المدني والمؤسسات الأكاديمية. وقد قامت اللجنة الاقتصادية لأمريكا اللاتينية والبحر الكاريبي بتنظيم ندوات أخرى خلال عام 2009 لمنطقة أمريكا الوسطى، وكولومبيا والمكسيك، ودول البحر الكاريبي.

وتعتبر منطقة اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادي، منطقة كبيرة ومتنوعة حيث تمتد من آسيا الوسطى وحتى استراليا وتضم 62% من عدد سكان العالم وأكثر من نصف عدد الوفيات وما نسبته واحد إلى خمسة فقط من عدد المركبات المستخدمة على مستوى العالم. ويوضح العررض الاستهلالي الأهداف والإجراءات الحالية لكل دولة، وأهداف اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادي في مواجهة مشكلة السلامة المرورية. وتم وضع هذه الأهداف والغايات والتي تتمثل في إنقاذ حياة 600.000 نسمة بين عامي 2007 و 2015 في مجموعة من الجنه، ومن المتوقع الانتهاء منها في سبتمبر 2009.

2.4.5 العروض الاستهلالية للخبراء الدوليين

تم عرض نتائج تقرير "نحو الصفر". وقد أوضح العرض الاستهلالي توصيات التقرير، وخصوصا منهج نظام السلامة والطريقة التي ينبغي بها تنظيم أنظمة إدارة السلامة المرورية نظام فعال لإدارة السلامة المرورية تنظيم أنظمة إدارة السلامة المرورية المداف الأهداف الطموحة. ويتطلب تطوير مستوى السلامة المرورية نظام فعال لإدارة السلامة المرورية مع التركيز على النتائج الجيدة. ويجب تعيين هيئة لتولي قيادة الأمور ويجب كذلك أن تكون أدوار ومسئوليات الهيئات واضحة. ويجب تحديد أمداف المرحلية تجاه القضاء على مشكلة الوفيات والإصابات الخطيرة على المطرق.

وتم كذلك عرض تجارب التخطيط للسلامة المرورية في أسبانيا، وفرنسا، وبولندا، وغرب استراليا وبريطانيا كأمثلة على الممارسات الجيدة. وقد وضعت أسبانيا هدقًا لخفض عدد الوفيات بنسبة 40% بين عامي 2003 و2008، والتزمت بأهداف الاتحاد الأوروبي لخفض العدد بنسبة 50% بحلول عام 2010. وكانت نسبة الوفيات في عام 2008 31% وهي أقل من النسبة التي كانت موجودة عام 2001، مما يعني إنقاذ حياة 1.694 نسمة. وتم وضع خطة إستراتيجية وطنية للسلامة المرورية للفترة ما بين 2004-4008 وتمت إقامة العديد من المشروعات الرئيسية في الفترة ما بين 2005-2008. ويشمل ذلك إقامة هيئة للرقابة الوطنية على السلامة المرورية، وتغيير نظام العقوبات، وتطوير البنية التحتية وجمع ونشر المعلومات المتعلقة بالسلامة المرورية. وضع خطة جديدة للسلامة المرورية. وبالإضافة إلى الخطة الوطنية توجد خطط إقليمية وخطط خاصة بالبلدية. وستكون خطط السلامة المرورية الخاصة بالبلدية إلز امية لكافة المدن بحلول عام 2012.

في فرنسا، تم وضع السياسة الحالية للسلامة المرورية عام 2002 كواحدة من المشروعات الثلاث الرئاسية الكبرى. وقد قامت اللجنة الوزارية للسلامة المرورية في فرنسا بالتنسيق مع ممثلي اللجنة الوزارية، والتي تضم وزارات النقل، والداخلية، والدفاع، والعدل، والتعليم الوطني، والصحة، والعمل، والشباب والرياضة. وعلى المستوى المحلي، توجد لدى الوحدات الإقليمية ("الإدارات") مجالس للسلامة. وتركز السياسة على السلوك، والبنية التحتية والمركبات، والامتثال للقواعد. وتم رفع مستوى العقوبات والتنفيذ، وقبل نهاية عام 2008 تم وضع 2.300 كاميرا لمراقبة السرعة.

تم إلقاء الضوء على البرنامج الوطني البولندي للسلامة على الطرق، GAMBIT، الخاص بالفترة ما بين عامي 2000 و 2007. وقد حدد برنامج 2005 GAMBIT هدفًا لخفض عدد الوفيات بمعدل 2.800 (50%) خلال عشر سنوات من عام 2003 إلى 2013. وتم تحديد خمسة أهداف رئيسية: وضع سياسة فعالة طويلة المدى للسلامة المرورية؛ تحسين سلوكيات مستخدمي الطرق؛ حماية المشاة والأطفال وراكبي الدراجات؛ وتحسين سلامة البنية التحتية؛ والتقليل من خطورة الحوادث.

تم إقرار سياسة جديدة للسلامة المرورية في غرب استراليا، تحت اسم ا*لحو الصفر"،* من قبل الحكومة في مارس 2009 بعد وضع برنامج شامل للإرشادات العامة. تمت إقامة المنتديات العامة لاستطلاع الرأي العام بشأن قضايا السلامة المرورية. وتم التشاور بشأن خيارات السياسة الخاصة بالإستراتيجية وتمت المقارنة بين نتائج التصورات المجتمعية بالإضافة إلى تحليلات الخبراء بشأن فعالية حلول النظم الأكثر أمنًا.

في بريطانيا العظمى، كان المبدأ الأساسي لوضع أهداف السلامة المرورية يتمثل في أن السياسة يجب أن تكون قائمة على الدليل، حيث يجب أن يكون الهدف تحديا ولكن يمكن تحقيقه على أساس التحليل التجريبي، ويجب أن تكون هناك إستراتيجية لتنفيذ ورصد التقدم بصورة مستمرة. وقد كان الهدف لعام 2010 هو خفض أعداد الوفيات أو الإصابات الخطيرة بنسبة 40% بحلول عام 2010 مقارنة بالأعداد المسجلة في الفترة ما بين عامي 1994 و1998. وتم وضع هدف أكثر أهمية بالنسبة للأطفال يتمثل في خفض العدد بنسبة 50%. وتم إحراز مستوى جيد من التقدم ومن المحتمل تحقيق الهدف الخاص بخفض العدد بنسبة 40%، بينما تم تحقيق الهدف الخاص بالأطفال خلال عام 2007. وتقوم إدارة النقل في الوقت الحالي بإجراء المشاورات حول الإستراتيجية الجديدة المخصصة لعام 2020 والتي ستعتمد منهج نظام الأمان وستشتمل على أهداف منفصلة بالنسبة للوفيات والإصابات الخطيرة.

وقد قام ممثل هيئة الشراكة العالمية السلامة المرورية بتوضيح الحاجة إلى الاعتماد على أدلة الممارسات السليمة، والحاجة إلى وجود نظم بيانات يمكن الاعتماد عليها. وأوضح كذلك ممثل الاتحاد الدولي للنقل البري (IRU) والاتحاد الدولي للطرق (IRF) العمل الذي قاموا به والطريقة التي يمكنهم المساهمة بها في تحسين السلامة المرورية على المستوى الدولي. ويقوم الاتحاد الدولي للنقل البري بدعم كافة الإجراءات الخاصة بتحسين السلامة المرورية في حالة تحديد الأسباب الرئيسية للحوادث الخاصة بالمركبات. ومن أولوياته التطوير المستدام وتيسير حركة التجارة، والسياحة والنقل البري. ويعمل الاتحاد الدولي للطرق على الطرق على الطرق السريعة الرئيسية: طريق الحرير، ومشروعات الطرق عبر قارة أفريقيا، وطريق بان أمريكان السريع، والطريق السريع الدائري حول البحر الأسود، والطريق السريع على البحر الأدرياتيكي والبحر الأيوني. وقد قاموا بتنظيم ندوات

-

⁶تم توضيح أنشطة اللجنة الأوروبية لأمريكا اللاتينية والبحر الكاريبي في القسم 4 من هذا التقرير.

حول علامات التميز في روسيا البيضاء والإمارات العربية المتحدة، ويعملوا بالتعاون مع فريق تعاون الأمم المتحدة للسلامة المرورية لوضع دليل إطار عمل لسياسة البنية التحتية للسلامة على الطرق.

تم عرض جهود البرنامج الدولي لتقييم الطرق (IRAP). وتم إجراء تقييم للمخاطر باستخدام مركبات مجهزة خصيصًا بوسائل لتقييم الطرق كما تم عرض تسجيلات فيديو متبوعة بتحليل للبيانات. وتم إصدار تقرير يوضح النتائج البارزة لشبكة الطرق وبرنامج للإجراءات الوقائية. وتمثلت المرحلة الأخيرة في دعم تنفيذ البرنامج. بالإضافة إلى تقييم المخاطر على الطرق، يوفر البرنامج الدولي لتقييم الطرق حلولاً مخصصة لحالة الطرق واستخدامها من قبل مختلف فئات مستخدمي الطرق. وتم وضع مجموعة من الوسائل على شبكة الانترنت يمكن استخدامها لتشخيص المشكلات وتوفير الحلول. وتوضح التقارير المقدمة من الدول الخرائط المفصلة للطرق التي يتم تقييمها بالإضافة إلى النتائج البارزة ومواقع الإجراءات المضادة الموصى بها، والتوقعات الخاصة بإنقاذ الضحايا.

تم إلقاء الضوء على جهود المنظمة الأوروبية فيما يتعلق بنظم النقل الذكية. وستوفر مبادرة السيارة الذكية حلولا جديدة من خلال منهج النظام المتكامل لسلامة المركبة. وسيعزز مشروع EasyWay التعميم المتناسق على مستوى قارة أوروبا لنظم النقل الذكية عبر الشبكة التي تشمل جميع أنحاء أوروبا من خلال إدارة المرور، وخدمات معلومات المسافرين، والشحن والدعم اللوجيستي. وتضع خطة عمل نظم النقل الذكية الخاصة بالمفوضية الأوروبية موضوع السلامة المرورية كأولوية رئيسية تشتمل على نظم المساعدة المتطورة السائقين، وتقديم مشروع النداء الإلكتروني وCall في جميع أنحاء قارة أوروبا، وتأثير نظم النقل الذكية على الفئات المعرضة للخطر من مستخدمي الطرق. وتغطي تطبيقات نظم النقل الذكية الرئيسية لتحسين مستوى السلامة المرورية سلامة كل من المركبات والبنية التحتية؛ والسلامة الخاصة بالمركبة سواء الإيجابية (منع التصادم) أو السلبية (علاج الإصابة).

وقد أوضح موفد المفوضية الأوروبية إلى روسيا البيضاء سياسة السلامة المرورية الخاصة بالاتحاد الأوروبي. حيث تم وضع هدف في عام 2001 يرمي إلى خفض أعداد الوفيات بنسبة 50% بحلول عام 2010. وتم توضيح السياسة في التقرير الخاص بالنقل (2001) والبرنامج الأوروبي لإجراءات السلامة المرورية (2003). وتم الاعتماد على منهج متكامل يشتمل على البنية التحتية للطرق، وأمن المركبات والسلوك الفردي. وتهدف السياسة الخاصة بالبنية التحتية إلى ضمان تكامل السلامة خلال كافة المراحل وتوفير مستوى مرتفع من السلامة المرورية في كافة الدول الأعضاء. ويتم استخدام برنامج الاختبار EuroNCAP لتحسين مستوى سلامة المركبات من خلال المطالبة بأن تكون كافة السيارات المباعة في أوروبا من فئة الأربعة نجوم على الأقل. وتشتمل المبادرات الأخرى على توجيهات بشأن منح التراخيص للسائقين والميثاق الأوروبي للسلامة المرورية ومرصد مراقبة السلامة المرورية.

خلال الجلسة الختامية للندوة تمت مناقشة النتائج والتوصيات المتعلقة باتخاذ إجراءات مستقبلية لتحديد الأهداف وتمت الموافقة عليها (انظر الجزء الثامن أدناه).

2.5 مؤتمر تحسين مستوى السلامة المرورية في جنوب شرق أوروبا

2.5.1 المشاركة

تمت استضافة مؤتمر تحسين مستوى السلامة المرورية في جنوب شرق أوروبا من قبل غرفة Evia للتجارة والصناعة واتحاد شركات النقل اليونانية، بدعم من وزارة النقل والاتصالات اليونانية. وقد عقد المؤتمر في مدينة هالكيدا، باليونان، في الفترة من 25-26 يونيو 2009.

وكان الهدف من المؤتمر هو التركيز على تحسين مستوى السلامة المرورية في جنوب شرق أوروبا كجزء من المشروع العالمي للأمم المتحدة التحديد الأهداف الإقليمية بخفض أعداد ضحايا الحوادث المرورية. وقد جاء المشاركون الإقليميون من الدول التالية: ألبانيا، والبوسنة والهرسك، وبلغاريا، وكرواتيا، وجمهورية مقدونيا، واليونان، والجبل الأسود، ورومانيا، وصربيا وتركيا. الهيئات الحكومية التي حضر ممثلوها: وكانت هناك وفود ممثلة عن وزارات الداخلية، والنقل والاتصالات، والصحة، وممثلون عن الحكومة المحلية وغرف النجارة، وشرطة المرور، والمنظمات غير الحكومية والمؤسسات التجارية. وقد حضر كذلك ممثلون عن فرنسا، وإيطاليا وهولندا.

وقد ضم وفد اللجنة الاقتصادية لأوروبا مدير قسم النقل وبعض الموظفين. وحضر ممثلون عن كل من المنظمات الدولية التالية :المفوضية الأوروبية، ومنظمة الصحة العالمية، والاتحاد الدولي للسيارات، والمركز الأرثوذكسي للبطريركية المسكونية، وسويسرا، وهيئة الرقابة على النقل بجنوب شرق أوروبا، وهيئة الشراكة العالمية للسلامة المرورية، والبرنامج الدولي لتقييم الطرق.

2.5.2 الجلسات الافتتاحية

قام بافتتاح المؤتمر السيدة إيفاجليا تساجا، مدير عام وزارة النقل والاتصالات اليونانية، والسيدة إيفا مولنار، مدير قسم النقل، باللجنة الاقتصادية لأوروبا التابعة للأمم المتحدة، نيابة عن وزير النقل والاتصالات اليوناني. وقد رحب بالمشاركين كل من باناجيوتس سيموسيس، رئيس غرفة لاوروبا التجارة والصناعة، والسيد إيفاجيلوس سبانوداكيس، رئيس غرفة Chania للتجارة والصناعة، ونائب رئيس اتحاد شركات النقل اليونانية. وقد صرحت السيدة مولنار أن أزمة السلامة المرورية تعتبر من المشاكل المتزايدة ولها تأثير على المستويين البشري والاقتصادي. وتعتبر قضية السلامة المرورية من المستوليات المشتركة. وذكر السيد سبانوداكيس أن الهدف هو إقامة نظام نقل يوناني آمن وفعال مما يساعد في عملية التحديث والتطوير. يعتبر مستوى السلامة المرورية في اليونان غير كاف، حيث إن معدلات الوفيات أعلى بكثير من المعدلات في دول الاتحاد الأوروبي، مما يضع اليونان في المرتبة 22 في الترتيب.

وتم تخصيص جلسة لأبطال كرة السلة الذين يقدمون الدعم لقضية السلامة المرورية. حيث قام لاعبو الفريق الوطني اليوناني لكرة السلة، واتحاد كرة السلة اليوناني والاتحاد الدولي لكرة السلة بالترويج لشعار "اللعب النظيف" و"روح الفريق" للحفاظ على مستوى السلامة المرورية في جميع أنحاء اليونان والأماكن الأخرى. ومن خلال تأكيدهم على أن الأفراد غالبًا لا يعرفون أهمية الالتزام بالقواعد، ويظنون أن الخطأ أو "الالتفاف" البسيط على القواعد يؤثر فقط عليهم، قام أبطال كرة السلة اليونانيون بدعوة الناس للالتزام بالقواعد وبدأ العمل كفريق واللعب النظيف على الطرق. وقام اللاعبون بتوقيع بيان للترويج لتلك الفكرة والتي تم إدراجها في هذا التقرير تحت اسم الملحق 1.

وتم إلقاء الضوء على القضية العالمية للسلامة المرورية من خلال العروض التقديمية الصادرة عن الاتحاد الدولي للسيارات بخصوص المؤتمر الوزاري العالمي القادم والخطة المقترحة "عقد من العمل" بشأن قضية السلامة المرورية، ومن اللجنة الاقتصادية لأوروبا حول المخاطر الرئيسية وجهود اللجنة الاقتصادية لأوروبا واللجان الإقليمية الأخرى التابعة للأمم المتحدة.

وقام المتحدثون من كل من المفوضية الأوروبية، وهيئة الرقابة على النقل بجنوب شرق أوروبا (SEETO)، والمركز الأرثوذكسي للبطريركية المسكونية بإلقاء الضوء على الجهود التي بذلوها. وتقوم هيئة الرقابة على النقل بجنوب شرق أوروبا بتعزيز عملية تطوير شبكة النقل الإقليمية الرئيسية بجنوب شرق أوروبا. وتم تكوين مجموعة عمل للسلامة المرورية في يناير 2009 للتعامل مع الإجراءات الإدارية والتشريعية اللازمة لتعزيز التعاون في موضوع السلامة المرورية في منطقة هيئة الرقابة على النقل بجنوب شرق أوروبا، وتعزيز أفضل ممارسات السلامة المرورية وزيادة الوعي بين صانعي القرار واللجنة التوجيهية الخاصة بحالة السلامة المرورية في جنوب شرق أوروبا. وتقوم الكنيسة الأرثوذكسية بالتعاون مع الديانات والقطاعات الأخرى في المجتمع، وتقدم الدعم لضحايا حوادث الطرق.

2.5.3 السلامة المرورية في اليونان

وقد ألقت العروض الاستهلالية المقدمة من اليونان، الدولة المضيفة، الضوء على وضع السلامة المرورية والجهود المبذولة في هذا الشأن داخل اليونان. وتشتمل الخطة الإستراتيجية للفترة من 2000-2010 على العديد من التدابير الخاصة بالسلامة المرورية بما في ذلك مدونة قواعد سلوكيات المرور، وعمليات تطوير تدريب السائقين، والاختبارات ومنح التراخيص، وتحسين سلوكيات السائقين، ونظام النقاط الجديدة وحملات التوعية بالسلامة المرورية وتعليم السلامة المرورية. وقد الخفصت أعداد الوفيات بشكل كبير في الفترة ما بين عامي 2000 و 2007، ولكن هناك حاجة إلى بذل المزيد من الجهود لتنفيذ الخطة الإستراتيجية ورفع الوعي العام والدعم الإعلامي. وقد قام جهاز الشرطة بوسط اليونان بتوضيح التقدم في مستوى التنفيذ. وانخفضت حالات تخطي السرعة وزادت عمليات التفتيش على حالات القيادة تحت تأثير الكحول. وتم تحسين مستوى الامتثال لقواعد استخدام أحزمة الأمان والخوذة. وهناك تدابير في عام 2009 لتحسين عملية تدريب الشرطة ومستوى التنفيذ وندوات تطوير سلوك السائقين.

وقد أوضحت العروض الاستهلالية الصادرة عن المعهد اليوناني لمهندسي النقل وهيئة الرقابة على السلامة المرورية التابعة للغرفة الفنية اليونانية طريقة تعزيز التدابير المتبعة لتطوير البنية التحتية، ودعم إجراءات السلامة المرورية فيما يخص سلوكيات مستخدمي الطرق، وسلامة المركبات، والاستجابة لحالات الطوارئ ومستوى التنفيذ. وتم كذلك إلقاء الضوء على عمل المنظمات غير الحكومية، ومعهد Panos Mylonas للسلامة المرورية، وتقديم إطار الشراكة الفقالة بين مختلف القطاعات. كما أنه بهدف إلى زيادة الوعي بقضية السلامة المرورية وحث المؤسسات العامة والخاصة على أداء أدوارها.

وفي نهاية اليوم الأول للمؤتمر، تبنى ممثلون من غرف التجارة والصناعة إعلائا والذي اعتزموا فيه دعمهم لجهود اللجنة الاقتصادية لأوروبا التابعة للأمم المتحدة، واستخدام شبكاتهم في اليونان لدعم الحملات الترويجية، والدعوة إلى تبني تدابير السلامة المرورية، وإنشاء آليات التمويل لتنفيذها. وقد قدموا الدعوة لدول جنوب شرق أوروبا الأخرى لاتخاذ الإجراءات، والموافقة على أهداف السلامة المرورية، والتنفيذ الكامل للوسائل القانونية ذات الصلة الخاصة بالسلامة المرورية في منطقة اللجنة الاقتصادية لأوروبا التابعة للأمم المتحدة. نص الإعلان موجود في الملحق 2.

2.5.4 السلامة المرورية في جنوب شرق أوروبا

قدّم ممثلو الدول الحاضرة في المؤتمر عروضًا استهلالية حول الأوضاع في كل دولة من دولهم. وتبع ذلك وصف موجز لوضع السلامة المرورية في كل دولة من الدول التي حضرت الندوة، وتم كذلك إلقاء الضوء على كل من المعلومات المتوفرة في الندوة وتقرير الوضع العالمي. وتعرض الجداول 7 و8 أعلاه بيانات مختصرة عن جميع دول شرق أوروبا.

ألبانيا

تم إدخال تعديلات أساسية في ألبانيا في أعداد المركبات والسائقين والبنية التحتية للطرق. وقد أدت الزيادة في حركة المرور إلى زيادة حوادث المرور وتعتبر قضية السلامة المرورية من أولويات الحكومة، ولكن لا توجد إستراتيجية خاصة بالسلامة المرورية أو حتى أهداف يمكن تحقيقها. ويعتبر معدل الوفيات، خصوصًا كما تم تعديله وفقا للتعريف الخاص بالوفاة خلال 30 يومًا من تاريخ الحادث، واحدًا من أعلى المعدلات في المنطقة دون الإقليمية، وتزايدت حالات الوفاة بشكل سريع. وتمثل السلامة المرورية بالنسبة للفئات المعرضة للخطر مشكلة قائمة، مع وجود نسبة للوفيات بين المشاة تبلغ 40%. المجالات الرئيسية لعمليات تحسين الإجراءات في نوعية الطرق، والاعتماد على وسائل مراقبة السلامة المرورية، والتعامل مع المشاكل الخطيرة، وتحسين الانضباط على الطرق، والتعامل مع قضية الفساد في إصدار تراخيص القيادة ، ونشر ثقافة السلامة المرورية. يمكن الحكم على تطبيق قانون المرور الخاص بالسرعة، والقيادة تحت تأثير الكحول، واستخدام الخوذة وأحزمة الأمان على الطرق الجديدة. المطرق الجديدة.

البوسنة والهرسك

بالرغم من أن معدل الوفيات أقل من المعدلات الموجودة في دول جنوب شرق أوروبا الأخرى، إلا أن حالات الوفاة تتزايد بشكل سريع في المنطقة دون الإقليمية. ولا تتوافر معلومات عن نسبة استخدام حزام الأمان والخوذة، ولكن يمكن اعتبار مستوى التنفيذ فعال إلى حد ما. وتم اعتماد قانون وطني للسلامة المرورية في عام 2006 ليتماشى مع قواعد السلامة المرورية. وقد أثمرت الدراسة التي قام بإجرائها البنك الدولي

عن وضع خطة لإنشاء مكتب متخصص للسلامة المرورية في وزارة الاتصالات والنقل للتنسيق في عملية تنفيذ إستراتيجية السلامة المرورية، وبرامج الشرطة والإجراءات، والإحصاءات، والشئون الاقتصادية والتعزيز. وسيضم مجلس التنسيق الوطني للسلامة المرورية وزارات النقل، والداخلية، والصحة والتعليم لتنسيق في تنفيذ إستراتيجية وطنية للتنمية ومراقبتها. وتم تنفيذ مشروع البنية التحتية للطرق ومشروع السلامة الخاص بالبنك الدولي بتكلفة 25 مليون دولار أمريكي.

بعد مراجعة قضية السلامة المرورية لشبكة النقل الإقليمية الرئيسية بجنوب شرق أوروبا، تم إعداد مسودة لإستراتيجية السلامة المرورية وتم تقديم مقترحات لوضع قوانين وتشريعات لتنفيذ عمليات تقتيش إلزامية. وتم إعداد مسودة دليل للسلامة المرورية ومجموعة موحدة من إجراءات المداقة ق

بلغاريا

تعتبر نسبة الوفيات مرتفعة إلى حد ما، ولكن الزيادة في حالات الوفاة لم تتخط نسبة 10% خلال الفترة من 1997 إلى 2007. ومع ذلك، فان الوضع يزداد سوءًا مع ارتفاع أعداد الوفاة بنسبة 5% في الفترة من 2007-2008. ومن عوامل الخطورة الرئيسية وأسباب الحوادث السرعة الزائدة، وعدم استخدام أحزمة الأمان، والسائقين الجدد وغير الحاصلين على التراخيص، والمناطق السكنية، وفي ساعات الظلام، وحوادث السيارات الفردية، والتصادم وجها لوجه، والسيارات القديمة والبنية التحتية السيئة للطرق. تم اتخاذ إجراء تشريعي، على سبيل المثال، بشأن الاستخدام الإلزامي للقيود المفروضة على الأطفال، وإلغاء الترخيص ونظام النقاط الذي يتم تطبيقه على المخالفين. وتم إنشاء شبكة للتحكم في السرعة وتنفيذ الإستراتيجية الوطنية للحفاظ على حياة وسلامة الأطفال. وهناك حاجة إلى اتخاذ المزيد من الإجراءات الخاصة بالسرعة، واستخدام أحزمة الأمان، وزيادة الوعي، والقيادة تحت تأثير الكحول، وإجراءات الهيئات الوطنية، والنتسيق مع الإعلام. وسيتم وضع إستراتيجية وطنية للسلامة المرورية للعشر سنوات القادمة. لا تتوافر معلومات عن نسبة استخدام حزام الأمان والخوذة، ولكن يمكن اعتبار مستوى التنفيذ فعال إلى حد ما. هناك عمليات تفتيش للسلامة المرورية بالنسبة لمشروعات الإنشاء الكبرى للطرق الجديدة والطرق الحالية.

كرواتيا

اقترحت وزارة الداخلية برنامجًا وطنيًا للسلامة المرورية وتم قبوله من قبل حكومة جمهورية كرواتيا في عام 1994. ولا يزال البرنامج مستمرًا وفي سياق المفاوضات بشأن الانضمام إلى الاتحاد الأوروبي، ويتم تنفيذ كل من التوجيهات والمبادئ التوجيهية الملزمة للدول الأعضاء لتحسين مستوى السلامة المرورية. ارتفع معدل الوفيات في عام 2008 عن المعدل المسجل في عام 2007 بنسبة 7%، ولكن خلال العشر سنوات السابقة انخفضت حالات الوفاة بنسبة 13% بالرغم من تزايد حركة المرور. ويتمثل الهدف الآن في خفض نسبة الوفيات لكل 100.000 نسمة من المعدل عام 2010. وتعتبر نسبة الوفيات بسبب الكحول مرتفعة للغاية وتبلغ30% بالرغم من أن مستوى التنفيذ يعتبر في غاية الفعالية. وتتخفض نسبة استخدام الخوذة. هناك عمليات تفتيش للسلامة المرورية بالنسبة لمشروعات الإنشاء الكبرى للطرق الجديدة والطرق الحالية.

الجبل الأسود

ارتفعت أعداد ومعدل الوفيات في الجبل الأسود خلال السنوات القليلة الماضية، وتعتبر المعدلات التي تبلغ 204 لكل مليون نسمة أعلى بكثير من النسب الأخرى الموجودة في دول المنطقة دون الإقليمية. ويعود ذلك إلى ازدياد حركة المرور، وسوء البنية التحتية، وضعف برامج تدريب السائقين، والافتقار إلى التنفيذ، وسوء سلوك السائقين، والمعايير المنخفضة المركبات. وتشتمل برامج الإجراءات على تدابير البنية التحتية، ورفع مستوى التنفيذ، ومنع استيراد المركبات دون المستوى، وتطوير أساليب نشر ثقافة السلامة المرورية. وتم إعداد إستراتيجية وطنية للسلامة المرورية، وإطلاق حملات جديدة، والتخطيط لمشروع EuroRAP. لا توجد معلومات تتعلق بنسبة الوفيات بسبب الكحول، أو استخدام أحزمة الأمان والخوذة. يمكن اعتبار التنفيذ فعال إلى حد ما. هناك عمليات تقتيش للسلامة المرورية بالنسبة لمشروعات الإنشاء الكبرى للطرق الجديدة والطرق الحالية.

رومانيا

. نسبة الوفيات مرتفعة للغاية وتبلغ 130 لكل مليون نسمة، لكن عدد الوفيات انخفض بشكل طفيف بين عامي 1997 و 2007. وتعود نسبة الوفيات إلى الفئات المعرضة للخطر من مستخدمي الطرق وهي من بين أقل المعدلات في الاتحاد الأوروبي. تبلغ النسبة المسموح بها للقيادة تحت تأثير الكحول صفر ويتم تطبيقها بشكل جيد، وتبلغ نسبة الوفيات بسبب الكحول 2% فقط. وتعتبر نسبة استخدام أحزمة أمان المقاعد الخافية ويعتبر التنفيذ جيدًا إلى حد ما. وتعتبر نسبة استخدام الخوذة مرتفعة، بالرغم من قلتها بالنسبة للركاب عن السائقين، ولكن التنفيذ يعتبر فعالا إلى حد ما. وتم بذل جهود عظيمة لتحسين خدمات الاستجابة لحالات الطوارئ والتنسيق بين خدمات الشرطة، والمطافئ والإسعاف في إطار نظام الطوارئ الجديد. تتوافر وحدات متنقلة للعناية المركزة، وطائرات الهليوكوبتر للإجلاء، وغرف العناية المجهزة بالكامل لحالات الطوارئ في المستشفيات. هناك عمليات تفتيش للسلامة المرورية بالنسبة لمشروعات الإنشاء الكبرى للطرق الجديدة والطرق الحالية.

صربيا

كان هناك انخفاض في نسبة الوفيات الناجمة عن حوادث المرور من 1،700 في عام 1991 إلى 892 في عام 2008. حيث بلغت النسبة 98 لكل 100،000 نسمة في عام 2007، وهي أعلى من النسب الموجودة في معظم دول أوروبا الغربية، ولكنها أقل من النسب الموجودة في معظم دول أوروبا الغربية، ولكنها أقل من النسب الموجودة في معظم دول جنوب شرق أوروبا. وتعد السرعة من المخاطر الرئيسية التي تعتبر مسئولة عن 58% من حالات الوفيات، وكذلك قلة استخدام أحزمة الأمان، وتناول الكحول والقصور في البنية التحتية للطرق. هناك عمليات تفتيش للسلامة المرورية بالنسبة لمشروعات الإنشاء الكبرى للطرق المجديدة والطرق الحالية. ويتم تطبيق نموذج جديد لشرطة المرور مع استخدام أجهزة مراقبة السرعة ومركبات التحقيق في حوادث المرورية، والتدريب على الإسعافات الأولية. يتم طرح قانون جديد للمرور بالإضافة إلى هيئة تنسيق السلامة المرورية، التي تشمل هيئة السلامة المرورية،

وتحديث التشريعات المرورية، ونظام النقاط الخاص بالعقوبات. تعود مشاكل السلامة المرورية في صربيا إلى الافتقار إلى وجود الأولويات في الماضي والحقيقة التي تكمن في أن أفراد شرطة المرور كانوا الجهة الوحيدة المعنية بالسلامة المرورية كما أنهم كانوا يفتقرون إلى التدريب. لا توجد إستراتيجية وطنية مطبقة للسلامة المرورية. ويتم تنفيذ القانون الخاص بالقيادة تحت تأثير الكحول بشكل جيد مع بلوغ عدد حالات الوفاة بسبب الكحول نسبة 6%. ولكن لا يرقي تنفيذ قوانين استخدام الأحزمة والخوذة إلى المستوى المطلوب. يستخدم حوالي نصف عدد ركاب المقاعد الأمامية أحزمة الأمان ولكن تقل النسبة إلى 5% بالنسبة للمقاعد الخلفية.

جمهورية مقدونيا

تعتبر نسبة الوفيات من أقل النسب في المنطقة دون الإقليمية، وقد انخفضت أعداد الوفيات بنسبة 9% بين عامي 1997 و 2007. وتبلغ نسبة الوفيات بين المشاة واحد إلى ثلاثة. وهناك رؤية واضحة للإستراتيجية الوطنية للسلامة تتمثل في خفض أعداد ضحايا الحوادث المرورية بنسبة 50% لعام 2014 و 2010 بالنسبة للأطفال. وتتمثل المخاطر الرئيسية في: الصيانة غير الكافية للطرق والبنية التحتية للطرق؛ عدم وجود تشريعات وعدم الامتثال للقانون؛ السلوك غير السليم لمستخدمي الطرق؛ والسرعة الزائدة؛ والطرق الضيقة؛ والقيادة تحت تأثير الكحول وغير لك من المواد غير المشروعة، وعدم التطبيق أو انخفاض مستوى استخدام معدات الحماية الوقائية. وتتمثل الأهداف الرئيسية للإستراتيجية الوطنية للسلامة المرورية في: خفض عدد الحوادث الناتجة عن السرعة الزائدة، والطرق الضيقة، وتعاطي الكحول والمخدرات؛ والتحسن في الستخدام القيود المفروضة؛ وحماية الفنات المعرضة للخطر من مستخدمي الطرق؛ وتوفير البيئة الأمنة على الطرق؛ وتحسين مستوى تنفيذ القانون؛ والتنسيق بين كافة الأنشطة. انخفاض معدلات استخدام حزام الأمان والخوذة والمستوى المناسب من التطبيق لقانون استخدام حزام الأمان فقط. هناك عمليات تقتيش للسلامة المرورية بالنسبة لمشروعات الإنشاء الكبرى للطرق الجديدة والطرق الحالية.

تركيا

بعد تعديل تعريف الوفاة الناتجة عن حادث مروري بالوفاة التي تحدث خلال 30 يومًا من تاريخ الحادث واستخدام الأرقام المعدلة من قبل منظمة الصحة العالمية (راجع الجدول 1أ)، فإن معدل الوفيات يعتبر متوسط بالنسبة للمنطقة دون الإقليمية، وانخفضت الوفيات بنسبة 15% بين عامي 1997 و 2007. ويتم تطبيق قانون القيادة تحت تأثير الكحول بشكل جيد وتبلغ نسبة الوفيات بسبب الكحول 2% فقط. أما قانون استخدام الخوذة فيتم تطبيقه بشكل أقل حيث يلتزم 12% فقط من راكبي الدراجات بارتداء الخوذة. يتم استخدام أحزمة الأمان بشكل كبير على الطرق في المناطق الحضرية ولكن يقل الاستخدام في المناطق الريفية، بالرغم من أن التطبيق يعتبر جيدًا. وقد قامت الشرطة الوطنية التركية بتنسيق مشروع لتعزيز التنفيذ بالتنسيق مع أنشطة البنية التحتية، والرعاية في حالات الطوارئ والتعليم. وقد تم وضع الأهداف لتفعيلها في مجالات السرعة، وأحزمة الأمان، والقيادة تحت تأثير الكحول، والخوذة، وفحص المركبات الثقيلة وانتهاك قوانين المرور. ويتيح نظام المعلومات الجغرافية للشرطة صياغة المعلومات رقميا مما يمكن من التركيز على تنفيذ القانون في المناطق الرئيسية وإعادة التأهيل للتعامل مع المشاكل الخطيرة وذلك بالتنسيق مع السطات المختصة. ويوجد برنامج لتطوير الطرق السريعة لتنفيذ عمليات التفتيش على الطرق السريعة، والتقليل من المشاكل الخطيرة وتحسين مستوى الصيانة.

2.5.5 العروض الاستهلالية من الخبراء الدوليين

قام ممثلو الدول الأوروبية الأخرى التي توجد بها ممارسات جيدة للسلامة المرورية بعرض منهج سياسة السلامة المرورية في دولهم، وتم تقديم العروض الاستهلالية الخاصة بتدابير السلامة المرورية وجهود مؤسسات مساعدة الضحايا.

ففي إيطاليا، تعتبر السلامة المرورية من مسؤوليات وزارة النقل الداخلي وذلك بالتعاون مع وزارات الداخلية، والصحة، والتعليم، والصناعة والتتمية الاقتصادية، جنبًا إلى جنب مع الجهات المعنية ، والجامعات ومراكز البحث. وتحدد الخطة السنوية الوطنية للسلامة المرورية هيكل الإجراءات الواجب اتخاذها على المستوى التشريعي والمالي، وتحدد المسؤوليات الوطنية، وخطط تحسين البنية التحتية، وكذلك الأهداف والمؤشرات. وتعالج السياسة السلوكيات من خلال الحملات والتطبيق، وسلامة المركبات والبنية التحتية.

وتم إلقاء الضوء على البرنامج الهولندي للسلامة على الطرق. انخفضت أعداد الوفيات في آخر عشر سنوات بنسبة 30% لتصل إلى 750 في عام 2008 وكان ذلك هو الهدف المحدد لعام 2010 الذي تم وضعه في عام 2004. وكان هناك انخفاض في عدد الحوادث بالنسبة لكافة الأعمار، وخصوصًا في أوساط المشاة من المسنين والأطفال، وعلى الطرق التي تبلغ حدود السرعة عليها 50 كيلومترًا و80 كيلومترًا. ولا تزال عوامل الخطر تتمثل في الكحول والمخدرات، والسرعة، والطرق التي تبلغ حدود السرعة عليها 50 كيلومترًا و80 كيلومترًا، والدراجات البخارية، والدراجات النارية، والسائقين الصغار، وراكبي الدراجات، والحوادث الليلية. وتهدف الإستراتيجية الجديدة لعام 2020 إلى خفض عدد الوفيات إلى 500. وقد تم إصدارها بعد عملية تشاوريه شملت جميع المستويات الحكومية، والجهات المعنية. حيث سيظل هو المنهج الناجح التعاون، والسلامة المستدامة، ومنهجًا متكاملاً. وسوف تستهدف التدابير الرئيسية الفئات المعرضة للخطر من مستخدمي الطرق، وتعاطي الكحول والمخدرات، والتقنيات المبتكرة للمركبات. وسوف تتم مراقبة وتحديث البرنامج كل عامين.

وقد تم عرض برامج السلامة المرورية في كل من فرنسا وبريطانيا مثلما حدث في مينسك. كما تم تقديم عروض مماثلة لتلك التي عرضت في مينسك بخصوص استخدام أدلة الممارسات الجيدة الخاصة بمنظمة الصحة العالمية، والبرنامج الدولي لتقييم الطرق. وتم كذلك إلقاء الضوء على جهود الاتحاد الأوروبي لضحايا حوادث الطرق، الذي يتبني حملة من أجل تحقيق مزيد من العدالة والاعتراف بحقوق ضحايا حوادث الطرق وتقديم المساعدة لهم. ومن بين أهدافهم التعامل مع الإصابات وإعادة التأهيل بصورة أفضل، والاعتراف بتأثير ذلك على أهالي الضحايا، والإجراءات الجنائية العادلة والمنصفة، والقوانين الصارمة لحماية الفئات المعرضة للخطر من مستخدمي الطرق.

2.6 نتائج وتوصيات الندوة والمؤتمر

أقر المشاركون بأن حوادث الطرق لا تزال تؤثر بشكل كبير على دولهم وأن موضوع السلامة المرورية لا يعتبر موضوعا مرتبطًا بالنقل فقط، ولكنه يرتبط كذلك بالجوانب الصحية، والاجتماعية، والمالية والاقتصادية، التي تؤثر بشكل سلبي على التنمية. وقد وفرت الندوة والمؤتمر فرصة لمناقشة مشكلة السلامة المرورية في شرق وجنوب شرق أوروبا وآسيا الوسطى للتعرف على أحدث التطورات باستخدام منهج متعدد الاختصاصات.

وكان هناك اتفاق مشترك على أن موضوع تحسين السلامة المرورية يمكن النظر إليه باعتباره النزام اجتماعي ويجب أن يتولى المشاركون من القطاعين العام والخاص مسؤولياتهم عن أفعالهم وإخفاقاتهم. في حين ينبغي تركيز الاهتمام بشكل أساسي على تدابير منع وقوع حوادث المرور، وتدابير ما بعد وقوع الحوادث والتي تعتبر بنفس المستوى من الأهمية لضمان الوصول إلى أقل الخسائر في الأرواح والإصابات. ولتحقيق هذه الغاية فإنه لابد من التعاون الوثيق بين الهيئات المعنية مثل الشرطة، وخدمات الإسعاف، والمطافئ والمستشفيات.

ومع التنويه إلى أن القيمة المطلقة والعالمية لسلامة الإنسان والحياة تشكل حقًا أساسيًا من حقوق الإنسان، أكد المشاركون على مسؤوليات مستخدمي الطرق، كأعضاء في المجتمع، للتصرف وفقا لقواعد المرور واحترام بعضهم البعض. ومن خلال تقييم الأهمية المتزايدة للسياحة باعتبارها عامل من عوامل التنمية الاقتصادية، رأى المشاركون أن الطرق الآمنة قد تكون ميزة إضافية لجذب السياحة إلى جنوب شرقى أوروبا.

وفي إطار التعاون الدولي بين الحكومة وقطاع الأعمال والمجتمع المدني بشأن وضع خطة عمل موجهة لرفع مستوى السلامة المرورية، ودعم الضحايا وعائلاتهم، لاحظ المشاركون أن المؤسسات الدينية يمكن أن تلعب دورًا رئيسيا وأن ذلك يمكن أن يمثل مجالا يجب الاستفادة منه .

وتم اعتماد مجموعة التوصيات التالية لمواجهة مشكلة السلامة المرورية من خلال الجهود الشاملة والتعاون على كافة المستويات في كل من الحدثين اللذين تم تنظيمها في مينسك وهالكيدا:

التوصيات:

1. إن الدروس المستفادة خلال تلك الندوة، وخصوصًا ما يتعلق منها بمبادرات السلامة المرورية والممارسات التي يمكن أن تساعد الحكومات على وضع وتحقيق أهداف السلامة المرورية بتكلفة منخفضة نسبيا وضمن إطار زمني قصير، ينبغي نشرها على السلطات الحكومية الأخرى المعنية في مجال السلامة المرورية في الدول المشاركة في الندوة (وزارات الداخلية، والنقل، والصحة والتعليم).

2. يعتبر تقييم مشكلة السلامة المرورية بشكل كمي من خلال الإحصاءات الوطنية الجيدة والبحث هو الخطوة الأولى والأساسية في إطلاق حملات تحسين مستوى السلامة المرورية. ومن ثم ينبغي أن تتبنى الدول/تطوّر طرق منهجية لجمع البيانات وتضع/تحسن قاعدة البيانات الوطنية المحوسبة الخاصة بحوادث الطرق. ولتحقيق ذلك، يجب أن تكون قائمة المصطلحات وقاعدة البيانات الخاصة باللجنة الاقتصادية لأوروبا التابعة للأمم المتحدة الخاصة بحوادث الطرق هي القاعدة المناسبة.

8. يتعين على الحكومات أن تلعب دور أساسي في تهيئة الظروف الآمنة على الطرق من خلال التشريعات، والتنفيذ ونشر الثقافة والحاجة كذلك إلى ترشيد النفقات. خفض عدد الضحايا على الطرق يؤدي إلى خفض التكاليف بالنسبة للحكومات والمجتمع. من المستحسن بالنسبة للدول التي لم تضع أهدافًا للسلامة المرورية حتى الآن، البدء في تحليل وصياغة البيانات من أجل تحقيق أهداف خفض أعداد الضحايا. بالإضافة إلى ذلك، ينبغي أن تكون البيانات التي تم جمعها من أجل تحديد المؤشرات الخاصة بالمشاكل المختلفة للسلامة المرورية أو فئات مستخدمي الطرق (على سبيل المثال، الأهداف المنفصلة لموضوع القيادة تحت تأثير الكحول، واستخدام أحزمة الأمان والقيود المفروضة على الأطفال واستخدام الخوذة). عند تحديد الأهداف، ينبغي أن تطغى الفعالية على أي اعتبار آخر، إلى أقصى حد ممكن.

4. تعتبر الإرادة السياسية والالتزام من الأمور الأساسية في تحسين السلامة المرورية وتعتبر كذلك ضرورية لتأمين التمويل اللازم لمعالجة الأولويات الرئيسية بشكل صحيح في مجال السلامة المرورية، مثل تحسين البنية التحتية، والتعليم والتي تعتبر من التدابير مرتفعة التكلفة.

5. يجب تعزيز التعاون الدولي وتبادل المعارف في مجال السلامة المرورية بشكل أكبر مع الأخذ في الاعتبار احتياجات الدول منخفضة ومتوسطة الدخل؛ وتحقيقًا لهذه الغاية، وكخطوة أولى، يجب إرسال عدد من البعثات الاستشارية بعد انتهاء الندوة بناءً على طلب الدول لتقبيم مشاكل السلامة المرورية، ومساعدتهم على وضع أهداف مشتركة.

6. يُوصى بمشاركة الحكومات بفعالية في عملية صنع القرار بشأن اتفاقيات الأمم المتحدة الخاصة بالمرور والعلامات والإشارات على الطرق، لعام 1968، ومشاركة الأطراف العاملة المعنية بقضية السلامة المرورية (WP.1). ويمكن أن يوفر ذلك محفلا مناسبًا تستفيد من خلاله الدول الأعضاء من خبرات بعضها البعض، ويمكنها مقارنة ما تحرزه من تقدم في تحقيق الأهداف مع الدول الأخرى في المنطقة.

7. يجب إدراج نتائج الندوة في التقرير النهائي للمشروع، والذي يجب إرساله إلى المؤتمر الوزاري العالمي للسلامة المرورية المقرر عقده في موسكو، بالاتحاد الروسي، من 19-20 نوفمبر 2009، وتعزيزها كذلك لتكون بمثابة مبادئ توجيهية تتبعها الدول في جميع اللجان الإقليمية التابعة للأمم المتحدة وفقًا للأقاليم الجغرافية.

2.7 مناقشة نتائج الندوة والمؤتمر ومساهمتها في مشروع أهداف "أوندا"

كان الهدف من تنظيم هذين الحدثين هو مساعدة الدول الأعضاء في اللجنة الاقتصادية لأوروبا لتحقيق الهدف من مشروع "أوندا" "تحديد الأهداف الإقليمية والوطنية للحد من الحوادث المرورية على الطرق" والذي يهدف إلى مساعدة الحكومات في الدول منخفضة ومتوسطة الدخل لتطوير الأهداف الإقليمية والوطنية الخاصة بالسلامة المرورية لتبادل الخبرات بشأن الممارسات الجيدة من أجل تحقيق هذه الأهداف بحلول عام 2015. تم التركيز على الدول الموجودة في شرق وجنوب شرق منطقة اللجنة الاقتصادية لأوروبا لأن تلك الدول لديها أعلى معدلات الوفيات في حوادث المرور في المنطقة، والكثير منها تعانى من تزايد مشاكل السلامة المرورية بسبب السرعة الزائدة. بالإضافة إلى ذلك، شهدت العديد من الدول تغيرات سياسية تحتاج إلى إعادة تقييم وإعادة تنظيم الطريقة التي تتم بها إدارة السلامة المرورية.

وكان من الملاحظ خلال هذين الحدثين أن نفس عوامل الخطر الرئيسية تعتبر مشتركة بين جميع الدول: وتتمثل في السرعة والقيادة تحت تأثير المكول، وعدم استخدام أحزمة الأمان والخوذة، والبنية التحتية غير الملائمة. وقد تم تسليط الضوء على العامل الأخير من قبل العديد من الدول. كما كانت الحاجة إلى رفع مستوى تنفيذ قانون المرور وتوعية مستخدمي الطرق بمخاطر حركة المرور على الطرق من المواضيع المشتركة الأخرى.

كان هناك بعض الاختلافات في تنظيم موضوع السلامة المرورية. بالنسبة للدول التي حضرت ندوة مينسك كان موضوع السلامة المرورية مسؤولية شرطة المرور في الغالب، والتي كان تركيزها الأساسي على التنفيذ والتعليم. كان هناك في دول جنوب شرق أوروبا تنظيمًا أكثر تنوعا مع الشرطة، ووزارة الداخلية ومشاركة وزارة النقل. على الرغم من أن بعض الدول كانت تستخدم نهجًا أكثر تعاونية وتنسيقًا، إلا أنها لم تكن تلتزم بشكل كامل بعمل شراكة على كافة المستويات الحكومية والمجتمعية.

كانت عملية وضع الأهداف جارية أو قد تم وضع أهداف بالفعل في بعض الدول، ولكن مع عدم وجود نهج متكامل وكذلك عدم وجود أهداف تجريبية تستند إلى الأدلة المستمدة وإستراتيجية لتحقيق تلك الأهداف.

وأتاحت الندوة والمؤتمر للمشاركين فرصة هامة للتعرف على أحدث الأفكار في مجال السلامة المرورية. من المفترض أن تساعد توصيات تقرير منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية "نحو الصفر" والذي تؤيد اتباع منهج النظام الآمن وتحديد الأهداف، جنبًا إلى جنب مع الممارسات الجيدة لإدارة السلامة المرورية وتبني تلك الأفكار الجديدة. منحت تجربة الدول التي شهدت تقدمًا فعليًا جيدًا في مجال السلامة المرورية وكذلك في سبيل فهم سياسة السلامة المرورية، للمشاركين رؤية هامة حول التغييرات التي يجب تنفيذها.

ولا يمكن أن يصل كلا الحدثين إلى التأثير المتوقع منهما، خلال الوقت المتاح، حيث يكون التساؤل المطروح دائمًا هو مدى تأثير هذين الحدثين عند مواجهة الضغوط والقيود المفروضة عليهم بسبب العوائق والموارد المتاحة في بلادهم. حيث سيمثل ذلك مجرد بداية لعملية التغيير والتطوير، لكن من غير الواقعي افتراض أن الأهداف والاستراتيجيات المطورة بشكل جيد سيتم وضعها فقط كنتيجة لتلك المناقشات. إلا أن هناك إرادة واضحة لحل مشكلة السلامة المرورية واستخدام الوسائل المستهدفة لرفع الأداء. إن الإقرار بأن السلامة المرورية مشكلة اجتماعية، واقتصادية وتنموية، وأنه من غير المقبول فقد حياة الأفراد بشكل وحشي نتيجة حوادث المرور، يمثل خطوة إيجابية للوصول إلى نتائج أفضل.

وقد كان المؤتمر الوزاري العالمي للسلامة المرورية الذي عقد في نوفمبر حدثًا رئيسيًا لإبراز أهمية السلامة المرورية وإرشاد السياسيين الذين حضروا المؤتمر للوصول إلى حلول للممارسات الجيدة التي ينبغي تنفيذها لتقليل أعداد الوفيات والإصابات الناجمة عن حوادث المرور. شغلت تلك الحلول محل تركيز المناقشات فيMinsk والمساعدة الفنية في الحلول محل تركيز المناقشات فيHalkida وعلى ذلك ستكون هناك حاجة إلى إجراءات خاصة بالمتابعة والمساعدة الفنية في التحديد من الدول إذا سعت إلى تحقيق التحسينات المتوقعة للسلامة المرورية والتي تتطلبها الممارسات الجيدة. والأهم من ذلك، أنه ستكون هناك حاجة ماسة إلى معالجة مسألة تنظيم إدارة السلامة المرورية وكذلك توضيح المسئوليات. إن برامج تقييم الطرق يمكنها تقديم مساهمات هامة للإجراءات اللازمة لإنقاذ حياة الأفراد.

وقد عبر المشاركون في الحدثين اللذين تم تنظيمهما عن طريق اللجنة الاقتصادية لأوروبا في إطار المشروع عن الحاجة إلى الحصول على المزيد من التدريب العملي بشأن قضايا معينة في مجال السلامة المرورية. ولتلبية هذا المطلب وتقدير منافع نقل المعرفة من الدول التي وصلت إلى معدلات جيدة للسلامة على الطرق، تم الترتيب لندوة في السويد في الفترة من 25-27 نوفمبر 2009، بالتعاون مع الإدارة السويدية للطرق (SRA)، وهي مؤسسة حكومية، حيث ستعقد تلك الندوة في نهاية نوفمبر.

طالبت وزارة النقل في جمهورية قيرغيزستان اللجنة الاقتصادية لأوروبا مساعدة السلطات القيرغيزستانية في تنظيم ندوة وطنية للسلامة المرورية، وعقدت تلك الندوة في الفترة من 1-3 ديسمبر 2009 في بشكيك.

2.8 ندوة الدراسة في السويد

استهدفت ندوة الدراسة نقل المعرفة العملية للخبراء المعنيين بالسلامة المرورية من الدول التسعة منخفضة ومتوسطة الدخل في اللجنة الاقتصادية لأوروبا والذين يمثلون: ألبانيا، والبوسنة والهرسك، وجورجيا، وكازاخستان، و قيرغيزستان، وجمهورية مولدوفا، وجمهورية مقدونيا، وتركيا وأوكرانيا. كان المشاركون يمثلون وزارات الداخلية، والنقل، وإدارات الطرق، وللمرة الأولى، حضرت منظمتين غير حكوميتين من جورجيا وجمهورية مولدوفا.

تضمن البرنامج عروضًا شاملة قدمها المستضيفون، وإدارة الطرق السويدية، وهي المؤسسة الرائدة للسلامة المرورية في السويد.وقد قدموا قاعدة "رؤية الصفر" المعروفة جيدًا وكذلك أوضحوا أهمية التوجه التعاوني في تحسين السلامة المرورية. يمكن الحصول على البيانات الإحصائية الموثوقة من الثلاثينيات حيث بدأ السعي لإيجاد ثقافة السلامة المرورية مبكرًا جدًا في منتصف القرن العشرين. ويمثل التعاون مع القطاع الخاص

لتحديد الشركات التي ستمثل السلامة المرورية أحد أهم الاتجاهات، حيث تمثل السلامة المرورية شرطا مسبقا في العقود المبرمة من جانب الإدارة السويدية للطرق (على سبيل المثال، إذا استأجرت الإدارة حافلة للزيارات الميدانية، فسوف ينص العقد على أن تحتوي الحافلة على جهاز قياس نسبة الكحول في الدم alcolock، وأحزمة الأمان الخ.)

اشتملت ندوة الدراسة على زيارات إلى الهيئة السويدية لفحص المركبات الألية، ومركز إدارة المرور وبعض أهداف البنية التحتية. وقد قدّم ممثلو SENSYS و Volvo عروضًا شاملة لأجهزة المراقبة المرورية ورؤية Volvo لعام 2020. وفي تلك الرؤية، من المقرر أن ينخفض معدل ضحايا سياراتVolvo بحلول عام 2020 وذلك بفضل الوسائل التكنولوجية المبتكرة ووسائل تجهيز السيارات.

فضلا عن إدراك المشاركين للأسس العملية للسلامة المرورية ("كيف أفعل" بدلا من "ماذا أفعل") وقد كان الإنجاز الأهم لدراسة الندوة هو أن الإدارة السويدية للطرقSRA قررت الاستمرار في مساعدة بعض الدول المشاركة في إطار العمل ثنائي الأطراف. ووافق المشاركون أيضا على الاستمرار في تبادل المعلومات حول الممارسات الجيدة فيما بينهم.

2.9 الندوة القومية في قير غيزستان

تم إرسال بعثة استشارية إلى بشكيك، بقير غيزستان، بناءً على طلب وزارة النقل والاتصالات، للمساعدة في تنظيم ندوة وطنية وإسداء النصائح حول تطوير وتطبيق إستراتيجية وطنية للسلامة المرورية، في الفترة من 1إلى 3 ديسمبر من عام 2009.

وقد نظمت الندوة في مقر وزارة النقل والاتصالات، بقير غيزستان، بحضور أكثر من 30 مشارك يمثلون 11 مؤسسة ذات صلة بمجال السلامة المرورية، في كل من القطاعين العام والخاص. أما فيما يتعلق بالموضوعات المطروحة، فقد اتخذت اللجنة الاقتصادية لأوروبا توجهًا جديدًا وتعاونت مع الحكومة التركية والشراكة العالمية للسلامة المرورية (GRSP)، والتي ساهمت بتقديم، كل على حده، بمتحدث مؤهل بدرجة عالية للحديث عن الفحوص الفنية للمركبات وكذلك في مجال تجميع البيانات. وعملت اللجنة الاقتصادية لأوروبا كرئيس للندوة وقامت بتقديم عروض حول المعاهدات المتعلقة بالمرور وكذلك بعلامات وإشارات الطرق، في عام 1968، وحول المبادرات، والأهداف، والمؤشرات العالمية والإقليمية للسلامة المرورية

لخص ممثلو قيرغيزستان حالة السلامة المرورية هناك وأشاروا إلى تطوير إستراتيجية وطنية وكذلك تأسيس هيئة متعددة التخصصات تخضع لسلطة رئيس الوزراء وهي اللجنة الوطنية للوقاية من حوادث المرور. إن مخاطر حوادث الطرق تزداد في قيرغيزستان بمعدل 19% سنويا. وليست هناك أية منظمات غير حكومية عاملة في مجال سلامة الطرق في قيرغيزستان.

وقد كانت المشكلات الرئيسية التي ذكرها الخبراء القر غيزبين والتي تعرقل تطبيق الإستراتيجية هي نفس المشكلات المتعارف عليها في الدول منخفضة ومتوسطة الدخل والتي تتلخص في: غياب عمليات التمويل والتنسيق وكذلك الظروف السيئة للبنية التحتية نظرًا للظروف المناخية القاسية وأيضا غياب التدريب المتخصص.

وكانت أهم الإنجازات الرئيسية للندوة، فضلا عن المشاركة الفعّالة جدًا للخبراء، هي أن ممثل تركيا قام بدعوة كبار الخبراء القرغيزيين ذوي الصلة بمجال السلامة المرورية إلى زيارة تركيا لحضور تدريب يركز على قضايا تدخل ضمن إطار اختصاصات وزارة النقل مثل: البينة التحتية، تدريب سائقين محترفين، الفحص الفني للمركبات. وعرضت ممثلة الشراكة العالمية للسلامة على الطرقGRSP أيضا دعم منظمتها لتحديد منظمة غير حكومية لإكمال الجهود العامة في مجال السلامة المرورية.

2.10 إعلان الاتحاد الأوروبي لكرة السلة حول السلامة المرورية

وكمتابعة للتعاون مع الاتحاد اليوناني لكرة السلة وللإعلان الموقع عليه من جانب أبطال كرة السلة اليونانية في هالكيدا، تم تبني تلك المبادرة على المستوى الأوروبي عن طريق الاتحاد الدولي لكرة السلة (FIBA) والاتحاد الدولي لكرة السلة في أوروبا، ودعمت من جانب السلطات البولندية. ونتيجة لذلك، تم التصديق والتوقيع على إعلان "احترام القواعد" من جانب الاتحاد الدولي لكرة السلة، واللجنة الاقتصادية لأوروبا التابعة للأمم المتحدة والحكومة البولندية أثناء المؤتمر الصحفي المشترك الذي عقد في Katowice، ببولندا، في 17 ديسمبر من عام 2009، بمناسبة انطلاق بطولة الاتحاد الأوروبي لكرة السلة لعام 2009.

إن إعلان الاتحاد الأوروبي لكرة السلة لعام 2009 حول السلامة المرورية - "نظّرًا لأن البطل الحقيقي يحترم قواعد اللعبة!" - يعقد مقارنة بين كرة السلة والسلامة المرورية انطلاقا من أن عدم احترام القواعد يتسبب في وجود ظلم، في الطرق مثلما يحدث في الملعب. وعلى الرغم من أن عواقب عدم الامتثال للقواعد على الطرق تكون أكثر خطورة وعنفًا، فهناك كثيرون لا يلتزمون بقواعد المرور عند القيادة.

وفي محاولة للتواصل مع الحياة اليومية للأفراد، يعرض الإعلان منظورًا جديدًا لقواعد الطرق. حيث يحاول تغيير توجه "احذر القبض عليك" بتوجه آخر نحو احترام مستخدمي الطريق الآخرين. ويلخص أيضا سبعة قواعد بسيطة والتي أثبتت دون أدنى شك، في كثير من الأوقات، أنها تنقذ حياة الأفراد:

- عدم استخدام الهواتف المحمولة أثناء القيادة
- عدم القيادة تحت تأثير الكحول و/أو المخدرات
 - الالتزام بالسرعات المحددة
- مشاركة المشاه في استخدام الطريق وكذلك سائقي الدراجات بشكل آمن
- استخدام أحزمة الأمان كل يوم، وكل وقت، في المقاعد الأمامية والخلفية للسيارة.
 - استخدام إجراءات الأمان المعتمدة للطفل.
 - ارتداء الخودات المعتمدة عند ركوب الدراجات النارية

القسم 3 أنشطة اللجان الإقليمية الأخرى التابعة للأمم المتحدة

لقد قامت جميع اللجان الإقليمية التابعة للأمم المتحدة بعقد ندوات إقليمية لتشجيع عملية وضع الأهداف. وقد أدى ذلك إلى دعم واضح للإجراء المستهدف، والذي تم توضيحه من خلال عمليات الإعلان المتفق عليها بشأن التقدّم في المستقبل. وقد قامت منطقتان إقليميتان بوضع قوائم مرجعية كعامل مساعد في تنفيذ الإجراءات لتحقيق الأهداف.

3.1 تنفيذ مشروع الأهداف في منطقة اللجنة الاقتصادية لمنطقة أمريكا اللاتينية والكاريبي (ECLAC)

تعتبر ECLAC، والتي يقع مقرها في سانتياغو، تشيلي، إحدى اللجان الإقليمية الخمس للأمم المتحدة. وقد كان الهدف من تأسيسها هو المساهمة في التنمية الاقتصادية في أمريكا اللاتينية، وتنسيق الإجراءات الموجهة نحو تحقيق هذه الغاية، وتعزيز الروابط الاقتصادية بين الدول ومع دول العالم الأخرى. وقد تم تضمين عملية تعزيز التنمية الاجتماعية للمنطقة فيما بعد باعتباره هدفًا من بين أهدافها الأساسية.

وتعد الدول الإقليمية لمنطقة أمريكا اللاتينية والكاريبي, والتي يبلغ عددها 33 دولة, أعضاء فيECLAC، بجانب العديد من بلدان أمريكا الشمالية والعديد من الدول الأسيوية والأوروبية التي تتمتع بروابط تاريخية واقتصادية وثقافية مع المنطقة، ويبلغ عددها 44 عضوًا. وفيما يتعلق بالمناطق غير المستقلة في منطقة الكاريبي فإنها تعد أعضاء منتسبة إلى اللجنة

جدول 9 حالات الوفيات المسجلة للدول الأعضاء في ECLAC ومعدلات الوفيات في 2007

الدولة	تعداد السكان	حالات الوفيات ² المذكورة	معدل الوفيات	حالات الوفيات المعدّلة ³	معدل الوفيات	فئة الدخل
الأرجنتين	39,531,115	5,281	134	5,427	137	متوسط
جزر الباهاما	331,278	48	145	48	145	مرتفع
باربادوس	293,891	36	122	36	122	متوسط
بليز	287,699	65	226	65	226	متوسط
بوليفيا	9,524,568	1,394	146	1,594	167	متوسط
البرازيل	191,790,929	35,155	183	35,155	183	متوسط
جزيرة فيرجينيا البريطانية	23,000	5	217	5	217	مرتقع
شيلي	16,634,760	2,280	137	2,280	137	متوسط
كولومبيا	46,155,958	5,409	117	5,409	117	متوسط
<u> کوستاریکا</u>	4,467,625	688	154	688	154	متوسط
كوبا	11,267,883	964	86	964	86	متوسط
جمهورية الدومنيكان	9,759,664	1,838	188	1,838	188	متوسط
الإكوادور	13,341,197	2,341	175	2,341	175	متوسط
السلفادور	6,857,328	1,493	218	1,493	218	متوسط
جو اتيمالا	13,353,911	755	56	1,968	147	متوسط
جيانا	737,906	207	280	207	280	متوسط

جزر الهندوراس	7,106,001	1,266	178	1,266	178	متوسط
جامیکا	10,029,683	350	35	350	35	متوسط
المكسيك	106,534,880	22,103	207	22,103	207	متوسط
نيكاراجوا	5,603,190	506	90	797	142	متوسط
بنما	3,343,374	425	127	425	127	متوسط
بار اجو ا <i>ي</i>	6,127,077	854	139	1,206	197	متوسط
بيرو	27,902,760	3,510	126	6,001	215	متوسط
بورتريكو	3,991,000	452	113	511	128	مرتفع
سانت لوشيا	164,924	29	175	29	176	متوسط
سانت فنسنت وجرينادين	120,402	8	66	8	66	متوسط
سورينام	457,964	90	197	90	197	متوسط
ترينيداد وتوباغو	1,333,272	207	155	207	155	مرتفع
أور وجوا <i>ي</i>	3,339,700	145	43	145	43	متوسط
فينزويلا	27,656,832	6,031	218	6,031	218	متوسط
الإجمالي	568,069,771	93,935	165	98,687	174	
l .						

المصدر: تقرير الحالة العالمي حول السلامة المرورية الصادر عن منظمة الصحة العالمية، لا تتوافر بيانات 2009 في تقرير الحالة العالمي لبعض الدول الأعضاء في ECLAC. 1. تستثني الدول خارج مناطق أمريكا اللاتينية ومنطقة الكاريبي.

تعديله لتعريف الوفاة خلال مدة 30 يومًا.

الأرقام المصاغة من قبل منظمة الصحة العالمية

3.1.1 الندوات المنعقدة في منطقة

تم تنظيم ثلاث ندوات في إطار مشروع أهداف "أوندا" لمناطق جغرافية مختلفة داخل المنطقة. عُقدت أول ندوة في بوينس آبرس في الفترة من 27-26 نوفمبر عام 2008 لدول المنطقة الجنوبية من أمريكا الجنوبية. وقد كانت تحت رعاية منظمة الصحة للبلدان الأمريكية (PAHO)/WHO) وبنك التنمية للبلدان الأمريكية (IADB) والجمعية الفرنسية. وقد حضر الاجتماع رؤساء الهيئات الوطنية في الأرجنتين وشيلي وباراجوي وأوروجواي وممثلون من وزارات النقل من البرازيل والإكوادور وكان الحضور مفتوحًا للحكومات دون الوطنية للأرجنتين والتي لديها مؤسساتها وقوانينها الخاصة والمؤسسات غير الحكومية والقطاع الخاص. وقد شارك ما يزيد عن 50 شخصًا، بالإضافة إلى ممثلين من الهيئات الوطنية للمسلمة المرورية لبلدان أمريكا الجنوبية، وست حكومات وطنية، وعشر حكومات دون الوطنية (مقاطعات مستقلة بذاتها في الأرجنتين)، ومؤسستين غير حكوميتين (إحداهما أرجنتينية والأخرى أوروجوية)، ورئيس مؤسسة FIA.

وقد تم التوقيع على إعلان بوينس آيرس كنتيجة لهذه الندوة الأولى دون الإقليمية والتي نظمتها ECLAC؛ وقد تم إرفاق هذا الإعلان مع التقرير الحالي كما تراه في ملحق 3. وتقر هذه الوثيقة بأهمية السلامة المرورية بالنسبة للدول، وبالرغبة في التعاون مع مبادرات الأمم المتحدة (بما في ذلك الجهود المبذولة من قبل (PAHO/WHO)، وتؤكد على ضرورة تنسيق إجراءات صارمة في السلامة المرورية بين هذه الدول ولزيادة الوعي بين السكان. وتتمثل الإجراءات الأساسية التي توصي بها الوثيقة في: إنشاء شبكة دون إقليمية لمناقشة وتبادل المعلومات وأفضل الممارسات، والقيام بحملة منسقة لبلدان السوق المشتركة للجنوب، وإدارة العمليات المتحدة على الحدود أثناء موسم الإجازة، وإطار عمل للتعاون الفني الأفقي (التعاون بين البلدان الجنوبية). وقد تم توقيع هذا الإعلان من قبل 6 دول حضرت الاجتماع هي: الأرجنتين والبرازيل وشيلي والإكوادور وباراجواي وأوروجواي.

عقدت الندوة الثانية في مدينة بنما، في الفترة من 27-28 مايو عام 2009 لبلدان أمريكا الوسطى. وقد كان الحدث بمثابة جهد مشترك بين ECLAC ومشروع أمريكا الوسطى والمكسيك وكولومبيا. وقد ECLAC ومشروع أمريكا الوسطى والمكسيك وكولومبيا. وقد أتاحت الندوة الفرصة للهيئات الوطنية ومسئولي وزارات البنية التحتية والنقل والصحة لتحليل موقف السلامة المرورية في هذه المنطقة دون الإقليمية ولمشاركة الخبرات وأفضل الممارسات. وقد تم عقد هذا الاجتماع تحت رعاية بنك التنمية "IADB" مع دعم من المؤسسة الفرنسية، PAHO/WHO وحكومة شيلي.

وقد حضر هذا الحدث ممثلون عن حكومات البرازيل وكولومبيا وكوستاريكا وجمهورية الدومنيكان والسلفادور وجواتيمالا وهندوراس والمكسيك ونيكاراجوا وبنما. وتم مناقشة التوصيات المقدّمة من "ECLAC" حول أهمية وضع أهداف لتقليل حوادث المرور على الطريق وضرورة تنفيذ إجراءات انضباطية شاملة لحل مشكلات السلامة المرورية. وفي نهاية الندوة، قامت هذه الحكومات، تحت مظلة مشروع التكامل بين بلدان أمريكا الوسطى والمكسيك وكولومبيا بالتوقيع على إعلان بنما (أنظر الملحق 4)، حيث أبدوا رغبتهم واستعدادهم في تنفيذ توصيات المشروع ومواصلة التعاون في المستقبل، ومشاركة المعلومات وأفضل الممارسات بين البلدان في المنطقة دون الإقليمية، في ظل منهج انضباطي شامل.

وقد عقدت الندوة الثالثة والأخيرة في مدينة جورج تاون، جيانا في الفترة بين 2-4 سبتمبر 2009 لبلدان منطقة الكاريبي وتم تنظيمها بالاشتراك بين "ECLAC" و"Caricom" ومجموعة الكاريبي)، و"CAR" (الرابطة الكاريبية للطرق) مع دعم من مصرف التنمية الكاريبي، وBAHO والحكومة الفرنسية. وقد حضر الندوة ممثلون عن الحكومات والمجتمع المدني من جزر الباهاما وباربادوس والبرازيل وجيانا وجامايكا وسانت لوشيان وسورينام وترينداد وتوباجو. وقد أثمرت هذه الندوة عن صدور الإعلان الإقليمي للسلامة المرورية للمنطقة دون الإقليمي النظر ملحق 5).

وقد أقر الإعلان بأن الإصابات الناجمة عن حركة مرور الطرق والوفيات تمثل مشكلة خطيرة تؤثر على جميع قطاعات منطقة الكاريبي، وأن لها آثار صحية واجتماعية واقتصادية عديدة على المجتمع كله. وقد تمثلت النقاط الرئيسية في الإعلان في:

- الدعم القوي لوضع أهداف وتطبيق الإجراءات المتعلقة بأفضل الممارسات.
- وضع منهج يربط بين الحكومة والمجتمع المدني لوضع أهداف لتقليل الحوادث.
 - وضع إجراء منسق قائم على منهج متعدد القطاعات.
- هناك حاجة لوجود تأييد سياسي قوي وخطة عمل مستمرة بشأن السلامة المرورية ويجب مراقبتها.
- يجب على أعضاء مجموعة الكاريبي CARICOM والأمانة العامة والمؤسسات الدولية مشاركة الموارد وإنشاء شراكات وتشجيع التعاون بين القطاعات المختلفة لبناء القدرة وتحسين طرق جمع البيانات.

3.2 تنفيذ مشروع الأهداف في منطقة اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغرب آسيا (ESCWA)

تضم ESCWA أربعة عشر دولة عربية في غرب آسيا هي: البحرين، ومصر والعراق والأردن والكويت وعمان وفلسطين وقطر والمملكة العربية السعودية والسودان والجمهورية العربية السورية والإمارات العربية المتحدة واليمن. وتقع مقراتها الرئيسية في بيروت ولبنان. تقدم ESCWA إطار عمل لصياغة وتنسيق السياسات القطاعية للدول الأعضاء، وبرنامج عمل للملتقى والتنسيق، وموطئا للخبرة والمعرفة ومرصدًا للمعلومات. ويتم تنسيق أنشطة ESCWA مع الأقسام والمكاتب الرئيسية التابعة للمقرات الرئيسية في الأمم المتحدة، والهيئات المتخصصة والمنظمات الدولية والإقليمية، بما في ذلك جامعة الدول العربية، ومنظمة المؤتمر الإسلامي ومجلس التعاون الخليجي.

جدول 10 تعداد سكان الدول الأعضاء في ESCWA، ومعدلات الوفيات الناجمة عن حوادث التصادم على الطريق لكل مليون نسمة عام 2007

فئة الدخل	معدل	حالات الوفيات	معدل الوفيات	حالات الوفيات المذكورة	تعداد السكان	الدولة
	الوفيات	المعدلة				
مرتفع	121	91	121	91	752,648	البحرين
متوسط	416	31,439	212	15,983	75,497,913	مصر
متوسط	381	11,059	67	1,932*	28,993,374	العراق
متوسط	342	2,027	167	992	5,924,245	الأردن
مرتفع	169	482	169	482**	2,851,144	الكويت
متوسط	285	1,170	133	536	4,099,115	لبنان
متوسط	307	798	307	798	2,595,133	عمان
متوسط	223	896	47	188*	4,018,000	فاسطين
مرتفع	237	199	237	199	840,635	قطر
مرتفع	290	7,166	257	6,358	24,734,533	المملكة العربية السعودية
متوسط	347	13,362	58	2,227	38,560,488	السودان
متوسط	329	6,552	184	3,663	19,928,516	سوريا
مرتفع	371	1,626	241	1,056	4,380,439	الإمارات العربية

Ī							المتحدة
	منخفض	293	6,553	134	3,003	22,389,169	اليمن
-		354	83,420	159	37,508	235,565,352	إجمالي ESCWA

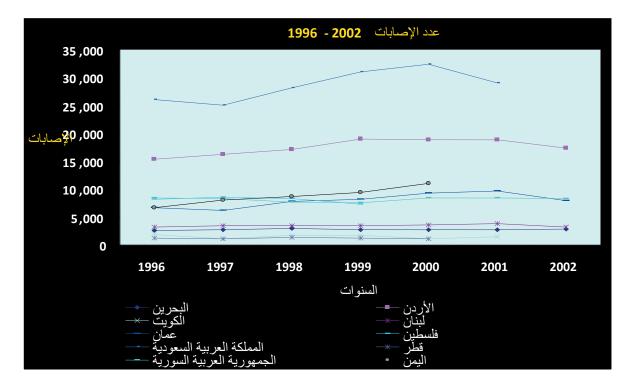
المصدر: تقرير الحالة العالمي الصادر عن منظمة الصحة العالمية حول السلامة المرورية، 2009، قسم النجارة والنقل في ESCWA الرقم المعدل من منظمة الصحة العالمية: معدّل لتعريف الوفاة خلال فترة 30 يومًا: 2.

:*بتاريخ 2005

:**بتآريخ 2006

بالنسبة للعديد من الدول في المنطقة فإن تأثير صياغة نموذج منظمة الأمم المتحدة من شأنه أن يرفع أعداد الوفيات ومعدلات الوفيات بصورة ملحوظة، والتأثير الشامل هو مضاعفة هذه الأعداد.

شكل 1: مؤشرات السلامة المرورية للدول الأعضاء في UNESCWA المختارة



المصدر: تقرير استبيان UNESCWA حول السلامة المرورية المرسل للدول الأعضاء في 2005

لقد لعبت ESCWA، مع الشركاء الأخرين، دورًا رئيسيًا في رفع الوعي حول السلامة المرورية، مما ساعد الحكومات في تصميم إطار سياسة، ونشر دليل بشأن أفضل الممارسات في البيئات المختلفة، ووضع قضية السلامة المرورية في المقدمة في جداول الأعمال الدولية والسياسية والتنموية. من خلال إدراكه بأن تحسين السلامة المرورية تعد ظاهرة معقدة جدًا، فإن مشروع "أوندا" يسعى إلى تمكين الدول من وضع أهداف للسلامة المرورية وتحسين الأهداف الحالية. وقد وضعوا بالفعل بعض الأهداف في البحرين. وقد أنشأت العديد من الدول مجالس للسلامة المرورية مثل المملكة العربية السعودية والأردن وسوريا. وهناك حاجة إلى تطبيق إجراءات الممارسة الجيدة التي طبقتها العديد من الدول المتقدمة في منطقة ESCWA حيث إن معدلات وقوع حوادث التصادم المروري مرتفعة جدًا إلى حد ما، وضرورة تيسير عملية تبادل هذه الخبرات.

3.2.1 ورش العمل في منطقة 3.2.1

قامت ESCWA، بالتعاون مع هيئة النقل بالإمارات العربية المتحدة، بتنظيم ورشة عمل مدتها يومين لممثلين من الدول الأعضاء لمناقشة تنفيذ أهداف السلامة المرورية واستعراض الزيادة في التعاون الإقليمي في هذا المجال ودعم مبادرات السلامة المرورية.

وقد كانت ورشة العمل هذه رابع ورشة عمل تتناول قضايا السلامة المرورية والتي عقدت في السنوات الأخيرة في منطقة ESCWA. تناولت ورش العمل الثلاث الأخرى عمَّلية تنفيذ الممارسات الجيدة بشأن السلامة المرورية (مسقط، 28-29نوفمبر 2005)، وبناء القدرة لنقاط التركيز

الوطنية في الأسبوع العالمي الأول للسلامة المرورية بالأمم المتحدة (القاهرة 20-21 ديسمبر 2006)، وتأسيس شراكة السلامة المرورية في المشرق العربي (الدوحة، 21-22 أكتوبر 2008).

وقد أثمر اجتماع الدوحة عن تأسيس شراكة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا وتبني إعلان الدوحة:

- 1. سيتم تأسيس شراكة إقليمية للسلامة المرورية لدول منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا مع أعضاء من الحكومات ومنظمات الأعمال والمنظمات غير الحكومية.
- ي سيتم تشكيل فريق عمل يمثل القطاعات المختلفة لمراجعة التفاصيل المقترحة للشراكة في غضون ستة أشهر. وستقوم كل من GRSP ، UNESCWA و Shell بدعم وتسهيل عمل فريق العمل من خلال الأمانة العامة.
 - سوف يتولى فريق العمل إقرار اسم للشراكة ويتولى الاتصال مع المهتمين بانتظام من خلال الأمانة العامة.
 - 4. سيتم تحديد أولويات المشاريع المقترحة المحتملة وسيتم توجيه الدعوة للأعضاء للشراكة في المشروعات ذات الأولوية.
 - 5. يتم دعوة الأعضاء لبدء شراكات وطنية للسلامة المرورية.

وقد تم عقد ورشة العمل في الفترة من 16-17 يونيو 2009 في أبو ظبي، الإمارات العربية المتحدة. وقد حضر ما يزيد على 75 مشاركًا من 13 دولة من الدول الأعضاء في ESCWA. وقد كان من بين المشاركين وفود حكومية وممثلين من شركات القطاع الخاص ومنظمات غير حكومية. وقد اشترك ممثلو دول من البحرين ومصر والكويت ولبنان وعمان وقطر والمملكة العربية السعودية والسودان وسوريا والإمارات العربية المتحدة واليمن. كما كان من بين المشاركين أيضًا اللجنة الاقتصادية لأوربا (ECE)، واللجنة الاقتصادية والاجتماعية لأسيا والمحيط الهادي (ESCAP) ومنظمة الصحة العالمية (WHO)، ومؤسسة التعليم في نيوزيلندا، والمجلس الأوربي لسلامة النقل، ومؤسسة 1718 والاتحاد الدولي للطرق، وشراكة السلامة المرورية بين الشرق الأوسط وشمال أفريقيا، ومؤسسة الإمارات، وشل ومختبر أبحاث النقل وكذلك شركات القطاع الخاص والمؤسسات الأكاديمية.

وقد كانت الأهداف من وراء ورشة العمل هذه تكمن في مساعدة الدول ذات الدخول المنخفضة والمتوسطة على التنمية ووضع أهداف طموحة قابلة للتحقيق على المستويين الوطني والإقليمي لتقليل الحوادث الناجمة عن حركة المرور على الطرق وذلك بهدف تقليل معدلات الإصابات والوفيات الناجمة من حركة المرورية والتي يمكنها المساعدة في تحقيق الأوفيات الناجمة من حركة المرور على الطرق، وتقديم أمثلة لهم بشأن الممارسات الجيدة للسلامة المرورية والتي يمكنها المساعدة في تحقيق الأهداف المحددة بحلول عام 2015، ومراجعة إحصاءات السلامة المرورية الخالية، واتخاذ الإجراءات المناسبة لتحقيق أهدافهم ومناقشة عملية التنخل في إدارة السلامة المرورية في الدول الأعضاء، خاصة في الدول النامية وذلك لتحقيق مثل هذه الأهداف.

وفي افتتاح ورشة العمل قام السيد/ ناصر سيف المنصوري، المدير العام لهيئة النقل الوطنية، نيابة عن الشيخ حمدان بن مبارك، وزير الأشغال العامة ورئيس مجلس إدارة شركة النقل الوطنية، بالترحيب بجميع المشاركين وأبرز الجهود التي تبذلها الإمارات العربية المتحدة في مجال رفع مستوى السلامة المرورية، وتقديم أفضل معايير الصحة، مستوى السلامة المرورية، وتقديم أفضل معايير الصحة، ووضع القوانين التي تنظم حقوق وواجبات مستخدمي الطريق. وسيتم إنجاز هذه الأهداف بالتعاون مع الشركاء الاستراتيجيين لتقليل معدلات الحوادث والوفيات والتوافق مع المعايير التي وضعتها الإمارات العربية المتحدة.

وقد سلم السيد نبيل صفوت، رئيس قسم التنمية الاقتصادية والعولمة، تقريرًا بالنيابة عن السيد بدر الدفة السكرتير التنفيذي في ESCWA. وقد استعرض السيد صفوت الجهود الإقليمية للجنة ESCWA لتقليل الخسائر الناجمة عن حوادث المرور على الطرق في المنطقة. وقد أشار إلى أن الدول النامية هي الأكثر عرضة لخطر الحوادث المرورية. وقد أصدرت ESCWA من قبل تقارير وبرامج وعي وقامت بالإشراف على أنشطة، وورش عمل ومؤتمرات ولكن تبقى المسئولية الرئيسية ملقاة على عاتق الدول الأعضاء التي يجب أن تتبنى المبادرة وتتبح الجهود لتقبيل التأثيرات المدمرة لحوادث المرور على الطريق على نحو فعال، وإعداد استراتيجيات وطنية لتقليل هذه الحوادث. وهذا يتطلب جهودًا مركزة من العديد من المؤسسات والمنظمات الحكومية وغير الحكومية على المستويات الوطنية والإقليمية والدولية.

وقد تم عقد ندوتين في اليوم الأول لمناقشة القضايا المتعلقة بالتقدم في وضع الأهداف والاستراتيجيات في المنطقة ومراجعة البيانات والأرقام الحالية. وكانتالجلسة الأولى حول "إدارة السلامة المرورية: الخطط والاستراتيجيات" والتي تضمنت عروضًا من ESCWA ومن ممثلي الدول المشاركة بشأن تنفيذ خطط السلامة المرورية. ففي البحرين، هناك هدف يتمثل في تقليل الإصابات الخطيرة والقاتلة بنسبة 30% بحلول عام 2016 مقارنة مع عام 2006، ولكن هناك دول أخرى لم تضع أهداقًا حتى الأن. وقد وصفت تجربة نيوزيلندا في وضع الأهداف بأنها مثال الممارسة الجيدة. وقد تلا ذلك مناقشة حول تقييم مدى التقدم في عملية إدارة السلامة المرورية، والتحديات التي تواجه عملية تنفيذ استراتيجيات السلامة المرورية. وقد تم الأهداف وتقييمها.

وفي اليوم الثاني، أقيمت جلستين أخريين لمراجعة التقدم المحقق في مشروع UNDA ودور المنظمات غير الحكومية. وقد تم تقديم عمل اللجنة الاقتصادية الأوربية (ECE) و اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادي ESCAPحول السلامة المرورية وقيمة تحقيق الانسجام من خلال تبني الوثائق القانونية للأمم المتحدة بشأن الحركة المرورية على الطريق والإشارات واللافتات. قد تم وصف الهدف الطموح للأمم الأوربية لتقليل عدد حوادث الطريق إلى النصف في الفترة بين 2001 و2010، وقد تمت الإشارة إلى أنه بالرغم من أن هذا الهدف أدى إلى عمليات ادخار ضخمة من خلال تحسين إدارة السلامة المرورية في الدول الأعضاء، إلا أنه هناك فقط خمس دول من المحتمل أن تفي به. وقد ناقش ممثل مؤسسة FIA الحملة المعنية بالسلامة المرورية العالمية والتي تنادي بعقد من العمل يتم إطلاقه في 2010.

وقد وصف ممثلون من المنظمات غير الحكومية بما في ذلك الاتحاد الدولي للطرق والشراكة الخاصة بالسلامة المرورية بين الشرق الأوسط وشمال أفريقيا، أدوارهم في الترويج للسلامة على الطرق.

وبعد العروض، أجريت مناقشة بشأن الحاجة إلى تبني استراتيجيات للسلامة المرورية في المنطقة. وقد ركزت هذه المناقشة على الحاجة إلى إشراك وسائل إلكترونية لمراقبة عمليات التصادم وربطها مباشرة بقاعدة البيانات. وقد تم الاختتام بمناقشة مائدة مستديرة بشأن القضايا الطارئة والتوصيات، وقد أثمرت عن قائمة من التوصيات والقرارات الأساسية التي تم تقديمها (أنظر ملحق 6).

وقد تبنى الاجتماع التوصيات الرئيسية التالية:

- توزيع نشرات بالممارسات الجيدة في تحقيق أهداف السلامة المرورية على الهيئات الحكومية المعنية بالسلامة المرورية في منطقة ESCWA.
 - ضمان أن الدول الأعضاء في منطقة ESCWA تتبع قاعدة بيانات معتمدة فيما يتعلق بحوادث التصادم على الطريق.
 - وضع هدف إقليمي للجنة (ESCWA) يتمثل في تقليل وفيات حوادث التصادم على الطريق بمعدل30% بحلول عام 2015.
 - تشجيع الدول الأعضاء على بدء/تفعيل مجالس وطنية للسلامة المرورية وتنفيذ التدخلات المناسبة.
- تشجيع الدول الأعضاء التي لم تضع أهداقًا للسلامة المرورية حتى الآن لبذل الجهود لكي تضع أهداقًا لتقليل الحوادث قائمة على الدليل حتى عام 2015 وما بعد ذلك:
- يجب على الدول الأعضاء تزويد لجنة ESCWA بتقارير محلية تشتمل على برامج إدارة السلامة المرورية الخاصة بها وخططها لوضع الأهداف، وبالنسبة للجنة ESCWA يجب عليها إعداد تقرير يلخص التقدم الإقليمي والإنجازات في مجال السلامة المرورية ويتم تقديمه في أول مؤتمر وزاري عالمي للسلامة المرورية المزمع عقده في موسكو في الفترة من 19-20 نوفمبر 2009 والذي يجب أن تشارك فيه جميع الدول الأعضاء.
- تشجيع الدول الأعضاء لكي تصبح أطرافًا متعاقدة على الوثائق القانونية الخاصة بالأمم المتحدة المرتبطة بالسلامة المرورية وتنفيذها بطريقة ملائمة.
- مطالبة سكرتير لجنة ESCWA بالاستمرار في تقديم بناء القدرة والدعم الفني للدول الأعضاء بشأن القضايا الخاصة بالسلامة المرورية وجميع الموضوعات الأخرى ذات الصلة.

3.3 تنفيذ مشروع الأهداف في منطقة اللجنة الاقتصادية لمنطقة أفريقيا (ECA)

تضم اللجنة الاقتصادية لإفريقيا (ECA) 56 دولة، وهي معنية بالترويج للتنمية الاقتصادية والاجتماعية بين الدول الأعضاء، ودعم عملية النكامل بين الأقاليم، والترويج للتعاون الدولي لتنمية إفريقيا.

ويبين جدول 12 الوارد أدناه تعداد السكان وحالات الوفيات المذكورة ومعدلات الوفيات ومعدلات الوفيات المعتلة والمعدلات المأخوذة من تقرير الحالة العالمي لمنظمة الصحة العالمية حول السلامة المرورية. وتم الحصول على معدلات الوفيات المعدلة من التقديرات المصاغة التي تصحح الإخفاق في الإبلاغ. وبالنسبة لغالبية الدول الأفريقية فإن الاختلاف بين الأرقام المبلغ عنها والأرقام المعدلة والمعدلات كبير جدًا، مما يعكس انتشار الإخفاق في عملية الإبلاغ. وبشكل عام فإن التأثير يتمثل في زيادة معدل الوفيات تقريبًا أربعة أضعاف.

جدول 11 تعداد سكان الدول الأعضاء باللجنة الاقتصادية لدول أفريقيا، والوفيات ومعدلاتها في 2007

فئة الدخل	معدل الوفيات	عدد الوفيات المعدل	معدل الوفيات	عدد الوفيات المبلغ عنه*	تعداد السكان	الدولمة
متوسط	377	6,425	138	2358	17,024,084	أنجولا
منخفض	312	2,815	72	653	9,032,787	بنین
متوسط	338	636	256	482	1,881,504	بنسوانا
منخفض	311	4,595	54	804	14,784,291	بوركينا فاسو
منخفض	234	1,989	7	63	8,508,232	بوروند <i>ي</i>
متوسط	281	5,206	58	1069	18,549,176	الكاميرون
متوسط	251	133	92	49	530,437	الرأس الأخضر
منخفض	322	1,399	130	565	4,342,735	جمهورية أفريقيا الوسطى

تشاد	10,780,571	814	75	3,696	343	منخفض
<u>کوموروس</u>	839,187	15	18	254	303	منخفض
الكونغو	3,768,086	207	55	1,084	288	متوسط
جمهورية الكونغو	62,635,723	365	6	20,183	322	منخفض
الديموقر اطية	02,000,720			20,100	022	<u></u>
مصر	75,497,913	15,983	211	31,439	416	متوسط
إريتريا	4,850,763	81	17	2,350	484	منخفض
إثيوبيا	83,099,190	2,441	29	29,114	350	منخفض
جامبيا	1,708,681	54	32	625	366	منخفض
غانا	2,3478,394	1,856	79	6,942	296	منخفض
غينيا بيساو	1,695,043	152	90	583	344	منخفض
كينيا	37,537,716	3,760	100	12,918	344	منخفض
ليسوتو	2,007,833	402	200	537	267	متوسط
ليبيريا	3,750,261	غير متوفر	غير متوفر	1,235	329	منخفض
ليبيا	6,160,483	2,138	347	2,497	405	متوسط
مدغشقر	19,683,358	594	30	6,641	337	منخفض
مالاوي	13,925,070	839	60	3,614	259	منخفض
مالي	12,336,799	711	58	3,959	321	منخفض
موريتانيا	3,123,813	262	84	1,109	355	منخفض
موريشيوس	1,261,641	140	111	140	111	متوسط
المغرب	31,224,137	3,838	123	8,850	283	متوسط
موزمبيق	21,396,916	1,952	91	7,432	347	منخفض
ناميبيا	2,074,146	368	177	594	286	متوسط
النيجر	14,225,521	570	40	5,357	377	منخفض
نيجيريا	148,092,542	4,532	31	47,865	323	منخفض
رواندا	9,724,577	308	32	3,077	316	منخفض
ساو توم وبرنسيب	157,638	20	127	52	330	منخفض
السنغال	12,378,532	345	28	4,023	325	منخفض
سيشل	86,606	16	185	16	185	متوسط
سير اليون	5,865,872	68	12	1,661	283	منخفض
جنوب إفريقيا	48,576,763	16,113	332	16,113	332	متوسط

متوسط	347	13,362	58	2,227	38,560,488	السودان
متوسط	263	300	206	235	1,141,427	سواز يلاند
منخفض	281	1,851	93	613	6,585,147	توجو
متوسط	345	3,568	145	1,497	10,327,285	تونس
منخفض	247	7,634	92	2,838	30,883,805	أو غندا
منخفض	343	13,886	64	2,595	40,453,513	جمهورية تنزانيا المتحدة
منخفض	256	3,056	138	1,645	11,921,999	زامبيا
منخفض	275	3,669	101	1,348	13,349,434	زيمبابوي
	331	294,484	88	77,985	889,820,119	الإجمالي

المصدر: تقرير الحالة العالمي الصادر عن منظمة الصحة العالمية حول السلامة المرورية، 2009 معدل بحسب لتعريف المرور للوفاة خلال 30يوم من تاريخ الحادث.

3.3.1 المؤتمر والندوة في دار السلام، تنزانيا

نظمت ECA ندوتها المرتبطة بالمؤتمر الأفريقي الذي يدعو لجعل الطرق آمنه والذي عُقد في دار السلام، تنزانيا في 8 يوليو 2009، بهدف مراجعة النمو المنتشر لحوادث الطرق في القارة ولحشد الدعم لإعطاء دفعة لتأمين عرض "عقد من العمل للسلامة المرورية" الذي تتبناه الأمم المتحدة. وقد تم تنظيم المؤتمر من قبل حملة "اجعل الطريق آمنًا"، منشأة السلامة المرورية العالمية التابعة للبنك الدولي، رابطة السيارات في تنزانيا واللجنة الاقتصادية لأفريقيا. وفي المؤتمر، طالب وزراء ومسئولين حكوميين رقيعي المستوى ونشطاء في السلامة المرورية من جميع أنحاء قارة أفريقيا بحشد الدعم لدعوة "عقد من العمل للسلامة المرورية" الذي تتبناه الأمم المتحدة في القارة وحول العالم.

وعقب المؤتمر، قامت اللجنة الاقتصادية لإفريقيا، بالتعاون مع مؤسسة FIA، بعقد ندوة السلامة المرورية الإقليمية الأفريقية في الفترة من 9-10 يوليو عام 2009 حول موضوع "وضع أهداف للسلامة المرورية" للسعي قدمًا لتقليل حالات الوفاة الناجمة عن الحوادث إلى النصف بحلول عام 2015". وقد كان الهدف الأكثر أهمية للندوة هو مساعدة الدول الأفريقية لوضع أهداف وطنية وإقليمية لتقليل حوادث المرور على الطريق وتزويدها بأمثلة للممارسة الجيدة للسلامة المرورية في الإعداد لهذه الأهداف ومراقبتها.

وقد كان كل من المؤتمر والندوة عبارة عن متابعة للمؤتمر الأفريقي للسلامة المرورية الذي عُقد في أكرا في 2007 والذي نظمته اللجنة الاقتصادية لإفريقيا بالاشتراك مع منظمة الصحة العالمية، والتي أبرزت الرابط الحيوي بين الترويج للسلامة المرورية وأهداف النتمية الشاملة. وقد أكد إعلان أكرا (أنظر ملحق 7) والذي تبناه الوزراء بوضوح على الحاجة إلى وضع أهداف وطنية قابلة للقياس للسلامة المرورية ومنع الإصابات المرورية، ووضع هدف للدول الإفريقية لتقليل الوفيات الناجمة عن الحركة المرورية على الطريق بنسبة 50% بحلول عام 2015.

وقد حضر الندوة أكثر من 100 وفد، بما في ذلك وزير النقل بجنوب إفريقيا وممثلين من العديد من الوزارات الأخرى، والقطاع الخاص والمجتمع المدني من الدول الإفريقية التالية: بنين، وبتسوانا وبوركينا فاسو وبوروندي والكاميرون وجمهورية إفريقيا الوسطى والكونغو وكوت ديفوار وجمهورية الكونغو الديمقراطية وجيبوتي وإثيوبيا وغانا وكينيا ومالاوي ومالي وموزمبيق وناميبيا والنيجر ونيجيريا والسنغال وجنوب إفريقيا وتنزانيا وأوغندا وزامبيا وزيمبابوي. وقد شاركت كل من، لجنة الاتحاد الأفريقي (AUC)، وبنك التنمية الأفريقي (ADB)وسكرتارية المجتمعات الاقتصادية الإقليمية (RECs) التالية: مجتمع التنمية الجنوب أفريقي (SADC) والمجتمع الاقتصادي لدول وسط إفريقيا (ECCAS). كما كان موجودًا ممثلاً عن حكومة الاتحاد الروسي.

بالإضافة إلى ذلك، شاركت المنظمات الدولية والهيئات الإقليمية التالية: اللجنة الاقتصادية لأوربا التابعة للأمم المتحدة (SSATP)، وبرنامج البيئة التابع للأمم المتحدة (UNEP)، والبنك الدولي، برنامج سياسات النقل في بلدان أفريقيا جنوب الصحراء الكبرى (SSATP)، ومؤسسة FIA السيارات والمجتمع، وبرنامج التقييم الدولي للطرق (IRAP)، والمرفق العالمية السيارات والمجتمع، وبرنامج التقييم الدولي الطرق (GRSP)، والمرفق العالمية السلامة المرورية (GRSF) ولجنة السلامة المرورية (GRSF) ولجنة السلامة المرورية العالمية والشراكة العالمية بالنقل (gTKP)، ومنظمة الطريق بأبيدجان ولاجوس (ALCO)، الطريق الأوسط ومجموعة طريق Walvis-Bay، ومنتدى الأسطول، وArrive Alive وجامعة Monash (جنوب إفريقيا) وغيرهم الكثير.

وقد تبادل المشاركون أفضل الممارسات حول مجموعة واسعة من الموضوعات شملت: التحكم في السرعة، والقيادة تحت تأثير الكحول، والعناية بالجروح في حالة الطوارئ وقبل الذهاب للمستشفى، والسلامة المرورية الريفية، والبنية التحتية، والتعليم واستخدام الأدلة وغير ذلك. ويتمثل الهدف الأساسي في وضع نطاق زمني وأهداف قابلة للتحقيق ليتم تنفيذها في برامج التنمية، مع وجود الدعم القانوني والموارد المالية المناسبة والمستدامة. ويتطلب ذلك إتباع منهج متعدد القطاعات إلى جميع الجهات المعنية، بما في ذلك المحترفين من قطاعات النقل والصحة وتطبيق القانون والتعليم وأيضًا القطاع الخاص والمجتمع المدني.

وقد تم تنظيم الندوة في ست جلسات كاملة الأعضاء وجلستين غير مكتملتين. وقد تناولت أجندة الأعمال أربعة موضوعات هي:

(i) متابعة لمؤتمر أكرا

بعد تقديم توصيات مؤتمر أكرا للسلامة المرورية من قبل ECA، قام ممثلون من جنوب إفريقيا وبوركينا فاسو بعرض، حالة التنفيذ في بلدانهم المعنية على المشاركين. وقد خرج المؤتمر بنتيجة مفادها أن بعض الدول الأفريقية حققت تقدمًا نحو تنفيذ بعض هذه التوصيات. وقد لاحظ المشاركون، على وجه الخصوص، المنهج المنظم الذي تبنته جنوب إفريقيا وكذلك الجهود التي تبذلها بوركينا فاسو والتي أدت إلى نتائج إيجابية. ومع ذلك، فقد بدا جليًا أن العديد من الدول في القارة لم تطور مؤشرات الأداء بالقدر الكافي بما يمكنها من قياس التقدم المحقق بطريقة قابلة للقياس. بالإضافة إلى ذلك، فإنه بالرغم من أن بعض الدول لديها تشريعات لتأسيس هيئات رائدة للسلامة على الطرق، إلا أن العديد من الدول الأخرى لم تكمل عملية وضع هذه الهيئات في مكانها المناسب.

(ii) دراسات الحالة

تم عرض ست دراسات حالة أجرتها اللجنة الاقتصادية لإفريقيا في كل من الكاميرون وإثيوبيا والمغرب والنيجر وتنزانيا وزامبيا حول موقف السلامة المرورية. كما قدمت كينيا عرضا لمشروع الطريق الشمالي. وقد أتاحت العروض فرصة للمشاركين لتبادل الخبرات والممارسات الجيدة التي يمكن تكرارها في دول أخرى. وقد شملت القضايا المعروضة ما يلي: موقف السلامة المرورية للدول مع تحليل لنقاط القوة ونقاط الضعف للاتجاهات المختلفة مثل السياسات الوطنية، والمؤسسات، والتمويل، والقدرة البشرية، وقضايا الصحة مثل الرعاية فيما بعد الحادثة (الإسعافات الأولية). وقد تم اقتراح بعض الأهداف والمؤشرات الوطنية المتعلقة بالسلامة المرورية بجانب توصيات قدمها الحاضرون بهدف تحسين موقف السلامة المرورية.

(iii) وضع أهداف السلامة المرورية

قدم ممثلو مفوضية الاتحاد الإفريقي (AUC) واللجنة الاقتصادية لأفريقيا (ECA)، واللجنة الاقتصادية لأوربا (ECE) عروضاً استهلالية ضمن هذا البند من الأجندة. وقد عرضت مفوضية الاتحاد الإفريقي رؤيتها حول السلامة المرورية في إفريقيا وقدمت ECA إطار عمل لمؤشرات الأداء المقترحة لقياس التقدم نحو تحقيق توصيات مؤتمر أكرا حول السلامة المرورية. وعرضت اللجنة الاقتصادية لأوربا موقف السلامة المرورية بشكل عام والخبرات في وضع الأهداف. كما تم استعراض تقرير منظمة التعاون والتنمية الاقتصادية (OECD) حول وضع أهداف طموحة بشأن السلامة المرورية وتحقيقها.

وقد لوحظ في المناقشات التي تلت ذلك أنه، باستثناء عدد قليل من الدول، فقد كان التقدّم في تنفيذ التوصيات التي جاءت بإعلان أكرا بطيئاً بصفة عامة. ومع ذلك، فقد كان من الصعب قياس مقدار التقدم المحقق نظرًا لنقص مؤشرات الأداء القابلة للإثبات. وفي هذا الشأن، أوصى المشاركون بتبني الدول الأعضاء لإطار العمل الذي قدمته اللجنة الاقتصادية لأفريقيا كأداة لتقييم حالة تنفيذ توصيات أكرا. كما أنها يمكن أن تساعد كأداة في تقييم عمليات التحسين في موقف السلامة المرورية للدول الأعضاء، كما يمكن أن تساعد بشكل ملحوظ نحو تحقيق هدف تقليل الوفيات بمعدل النصف بحلول عام 2015. كما أنه من الجدير بالملاحظة أيضاً أن إطار العمل قابل للتكيف مع محددات الدول الأعضاء ويتيح لهم المرونة لتطوير مؤشرات إضافية وفقا لما يتطلبه الأمر.

(iv) جلسات على هامش المؤتمر

تم عقد جلستين على هامش المؤتمر وتم خلالهما مناقشة مؤشرات الأداء المقترحة من قبل اللجنة الاقتصادية لأفريقيا بشأن رصد التقدم في تنفيذ توصيات إعلان أكرا. وفي هذا الشأن، تم تقديم عروض بشأن طرق تحسين إطار عمل يتضمن إدخال تعديلات على بعض المؤشرات واقتراح مؤشرات جديدة. وقد تناولت الجلسة الأولى القضايا التالية: إدارة السلامة المرورية، إدارة البيانات، استراتيجيات وأهداف السلامة المرورية، سلوك مستخدم الطريق، استخدام أدلة منظمة الصحة العالمية، تعليم السلامة المرورية، سلامة قوافل السيارات وإدارتها، تدريب القائد واختباره، وتطبيق القانون. وقد ركزت جلسة العمل الثانية على البنية التحتية، سلامة المستخدم على الطريق المعرضة للخطر، السلامة المرورية الريفية، سلامة المركبات، والرعاية في حالة الطوارئ.

وأوضحت الرسالة الرئيسية من وراء عقد الجلستين أن المؤشرات الموصى بها لم تكن شاملة ومتعمقة، وقد تفكر الدول في تطوير مؤشرات أكثر تتطابق مع متطلباتهم المحددة. كما لوحظ أيضًا أن محصلة الجلسات يجب أن تساهم في وضع أفريقيا العام بالنسبة للمؤتمر الوزاري بموسكو. بالإضافة إلى ذلك، تم التأكيد على أن الأهداف المحددة في أكرا يجب أن تضع الأساس لمساهمة إفريقيا في خطة عقد من العمل المقترحة (2010-2010) وفي وضع أجندة التحرك نحو العقد.

وقد تم تبادل المعلومات حول الإعدادات لمؤتمر موسكو مع المشاركين، واقترحت جنوب إفريقيا إطار عمل لإعدادات إفريقيا للمؤتمر، بما في ذلك تطوير إطار العمل وخارطة الطريق. وقد تم حث المشاركين على تشجيع وزرائهم على المشاركة بفعالية في المؤتمر.

تم تبنى التوصيات التالية:

1. أن المؤتمر الوزاري العالمي تحت مظلة الأمم المتحدة حول السلامة المرورية المقرر انعقاده في موسكو في الفترة من 19-20 نوفمبر 2009 سوف يناقش البرنامج المقترح "عقد من العمل" حول السلامة المرورية. وبالنسبة لاحتياجات إفريقيا والتي يجب وضعها في الاعتبار, فإنه من الضروري وضع إطار عمل مناسب للمشاركة الفعالة. وفي هذا الشأن، هناك حاجة إلى تشكيل مجموعة عمل تتألف من اللجنة الاقتصادية لإفريقيا واللجنة الاقتصادية لأوربا ومصرف التنمية الأفريقي بالتعاون مع الدول الأعضاء والجماعات الاقتصادية الإقليمية (RECs).

- 2. ويجب تبني الإطار الذي وضعته اللجنة الاقتصادية لإفريقيا (أنظر ملحق 8) كأداة لتقييم حالة التنفيذ لتوصيات أكرا، وكذلك كتحسينات في وضع السلامة المرورية لدى الدول الأعضاء، ولا سيما من أجل تحقيق هدف تقليل الوفيات إلى النصف بحلول عام 2015. وقد تم مطالبة اللجنة الاقتصادية لإفريقيا بأخذ دور رائد في تطوير إطار العمل بشكل أكبر وفي رصد وتقييم التقدم المحقق.
- 3. يجب على الدول الأعضاء القيام بعمل إحصاءات لوضع موقف أساسي فيما يتعلق بأهداف الأداء. كما يجب عليهم كذلك تنظيم مراجعات نصف المدة لضمان الرصد الفعال للتقدم المحقق في تنفيذ إعلان أكرا.
- 4. يجب على الدول الأعضاء والجماعات الاقتصادية الإقليمية توحيد المعابير الخاصة ببيانات السلامة المرورية لضمان القابلية للمقارنة.

3.4 تنفيذ أهداف المشروع في منطقة اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادي (ESCAP)

هناك 53 دولة عضوًا عاملا و9 دول أعضاء منتسبين في منطقة ESCAP، وهي مجموعة متنوعة من الدول بدرجة مرتفعة. يقدر أن عدد الوفيات عن حوادث الطريق في آسيا يبلغ حوالي 700.000 شخص سنويًا، بما يقدر بأكثر من نصف الوفيات على الطرق في العالم.

ومن المتوقع أن تصل هذه النسبة إلى ثلثي نسبة الوفيات جراء حوادث الطرق على مستوى العالم بحلول 2020. وقد قُدر عدد الوفيات في الصين والهند معًا، بأكثر من نصف الأعداد المذكورة لحوادث الوفيات على الطريق في منطقة اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادي ESCAPعام .2007 أ إلا أن هناك انخفاض مستمر في عدد الوفيات على الطريق في الصين منذ عام 2004.

ومنذ 1990، تصاعد القلق بشأن الزيادة السريعة في عدد وفيات الطرق، وعلى وجه الخصوص حينما دخلت العديد من الدول النامية مرحلة التشغيل الآلي السريع. واليوم، تقع نسبة ما يزيد عن 90 في المائة من الوفيات الناجمة عن حركة المرور على الطرق في الدول منخفضة ومتوسطة الدخل. فقد تم الاعتراف بأنه يمكن تجنب العديد من حوادث الطرق وأن السلامة المرورية هي في جوهرها قضية من قضايا التنمية لدى كثير من البلدان. تم تقدير متوسط التكلفة الاقتصادية لحوادث الطرق بما يتراوح بين 1و3 في المائة من الناتج القومي الإجمالي. 9

تتراوح معدلات استخدام المركبات الآلية على نطاق واسع في منطقة اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادي ESCAP(عدد السيارات الخاصة لكل 1000 شخص يتراوح بين 3 إلى 618) وتشكل المركبات ذات الإطارين وتلك التي تسير بثلاث عجلات أكثر من ثاثي العدد الإجمالي للمركبات الآلية في بنغلاديش وكمبوديا واندونيسيا، وجمهورية لاو الديمقراطية الشعبية وميانمار ونيبال وسريلانكا وتايلاند وفيتنام. ومع ذلك ، فإن التأثير الأكبر نسبيًا من حوادث الطرق على الفئات المعرضة للخطر في البلدان النامية في منطقة ESCAP لا يرجع فقط إلى وجود أنواع مختلفة من السيارات، بل هي أيضا نظامية تؤثر فيها الحوادث بصور مختلفة على الفئات ذات الدخل المنخفض والشباب.

وعلى الصعيد العالمي فقد فاق عدد السكان الذين يستقلون مركبات 1.3مليار نسمة؛ ففي آسيا، كان المجموع 569 مليون (43 في المائة من سكان العالم) في عام 2007. وقد وصل عدد الذين يقودون سيارات في الصين إلى 160 مليون في عام 2007، ومن ثم فقد أصبحت الصين ثاني أكبر سوق للسيارات وثالث أكبر بلد لتصنيع السيارات في العالم.

في العديد من مناطق آسيا النامية ، يمثل التعدي على حق الطريق مشكلة شائعة. فبعد تطوير الطريق، ينتقل العديد من الأشخاص بحثًا عن فرص الأعمال، وبهذه الطريقة يكونون نموًا عمرانيًا من المساكن على امتداد الطريق. ويتبارى المشاة والدراجات والعربات التي تدفع باليد والموتوسيكلات والسيارات والشاحنات في سباق الطريق ومن ثم يخلقون مشاكل خطيرة على السلامة.

تختلف طبيعة القضايا المعنية بالسلامة المرورية في الدول النامية في منطقة اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لأسيا والمحيط الهادي ESCAP اختلافا واضحاً عنها في الدول المتقدمة. ففي أسيا نجد أن معظم من قتلوا أو أصيبوا في حوادث الطريق هم مستخدمو الطريق المعرضين للخطر، مثل المشأة وقائدي الدراجات. في دول جنوب أسيا، نجد أن خمسين بالمائة من جميع الوفيات على الطريق هم من المشأة. أما في بلدان شرق وجنوب شرق أسيا، فنجد أن أكثر من ثلثي الضحايا هم راكبو الدراجات البخارية. وعلى النقيض من ذلك، نجد في شمال ووسط أسيا مزيج من الحوادث يشبه ذلك الموجود في أعضاء منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية (OECD). فجميع الدول النامية في منطقة اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لأسيا والمحيط الهادي ESCAP بها معدلات وفيات أعلى من دول OECD.

وفقًا لأحدث المعلومات الواردة في قاعدة بيانات الطرق السريعة في آسيا، والتي تضم بيانات عن 20 بلدًا، فقد تم الإبلاغ عن ما يبلغ إجمالي 6.248 حالة وفاة و35.131 حادثة على الطريق السريع في أسيا (بالنسبة لعام 2008)، بما يشير إلى وفاة شخص تقريبًا في كل ست حوادث تم الإبلاغ عنها. ومن بين الدول المدرجة في قاعدة البيانات، نجد أن الهند وأوزباكستان وجمهورية إيران الإسلامية (بالترتيب التنازلي) بها أعلى رقم لحالات الوفيات التي تم الإبلاغ عنها.

وإجمالاً، ووفقاً لأعداد الوفيات، نجد أن آسيا بها أسوأ سجل للسلامة المرورية في العالم بما يبلغ نصف مليون حالة وفاه كل عام. ودعمًا لقرارات الجمعية العامة للأمم المتحدة في اليوم العالمي للسلامة المرورية، نجد أن الإعلان الوزاري لمنطقة اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادي ESCAP الصادر بشأن تحسين السلامة المرورية في أسيا والمحيط الهادي تم إقراره في بوسان في نوفمبر عام 2006 (أنظر ملحق وقد اعترف القرار بأن السلامة المرورية هي قضية سياسية تحظى باهتمام بالغ وأنها تعمد لإنقاذ حياة 600.000 شخص في الفترة من 2007 وحتى 2015، ودعا الأعضاء إلى تطوير الطرق السريعة الأسيوية كنموذج للسلامة المرورية. تهدف الأمانة العامة للجنة الاقتصادية

⁷ وبناءً على البيانات الصادرة عن منظمة الصحة العالمية (WHO)، التقرير العالمي حول السلامة المرورية: وقت الإجراء (جنيف، WHO، 2009) جدول 2

^{9 &}lt;sub>.</sub> سبق ذكر ها، صفحة 2

¹⁰واي زانج وآخرون، "السلامة المرورية في الصين: التحديات والفرص"، تقرير رقم 2008-UMTRI-2008-1، معهد بحوث النقل، جامعة ميتشجن، 2008.

والاجتماعية لأسيا والمحيط الهادي ESCAP إلى دعم التعاون الإقليمي لتحسين السلامة المرورية، وخاصة بناء القدرة لوضع أهداف طموحة للسلامة المرورية وتحقيقها، وفقًا للإعلان الوزاري في 2006.

جدول 12 تعداد سكان دول ESCAP، والدخل وعدد المركبات المسجلة

الدولة	تعداد السكان	نصيب الفرد من الدخل الإجمالي بالدولار الأمريكي في 2007 319	فئة الدخل	عدد المركبات المسجلة
أفغانستان	27,145,275	319	منخفض	731,607
أستراليا	20,743,179	35,960	مرتقع	14,774,921
بنجلاديش	158,664,959	470	منخفض	1,054,057
بو تان	658,479	1,770	متوسط	35,703
بروناي دار السلام	390,056	30,580	مرتفع	304,432
كمبوديا	14,443,679	540	منخفض	154,389
الصين	1,336,317,116	2,360	متوسط	145,228,994
ج زر كوك	13,325	13,098	مرتفع	10,692
فيجي	838,698	3,800	متوسط	78,833
الهند	1,169,015,509	950	متوسط	72,718,000
إندونيسيا	231,626,978	1,650	متوسط	63,318,522
إيران - (الجمهورية الإسلامية)	71,208,384	3,470	متوسط	17,000,000
الميابات	127,966,709	37,670	مرتفع	91,378,636
کریبات <i>ي</i>	95,067	1,170	متوسط	16,000
<u> </u>	5,859,393	580	منخفض	641,081
ماليزيا	26,571,879	6,540	متوسط	16,825,150
جزر الملديف	305,556	3,200	متوسط	33,807
جزر مارشال	59,286	3,070	متوسط	2,487
ميكرونيزيا	111,117	2,470	متوسط	4,217
منغوليا	2,628,840	1,290	متوسط	161,989
ماينمار	48,798,212	281	منخفض	1,045,105
نورو	10,152	7,842	متوسط	_
نيبال	28,195,994	340	منخفض	617,305
نيوزيلاند	4,178,525	28,780	مرتفع	3,189,131
باكستان	163,902,405	870	منخفض	5,287,152
بالاو	20,314	8,210	متوسط	5,530
بابو غينيا الجديدة	6,331,010	850	منخفض	59,645

الفلبين	87,960,117	1,620	متوسط	5,515,576
جمهورية كوريا	48,223,853	19,690	مرتقع	18,213,228
ساموا	187,023	2,430	متوسط	15,903
سنغافورة	4,436,281	32,470	مرتفع	851,336
جزر سليمان	495,662	730	منخفض	10,000
سيريلانكا	19,299,190	1,540	متوسط	3,125,794
تايلاند	63,883,662	3,400	متوسط	25,618,447
تيمور الشرقية	1,154,775	1,510	متوسط	26,649
تونجا	100,336	2,320	متوسط	2,226
توفالو	10,530	2,441	متوسط	906
فانوتو	226,180	1,840	متوسط	15,461
فيتنام	87,375,196	790	منخفض	22,926,230
	t e h he h e h e h			

المصدر: التقرير العالمي الصادر عن منظمة الصحة العالمية حول السلامة المرورية، 2009: تم استبعاد الدول الأعضاء المشتركة في ECE و.

جدول 13 معدلات الوفيات الناجمة عن حركة المرور على الطرق لدول اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادي ESCAP والمعدلات لكل نسمة في عام 2007

	حالات الوفيات المذكورة أ	معدل الوفيات	حالات الوفيات	معدل الوفيات
الدولة			المعدلة	
افغانستان	1,779	390	10,593	390
أستراليا	1,616	780	1,616	78
بنجلاديش	4,108	126	20,038	126
بوتان	111	144	111	169
بروناي دار السلام	54	138	54	138
كمبوديا	1,668	121	1,749	121
الصين	96,611	165	220,783	165
جزر كوك	6	450	6	450
فيجي	59	70	59	70
اهند	105,725	168	196,445	168
إندونيسيا	16,548	162	37,438	162
إيران - (الجمهورية الإسلامية)	22,918	358	25,491	358
اليابان	6,639	50	6,639	52
کر یبات <i>ي</i>	7	74	7	74

لاو	656	183	1,075	183
ماليزيا	6,282	236	6,282	236
جزر الملديف	10	183	56	183
جزر مارشال	1	17	1	17
ميكرونيزيا	2	144	16	144
منغوليا	562	193	562	214
ماينمار	1,638	234	11,422	234
نورو	1	99	1	98
نيبال	962	151	4,245	150
نيوزيلاند	423	101	423	101
باكستان	7,234	253	41,494	253
بالاو	3	148	3	148
بابو غينيا الجديدة	308	142	901	142
الفابين	1,185	200	17,557	200
جمهورية كوريا	6,166	128	6,166	128
ساموا	19	128	24	128
سنغافورة	214	48	214	48
جزر سليمان جزر سليمان	19	169	84	169
برر سیدنکا				135
	2,334	135	2,603	
تايلاند	12,492	196	12,492	196
تيمور الشرقية	49	161	186	161
تونجا	7	70	7	70
توفالو	1	95	1	95
فانوتو	7	186	42	186
فيتثام	12,800	161	14,104	161
الإجمالي	311,224	83	640,990	170

المصدر: التقرير العالمي الصادر عن منظمة الصحة العالمية حول السلامة المرورية، 2009: تم استبعاد الدول الأعضاء المشتركة في ECE و.

1. تعريف الوفاة نتيجة الحادث بالوفاة التي تحدث خلال فترة 30 يومًا من تاريخ الحادث
2. الأرقام المصاغة من قبل منظمة الصحة العالمية على نحو هام عدد الوفيات في عدة دول في هذه المنطقة، مما ينتج عنه تضاعف الرقم الإجمالي.

3.4.1 الاجتماعات بشأن السلامة المرورية في منطقة ESCAP

كان هناك خمسة اجتماعات لمجموعة من الخبراء في بانكوك حول تحسين السلامة المرورية على الطريق السريع الأسيوي عُقدت في مايو 2006 ويونيو 2007، وأكتوبر 2008 وقد حدد الاجتماع الذي عُقد في سبتمبر 2009 قائمة بأهداف وغايات السلامة المرورية والمؤشرات للفترة بين 2007-2015 والتي تضمنت سبعة أهداف موجهة نحو تحقيق الهدف الذي تم الاتفاق عليه من قبل الوزراء في بوسان. في حين ركز الاجتماع الذي عُقد في 2008 على الأهداف والتوجيه ووافق على قائمة شاملة بالنتائج والتوصيات.

3.4.2 النتائج الرئيسية والتوصيات

تتمثل النتائج والتوصيات الرئيسية لاجتماع مجموعة الخبراء الذي عُقد في سبتمبر 2009 في:

- 1. شجع الاجتماع أعضاء اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لأسيا والمحيط الهادي ESCAP على أن يضموا العناصر الملائمة للسلامة المرورية في جميع مشروعات الطرق، وأن يبدؤوا المشروعات المعنية بالسلامة المرورية متى لزم الأمر. كما شجع الاجتماع الوفود على مراعاة أفضل الممارسات الحالية من حيث فصل الأنواع المختلفة من مركبات المرور، مثل الطرق الخاصة بالدراجات البخارية واستخدام حواجز المنتصف المادية.
- وقد ناشد الاجتماع أعضاء اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادي ESCAP مراعاة تحسين عملية جمع البيانات ونظم الإبلاغ وسجّل أمثلة هامة للتقدم الذي ذكرته بعض الدول.
- قترح الاجتماع إجراء عملية مشاركة منهجية للتجارب فيما يتعلق بمنهج النظم الأمنة والإجراءات الهندسية الخاصة بتحسين السلامة المرورية كما هو مقترح في رؤية نهج الصفر لإدارة الطرق السويدية.
- 4. وقد ذكر الاجتماع بشيء من الاهتمام الاستخدام الناجح للخوذة بالنسبة لبرنامج الأطفال التابع للمؤسسة الأسبوية للوقاية من الإصابات (AIP Foundation) في فيتنام.
- وقد اتفق الأجتماع على أن أهداف وغايات السلامة المرورية في اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لأسيا والمحيط الهادي ESCAP وكذلك المؤشرات قد توفر المبادئ التوجيهية المفيدة للدول الأعضاء عند دراسة وتطوير الإستراتيجية الوطنية والسياسة والأهداف والغايات الخاصة بالسلامة المرورية.
- أقر الاجتماع بأن التعريفات الموحدة للعديد من المصطلحات بما في ذلك الموت، والإصابة والإصابات الخطيرة المرتبطة بالسلامة المرورية قد تعزز جودة بيانات السلامة المرورية بين الدول الأعضاء وقابليتها للمقارنة.
- اقترح الاجتماع بأن تتم دعوة الخبراء من البلدان المتقدمة للاجتماعات المستقبلية لمجموعة الخبراء بشأن السلامة المرورية للاستفادة خبراتهم حول التنفيذ الناجح لبرامج السلامة المرورية.
- 8. وقد أوصى اجتماع مجموعة الخبراء حول تحسين السلامة المرورية، والذي عقد في بانكوك في الفترة من 2 وحتى 4 سبتمبر 2009، بأن تتم دراسة ومراعاة أهداف وغايات ومؤشرات السلامة المرورية في ESCAP، كما هو موضح في الجدول التالي، في أول جلسة لمنتدى وزراء النقل الأسيوبين والمقرر انعقاده في بانكوك في ديسمبر من عام 2009.

3.4.3 أهداف وغايات ومؤشرات السلامة المرورية

لقد تم تنقيح أهداف وغايات ومؤشرات السلامة المرورية والتي كان قد تم صياغتها في 2007، من خلال اجتماعين لمجموعة الخبراء عُقدا ضمن مشروع "أوندا" في بانكوك في الفترة من 27-29 أكتوبر 2008 والفترة من 2-4 سبتمبر 2009. فبالنسبة لكل هدف من الأهداف الثمانية والغايات القابلة للقياس والمؤشرات فقد تم تطويرها بالتشاور مع الدول الأعضاء. وقد أوصى اجتماع مجموعة الخبراء والذي عُقد في سبتمبر 2009 بأن تتم دراسة مجموعة الأهداف والغايات والمؤشرات هذه من قبل منتدى وزراء النقل الأسبوبين والمقرر انعقاده في ديسمبر من عام 2009. وأن يتم دعم الهدف الشامل المتمثل في تقليل الوفيات على الطريق بمقدار 600.000 شخص في الفترة بين 2007 وحتى 2015 من خلال ثماني أهداف شاملة مع مؤشرات محددة لرصد إنجازها. وهذه الأهداف هي كما يلي:

- جعل السلامة المرورية سياسة ذات أولوية.
- جعل الطرق أكثر أمنًا بالنسبة لمستخدمي الطرق المعرضين للخطر.
 - جعل الطرق أكثر أمنًا وتقليل حدة الصدمات وخطورتها.
 - جعل المركبات أكثر أمنًا.
- تحسين النظم الوطنية والإقليمية الخاصة بالسلامة المرورية، وكذلك عملية إدارتها وتطبيقها.
 - تحسین التعاون ودعم الشراکات.
 - تطوير الطرق السريعة الأسيوية بوصفها نموذجًا للسلامة المرورية.
 - توفير التعليم الفعّال حول الوعى بالسلامة المرورية.

جدول 14 أهداف وغايات ومؤشرات السلامة المرورية في ESCAP

الأهداف والغايات موشرات رصد الإنجازات

الهدف العام: انقاذ حياة 600.000 شخص ومنع وقوع عدد مماثل من الإصابات الخطيرة على طرق أسيا والمحيط الهادي خلال الفترة من 2007 وحتى 2015.

 أ) تقليل معدلات الوفيات بمعدل 20 في المائة بداية من 2007 وحتى 2015 (أو تقليلها لأقل من 10 لكل 10.000 مركبة مزودة بمحرك بحلول عام 2015).

 عدد الوفيات على الطريق (ومعدل الوفيات لكل 10.000 مركبة مزودة بمحرك، لكل مركبة مزودة بمحرك في الكيلو متر ولكل مسافر في الكيلو متر).

2) عدد حالات التصادم على الطريق.

ب) عليل معددت الم تصبات المعطيرة على المعطويق بنسبة 20 بالمعدة. بداية من 2007 وحتى 2015.	ر) عدد الإصحابات المحصورة على المطريق (وابيطة المحدل الإصحاب عن 10.000 مركبة مزودة بمحرك في الكيلو متر).
هدف 1: جعل السلامة المرورية سياسة ذات أولوية.	
 أ) وضع سياسة/إستراتيجية للسلامة على الطرق، وتحديد هيئة رائدة وتنفيذ خطة عمل بحلول عام 2010. 	 4) معلومات حول سياسة السلامة المرورية الوطنية الحالية والإستراتيجية وخطة العمل
	 5) اسم الهيئة الرائدة المحددة. تحديد مسئوليات المنظمات الحكومية الوطنية المحلية والإقليمية.
	 التقارير الوطنية للسلامة المرورية أو تقارير تقييم الأثر للبرامج الحكومية.
 ب) تخصيص موارد التمويل والموارد البشرية اللازمة لتحسين السلامة المرورية. 	 7) مقدار التمويل المخصص لبرامج السلامة المرورية (القطاع العام، والخاص والجهات المانحة).
- هدف 2: جعل الطرق أكثر أمنًا لمستخدمي الطرق المعرضين للخطر ، بما أ بمحرك، وقائدي الدر اجات البخارية والأشخاص من ذوي الإعاقة.	- في ذلك الأطفال والمواطنين كبار السن والمشاة ومستخدمي المركبات التي لا تعمل
 أ) تقليل معدل الوفيات من المشاة بمقدار الثلث في حوادث التصادم على الطريق (أو تقليله لأقل من 1 لكل 10.000 مركبة مزودة بمحرك) 	 8) عدد الوفيات من المشاة أو وفيات المشاة لكل 1.000 مركبة مزودة بمحرك.
 ب) زيادة عدد نقاط العبور الأمن للمشاة (على سبيل المثال، الأنفاق، والمعابر العلوية أو إشارات المرور). 	 9) معلومات عن برامج لتشييد نقاط عبور آمنه جديدة أو تحسين نقاط العبور.
 جعل ارتداء الخوذة الواقية للرأس قاعدة وضمان الحد الأدنى من جودة الخوذة، لتقليل معدل وفيات قائدي الدراجات البخارية بنحو الثلث 	10) عدد وفيات قائدي الدراجات البخارية ووفيات قائدي الدراجات لكل 10.000 دراجة.
(أو تقليله لأدنى من متوسط معدل وفيات قائدي الدراجات البخارية في منطقة ESCAP).	11) القانون الحالي أو القانون الإداري للاستخدام الإلزامي للخوذة وتحديد حد أدنى لمعايير جودة الخوذة. معلومات حول استخدام الخوذة (النسبة).
د) ضمان وجود الحد الأدنى من إجراءات السلامة للطفل، وذلك بهدف تقليل معدل وفيات الأطفال بنحو الثلث (أو تقليله لأقل من 0.01 لكل	12) عدد وفيات الأطفال في حوادث التصادم على الطريق.
10.000 مركبة مزودة بمحرك).	13) القانون الحالي أو القانون الإداري حول إجراءات سلامة الطفل في السيارة (كبح الطفل) و على الدراجات البخارية (خوذة للطفل).
	14) معلومات حول استخدام حزام أمان مقعد الطفل وخوذة الطفل.
 هـ) تزويد جميع الأطفال في المدرسة بالمعرفة الأساسية حول السلامة المرورية. 	15) برامج التعليم الحالية أو المخططة حول السلامة المرورية في المدارس، معلومات حول مستوى الفصل الذي تبدأ فيه البرامج ومدى تغطيتها.
هدف 3: جعل الطرق أكثر أمنًا وتقليل حدة وخطورة حوانث التصادم على	الطريق (إنشاء "طرق مساعدة على تجنب الصدمات")
 أ) توحيد عملية تدقيق السلامة المرورية على مستوى جميع مراحل تطوير الطرق بداية من مرحلة التصميم، وتنفيذ التحسينات الضرورية، 	 16) المدى الذي تتم به عمليات التدقيق للسلامة المرورية بالنسبة لإنشاء الطرق الجديدة والتحسينات الرئيسية.
وتحسين المواقع التي تتسم بالخطورة.	17) عدد برامج التحسين التي تم تنفيذها لجعل الطرق "مساعدة على تجنب الصدمات" (عل سبيل المثال، تحسين المناطق السيئة أو إزالة أو التخفيف من العقبات الموجودة على جانب الطريق.).
 ب) زيادة مساحة الطريق المنفصلة/الأمنة للمشاة وقائدي الدراجات في المناطق الحضرية ودون الحضرية (حيث تتاح المساحة). 	18) طول ممرات المشاة والدراجات الحالية بالكيلو متر لكل 100.000 شخص أو لكل 100.000 شخص أو لكل 10.000 شامدينة). برنامج لتشييد ممرات للمشاة وراكبي الدراجات.
هدف 4: جعل المركبات أكثر أمنًا وتشجيع الإعلان عن المركبات المسئولة	
 أ) إجراء عمليات فحص منتظمة للمركبات على الطريق بشكل إلزامي وضمان تطبيق عملية الفحص (البدء في المناطق الحضرية). 	19) القانون الحالي أو القانون الإداري بشأن فحص المركبات، تكرار الفحص (سنوي)، عدد مرافق ومؤسسات فحص المركبات.
 ب) التأكد من توافق متطلبات السلامة بالنسبة للمركبات مع المعايير 	20) القانون الحالي واللوائح التي تحدد معايير سلامة المركبات والتنفيذ.

ب) تقليل معدلات الإصابات الخطيرة على الطريق بنسبة 20 بالمائة (علم عدد الإصابات الخطيرة على الطريق (وأيضًا معدل الإصابة لكل 10.000

	هدف 5: تحسين نظم السلامة المرورية الإقليمية والوطنية والإدارة والتطبيق
21) معلومات حول قاعدة بيانات السلامة المرورية الحالية والمؤسسات المسئولة.	 أ) تطبيق قاعدة بيانات (محوسبة) وطنية توفر المعلومات بشأن حوادث الطرق.
22) معلومات حول الامتثال بارتداء الخوذة (النسبة). (23) معلومات بشأن القواعد والامتثال باستخدام حزام المقعد؟، واستخدام الهاتف المحمول (نسبة الاستخدام). (24) معلومات حول القواعد والامتثال المرتبط بالشرب والقيادة وحدود السرعة.	ب) زيادة الامتثال بدرجة كبيرة، على سبيل المثال الاستخدام الإجباري للخوذة وحزام الأمان، قواعد الشراب والقيادة، واستخدام الهاتف المحمول وحدود السرعة.
25) القوانين الحالية المتعلقة باختبار مستوى الكحول، وأنواع الاختبارات وحدود الكحول المستخدمة والمسموح بها لتوجيه الاتهام.	 ج) السماح بإجراء اختبارات الكحول للتمكن من توجيه الاتهام (إما مقياس التنفس و/أو الاختبارات السلوكية).
26) معلومات حول القانون الحالي أو القاعدة الإدارية حول الاحتفاظ بوجود المصباح الأمامي للدراجة النارية مضاءً أثناء القيادة.	 د) الإلزام بوجود المصباح الأمامي في الدراجات النارية في جميع الأوقات.
27) مساحة الطريق بالكيلو متر (حسب النوع) والتي تقدّم عليها خدمات الطوارئ. 28) متوسط زمن الاستجابة في حالة الطوارئ. 29) عدد مراكز خدمة الطوارئ بالنسبة لطول الطرق السريعة (باستثناء الطرق بالمدينة).	 هـ) زيادة التغطية لنظم المساعدة في حالة الطوارئ لضحايا الطرق، لتغطية جميع المناطق الحضرية على الأقل والطرق الرئيسية.
بهنید).	هدف 6: تحس <i>بين التعاون وتعزيز الشراكات</i>
30) عدد الشراكات الرئيسية في المنطقة بشأن السلامة المرورية، والتمويل (مبادرات القطاعين الخاص، والعام).	 أ) تشجيع المبادرات التي يرعاها القطاع الخاص والاعتراف بها.
31) عدد الشراكات الرئيسية مع المنظمات غير الحكومية، ونطاقها والتمويل.	 ب) إنشاء شراكات جديدة وتعميق الشراكات الحالية مع المنظمات غير الحكومية.
	هدف 7: تطوير الطريق الأسيوي السريع كنموذج للسلامة على الطرق
32) إجمالي عدد الوفيات على الطرق وحوادث الطرق على الطريق الأسيوي السريع في كل بلد في السنة.	 أ) تقليل إجمالي عدد الوفيات وحوادث الطرق على الطريق الأسيوي السريع.
33) عدد الوفيات لكل مليار كيلو متر تقطعها المركبة بالنسبة لكل قطاع طريق أسيوي سريع كل عام.	 ب) تقليل عدد الوفيات على جميع قطاعات الطرق الأسيوية السريعة لأقل من 100 لكل مليار كيلومتر تقطعها المركبة.
34) حجم الموارد التي تخصصها الحكومات والجهات المانحة للأعمال ذات الصلة بالسلامة بالنسبة لقطاعات الطريق الأسيوي السريع.	 ج) زيادة تخصيص الموارد بالنسبة للإجراءات المرتبطة بالسلامة المرورية على الطريق الأسيوي السريع.
35) معلومات حول تقييم السلامة المرورية وبرامج التصنيف بالنسبة للطرق الأسيوية السريعة.	 د) تحسين قطاعات الطرق الأسيوية السريعة لكي تصبح مساعدة على تجنب الصدمات بالنسبة لمستخدمي الطرق في حالة وقوع حادث تصادم. توضيح أفضل الممارسات.
ياب والسائقين.	هدف 8: تقديم التعليم الفعّال حول الوعي بالسلامة المرورية للجمهور، والشد
36) معلومات حول عدد حملات النوعية وبرامج الندريب المنفذة.	أ) القيام بحملات الوعي المهادفة وبرامج التدريب.

3.4.4 البعثات والندوات الاستشارية في إطار المشروع

قدمت ESCAP اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادي في إطار مشروع أوندا خدمات استشارية لكل من نيبال وقير غيزستان. وقد توجهت البعثة الاستشارية إلى كاسماندو بناء على طلب من وزارة التخطيط العمراني والأشغال في نيبال بهدف المساعدة وتقديم الاستشارات الخاصة بالإستراتيجية والأهداف والمؤشرات الوطنية للسلامة المرورية. وقد تم عقد اجتماع للجهات المعنية في وزارة التخطيط العمراني والأشغال في 8 أكتوبر 2009، بحضور ممثلي العديد من الهيئات المعنية بالسلامة المرورية والذين شاركوا في اجتماع التشاور. ويتولى كل من اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لأسيا والمحيط الهادي ESCAP ووزارة التخطيط العمراني والأشغال تنظيم ورشة عمل حول إستراتيجية وأهداف وغايات السلامة المرورية كمتابعة للبعثة الاستشارية في كاسماندو في الفترة من 25-26 نوفمبر 2009.

وقد توجهت البعثة الاستشارية إلى بشكيك بناءً على طلب من وزارة النقل والاتصالات في قير غيزستان في 6 نوفمبر 2009 بهدف المساعدة وتقديم الاستشارات بشأن وضع الإستراتيجية والأهداف والمؤشرات الوطنية للسلامة على الطرق. وتم تنظيم ورشة عمل في 6 نوفمبر 2009 في وزارة النقل والاتصالات بقير غيزستان. وقد شارك بها العديد من الجهات المعنية ممثلة في 11 هيئة ذات صلة بالسلامة المرورية. وقد قدمت اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لأسيا والمحيط الهادي ESCAP عروضًا بشأن مبادرات عالمية وإقليمية تتعلق السلامة المرورية وأهداف وغايات ومؤشرات السلامة المرورية في ESCAP.

3.4.5 تنفيذ الغايات والمؤشرات لدى الدول الأعضاء في ESCAP

جدول 15 الأهداف الشاملة للسلامة المرورية والإجراءات الحديثة لدى الدول الأعضاء في ESCAP

الأهداف والخايات الشاملة	الدول الأعضاء بمنطقة ESCAP
الهدف هو تقليل عدد الوفيات على الطرق بمعدل 10 في المائة على مدار الأعوام الخمس القادمة (بداية من 2008)، كما هو موضح في خطة العمل الخاصة بالبلد لمدة خمس سنوات.	أرمينيا
الهدف هو تقليل عدد الوفيات السنوي على الطرق لكل 100.000 نسمة بمعدل 40 في المائة، من 9.3 في 1999 إلى ما لا يزيد عن 5.6 في عام 2010.	أستر اليا
في إطار خطة العمل الوطنية الخامسة 2008-2010، يكمن الهدف في تقليل عدد الوفيات على الطريق بنسبة 10 إلى 12 في المائة بحلول عام 2010.	بنجلاديش
في عام 2007، تم إعداد خطة عمل للسلامة المرورية من خلال الدعم الفني من بنك التنمية الأسيوي ADB، إلا أن الحكومة تطالب بتوفير الموارد لتنفيذ الخطة المقترحة.	بوتان
يتمثل الهدف في إنقاذ حياة ما يزيد عن 56 شخصًا على مدار فترة خمس سنوات، كما هو موضح في خطة العمل التي تستغرق خمس سنوات (2010-2010).	بروناي دار السلام
يتمثل هدف ADB-ASEAN في إنقاذ حياة 1.800 شخصًا ومنع 36.000 إصابة أثناء الفترة من 2005- 2010. وتقليل عدد الوفيات لكل 10.000 مركبة إلى سبعة واثنين في 2010 و2020 على التوالي. تتضمن إستراتيجية تخفيض عدد الوفيات على الطرق تثقيف الناس بشأن برامج السلامة المرورية من خلال الملصقات والإعلانات التلفزيونية وفي الراديو.	كمبوديا
تم إعداد خطة عمل للسلامة المرورية للفترة من 2009-2013 وتتبنى الحكومة تطبيقها. الهدف العام للخطة هو تقليل الحوادث على الطرق: (أ) بنسبة 20 في المائة، أو (ب) إلى 12 حالة وفاة لكل 10.000 مركبة مسجلة.	جور جيا
تقوم وزارة النقل على الطرق والطرق السريعة بالإعداد لإنشاء مجلس وطني لإدارة المرور والسلامة المرورية من خلال إصدار قانون في البرلمان.	الهند
بالنسبة للفترة من 2005-2010، يكمن الهدف في إنقاذ حياة 20.411 شخصًا، وتقليل الزيادة السنوية المتوقعة في الوفيات من نسبة 5.8 إلى 3.4 على مدار الأعوام الخمس القادمة، وزيادة نسبة استخدام أحزمة الأمان وارتداء الخوذة حتى تسعين في المائة.	إندونيسيا
يتمثل هدف ADB-ASEAN في إنقاذ حياة 12.000 شخصًا ومنع 996.000 إصابة خلال الفترة من 2005- 2010.	
تم تطوير الخطة الإندونيسية للسلامة المرورية للفترة من 2008-2012، باستخدام ثمان استراتيجيات تتناول 47 خطة عمل.	
تم توقيع اتفاقية مع البنك الدولي بمبلغ 104 مليون دولار أمريكي لتمويل مشروعات السلامة المرورية، وجارٍ تخصيص عمليات التمويل الأن. في عام 2008، خصصت منظمة النقل وصيانة الطرق الإيرانية مبلغ 25	إيران (الجمهورية الإسلامية لإيران)

مليون دولار أمريكي من أجل السلامة المرورية.	
تهدف اليابان في الفترة من 2006-2010 في أن تصبح طرقها " أكثر الطرق أمنًا في العالم" وذلك من خلال تقليل عدد الضحايا السنوي والذين يموتون على مدار 24 ساعة نتيجة حوادث المرور لتكون أقل من 5.500 شخصًا بحلول عام 2010 وتقليل الإصابات والوفيات إلى أقل من مليون شخص.	اليابان
الهدف هو تقليل عدد الحوادث وحدتها.	كازاخستان
يتمثل الهدف في إنقاذ حياة 917 شخصًا ومنع إصابة 21.000 شخص بحلول عام 2010 من خلال النزول بالزيادة المتوقعة للوفيات والإصابات إلى النصف، وزيادة معدل ارتداء الخوذة إلى 90 في المائة.	جمهورية لاو الديمقراطية الشعبية
يتمثل الهدف في تقليل معدل الوفيات بحلول عام 2010، إلى 2 لكل 10.000 مركبة، 10.لكل 100.000 شخص و10 لكل مليار كيلو متر تقطعه المركبات. يتمثل هدف ADB-ASEAN في إنقاذ حياة 3,000 شخصًا ومنع 21,900 إصابة خلال الفترة من 2005-	ماليزيا
. 2010 2010 في الخطة الماليزية التاسعة، تم تخصيص مبلغ 200 مليون رينجت ماليزي RM لتحسين المواقع التي تنطوي على مخاطر على الطرق الدولية والبلدية.	
تم تضمين خطط عمل لتحسين السلامة المرورية على الطرق في خطط التنفيذ.	منغوليا
يتم إجراء عمليات تدقيق ومراجعة للسلامة المرورية أثناء تصميم شبكة الطرق للبلد.	
يتمثل هدف ADB-ASEAN في إنقاذ حياة 940 شخصًا ومنع 32.900 إصابة خلال الفترة من 2005- 2010.	میانمار
يتمثّل أحد الأهداف الوطنية المحددة في 2008، في إنقاذ حياة أكثر من 1.000 شخصًا على مدار فترة خمسة أعوام من خلال تخفيض الزيادة المتوقعة في الوفيات إلى النصف سنويًا، من 6.4 في المائة سنويًا (المعدل الحالي للزيادة) إلى 3.2 في المائة سنويًا، خلال الأعوام الخمس القادمة.	
حتى هذا التاريخ لا توجد إستراتيجية طويلة المدى موجزة للسلامة المرورية في نيبال.	نيبال
تخفيض حوادث العبور على الطرق لأقل من 300 حالة وفاة وأقل من 4.500 حالة دخول المستشفى سنويًا بحلول عام 2010 (لأقل من 404 وفيات و6.670 حالة إصابة في 2002).	نيوزيلاند
تم تأمين السلامة المرورية من خلال أنشطة الحفاظ على الأمن المروري الحديثة. في عام 2008، ذكرت البلد حدوث انخفاض في عدد الحوادث وزيادة الوعي والنظام.	باكستان
يتمثل هدف ADB-ASEAN في إنقاذ حياة 3.000 شخصًا ومنع 258.000 إصابة خلال الفترة من 2005- 2010. تم تنفيذ العديد من مبادرات السلامة المرورية، بما في ذلك دليل تصميم السلامة المرورية من خلال قسم	الغلبين
الأشغال العامة والطرق السريعة.	
تتضمن الخطة الوطنية الرئيسية لسلامة النقل (2008-2012) هدفًا يتمثّل في تقليل عدد الوفيات بمعدل 50 في المائة خلال الفترة من (2008-2012).	جمهورية كوريا
تم تطبيق برنامج فيدرالي هادف للسلامة المرورية في عام 2006 للفترة من 2006-2012.	روسيا الاتحادية
يتمثل هدف ADB-ASEAN في إنقاذ حياة 100 شخصًا ومنع 4,300 إصابة خلال الفترة من 2005-2010.	سنغافورة
يتمثل هدف ADB-ASEAN في إنقاذ حياة 13.000 شخصًا ومنع 1.508.000 إصابة خلال الفترة من 2010-2005.	تايلاند
يتمثل الهدف في تقليل معدل الحوادث على الطرق السريعة بمعدل 40 في المائة خلال فترة خمس سنوات (بدءً من 2006).	تركيا
يتمثل هدف ADB-ASEAN في إنقاذ حياة 7.000 شخصًا ومنع 16.100 إصابة خلال الفترة من 2005-	فيتنام
.2010	

القسم 4 النتائج المستخلصة من مشروع أوندا

4.1 الموقف الحالى بشأن وضع الأهداف

أصبحت أهمية أهداف السلامة المرورية من الأمور التي تلقى قبولا واسع النطاق في جميع الأقاليم التابعة للأمم المتحدة. إن هدف مشروع أوندا الذي يهدف إلى تشجيع وضع الأهداف تمت الموافقة عليه في جميع الاجتماعات الإقليمية. وقد تم تبني الأهداف الإقليمية من قبل الوزراء في اللجنة الاقتصادية لأوروبا (بالنسبة إلى دول الاتحاد الأوروبي ودول مؤتمر وزراء النقل الأوروبيين)، واللجنة الاقتصادية لأهريا. الاقتصادية لأسيا والمحيط الهادي، وتمت مؤخرًا التوصية به لدى الجنة الاقتصادية والاجتماعية لغرب آسيا.

توجه تقرير الحالة العالمي للسلامة المرورية بسؤال الدول عما إذا كان لديها إستراتيجية وأهداف وطنية قابلة للقياس, والجدول 9 أدناه يوضح أعداد الدول في كل إقليم من الأقاليم التي أشارات أن لها أهدافا. كان أكبر انتشار للأهداف في منطقة اللجنة الاقتصادية لأوروبا، كانت هناك أهداف لعدد 36 دولة من أصل 56 من الدول الأعضاء. ومع ذلك، فإنه من المشجع أن العديد من البلدان في المناطق الأخرى وضعت أهدافا وطنية على الرغم من أن مبادرات الأهداف الإقليمية تمت مؤخرا أو لم يتم وضعها بعد.

لا يوفر تقرير الحالة العالمي تفاصيل عن الأهداف الوطنية التي تم وضعها، لذلك ليس من المعروف ما إذا كانت تستند إلى أساس تجريبي أو تستند إلى الطموح، أو كيف يقاس مقدار التقدم الذي حققته الاستراتيجيات الوطنية الموضوعة لتحقيق هذه الأهداف.

على الرغم من هذا، فإن التقدم في وضع الأهداف في مجموعة متنوعة من البلدان، بما في ذلك بعض البلدان المنخفضة والمتوسطة الدخل، يعد مؤشراً مشجعاً على أن السلامة المرورية بدأت تحصل على الأولوية والاهتمام السياسي.

جدول 16 الأهداف الإقليمية والوطنية للحد من الوفيات على الطرقات وفقا لكل إقليم

ي لها أهداف	الدول التي	فترة الهدف	الحالة	الهدف الإقليمي	الإقليم
	56/36	2012-2000	تم تبنيها	**%50-	اللجنة الاقتصادية
		2010-2001			لأوروبا
		2010 2001			
	40/16	2015-2007	تم تبنیها	600.000-	نظمت اللجنة
					الاقتصادية والاجتماعية
					لأسيا والمحيط الهادي
	33/10			У	اللجنة الاقتصادية
					لأمريكا اللاتينية ومنطقة
					البحر الكاريبي
	E4/40	0045 0007	1	0/.50	the expert to the
	54/13	2015-2007	تم تبنیها	%50-	اللجنة الاقتصادية
					لأفريقيا
	13/1	بحلول 2015	موصىي بها	%30-	للجنة الاقتصادية
					والاجتماعية لغرب أسيا

المصدر: التقرير العالمي للسلامة المرورية. حيث توجد بلدان أعضاء في أكثر من إقليم تحسب لمرة واحدة فقط ضمن المنطقة الجغرافية التابعة لها على سبيل المثال المملكة المتحدة تحسب فقط ضمن اللجنة الاقتصادية لأوروبا وليس في اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لأسيا والمحيط الهادي واللجنة الاقتصادية لأمريكا اللاتينية والبحر الكاريبي. **أهدف 2010 للاتحاد الأوروبي و 2012 لمؤتمر وزراء النقل الأوروبيين. لا توجد أهداف لإقليم اللجنة الاقتصادية لأوروبا.

4.2 تنفيذ المشروع

كان التركيز الرئيسي للمشروع هو عقد ندوات إقليمية لتشجيع الدول على وضع أهداف للسلامة المرورية. عقدت تلك الندوات في جميع المناطق التابعة للأمم المتحدة. في اللجنة الاقتصادية لأوروبا واللجنة الاقتصادية لأمريكا اللاتينية ومنطقة البحر الكاريبي (ECLAC) كانت الندوات تتم على مستوى فرعي إقليمي، وركزت على المجموعات المتجانسة جغرافيا من الدول. ركزت أحداث اللجنة الاقتصادية لأوروبا على المناطق الأعلى من حيث معدل مخاطر السلامة المرورية في منطقة الشرق والجنوب الشرقي. في اللجنة الاقتصادية لأمريكا اللاتينية ومنطقة البحر الكاريبي عقدت ثلاث ندوات لدول المخروط الجنوبي، وأمريكا الوسطى، ومنطقة البحر الكاريبي. كما تمت دعوة الدول الأعضاء في الأقاليم الأخرى إلى نفس الندوة.

تضمنت كافة الندوات مواضيع مشتركة لتعزيز وضع الأهداف الوطنية والإقليمية، وتبادل أفضل الممارسات، وغيرها من المواضيع المشتركة التي كانت من بينها نوعية البيانات، والتحضير للمؤتمر الوزاري العالمي في موسكو، والتعاقد على وتنفيذ الآليات القانونية للأمم المتحدة في اتفاقيات فيينا لحركة المرور على الطرق والعلامات والإشارات. كانت هناك أيضا بعض الاختلافات وأوجه الشبه فيما يتعلق بالأهداف . كان التركيز في اللجنة الاقتصادية لأوروبا، على أفضل الممارسات بما في ذلك التوصيات الصادرة عن تقرير "نحو الصفر"، وتجربة الدول الناجحة. كما أتاحت الندوات والمؤتمر الفرصة أيضا أمام الدول لمشاركة لتبادل المشاكل والحلول مع جيرانهم. وتضمنت التوصيات أهمية توفير البيانات الجيدة، والحاجة إلى الإرادة السياسية والالتزام ، ووضع أهداف ومؤشرات. كان هناك أيضا التوصية بأن تتبع الندوات بعثات استشارية للمساعدة لتقييم مشاكل السلامة المرورية، ووضع أهداف. تعتبر هذه توصية مهمة تؤكد على أن هناك حاجة إلى اتخاذ إجراءات للتأكد من أن مشروع أوندا سيكون له تأثير حقيقي.

ركزت ندوات اللجنة الاقتصادية لأفريقيا بشكل أساسي على تنفيذ هدف إعلان أكرا لعام 2015. كانت أحد النتائج الرئيسية للجدول الزمني للمؤشرات لرصد التقدم الذي أحرزته الدول نحو تحقيق هذا الهدف. كما تم تقديم دراسات الحالة ونوقشت كأمثلة على مشاكل وبرامج السلامة المرورية. تمت التوصية بتشكيل مجموعة عمل للعمل على مشاركة أفريقيا في المؤتمر الوزاري في موسكو، ينبغي بذل جهد لتحسين البيانات وتوحيد التعريفات من أجل تحقيق الرصد الفعال.

وأصدرت ندوات اللجنة الاقتصادية لأمريكا اللاتينية ومنطقة البحر الكاريبي إعلانات لاتخاذ إجراءات في المستقبل تركز على التعاون دون الإقليمي وتبادل أفضل الممارسات ، فضلا عن الحاجة إلى وضع أهداف. قدمت ندوات اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغرب آسيا توصية هامة من أجل وضع الأهداف الإقليمية فضلا عن تعزيز وضع هدف وطني. شملت التوصيات أيضا الإشارة إلى الاحتياجات للبيانات، والحاجة إلى وضع تقارير قطرية بشأن السلامة المرورية كمدخل لتقرير إقليمي للمؤتمر الوزاري في موسكو

عقدت سلسلة من الاجتماعات في منطقة اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لأسيا والمحيط الهادي لدعم تنفيذ الهدف الإقليمي الذي تم الاتفاق عليه في عام 2006. الناتج النهائي من الاجتماع الأخير كان عبارة عن جدول زمني مفصل "الأهداف والغايات والمؤشرات" لتحقيق مجموعة من الأهداف السياسة موجهة نحو تحقيق الهدف العام.

4.3 المناقشة

جاء مشروع UNDA في التوقيت المناسب ونجح في بيان الحاجة الملحة إلى وضع أهداف للسلامة المرورية على جدول أعمال السياسة العالمية للسلامة المرورية. كما تميز بجدية التنفيذ في جميع مناطق الأمم المتحدة، وقد أسفرت الندوات عن تحقيق مزيد من الدراية والوعي بقيمة الأهداف، فضلا عن كونها محافل لتبادل المعلومات ومناقشة المشكلات المشتركة وأفضل الحلول العملية. استخدم تقرير "نحو الصغر" بمثابة إطار لتعزيز وضع المهدف والرؤية وفوائد نهج النظام الأمن في العديد من الندوات. كما عمل المشروع على تحقيق التوقيت المناسب في التحضير للمؤتمر الوزاري العالمي الأول للسلامة المرورية في موسكو في نوفمبر 2009.

أصبح تحديد الأهداف الآن هو التوجه الرئيسي في السياسة العامة للسلامة المرورية، والاعتراف بها كخطوة ضرورية في سبيل الحد من الخسائر البشرية ووسيلة لتحديد أولويات السلامة المرورية. ويعد هذا جانباً إيجابياً كما أن مشروع أوندا قد ساعد على تعزيز وتدعيم مبدأ تحديد الأهداف باعتبار ها أداة للسلامة المرورية.

ومع ذلك، لا يتوقف الأمر عند هذا الحد. إن عملية وضع الهدف، لاسيما إذا كانت طموحاً أكثر من كونه تستند إلى الدليل، ليس كافيا في حد ذاته، ومشروع أوندا لا يمكن أن يتعدى كونه خطوة أولى. يجب أن يكون هناك تأييد سياسي للأهداف الإقليمية أو الوطنية، ولا يجب التقليل من قيمة هذا الأمر حيث أن الحد من الحوادث والضحايا لن يتأتى إلا من خلال إجراءات ملموسة. ومن المشجع جدا قيام منطقتي ، اللجنة الاقتصادية لأفداف والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادي، بوضع جداول زمنية لرصد التقدم المحرز في تحقيق الأهداف ستمثل هذه مساعدة كبيرة للدول ويجب أن تستخدم لدعم وضع برامج لتنفيذ المعابير.

يجب ربط الأهداف ربطاً وثيقاً بإستراتيجية تنفيذ تحتوي على برنامج لتنفيذ السياسة العامة من خلال التشريعات، وتنفيذ وتحسين البنية التحتية والتركيز على تدابير السلامة المرورية لمعالجة عوامل الخطر الرئيسية. يبين تقرير تحو الصفر "كيف تعد الأهداف جزء لا يتجزأ من عملية وضع نهج جديد للسلامة المرورية، وتتضمن رؤية طموحة ضمن نهج النظام الآمن. مثل هذا النهج يعتمد على اتخاذ تدابير فعالة، بل ويذهب إلى ما هو أبعد من البرامج التقليدية للسلامة المرورية من خلال التركيز على عامل الخطأ البشري والحاجة إلى استيعاب ذلك من خلال نظم الوقاية والحد من الإصابات. هذا النهج يناسب الدول في مرحلة متقدمة من أداء السلامة المرورية.

التوصيات الواردة في تقرير "تحو الصفر" تعد في الواقع ذات أهمية كبيرة بالنسبة للدول التي لا تزال في المراحل الأولى لوضع سياسة السلامة المرورية. استخدام الأساليب الموصى بها من شأنه تعزيز وضع آليات فعالة في مرحلة مبكرة، ويجب التأكد من استخدام الموارد المحدودة بأكثر الطرق الفعالة. تمثلت التوصية الرئيسية للتقرير في أهمية وجود نظم إدارة جيدة للسلامة المرورية لضمان التخطيط الفعال وتحقيق التوصية الرئيسية للتقرير.

أهداف السلامة المرورية هي مكون أساسي من مكونات برنامج السلامة المرورية لأي دولة، لكنها مجرد أدوات ولا تمثل غاية في حد ذاتها. تميل الدول التي تضع أهداف لها إلى تحقيق الأداء الجيد للسلامة المرورية ، ليس فقط لمجرد وجود الأهداف ولكن لأن وجودها يؤدي إلى اتخاذ إجراءات فعالة للحد من الخسائر البشرية. وضع جداول زمنية لمؤشرات رصد التقدم المحرز نحو تحقيق أهداف السلامة المرورية التي وضعتها اللجنة الاقتصادية لأفريقيا واللجنة الاقتصادية والاجتماعية لأسيا والمحيط الهادي بعد بمثابة خطوة إيجابية في هذا الصدد

القسم 5 التوصيات

5.1 إجراءات متابعة مشروع أوندا

أقرت التوصيات التي أثمر عنها مؤتمر وندوات اللجنة الاقتصادية لأوروبا التابعة للأمم المتحدة بضرورة اتخاذ إجراءات إضافية ترمي إلى مساعدة الدول منخفضة ومتوسطة الدخل على وضع الأهداف. وثمة اقتراح بأن يتم تشكيل "عدد من البعثات الاستشارية بعد عقد الندوة بناءً على طلب الدول لتقييم مشاكل هذه الدول فيما يتعلق بالسلامة المرورية ومساعدتها على وضع أهداف في محيط ثنائي". ويُعد أساسياً أن تصب هذه البعثات تركيزها على كافة المناطق التابعة للأمم المتحدة يُعد عملية كبيرة وباهظة التكلفة.

يتوافر أسلوب بديل يتمثل في سلسلة من فعاليات التدريب الإقليمي التي تجمع بين مجموعة دول تعاني مشاكل متشابهة في ورشة عمل مكثفة. ويتميز هذا الأسلوب بتقليل حجم الموارد المطلوبة، كما يوفر للدول فرصة لمناقشة المشاكل والحلول مع دول مشابهة. وتتضمن أساليب تحقيق هذه الغاية - على سبيل المثال- ندوة الدراسة التي عُقدت في السويد لعدد مختار من الدول منخفضة ومتوسطة الدخل في منطقة اللجنة الاقتصادية لأوروبا.

ويُمكن تيسير ورش العمل المذكورة على نحو كبير عن طريق توفير إرشادات تستند إلى تقرير "نحو الصفر"، فضلاً عن سلسلة الدليل الإرشادي المتوفرة بالفعل. غير أن هذه المستندات كبيرة الحجم، كما لا تتوافر ترجمة لها على نطاق واسع. ولذا، يُمكن للدول منخفضة ومتوسطة الدخل الاستفادة من توافر دليل موجز وعملي بلغات عديدة. وفضلاً عن ذلك، يجب أيضاً إبداء الاهتمام بتطوير المعلومات الموجودة على الإنترنت مثل مجموعة الأدوات التي طورها البرنامج الدولي لتقييم الطرق والشراكة العالمية لنقل المعارف.

ويوصى بما يلى:

- يجب إبداء الاهتمام بعقد سلسلة ورش عمل إقليمية وتحديد هدفها بالتدريب العملي وبناء القدرات سعياً لمساعدة الدول على وضع الأهداف وتطوير استراتيجيات لبلوغ هذه الأهداف.
- يجب إعداد دليل إرشادي عملي ومواد قائمة على الويب على هيئة دفتر عمل لورش العمل، بحيث يعتمد على تقرير "نحو الصفر" وكتيبات الدليل الإرشادي المتوفرة بالفعل.

وجدير بالذكر أن مشروع أوندا وجه تركيز النشاطات الإقليمية نحو وضع الأهداف. ومن الضروري الحفاظ على استمرارية هذه القوة الدافعة. وعلى الرغم من وضع أهداف إقليمية طموحة، إلا أنه من غير المحتمل تحقيق هذه الأهداف ما لم تدعمها الاستراتيجيات والأهداف الوطنية. ويجب أن تعتمد هذه الأهداف بنحو مثالي على التجربة والاختبار مع أخذ الوضع الحالي للسلامة المرورية بعين الاعتبار وكذلك إطار عمل السياسات الضروري لوضع تدابير الحد من الحوادث. ويعد رصد تقدم سير العمل من الأمور الأساسية، مما يقتضي توافر نظم بيانات جيدة مزودة بتعريفات موحدة، علاوة على استخدام مؤشرات على غرار المؤشرات التي تم تطويرها لدول اللجنة الاقتصادية لأفريقيا واللجنة الاقتصادية لأفريقيا واللجنة الاقتصادية.

ويوصى بما يلي:

- وضع نظام رصد في كل منطقة تابعة للأمم المتحدة لتتبع تقدم سير العمل نحو تحقيق الأهداف الإقليمية والوطنية.
- وضع مجموعة موحدة من المؤشرات تعتمد على مجموعات المؤشرات التي تم تطويرها من قبل اللجنة الاقتصادية لأفريقيا واللجنة الاقتصادية والاجتماعية لأسيا والمحيط الهادي.
- يجب أن تسعى الدول إلى تحسين عملية جمع البيانات المتعلقة بالسلامة المرورية، علاوة على توحيد التعريفات الخاصة بالمعايير المقبولة دولياً مثل تعريف الوفاة الناجمة عن حوادث الطرق بالوفاة التي تحدث في غضون 30 يوم من تاريخ الحادث.

ناقشت كافة الفعاليات الإقليمية إعدادات المؤتمر الوزاري العالمي الأول للسلامة المرورية، كما تم تشجيع الدول لإرسال وفود وانتهاز الفرصة لإبراز أهمية موضوع السلامة المرورية. وقد انعقد المؤتمر في موسكو في نوفمبر 2009 وحضره الوزراء المسئولين عن السلامة المرورية من 150 دولة، فضلا عن مدراء المنظمات الدولية والإقليمية والحكومية وغير الحكومية. وتم توفير موجز هذا التقرير خلال المؤتمر لكي يطلع عليه المندوبون.

و **يوصى** بما يلي:

• يجب أن تُشجع اللجان الإقليمية النشاطات لتعتمد على القوة الدافعة التي أرساها المؤتمر الوزاري العالمي الأول للسلامة المرورية.

يتضمن تقرير الوضع العالمي عن السلامة المرورية معلومات تحدد ما إذا وضعت الدول أهدافاً من عدمه، غير أنه لا يذكر تفاصيل الأهداف. والواقع أنه يُمكن الإستفادة من توفير هذه المعلومات عن الدول التي وضعت أهدافاً، بما في ذلك نوع الهدف والفترة الزمنية والاتساق مع الهدف الإقليمي - إذا كان ذلك ذي صلة والنظم التي تم تطبيقها سعياً لبلوغ الهدف.

ويوصى بما يلي:

يجب على اللجان الإقليمية جمع معلومات إضافية حول الأهداف التي وضعتها الدول.

دارت في العديد من الندوات مناقشات حول الاتفاقات القانونية للأمم المتحدة التي تتصل بالسلامة المرورية. هذا وقد تم تشجيع الدول للاشتراك بصفتها طرف متعاقد في اتفاقية حركة المرور واتفاقية إشارات وعلامات الطرق لعام 1968، وتنفيذ أحكامها.

و **يوصى** بما يلى:

■ يجب تشجيع الدول الأعضاء على الاشتراك بصفتها أطراف متعاقدة في الاتفاقيات القانونية للأمم المتحدة المتصلة بالسلامة المرورية، وكذلك تشجيعها على تنفيذ هذه الاتفاقيات بالنحو الملائم.

5.2 الخطوات الرئيسية لتنفيذ النهج الخططى للحد من حوادث الطرق

5.2.1 نوع الهدف

اتفقت مناطق متعددة على أهداف إقليمية للحد من الوفيات الناجمة عن حوادث الطرق. والواقع أن هذه الأهداف تُعد أهدافاً طموحة، إذ وضعتها الدول دون أن تستند إلى تحليل تجريبي. ورغم أن عدم توافر التحليل يُمثل عيباً، فضلاً عن أن هذه الأهداف يمكن أن تكون صعبة التحقيق، بيد أن القوة الدافعة التي حققتها الأهداف الإقليمية أدت إلى إبراز أهمية موضوع السلامة المرورية، وهو ما يجب أن يُشكل حافزاً لزيادة النشاطات في هذا الصدد. وما ينقصنا في الوقت الحالى هو الاتصال بتدخلات معينة لتحقيق الأهداف.

وفي أسوأ الحالات في حالة العجز عن دعم الأهداف الإقليمية بالمستوى الضروري من النشاطات، قد تتقوض مصداقية وضع الأهداف وبرامج السلامة المرورية بصفة عامة. ومن ثم، يُعد أساسياً عندما تشترك الدول في هدف إقليمي أن تُطور إستراتيجية لتحقيق هذا الهدف. والسؤال الذي يجب إجابته هو؛ ما هي الإجراءات الواجب اتخاذها لتحقيق الهدف في غضون الإطار الزمني المحدد؟

وفي حالة عدم التزام الدول بالفعل بهدف إقليمي، يناسبها أكثر في هذه الحالة أن تضع هدفاً قائمًا على أساس التجربة والاختبار، بحيث يستند إلى تحليل المشاكل والأولويات والتدابير المتوافرة للحد من إصابات الحوادث.

ورغم ذلك، لا سبيل للدول إلى تحقيق الهدف الطموح أو الهدف القائم على التجربة والاختبار سوى إتباع إستراتيجية تُركز على النتائج، ويُفضل أن يكون ذلك في إطار نهج النظم الآمنة. ويتطلب ذلك من الدول تحسين قدرتها على إدارة السلامة المرورية للربط بين تنفيذ التدخلات والنتائج المطلوبة لتحقيق بالهدف.

وجدير بالذكر أن التوصيات الواردة في تقرير "لح*و الصفر*" لمنظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي توفر إطاراً مناسباً للإجراءات المصرورية.

5.2.2 توصيات خاصة بالإجراءات

توفر التوصيات الواردة في القسم 1.2.1 من تقرير "لحو الصفر" إطاراً لوضع الأهداف الطموحة للسلامة المرورية وتحقيقها. وبالنسبة إلى الحكومات التي تسعى إلى تنفيذ نهج قائم على الأهداف، يُمكن تقسيم هذه التوصيات إلى ثلاث مجموعات فرعية، وهي:

- خلق المناخ السياسي للإجراءات
- تبنى رؤية طموحة للغاية من أجل السلامة المرورية
 - تعزیز الالتزام الحکومی إلی أعلی المستویات
 - فهم المشكلة والتخطيط لحلها
- ٥ حمع البيانات الكافية وتحليلها لفهم مخاطر حوادث التصادم والأداء الحالي
 - تسريع عملية نقل المعارف
 - وضع أهداف مرحلية للتقدم بصورة منهجية في تحقيق الرؤية.
 - وضع تدابير لتحقيق الهدف
 - وضع نهج النظام الأمن، وهو يُعد ضرورياً لتحقيق الأهداف الطموحة.
 - تعزیز نظام إدارة السلامة المروریة
 - الاستثمار في السلامة المرورية
 - استغلال التدخلات التي ثبتت جدواها لتحقيق فوائد مبكرة

5.2.3 خلق المناخ السياسي للإجراءات

تبنى رؤية طموحة للغاية من أجل السلامة المرورية

الواقع أن تبني رؤية تسعى على المدى الطويل إلى القضاء على الوفيات والإصابات الخطيرة الناجمة عن حوادث الطرق من شأنه تغيير منظور المجتمع إلى حتمية حوادث الطرق وقبول التبعات التي يتحملها البشر نتيجة لذلك. ومن ثم، تم تصميم هذه الرؤية لتغيير طريقة التفكير التقليدية التي ترى الوفيات والإصابات الناجمة عن حوادث الطرق باعتبار ها نتيجة حتمية للتنقل بين الأماكن وترى هذه الإصابات مقبولة بصورة لا تماثل الإصابة الناجمة عن أنماط الحوادث الأخرى مثل حوادث الطائرات أو السكك الحديدية. ويتطلب تبني رؤية طموحة طويلة المدى التزاماً قوياً تجاه الابتكار. وهو ما يفرض تحدياً أمام خبراء السلامة المرورية والجهات المعنية والحكومة لتطوير القدرة المؤسسية على بلوغ النتائج المرجوة من خلال إنشاء شراكات جديدة ومنهجيات جديدة تتسم بالفعالية.

تُشير الرؤية الطموحة إلى أن وضع السلامة المرورية يتطلب اهتماماً كبيراً ويجب إعطاءه الأولوية فيما يختص بإجراءات الحكومة.

تبنى الالتزام على أعلى المستويات الحكومية

يُشكل الالتزام مرتفع المستوى عنصراً أساسيا للحد من حوادث الطرق . ومن ثم، يُعد ضروريا أن تتولى الحكومة قيادة عملية رفع وعي المجتمع بالخسائر البشرية والاقتصادية الناجمة عن حوادث الطرق. هذا ويقتضي الالتزام الحكومي أيضاً من صناع سياسات السلامة المرورية ومؤيديها تقديم استشارات سليمة لدعم السياسات التي لا تحظى بالدعم العام كما يُعتقد في بادئ الأمر. ومن الضروري أن يشترك السياسيون في عملية تطوير رؤية خاصة بالسلامة المرورية وإعلامهم بالحاجة إلى إجراء التغييرات التشريعية والإجراءات الرقابية. ومن ناحية أخرى، يستطيع الرأي العام أن يُشكل حافزاً يُحرك الإرادة السياسية حال درايته بمخاطر حوادث الطرق والتدابير المتوافرة للحد من المخاطر. ويُمكن تعبئة الدعم السياسي للسلامة المرورية من خلال حملات المعلومات العامة والتشاور بشأن تطوير الإستراتيجية.

والواقع أن الحصول على دعم عالي المستوى من "رائد" للسلامة المرورية قد أتى بثمار طيبة وأثبت فعاليته في بعض الدول في إبراز أهمية السلامة المرورية وتحفيز تغيير السياسة.

- يُمكن الحصول على الدعم السياسي ودعم الشعب من خلال الالتزام الحكومي رفيع المستوى بتدابير السلامة المرورية القائم على المشورة السليمة، إذا تم دعم ذلك بعمليات رفع الوعي والتشاور.
- يتطلب تحقيق تقدم حقيقي أن يتم تقديم السلامة المرورية عن غيرها في جدول الأعمال السياسي وخصها بأولوية أعلى في السياسة الحكومية. تتميز العملية بأنها تضم اتجاهين: تستطيع الحكومات قيادة الرأي العام، بيد أنها تتطلب الدعم من المجتمع لتقوية العزم والثبات في وجه المعارضة.

5.2.4 فهم المشكلة والتخطيط لحلها

جمع بيانات كافية وتحليلها لفهم مخاطر حوادث التصادم والأداء الحالي

يُعد جمع بيانات شاملة وتحليلها عنصرا أساسياً لتصميم استراتيجيات سلامة فعالة ووضع أهداف قابلة للإنجاز. هذا ويجب أن يتم تحديد تدابير التنخل والأولويات بناءً على الأدلة للتعامل مع المخاطر الرئيسية بأكثر الطرق فعالية. وتُعد البيانات الجيدة أيضاً عنصراً رئيسياً لرصد فعالية البرنامج. وبالإضافة إلى رصد تقدم سير العمل نحو بلوغ الهدف الرئيسي المتمثل في الحد من الحوادث، يجب أن يشمل الرصد أيضاً مؤشرات المخرجات الوسيطة.

وفضلاً عن ذلك، يجب أن تصحب بيانات حوادث التصادم البيانات السكانية وبيانات حجم حركة المرور حسب نوع حركة المرور. وتتميز بيانات حركة المرور بقيمة خاصة في الدول التي يتزايد فيها استخدام السيارات، وذلك لرصد معدلات حوادث التصادم والأرقام الثابتة. وتُعد الثقة في البيانات من المسائل الرئيسية، ويجب استخدام بيانات المستشفيات إلى جانب تقارير الشرطة الخاصة بحوادث التصادم. ويجب استخدام التعريف الموصى به دولياً للوفاة في غضون ثلاثين يوم من تاريخ حادث التصادم لضمان توحيد البيانات على المستوى الدولي.

والواقع أن توافر بيانات جيدة يُمكن من تحليل الاتجاهات وفهم نتائج التدخلات سعياً لوضع أهداف قائمة على التحليل التجريبي للاتجاهات المتوقعة وفعالية التدخلات.

تدعم البيانات الصحيحة السياسة القائمة على الأدلة، كما تُعد أساسية لوضع أهداف واقعية وتطوير الإستراتيجية ورصد النتائج.

تسريع عملية نقل المعارف

يُعد البحث والتطوير ضروريان لزيادة فهم طريقة وقوع الحوادث وسبب وقوعها. ويتطلب تبني رؤية طويلة المدى وتطبيق نهج النظم الأمنة وجود نوع من الابتكار. وتستطيع الدول منخفضة ومتوسطة الدخل الاستفادة من التطورات التي حققتها الدول مرتفعة الدخل التي تتمتع بالقدرة على البحث والابتكار.

وعلاوة على ذلك، فمن الضروري أن يتوافر التعاون الدولي لضمان إجراء نقل المعارف وتهيئة التدابير المبتكرة مع احتياجات الدول منخفضة ومتوسطة الدخل. ويجب على الحكومات الوطنية داخل الدول أن تعمل على رفع الوعي بالتدابير التي أثبتت فعاليتها وأن تنشر هذه المعلومات إلى الجهات المعنية على كافة المستويات ممن يتولون مسئولية تنفيذ برامج السلامة.

من الضروري أن يتوافر تعاون دولى قوي ومستدام لتحقيق نقل المعارف.

وضع أهداف مرحلية للتقدم بصورة منهجية صوب تحقيق الرؤية.

يمثل الهدف النهائي لأحد مستويات الطموح الذي يسعى إلى القضاء على الوفيات والإصابات الخطيرة طموحاً طويل المدى، غير أنه يجب دعم هذا الهدف النهائي عن طريق وضع أهداف مرحلية لفترات تخطيط محددة، تبلغ في المعتاد عشرة أعوام. ويجب أن تكون الأهداف طموحة وقابلة للتحقيق، وأن تعتمد على التجربة والاختبار. وفضلاً عن ذلك، يجب أن تتصل أهداف النتائج النهائية التي ترمي إلى الحد من أعداد الوفيات والإصابات الخطيرة بالمخرجات (مثل مستوى التنفيذ) ومؤشرات النتائج الوسيطة (مثل معدلات استخدام أحزمة الأمان)، كما يجب أن ترتبط باستراتيجية تنفيذ برنامج التدخلات.

تستند الأدلة التجريبية إلى تحليل الاتجاهات السابقة وفعالية التدخلات، كما تعتمد على المستويات المتوقعة للإنجاز من إستراتيجية السلامة المرورية المتبعة. وتساعد هذه الأهداف على ضمان توافر الدعم السياسي ودعم المجتمع.

تمثل الأهداف الخطوات الوسيطة التي تفضي إلى تحقيق رؤية المدى الطويل. ويجب أن تكون الأهداف طموحة وقابلة للتحقيق وأن تعتمد على التجربة والاختبار، كما يجب أن تدعمها إستراتيجية واضحة لتحقيقها.

موجز قائمة الإجراءات التي تهدف إلى بناء نهج النظام الآمن.

- تحديد القضاء على الوفيات والإصابات الخطيرة الناجمة عن استخدام نظم النقل على الطرق باعتباره مستوى الطموح طويل المدى الذي يهدف إلى تحقيق السلامة المرورية.
 - إجراء مراجعة لهياكل ونظم إدارة السلامة المرورية السارية حالياً.
 - معالجة مسائل الإدارة المؤسسية.
 - تعزيز التزايد المستمر لمستويات المعرفة بالممارسات الجيدة والناشئة داخل الهيئات الرئيسية.
 - اتخاذ الترتيبات اللازمة لكى تتولى الهيئات المختلفة قيادة ومعالجة التحديات المختلفة.
- ضمان الفهم الكامل للانتقال إلى نهج النظام الأمن، وقبوله ودعمه بصورة نشطة من قبل خبراء الحكومة المركزية والحكومة المحلدة
- إدراك أن وضع هدف طموح في فترة مرحلية من إستراتيجية (على سبيل المثال، عشرة أعوام) حتى بلوغ الصفر على المدى الطويل يتطلب التمتع بقدرة إدارة قوية واستخدام هذه القدرة في عمليات النظام الآمن المستخدم وأسلوب تحفيز تطوير التدخلات المبتكرة والشاملة.
- تخطيط العملية المحتملة لإعادة تصميم جزء كبير من شبكة النقل على الطرق القائمة خلال فترة لتحقيق معدل منخفض من المخاطر
 على مستوى النظام بأكمله عن طريق استخدام التحسينات المبتكرة والناشئة في التدخلات المتوفرة واستخدامها معاً متى لزم الأمر
- يجب إجراء مراجعات على فترات منتظمة للمعابير التشريعية وتنفيذ هذه المعايير، وكذلك مراجعة تداخل هذا التنفيذ مع النظام القضائي، وذلك لبلوغ مستويات مرتفعة جداً من التزام مستخدمي الطرق.
 - تقييم فرص تحسين جودة الضوابط المفروضة لتحقيق السلامة المرورية على مداخل ومخارج النظام للسائقين والمركبات.
 - وضع استراتيجيات فعالة للسلامة المرورية وأهداف وسيطة للسلامة المرورية في إطار عملية شاملة.
 - · إبداء اهتمام كبير بتنفيذ ورصد ومراجعة أهداف واستراتيجيات السلامة المرورية.
- الاعتماد على الوعي العام بعمليات النظام الآمن للتنسيق بين القضاء على الإصابات الناجمة عن حوادث الطرق والسلامة المهنية والمسئولية البيئية والاجتماعية والقيم الأخرى داخل المجتمع.
 - تعزيز المبادئ الاجتماعية التي تؤكد على عدم قبول خسائر الأرواح نتيجة حوادث الطرق. تشجيع قبول العامة وفهمهم لنهج النظام الأمن وطبيعة مخاطر التصادم المنفصلة واعتمادها على بعضها البعض.

المصدر: تقرير "معو الصفر"

5.2.5 وضع تدابير لتحقيق الهدف

وضع نهج النظام الأمن، وهو يُعد ضروريًا لتحقيق الأهداف الطموحة.

تم توضيح نهج النظام الأمن في القسم 1.2.4، ويقدم المربع أعلاه موجز للإجراءات الرئيسية للتنفيذ. فيما يلي الخصائص الرئيسية لنهج النظام الآمن:

- يرى السلامة باعتبار ها ضرورة أخلاقية.
- يعتزم تحقيق رؤية طموحة للقضاء على الوفيات والإصابات الخطيرة.
- يرى المخاطر على الشبكة من منظور مختلف- يسعى إلى تحقيق نظام آمن.
- يتسع للأخطاء البشرية: عوضاً عن إلقاء اللوم على الضحية للتسبب في الحوادث، يجب توقع مخاطر الخطأ البشري والتسامح معها

عن طريق تصميم نظام "متسامح" أو أكثر استيعابا للخطأ البشري وهو النظام الذي يتم تصميمه لجعل الأخطاء البشرية غير قاتلة بأكبر قدر ممكن.

• ويتمثل التحدي الكامن في التصميم في إدارة فقدان التحكم في الطاقة الحركية ضمن احتمالات النجاة للجسد البشري.

وجدير بالذكر أن الوقاية الفعالة من الإصابات في نهج النظام الآمن تتطلب اتخاذ إجراءات بصدد ثلاثة مجالات يتألف منها النظام الديناميكي: مستخدمي الطرق والمركبات والبنية التحتية للطرق. ويجب التنسيق بين قرارات السلامة والقيم الأوسع للمجتمع؛ وهي الصحة البينية والبشرية والاقتصادية وأهداف المستهلك. ورغم أن تصميم النظام يتسع للأخطاء، إلا أن الأفراد مسئولون عن الالتزام بالقواعد، كما يُعد ضروريا استمرار المجهود المبذولة لتحسين مستويات التزام المستخدمين. يتولى مصممو النظام مسئولية إدخال السلامة وإعادة تصميم النظام بحيث يتسع للأخطاء البشرية من خلال تصميم سياسة إصدار تراخيص وسياسات تشغيل أساطيل المركبات والطرق وجوانب الطرق والمركبات وحدود السرعة وقواعد الطرق الجديدة ومتطلبات التخطيط لاستخدام الأراضى.

يتطلب تنفيذ نهج النظام الآمن استخدام طريقة جديدة لتصميم النظام بحيث يتسع للخطأ البشري ويعوض العجز البشري.

تعزيز نظام إدارة السلامة المرورية

من الضروري توافر نظام لإدارة السلامة المرورية بحيث يلتزم بتحقيق النتائج لتحديد قدرة الدولة على تنفيذ برنامج لتدابير السلامة المرورية التي يتطلبها بلوغ الهدف. هذا وقد قام البنك الدولي بتطوير قائمة مراجعة للقدرات (أنظر الملحق 10 Bliss and Breen 2009) التي يوصى بها لإجراء مراجعة للهياكل والنظم السارية لإدارة السلامة المرورية. وتعمد هذه المراجعة إلى تقييم ملائمة النظم الحالية وتحديد مواطن الضعف التي تتطلب تعزيزها في المستويات الثلاثة لإدارة السلامة المرورية:

- وظائف الإدارة المؤسسية: توجه إلى تحقيق النتائج.
- التدخلات: تنتج عن وظائف الإدارة المؤسسية لإخراج نتائج.
 - النتائج: النتائج النهائية والنتائج الوسيطة والمخرجات.

فيما يلى وظائف الإدارة المؤسسية الرئيسية:

- التركيز على النتائج التركيز الاستراتيجي الذي يربط بين تنفيذ التدخلات والنتائج الوسيطة والنهائية اللاحقة. ويتطلب ذلك من الحكومة أن تقوم بتعيين هيئة رائدة للعمل مع الهيئات الأخرى على تحقيق ما يلي:
 - تطوير قدرة الإدارة على فهم مسائل السلامة المرورية في الدولة.
 - توفير إستراتيجية شاملة تشمل أهداف وسيطة وأهداف النتائج.
 - تنفیذ التدخلات و إنجاز الأهداف.
 - مراجعة الأداء
 - التنسيق بين الهيئات الرئيسية لتطوير وتنفيذ إستراتيجية وسياسية السلامة المرورية.
 - إصدار تشريعات فعالة للتمكين من تحقيق النتائج المرجوة.
 - توفير التمويل المناسب وتخصيص الموارد بصورة جيدة للتدخلات ووظائف الإدارة المؤسسية ذات الصلة.
 - · تعزيز السلامة المرورية ضمن الحكومة والمجتمع على نطاق أوسع.
 - التقييم والرصد الدقيق والنظامي لقياس تقدم سير العمل.
- ، إجراء أبحاث استباقية وتنفيذ برامج تطوير وبرامج نقل المعارف التي تؤثر بصورة فعالة على التحسين في التدخلات ووظائف الإدارة المؤسسية ورصد الأداء.

يجب أن تقوم الدول بمراجعة قدرتها على إدارة السلامة المرورية والتعامل مع مسائل الإدارة لبناء نهج نظام آمن يحقق الأهداف المرحلية ويسعى إلى تحقيق رؤية المدى الطويل.

الاستثمار في السلامة المرورية

يتطلب تحقيق الأهداف الطموحة توافر موارد مناسبة للاستثمار في نظم نقل تتسم بقدر أكبر من الآمان. ومن المرجح أن يتطلب ذلك زيادة موازنات السلامة المرورية وإعادة تخصيص الموارد التدابير التي تتسم بأكبر قدر من إرتفاع التكلفة. ويزيد احتمال الحصول على الدعم لذلك إذا اعتمد على التحليل المالي والاقتصادي للتكاليف وفعالية التدخلات المقترحة. والواقع أن تميز السلامة المرورية بالقدرة على التنافس على الموارد المحدودة مع البرامج الحكومية الأخرى يتطلب بالضرورة أن يستند إلى حجج اقتصادية سليمة وأن يشكل هدفاً قوياً يجذب الاستثمار. وجدير بالذكر أن تخفيض حوادث الطرق يستطيع تحقيق مدخرات اقتصادية هائلة للمجتمع، ذلك أن تكاليف الحوادث تستحوذ على نسبة تتراوح بين 1% و3% من الناتج المحلي القومي، كما تشكل عبءً على الخدمات الصحية والخدمات العامة الأخرى. وفضلاً عن ذلك، ثمة أدلة جيدة مستمدة من تحليل التكاليف في مقابل المزايا في دول مختلفة بشأن عوائد الاستثمار الإيجابية من تدابير السلامة المرورية.

يجب دعم موازنات النفقات العامة المخصصة للسلامة المرورية بالسعى إلى الحصول على مساهمات من القطاع الخاص، مثل شركات التأمين.

يتطلب إنجاز الأهداف الطموحة إجراء دراسة اقتصادية تقتضي الحصول على قدر أكبر من الموارد وكذلك اللجوء إلى موارد التمويل غير الحكومية.

استغلال التدخلات التي ثبتت جدواها لتحقيق فوائد مبكرة

يُمكن تحقيق التحسينات قصيرة المدى عن طريق تنفيذ مجموعة من التدابير التي ثبتت جدواها، وذلك على وجه الخصوص في الدول التي تنخفض لديها المستويات الحالية للسلامة المرورية. وقد تم تحديد مجالات المخاطر الرئيسية وتدابير التعامل معها في تقرير "نحو الصفر"، كما بله.:

الإدارة السرعة: يمكن عن طريق فرض حدود للسرعة وتنفيذها بحيث تناسب نوع الطريق ووظيفته توفير مزايا فورية تتصل بالسلامة فيما يختص بكل من الحد من الحوادث والحد من خطورة الإصابات الناجمة عن الحوادث. ويفيد أيضاً أن يتم تحسين البنية التحتية التي تم تصميمها لإدارة اختيار السرعة والتأثير على السلوكيات.

الحد من القيادة تحت تأثير الكحول: يُعد تعاطي الكحوليات والمخدرات في العديد من الدول أحد العوامل الرئيسية المتسببة في الحوادث والتي تؤدي إلى إصابة السائق بإعاقات. والواقع أن الغالبية العظمى من الدول سنت قوانين تفرض حدوداً لنسبة الكحول ، غير أنه لا جدوى من هذه القوانين ما لم يتم دعمها عن طريق إجراءات واضحة من قبل الشرطة مثل اختبار التنفس العشوائي مع فرض جزاءات مناسبة فضلا عن البرامج الاعلانية.

استخدام أحزمة الأمان: يجب سن تشريع يقضي باستخدام أحزمة الأمان من قبل كافة ركاب السيارات باعتباره أحد تدابير السلامة الأساسية. وكما هو الحال مع القيادة تحت تأثير الكحول، يُعد كل من التنفيذ والجزاءات والبرامج الإعلانية ضرورية لدعم البرامج بهدف زيادة مستويات استخدام أحز مة الأمان.

تحقيق مستوى سلامة أكبر على الطرق وجوانب الطرق: تتمثل الأولوية الأولى في تحديد المواقع وقطاعات الطرق ذات المخاطر المرتفعة ومعالجتها. وعلاوة على ذلك، يُعد تقييم الطرق - مثل نظام البرنامج الدولي لتقييم الطرق- أداة قيمة لتحديد المجالات التي تتطلب اتخاذ إجراءات، وكذلك التدابير الأنسب. ومن الضروري على المدى الطويل وضع نهج نظامي لتصميم البنية التحتية للطرق وتجديدها.

تحسين سلامة المركبات: أفضى التحسين التكنولوجي للنظم السلبية (الوقاية من التصادم) والنشطة (تجنب التصادم) إلى زيادة سلامة المركبات. وثمة حاجة إلى ضمان توافر هذه التحسينات في الدول منخفضة ومتوسطة الدخل.

الحد من مخاطر السائقين صغار السن: تُظهر إحصاءات التصادم في كافة الدول أرقام هائلة من السائقين صغار السن وعديمي الخبرة. ومن ثم، يجب توفير تدريب يتسم بتنظيم جيد للسائقين وإجراء اختبارات لهم ووضع نظم للترخيص وتطوير نظم الترخيص التدريجي.

ورغم أنه يجب على الحكومات أن تتخذ الخطوة الأولى بوضع سياسة لتنفيذ تدابير السلامة المرورية، بيد أن نهج النظم الأمنة يقتضي من كافة قطاعات المجتمع تحمل مسئولية تحسين السلامة داخل دائرة تأثيرهم. ويجب إدخال أهداف السلامة المرورية في كافة عمليات اتخاذ القرارات ذات الصلة فيما يتجاوز الحدود الضيقة للنقل على الطرق. وعلى سبيل المثال، عند اتخاذ قرارات تخطيط استخدام الأراضي مثل تحديد موقع مدرسة، يجب أن يؤخذ بعين الاعتبار سلامة المستخدمين، وذلك بمراعاة الوصول الآمن في نظام التخطيط. ويتم حالياً تطوير معيار الأيزو 39001، ومن المتوقع أن يضع معاييراً دولية لتنفيذ النظم الآمنة.

ومن ناحية أخرى، يتحمل مستخدمو الطرق مسئولية إتباع القواعد واتخاذ الإجراءات اللازمة للحد من المخاطر مثل استخدام أحزمة الأمان والخوذات والالتزام بالسرعات المقررة. وتتحمل شركات القطاع الخاص مسئولية فحص نشاطاتها وإدخال السلامة المرورية باعتباره أحد أهدافها الرئيسية. الواقع أنه ثمة منظور غالب للسلامة باعتباره يتصل فقط بمحل العمل، ولا يرى هذا المنظور عمليات النقل والقرارات التي تتجاوز محل العمل ذات أهمية بالنسبة للسلامة.

- إذا تم تنفيذ التدخلات التي أثبتت جدواها بكفاءة وتم التوفيق بينها وبين الظروف الفردية لكل دولة، تستطيع كل دولة عندنذ تحقيق تحسينات سريعة في مجال السلامة المرورية.
 - ومن الضروري أن يصحب نشاطات الحكومة نهج قائم على المجتمع والقطاع الخاص لتحقيق السلامة.

تطوير إجراءات ملموسة من قبل اللجان الإقليمية الخمس التابعة للأمم المتحدة: ثمة إجراءات متابعة تلت المؤتمر العالمي الأول السلامة المرورية، الذي انعقد في موسكو، وإصدار إعلان موسكو الذي يدعو الجمعية العمومية للأمم المتحدة إلى إعلان عقد العمل من أجل السلامة المرورية 2011-2020 والمصادقة المتوقعة على هذا الإعلان من قبل الجمعية العمومية في مارس 2010، وقد تستكشف اللجان الإقليمية إسهامات أخرى من خلال اتخاذ إجراءات منسقة في المناطق الخاصة بها.

قد تقوم اللجان الإقليمية للأمم المتحدة بدراسة عرض مشروع مشترك لتنفيذه في مناطق كل منها، بحيث يهدف إلى توفير المساعدة الفنية إلى دولة واحدة من كل منطقة لمعالجة مشاكل السلامة المرورية، وبحيث يُستخدم باعتباره مشروع تجريبي للدول الأخرى التي تعاني من مشاكل مماثلة، فضلاً عن مشاركة أفضل الممارسات القائمة.

5.3 النتائج

ركز مشروع أوندا على وضع الأهداف باعتبار ذلك آلية عالية الفاعلية لتحسين وضع السلامة المرورية في كافة الدول. وقد تم صب الاهتمام على نقل المعارف من الدول مرتفعة الدخل التي حققت تقدماً بالفعل إلى الدول منخفضة ومتوسطة الدخل التي لم تقم بالفعل بتخفيف آثار تزايد استخدام السيارات على أداء السلامة عن طريق اتخاذ إجراءات فعالة للحد من المخاطر.

والواقع أن الأهداف الطموحة للسلامة المرورية تشكل محور نظام إدارة السلامة المرورية. ذلك أنها تشكل جزءًا لا يتجزأ من تحقيق الرؤية طويلة المدى ضمن نهج النظام الآمن. ومن الضروري أن تعتمد الأهداف على تحليل نتائج التدخلات ضمن برنامج استراتيجي لوضع تدابير السلامة المرورية.

ويُعد توفير نظام إدارة فعال للسلامة المرورية عنصراً أساسيًا لتحقيق النتائج. ويمكن مراجعة القدرات باستخدام قائمة مراجعة البنك الدولي (Bliss and Breen 2009) لإلقاء الضوء على مواطن عجز النظم التي تحتاج إلى تحسين لتعزيز تحقيق النتائج.

وتُعد نظم البيانات الجيدة أساسية لتحديد وفهم المجالات ذات الأولوية التي تقتضي اتخاذ إجراءات وكذلك لرصد تقدم سير العمل.

ويجب التعامل مع وضع الأهداف باعتباره عنصر رئيسي لعملية بناء نهج نظام آمن. غير أن الأهداف وحدها لا تنقذ الأرواح. إذ أن الفاعلية تتحقق من خلال قدرتها على زيادة النشاط الذي يهدف إلى تحقيقها ضمن برنامج تدخلات.

والواقع أن المؤتمر الوزاري العالمي الأول للسلامة المرورية تمكن من إبراز أهمية موضوع السلامة المرورية، كما دعا إلى بدء عقد للعمل من أجل معالجة المشكلة المتنامية للوفيات والإصابات الناجمة عن حوادث الطرق. ويجب أن تعتمد كافة الدول على القوة الدافعة التي خلفها هذا المؤتمر، كما أن وضع الأهداف في سياق نهج النظم الأمنة لتنفيذ تدابير السلامة يمثل خطوة أساسية.

المراجع

منظمة الصحة العالمية (2004) *التقرير العالمي للوقاية من الإصابات الناجمة عن حوادث الطرق*، منظمة الصحة العالمية، جنيف

تقرير الحالة العالمي للسلامة المرورية لمنظمة الصحة العالمية (2009)

منظمة التعاون والتنمية الاقتصادية (1994)، برامج السلامة المرورية الخططية، سلسلة أبحاث النقل على الطرق، منظمة التعاون والتنمية في الاقتصادية، باريس.

. Elvik, R الأهداف المقدرة كمياً للسلامة المرورية أداة مفيدة لصنع السياسات. تحليل الحوادث والوقاية منها، 25، 569-583.

منظمة التعاون والتنمية الاقتصادية (2002)، السلامة المرورية: ما هي الرؤية؟ سلسلة أبحاث النقل على الطرق، منظمة التعاون والتنمية في الاقتصادية، باريس.

Wong, S.C., N.N. Sze, H.F. Yip, Becky P.Y. Loo, W.T. Hung and Hong K. Lo الربط بين وضع أهداف مقدرة كمياً للسلامة المرورية والحد من الوفيات الناجمة عن حوادث الطرق، تحليل الحوادث والوقاية منها، 2006، 38، 977-1005.

منظمة التعاون والتنمية الاقتصادية (2008)، نحو الصفر: الأهداف الطموحة للسلامة المرورية ونهج النظام الأمن، مركز أبحاث النقل المشترك بين منظمة التعاون والتنمية الاقتصادية ومنتدى النقل الدولي، باريس.

و :Wegman F., V. Eksler, S. Hayes, D. Lynam, P. Morsink and S. Oppe (2006), SUNflower+6. دراسة مقارنة لتطور السلامة المرورية في الدول الأوروبية، مؤسسة SWOV لأبحاث السلامة المرورية، ليدسكندام.

Bliss, T. and J. Breen (2009)، تنفيذ توصيات التقرير العالمي للوقاية من الإصابات الناشئة عن حوادث المرور، الإرشادات العملية لإجراء مراجعة قدرات إدارة السلامة المرورية في الدول وتحديد إصلاحات الهيئات الرائدة المتصلة بذلك واستراتيجيات الاستثمار وبرامج ومشروعات السلامة، المرفق العالمي للسلامة المرورية، البنك الدولي، واشنطن العاصمة.

ملحق 1

لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا



مؤتمر حول الحركة المرورية على الطرق في جنوب شرق أوروبا لتحديد الأهداف الإقليمية الرامية إلى خفض أعداد ضحايا الحوادث المرورية

قامت باستضافته غرفة Evia للتجارة والصناعة واتحاد شركات النقل اليونانية، بدعم من وزارة النقل والاتصالات اليونانية

26-25 يونيو 2009، هالكيدا، اليونان



"العمل الجماعي واحترام القواعد في ملاعب كرة السلة وفي طرقنا" - البيان الذي أصدره أبطال الفريق الوطني لكرة السلة في اليونان -

إننا كأبطال في كرة السلة ندرك أن العمل الجماعي هو السبيل الوحيد لتحقيق النجاح.

كمحتر فين، ندرك أهمية اللعب النظيف للحفاظ على السلامة.

وكفريق، تعلمنا أننا عن طريق وضع أهداف بمكننا تحقيق أهدافنا

بينما تشغل كرة السلة اهتمام البعض، تمثل السلامة المرورية قضية تؤثر فينا جميعا، لذا ننادي بأهمية العمل الجماعي واحترام القواعد للحفاظ على السلامة المرورية في اليونان وفي كافة أنحاء العالم، وننادي بوضع أهداف إستراتيجية لتحقيق نتائج ملموسة.

يموت 1.2 مليون شخص حول العالم سنويا بسبب حوادث المرور، فضلا عن إصابة الملايين بجروح وإعاقات. **ولم يكن** ذلك ناتجا عن حوادث، ولكن عن وقائع يمكن تجنبها من خلال التحرك والوعي اليومي. لذا فإننا نهدف إلى إشراك المجتمع في تلك القضية وتشجيعه على احترام قواعد المرور.

تم وضع لوائح لمساعدة مستخدمي الطرق على تفادي الإضرار بحياة الأشخاص، وصحتهم وممتلكاتهم. فغالبا ما يجهل الأشخاص أهمية الالتزام بقواعد المرور معتقدين بأن مخالفة القواعد أو مغالطة القوانين سوف يؤثر عليهم فقط دون غير هم. ولكن من المحزن أن يكون اعتقادهم خاطئا في كثير من الأحيان.

ما الذي يمكننا القيام به لجعل الطرق أكثر أمانا؟

- استخدم أحزمة الأمان كل يوم، وفي كل الأحيان، في المقاعد الأمامية والخلفية للسيارة.
 - استخدم أنظمة التقييد المعتمدة للطفل.
 - قم بارتداء الخوذات المعتمدة عند ركوب الدراجات النارية
 - احترم السرعات المقررة حيث تم وضعها لغرض معين
 - لا تستخدم الهواتف المحمولة أثناء القيادة
 - لا تقم بالقيادة تحت تأثير الكحول و/أو المخدرات
 - يجب مشاركة استخدام الطريق بالشكل الأمن مع المشاة وراكبي الدراجات.

بوضع تلك الأشياء في الاعتبار، وكون الفرد مواطنا صالحاً صديقا للطريق، يمكننا تقليل المعدل المرتفع من الحوادث الذي يسيطر على طرقنا.

غالبا ما تتسبب اللعبة الخطأ في إصابة شخص ما، لذلك علينا أن نبدأ الآن العمل بروح الفريق وأن نحترم قواعد المرور. وكما يقول الرياضيون، من الأجدر بنا جميعا أن نمارس ذلك على الطريق.

لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا



قامت باستضافته غرفة Evia للتجارة والصناعة واتحاد شركات النقل اليونانية، بدعم من وزارة النقل و الاتصالات البونانية





غرف التجارة والصناعة اليونانية

إعلان

نحن، ممثلو غرف التجارة والصناعة اليونانية (CCIs) المشاركون في مؤتمر لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا لتحسين السلامة المرورية في جنوب شرق أوروبا،

ندرك بأن الإصابات الناجمة عن الحوادث المرورية تمثّل مشكلة اجتماعية، واقتصادية, وتنموية كما أنها مشكلة صحة عامة رئيسية إضافة إلى كونها سببا رئيسيا لحالات الوفاة والإصابة حول العالم حيث إنها تتسبب في وفاة 1.2 مليون شخص في العام الواحد بالإضافة إلى إصابة وإعاقة الملايين (تحدث أكثر من80% من تلك الخسائر في الدول النامية)، ويظل هذا الرقم من الخسائر البشرية عند مستوياته غير المقبولة، على الرغم من التحسين الذي حدث مؤخرا، في دولتنا وفي أوروبا بشكل عام،

وندرك أيضا أن الأضرار الناتجة عن حوادث الطرق لا تكمن فقط في المعاناة البشرية، ولكن أيضا في التكاليف الباهظة والتي تقدر ببلابين من الدولارات سنويا (تقدر بنحو 2% من إجمالي الناتج المحلي)، الأمر الذي من شأنه أن يؤثر على إجمالي ميزانية المساعدات النموية في الدول ذات الدخل المنخفض والمتوسط،

وندرك جيدا أن مخاطر حوادث الطرق معروفة ويمكن تجنبها وأن تلك المخاطر تشمل السرعة الزائدة، والقيادة تحت تأثير الكحول و/أو المخدرات، وعدم استخدام أحزمة الأمان والخوذات، والتصميم الرديء للبنية التحتية للطريق وعدم الحفاظ عليها بالشكل الكافي، واستخدام المركبات المخالفة للمعابير، وعدم الحفاظ على أجهزة السلامة أو عدم استخدامها،

والتزاما بنتائج المؤتمر، والالتزام المستمر من قبل لجنة الأمم المتحدة لأوروبا بالتحرك العالمي لتحسين الأدوات المشروعة العالمية ذات الصلة بالسلامة، وبالقواعد والتعديلات الفنية لاتفاقيات فبينا لحركة المرور وإشارات وعلامات الطريق،

وانطلاقا من قرارات الجمعية العامة للأمم المتحدة والمتعلقة بالسلامة المرورية خاصة القرار 244/62 في 31 مارس 2008 لتحسين السلامة المرورية على المستوى العالمي والذي أعّاد التأكيد على ضرورة حل المشاكل المتعلقة بالسلامة المرورية على المستوى العالمي، وكذلك الحاجة إلى المزيد من التعاون على المستوى الدولي، ودعوة الدول لتدعيم الالتزام بالقواعد من خلال التعاون بين مختلف القطاعات، ومن خلال فهم الآثار البعيدة للموقف الحالي للسلامة المرورية من حيث الجوانب الاجتماعية، والاقتصادية والصحية، وكذلك من خلال إدراك أهمية الشراكات بين القطاعات العامة والخاصة لتحسين هذا الموقف،

نقرر ما يلى:

- دعم عمل لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا لزيادة أنشطة السلامة المرورية الخاصة بها وتأييد المزيد من التعهد السياسي العالمي للسلامة على الطرق؛
- استخدام شبكة العمل الخاصة بنا في اليونان للتعاون مع السلطات المختصة والجهات المعنية الرئيسية لدعم الحملات الترويجية ورفع الوعي عند مستخدمي الطرق لتحسين سلوكياتهم، وتذكيرهم بمسئولياتهم كأعضاء في المجتمع ودعوتهم إلى عدم القيادة بسرعات زائدة، وعدم القيادة تحت تأثير الكحول أو المخدرات، واستخدام أحزمة الأمان، واستخدام قيود الأطفال والخوذات واحترام مستخدمي الطرق الأخرين مثل راكبي الدراجات والمشاة.
- تشجيع عمليات تحسين البنية التحتية للطرق من خلال تحديد وتدعيم الجهود التي تهدف إلى التخلص من الأماكن التي تتكرر بها الحوادث، وتقديم طرق الفحص، وإدارة السلامة المدنية وتقنيات اعتدال السرعة وإرشادات الممارسة الجيدة الخاصة بتقاطعات
- وضع معايير خاصة لتحسين السلامة المرورية، تشمل وضع طرق جديدة وتقديم التدريب المستمر لسائقي القطاع الخاص والتجاري، وتحسين عمليات الفحص التي تقوم بها الشرطة وتنفيذ حملات توعية لمستخدمي الطرق وتوفير الإرشادات المستمرة لكيفية الحفاظ على السلامة المرورية؛

- 5. دعم التنفيذ المناسب والمراقبة الجيدة لإتباع قواعد السلامة المرورية وأفضل الممارسات، من خلال تجميع وتحليل ونشر بيانات حول السلامة المرورية لفهم أسباب، وظروف ونتائج حوادث الطرق مما يساعد في تجنب أو تقليل عدد الحوادث؛
- 6. النظر في وضع آلية تمويلية مصممة لدعم جهود تحسين السلامة المرورية في اليونان وفي المناطق التابعة لنا، خاصة التحركات المتعلقة بعوامل الخطر الرئيسية؛
- 7. تشجيع السلطات المختصة والجهات المعنية الرئيسية في اليونان ودول أخرى في جنوب شرق أوروبا لاتخاذ الخطوات المناسبة والملائمة لوضع أهداف ومؤشرات عامة للسلامة على الطرق.
- 8. المشاركة مع لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا لدعمها كمنتدى دولي للسلامة المرورية بهدف العمل التنظيمي وتبادل أفضل الممارسات وكذلك تطوير سياسة السلامة المرورية.
- 9. دعوة حكومات جنوب شرق أوروبا للتنفيذ الشامل للوثائق القانونية التي وضعتها لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا والمتعلقة بالسلامة المرورية وكذلك المشاركة في مراقبة الأنشطة التي تبنتها اللجنة.

دعوة السلطات والجهات المعنية الآخرى على المستوى الوطني والإقليمي لبناء والحفاظ على مستوى عال من الوعي، وكذلك زيادة التعاون مع الحملات التي تهدف إلى رؤية أكبر لأنشطة السلامة المرورية في دولتنا.

تم إقرارها في خاليدا، اليونان، 25 يونيو 2009.

إعلان بيونيس أيريس

شارك ممثلو الهيئات الوطنية للسلامة المرورية في الأرجنتين، وشيلي، وباراجواي، وأورجواي ، وكذلك ممثلو البرازيل والإكوادور، في الندوة الأولى للسلامة المرورية والتي استهدفت المنظمات الفنية الوطنية، والمنظمات غير الحكومية وقطاعات السلامة المرورية في المخروط الجنوبي، والتي عقدت في 27 و 28 نوفمبر من عام 2008 في مدينة بيونيس أيريس، في إطار ورشة عمل تحديد أهداف الحد من خطر حوادث الطرق في دول المخروط الجنوبي والتي يطلق عليها اللجنة الاقتصادية لأمريكا اللاتينية ودول البحر الكاريبي بالأمم المتحدة.

مراعاة:

- التقرير العالمي للوقاية من الإصابات الناجمة عن حوادث المرور، الذي نشرته منظمة الصحة العالمية والبنك الدولي والذي يؤكد على أن حوادث المرور تتسبب فيما لا يقل عن 1.2 مليون حالة وفاة وما يزيد عن 50 مليون حالة إصابة كل عام، غير أنه من المتوقع أن ترتفع حالات الوفيات والإصابات الناتجة عن الحوادث المرورية لما يزيد عن 65% بحلول عام 2010، وأن تشهد دول أمريكا اللاتينية ومنطقة البحر الكاريبي أعلى معدل من حوادث الطرق في العالم بحلول هذا العام.
- قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة A/RES 62/244 المتعلق بتحسين السلامة المرورية عالميا والذي يؤكد على الحاجة إلى المزيد من تعزيز التعاون الدولي وتبادل المعرفة في مجال السلامة المرورية، إلى جانب الأخذ في الحسبان احتياجات الدول النامية وكذلك دعوة كافة الدول الأعضاء إلى المشاركة في المشاريع التي تنفذها اللجان الإقليمية للأمم المتحدة لمساعدة الدول منخفضة ومتوسطة الدخل في وضع أهدافها الوطنية والإقليمية الخاصة للحد من حوادث المرور.
 - · أن السلامة المرورية موضوع يتطلب جهد ومشاركة ممثلي الحكومات والمجتمع المدني وفقا لتوصيات الأمم المتحدة.

وندرك جيدا:

- دعم اللجنة الاقتصادية لدول أمريكا اللاتينية والبحر الكاريبي (ECLAC) في تحديد الأهداف الإقليمية والوطنية للحد من الحوادث المرورية والتي تم تطويرها لتعزيز التوجه المتعدد التخصصات والمتكامل للسلامة على الطرق.
- العمل المستمر الذي تقوم به منظمة الصحة للبلدان الأمريكية التحسين ونشر المنهجيات والمعابير المتماثلة، وتحديد واستخدام مجموعة رئيسية من مؤشرات السلامة المرورية، وتحديد تطبيقاتها بشكل منتظم من خلال نشر التقرير العالمي للوقاية من الإصابات الناجمة عن حوادث المرور.
- اهتمام مصرف التنمية للبلدان الأمريكية (IADB) بالسلامة المرورية والمنظمات متعددة الأطراف ومنظمات التعاون وكذلك الاهتمام بمبادرات التنسيق والتعاون الإقليمي مثل اللجنة الإقليمية للسلامة المرورية لدول أمريكا اللاتينية والبحر الكاريبي.

تعلن:

1. دعمها لمبادرة الأمم المتحدة الرامية إلى وضع أهداف للحد من خطر حوادث المرور في العالم، من خلال تطبيق أفضل الممارسات المعتمدة للسلامة المرورية وفقا للخبرات العالمية أو الإقليمية، وأن تلك الإرشادات مجدية إلى حد كبير، حتى في حالة امتلاك بعض الدول لأهداف خاصة بها حيث سيكون من الممكن تحليل المعايير المحددة الخاصة بها و/أو إضافة معايير جديدة.

2. أنه من الأهمية بمكان تنفيذ إجراءات السلامة المرورية الإقليمية العامة، وحينئذ سيتم الترحيب بعرضUNASEV (أوروجواي) لتنسيق حملة عامة لنشر الإجراءات الفعالة للسلامة المرورية التي تهدف إلى الحد من حوادث المرور أثناء إجازة الصيف في كافة دول ميركوسور MERCOSUR.. ومن المقترح أن يتم بنفس الشكل تنسيق خطة لتحديد السرعة داخل حدود الأرجنتين وشيلي أثناء مهرجانات الصيف.

3. أنها تؤيد الحاجة إلى المزيد من التنسيق والإجراءات المستدامة التي تقدم أنشطة على المستوى الإقليمي تتيح الحد من آثار حوادث المرور والوقاية منها.

4. أن السلامة المرورية تمثل قضية ذات أهمية كبيرة للموقعين أدناه وأن هناك حاجة إلى المزيد من المعلومات حول هذا الشأن، وأنه من الضروري أيضا تشجيع تبادل الخبرات بين المنظمات الوطنية حتى تعلن اهتمامها بإتباع أفضل الممارسات التي تم تقديمها في الندوة حتى تقوم بتتفيذ بعضها قريبا.

5. بعد الإقرار بالحاجة إلى امتلاك معلومات متماثلة وإحصائية للهدف، سوف يتعاون الموقعون أدناه بشكل فعال مع مشروع تحديد أهداف الحد من الحوادث المرورية الخاص باللجنة الاقتصادية لأمريكا اللاتينية ومنطقة البحر الكاريبي، من خلال توفير المعلومات الإحصائية اللازمة لتطوير أهدف الحد من الحوادث المرورية الإقليمية. وبالمثل، يتم الإعلان عنها بوصفها قاعدة أساسية لنتائج التقرير العالمي لكل دولة من دول منظمة الصحة للبلدان الأمريكية لعام 2008 والذي سيتم تقديمه أثناء النصف الأول من عام 2009.

الموقعون على إعلان بيونيس أيريس

Edson Dias Gonçalves المنسق العام لتقييم سياسة النقل DPAPT/SPNT – MT

Felipe Rodríguez Laguens المدير التنفيذي الهيئة الوطنية للسلامة المرورية (ANSV) الأرجنتين

Luz Marina de la Torre Pérez

منسق البرنامج اللجنة الوطنية للمرور والنقل

. الإكوادور

Emilio Oñate Vera

مارة. الأمين التنفيذي اللجنة الوطنية للسلامة المرورية (CONASET)

Gerardo Barrios

الرئيس الوحدة الوطنية للسلامة المرورية (UNASEV)) أوروجواي

Manuel Ángel Guzmán المستشار الرئيسي مجلس السلامة المرورية باراجواي

إعلان بنما

الإعلان الخاص بورشة عمل مساعدي تحديد الأهداف الوطنية والإقليمية لخفض أعداد الحوادث المرورية.

المؤتمر الإقليمي: تم تحديد الأهداف الوطنية والإقليمية لخفض أعداد الحوادث المرورية في أمريكا الوسطى" في فندق كرون بلازا بمدينة بنما، تمت في 27 و28 مايو من عام 2009. وقد حضر ممثلون من بليز وكوستاريكا وكولومبيا والسلفادور وجواتيمالا وهندوراس ونيكاراجوا وبنما والمكسيك، وأعضاء مشروع تكامل وتنمية أمريكا الوسطى، وممثلين من جمهورية الدومينيكان، ومن الحكومات الفرنسية والتشيلية، ومسئولون من المنظمات الدولية مثل البنك الدولي للتنمية، اللجنة الاقتصادية لأمريكا اللاتينية ومنطقة البحر الكاريبي، منظمة الصحة للدول الأمريكية/منظمة الصحة العالمية، والأمانة العامة للتكامل الاقتصادي بدول أمريكا الوسطى.

ولقد تمت الدعوة لهذا الحدث ضمن إطار اتفاقيات مؤتمر القمة الرئاسية السابقة توكستلا للحوار واللقاء، الذي يحتفل به في مدينة فيلاهيرموسا، وتاباسكو، والمكسيك، في 28 يونيو، على وجه التحديد لمناقشة مشروع منطقة أمريكا الوسطى واتفاقات اجتماع وزراء النقل بدول أمريكا الوسطى في أيار / مايو 2008.

ونيابة عن اللجنة الاقتصادية لأمريكا اللاتينية ومنطقة البحر الكاريبي، يعتبر هذا الحدث جزاء من "تحسين السلامة المرورية على الصعيد العالمي: مشروع تحديد الأهداف الوطنية والإقليمية لخفض أعداد الحوادث المرورية الممول من حساب الأمم المتحدة الإنمائي (أوندا)، الذي تنفذه شعبة البنية التحتية والنقل التابعة للجنة الاقتصادية لأمريكا اللاتينية ومنطقة البحر الكاريبي جنبا إلى جنب مع 4 من لجان الأمم المتحدة الإقليمية الأخرى.

مما سبق يتضح أنه من خلال إتباع قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة الصادر في ابريل 2008 بشأن تحسين السلامة المرورية على الصعيد العالمي، أنه يؤكد من جديد على الحاجة لمزيد من تعزيز التعاون الدولي وتبادل الخبرات في مجال السلامة المرورية، وأنه يأخذ في الاعتبار احتياجات الدول النامية ويدعو جميع الدول الأعضاء إلى المشاركة في المشاريع التي سيتم تنفيذها من قبل لجان الأمم المتحدة الإقليمية، ويطالب منظمة الصحة العالمية واللجان الإقليمية التابعة للأمم المتحدة بالتعاون مع غيرها من النظم واللجان لتعزيز التعاون بين مختلف القطاعات.

نيابة عن مصرف تنمية الدول الأمريكية، يعد هذا المنتدى جزء من أنشطة المصرف من أجل تعزيز قدرات المؤسسات الوطنية ذات الصلة بالسلامة المرورية.

مجالات الاهتمام:

- التقرير العالمي حول الوقاية من الإصابات الناجمة عن حوادث المرور، التي نشرته منظمة الصحة العالمية والبنك الدولي، الذي ينص على أن حوادث المرور تتسبب في ما لا يقل عن 1.2 مليون حالة وفاة وإصابة أكثر من 50 مليون كل عام، وأن وفيات حوادث المرور والإصابات من المتوقع زيادتها بأكثر من 65% بحلول عام 2020، وذلك في أمريكا اللاتينية ومنطقة البحر الكاريبي ومن المتوقع أن يكون لحركة المرور على الطرق أعلى معدل للوفيات في العالم بحلول ذلك العام.
- القرار رقم A/RES 62/244 بشأن تحسين السلامة العالمية على الطرق الصادر من الجمعية العامة للأمم المتحدة، حيث يؤكد من جديد على الحاجة لمزيد من تعزيز التعاون الدولي وتبادل الخبرات في مجال السلامة المرورية، وأنها تأخذ في الاعتبار احتياجات الدول النامية، وتدعو جميع الدول الأعضاء إلى المشاركة في المشاريع التي سيتم تنفيذها من قبل لجان الأمم المتحدة الإقليمية لمساعدة الدول المنخفضة والمتوسطة الدخل في وضع أهدافها الوطنية لحركة المرور على الطرق للحد من الخسائر، فضلا عن الأهداف الإقليمية.
- أنه في مارس 2008 التقى وزراء الصحة لدول الأمريكتين، في الاجتماع الوزاري الأول "للأمريكتين" بشأن منع العنف والإصابات، والنزموا بتحسين السلامة المرورية في دول الأمريكتين. الأمريكتين.
- أنه في مايو 2008، أصدر وزراء الأشغال العامة والنقل بدول أمريكا الوسطى توجيهات إلى اللجنة الفنية والمحلية للنقل بدمج
 السلامة المرورية في إطار جدول أعمال النقل.
- السلامة المرورية موضوع يتطلب بذل الجهد والمشاركة من مختلف الجهات الحكومية ومن المجتمع المدني، حسب توصيات الأمم المتحدة.

الوعى الكامل بما يلي:

- دعم اللجنة الاقتصادية لدول أمريكا اللاتينية ومنطقة البحر الكاريبي لتحديد أهداف وطنية وإقليمية لخفض خسائر حوادث المرور على
 الطرق لتعزيز منهج متكامل متعدد التخصصات للسلامة المرورية .
- أهمية السلامة المرورية لمشروع أمريكا الوسطى نظرا لارتفاع عدد ضحايا حوادث الطرق في هذا الجزء من أمريكا اللاتينية ومنطقة البحر الكاريبي
- مصالح مصرف التنمية للدول الأمريكية في السلامة المرورية وغيرها من النظم متعددة الأطراف والتعاون الإقليمي وتنسيق مبادرات التعاون
- تواصل منظمة الصحة للدول الأمريكية العمل على تحسين ونشر تدابير ومنهجيات قابلة للمقارنة والتحديد باستخدام مجموعة من المؤشرات الأساسية للسلامة المرورية، والإبلاغ عن تطبيقها بشكل منتظم، من خلال نشر التقرير العالمي حول الوقاية من إصابات المرور.
- التحسينات التي توصلت إليها دول أمريكا الوسطى (جواتيمالا والسلفادور وهندوراس ونيكاراجوا وكوستاريكا) مع الحصول على الموافقات الحديثة في أمريكا الوسطى وفقا للمبادئ التوجيهية للسلامة المرورية.

إعلان:

- 1. دعمهم لمبادرة الأمم المتحدة لتحديد الأهداف لخفض خسائر حوادث المرور في العالم.
- الموافقة على طلب رؤساء الولايات والحكومات المشاركة في محادثات توكستلا وآلية جمع وإنشاء نظام للسلامة المرورية في أمريكا الوسطى ضمن إطار عمل مشروع دول أمريكا الوسطى.
 - وبالمثل، اقتراح رؤساء الولايات على اعتماد السلامة المرورية كسياسة عامة للدولة.
- 4. يوصي مساعدو الندوة السلطات إما بتأسيس أو تعزيز كيان وطني للسلامة المرورية، بمشاركة مختلف القطاعات، والالتزام بإعداد التقارير ورفع مستوى الوعي للسلطات المحددة حول الحاجة القصوى لتنفيذ تدابير منسقة للسلامة المرورية.
- 5. الموافقة على الطلب تحت إشراف من وزراء النقل بدول أمريكا الوسطى، الإضفاء الطابع المؤسسي على فريق العمل متعدد القطاعات على الصعيد الإقليمي الذي يبلغ مختلف منتديات المشروع، والإدارة، واعتماد ورصد أنشطة نظام أمريكا الوسطى للسلامة المرورية.
- 6. ستكون مجموعة العمل هذه متكاملة بطريقة "مخصصة " للروابط الوطنية التي وقعت هذا الإعلان، وسيتم الدعوة لها من خلال التنسيق مع اللجنة الفنية للنقل وذلك بدعم من الأمانة التنفيذية لإعداد الاقتراح الذي سينظر في اجتماع القمة الرئاسي .
- 7. من خلال الاعتراف بالحاجة إلى وجود معلومات إحصائية وموضوعية للمقارنة، فإن الموقعين أدناه سيتعاونون بجدية مع اللجنة الاقتصادية لمشروع وضع أهداف لخفض حوادث المرور على الطرق. وذلك عن طريق توفير المعلومات الإحصائية اللازمة من أجل تطوير أهداف الحد من ضحايا حوادث المرور. وسيتم إرسال هذه المعلومات إلى اللجنة الإقليمية الفنية لمشروع أمريكا الوسطى.
- ق. وبالمثل، سيتم تحديد خط القاعدة لكل بلد من منظمة الصحة للدول الأمريكية على أن تكون الأساس لنتائج التقرير العالمي للسلامة المرورية لعام 2009 وأيضا على مصادر أخرى للمعلومات.
- 9. تلتزم المنظمات الوطنية ببدء الإجراءات اللازمة التي تمكنها من الوصول إلى أهداف الحد من ضحايا حوادث الطرق في الدول الممثلة هنا. ستكون هذه الأهداف متوافقة مع الأهداف والإجراءات التي سيتم مناقشتها والتوصل إليها في المؤتمر الوزاري العالمي القادم الذي سيعقد في موسكو في نوفمبر 2009.
- 10. مطالبة مصرف التتمية للبلدان الأمريكية بدعم المشروع، وذلك بالتنسيق مع برنامج التقييم الدولي للطرق (IRAP)، وتنفيذ التقييم الفني لشبكة الطرق السريعة الدولية في أمريكا الوسطى(RICAM) ، والمشروع الرائد في منطقة أمريكا الوسطى.
 - 11. نقدم الشكر لحكومة بنما، لتعاونها في عقد هذا الحدث، والاهتمام الكبير طوال مدة المنتدى.
- 12. نتقدم بالشكر للجنة الاقتصادية لدول أمريكا اللاتينية ومنطقة الكاريبي ومصرف تنمية الدول الأمريكية لتوفير الدعم التقني والتمويل اللازم لتنفيذ هذا الحدث، وكذلك الأمانة التنفيذية لمشروع أمريكا الوسطى وفريق العمل، بقيادة وزير الأشغال العامة في بنما، لتقيم الدعم اللوجستي من أجل تنظيم حدثا ناجحا .كما نشكر اللجنة الاقتصادية لأمريكا اللاتينية ومنطقة البحر الكاريبي، ومنظمة الصحة بالدول الأمريكية / منظمة الصحة العالمية، وحكومة فرنسا لتقديم الدعم لتطوير هذا الحدث.

مدينة بنما، 28 مايو، 2009

إعلان دول منطقة الكاريبي

إعلان السلامة المرورية لمندوبي دول منطقة الكاريبي

في جورج تاون، جيانا، من 2 إلى 4 سبتمبر 2009، حضر ممثلون عن الحكومات والمجتمع المدني من جزر البهاما وبربادوس وبليز وجيانا وجامايكا وسانت لوسيا، وسورينام وترينيداد وتوباجو الاجتماع الذي دعت إليه اللجنة الاقتصادية لأمريكا اللاتينية ومنطقة البحر الكاريبي بالتعاون مع منظمة الصحة للدول الأمريكية، ومجموعة الكاريبي (جمعية دول الكاريبي للطرق) CAR، وعنوانه: تحديد الأهداف الوطنية والإقليمية لخفض عدد الحوادث المرورية لدول منطقة الكاريبي.

مجالات الاهتمام

هناك تأثير بالغ لإصابات الحوادث المرورية والوفيات على الطرق من الناحية الصحية، والاجتماعية والاقتصادية على الأفراد والأسر، والمجتمع الكاريبي. وهي مشكلة غاية في الخطورة تؤثر على كافة القطاعات في منطقة دول الكاريبي.

تتطلب مشكلة السلامة المرورية تنسيق الجهود والمشاركة النشطة من جانب مختلف الجهات والمؤسسات الفاعلة من الحكومات والقطاع الخاص والمجتمع المدني.

توصية الأمم المتحدة من أجل إيجاد الحلول المشتركة بين القطاعات، وعلى أهمية وضع هدف للحد من حوادث الطرق، وكذلك لرصد التقدم المحرز في عملية الحد من هذه الحوادث.

إعلان:

- الدعم القوي لمبادرة الأمم المتحدة لوضع الأهداف لخفض حوادث الطرق والوفيات الناجمة عنها، من خلال تطبيق أفضل الممارسات القائمة على التدخلات والتدابير المثبتة عمليا، وفقا للتجارب العالمية.
- الاستعداد للقيام بعملية التوعية وتكوين رأي عام في إطار الحكومة والمجتمع المدني من أجل تحديد أهداف عقلانية للحد من إصابات ووفيات حوادث المرور، سواء على الصعيدين الوطني أو الإقليمي.
- الالتزام بتنسيق الإجراءات من أجل توحيد الجهود والموارد لوضع خطط مستدامة للسلامة المرورية، على أساس منهج متعدد القطاعات، والسماح للتطبيق الكامل للتدابير والتدخلات التي تصب في مصلحة مجموعة الكاريبي ككل.
- ولتنفيذ هذه الالتزامات ينبغي أخذ ما يلي في الاعتبار: أ. تحتاج السلطات السياسية والفنيون إلى العمل يدا بيد عند معالجة هذه المسألة؛ ب.يلزم وجود تأييد سياسي قوي ؟ ج. يجب النظر في خطة العمل الخاصة بالسلامة المرورية بوصفها من الإجراءات والعمليات الجارية، التي يجب أن تكون قيد الرصد والتحسين.
- يمكن لأعضاء مجموعة الكاريبي، والأمانة العامة والمؤسسات الدولية مشاركة الموارد، وبناء شراكات مخصصة، وتشجيع وتيسير البحوث التي من شأنها بناء القدرات وتحسين طرق جمع البيانات، وتشجيع التعاون بين مختلف القطاعات بحيث يمكن تحسين المراقبة الفعالة، وإدارة البيانات والتقييم.
- وجه الحضور الشكر إلى الأمانة العامة لمجموعة الكاريبي، اللجنة الاقتصادية لأمريكا اللاتينية ومنطقة البحر الكاريبي، ومنظمة الصحة للدول الأمريكية، وجمعية دول الكاريبي للطرق لقيامهم بتنظيم هذه الندوة، ولمشاركة مصرف التنمية للدول الأمريكية والمؤسسات الأخرى.

نتائج وتوصيات مؤتمر اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغرب آسيا من 16 - 17 يونيو 2009

- (أ) تقديم النشرات إلى السلطات الحكومية المعنية في مجال السلامة المرورية في منطقة اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغرب آسيا
 (الإسكو) والدروس والممارسات الجيدة من جانب الدول النامية في تحقيق أهداف السلامة المرورية بتكلفة منخفضة نسبيا، وخلال فترة قصيرة من الزمن وخاصة لتلك الحالات التي عرضت خلال الاجتماع؛
- (ب) ضمان أن الدول الأعضاء في منطقة الإسكوا تحافظ على قاعدة بيانات معتمدة لحوادث الطرق. يجب على الدول اعتماد/تحسين منهجية لجمع البيانات وإعداد/تحسين قواعد البيانات الوطنية المحوسبة عن حوادث الطرق. وتشجع الدول الأعضاء على أن تصبح أعضاء في قاعدة البيانات الدولية لحركة المرور والحوادث(IRTAD) أو لاستخدام مسرد وقاعدة بيانات اللجنة الاقتصادية لأوروبا الخاصة بحوادث المرور على الطرق كأساس؛
- (ج) وضع الهدف الوطني لتخفيض نسبة ضحايا حوادث الطرق بنحو 30% حتى عام 2015. تم تشجيع الدول الأعضاء على البدء في وضع/تفعيل دور مجالس السلامة المرورية والتدخل المناسب (ويتضمن التعزيزات السريعة، استخدام أحزمة الأمان والخوذات، معالجة الأماكن ذات معدل الحوادث المرتفع، تطوير أساليب تدريب السائقين واستصدار تراخيص القيادة، خدمات الطوارئ والإسعافات الأولية المناسبة، وما إلى ذلك)؛
- (د) تشجيع الدول الأعضاء التي لم تضع أهدافا للسلامة المرورية لبذل جهود من أجل وضع أهداف قائمة على الدليل للحد من عدد ضحايا حوادث المرور وذلك لعام 2015 وما بعده؛
- (ه) دعوة الدول الأعضاء إلى تزويد الإسكوا بالتقارير الوطنية بما في ذلك برامج إدارة السلامة المرورية وخططها من أجل وضع أهداف للحد من عدد الوفيات بسبب حوادث المرور، وجميع الأنشطة والأعمال/التشريعات التي اتخذت منذ عام 2005، السنة التي بدأت فيها الإسكوا أنشطة السلامة المرورية في المنطقة. وينبغي أن تصل المساهمات للجنة الإسكوا قبل 30 أغسطس 2009، حتى تتمكن الإسكوا من إعداد تقرير يوضح التقدم الإقليمي والإنجازات التي تحققت في مجال السلامة المرورية والتي سيتم عرضها على المؤتمر الوزاري العالمي الأول للسلامة المرورية الذي سيعقد في قصر الكرملين في موسكو خلال الفترة من 19 إلى 20 نوفمبر 2009.
- (و) تشجيع الدول الأعضاء على أن تصبح أطراف متعاقدة على النصوص الأمم المتحدة القانونية ذات الصلة بالسلامة المرورية وتنفيذها بشكل صحيح.
- (ز) مطالبة الأمانة العامة للجنة بمواصلة بناء القدرات وتوفير الدعم التقني للدول الأعضاء بشأن القضايا المطروحة في مجال السلامة المرورية، وجميع المواضيع الأخرى ذات الصلة.
- (ط) مطالبة الأمانة العامة للجنة بالنظر في المشاركة في هياكل العمل في اللجان الإقليمية وغيرها من المحافل الإقليمية والدولية الأخرى (الأحداث والأنشطة، وغيرها) لتمثيل مصالح الدول الأعضاء، حسب الحاجة.
- (ظ) تقديم المشورة إلى الدول الأعضاء للمشاركة مع التمثيل رفيع المستوى في المؤتمر الوزاري العالمي الأول للسلامة المرورية (موسكو، 19-20 نوفمبر 2009) حيث سيكون الاجتماع العالمي الأول للأمم المتحدة بشأن قضية السلامة المرورية.

إعلان وتوصيات أكرا

إعلان الوزراء الأفارقة المسئولين عن النقل والصحة

نحن وزراء النقل والصحة الأفارقة، المجتمعين في مؤتمر السلامة المرورية في أكرا بغانا في 8 فبراير 2007 والذي يناقش أهمية السلامة المدورية؛

إ**عادة التأكيد** على إعلان وزراء النقل والبنية التحتية الأفارقة والذي تم إعلانه في أديس أبابا في إبريل 2005، حول أهمية دور النقل في تحقيق الأهداف النتموية للألفية (MDGs).

مطلعين على المعدل العالى من حوادث الطرق وتأثير ها العكسى على الحياة الاجتماعية والاقتصادية في القارة.

ندور؛ بتطبيق قرار الأمم المتحدة A/58/289 والذي صادق على التقرير العالمي للوقاية من الإصابات الناجمة عن حوادث المرور؛

ننادي من ناحية أخرى بتطبيق قرار الأمم المتحدة A/60/5 والذي يقدر الحاجة إلى زيادة الوعي بشكل مستمر ويدعو اللجان الإقليمية للأمم المتحدة وكذلك منظمة الصحة العالمية إلى التنظيم المشترك لأسبوع الأمم المتحدة العالمي الأول للسلامة المرورية.

نشجع الدول الأعضاء على استخدام تقرير منظمة الصحة العالمية/ البنك الدولي للوقاية من الإصابات الناجمة عن حوادث المرور كإطار عمل المسلامة المرورية وكذا تنفيذ توصياته للتقليل الفعلي من أسباب وعوامل الخطر المرتبطة بحوادث الطرق، والتي تشمل عدم استخدام أحزمة الأمان وقيود الأطفال، والقيادة تحت تأثير الكحول والمخدرات، وعدم استخدام الخوذات والسرعة غير المناسبة والزائدة، وغياب البنية التحتية الآمنة، واستخدام الهواتف المحمولة إلى جانب العديد من المظاهر أخرى؛

نوصي لجنة الاتحاد الإفريقي، واللجنة الاقتصادية لإفريقيا، ومنظمة الصحة العالمية، والمجتمعات الاقتصادية الإقليمية وكذلك الدول الإفريقية وبرنامج سياسة النقل في جنوب الصحراء الكبرى بإفريقيا لبذل جهودهم لتعزيز مبادرات السلامة المرورية في إفريقيا؛

نقدر أهمية دور الشركاء العالميين مثل البنك الدولي، والمرفق العالمي للسلامة المرورية، وتعاون الأمم المتحدة للسلامة المرورية، وإدارة التنمية الدولية (DFID)، وحكومة هولندا، وهيئة التنمية الدولية السويدية (SIDA) ومؤسسة الاتحاد الدولي للسيارات (FIA)، والشراكة العالمية للسلامة المرورية (GRSP)، في تطوير الأجندة العالمية للسلامة المرورية.

نلاحظ الحالة المتدهورة لجودة البنية التحتية للنقل والحاجة إلى الإدارة والتمويل المستدام لدعم صيانة الطرق؛

نرحب بتقرير اللجنة بشأن السلامة العالمية على الطرق ونقر توصياتها الرئيسية بشأن تخصيص 300 مليون دولار لخطة عمل السلامة المرورية على الصعيد العالمي خلال عقد من الزمن، والتعهد بتخصيص نسبة 10% من كافة مشروعات قطاع الطرق لمبادرات السلامة المرورية المرورية بما في ذلك تصنيف التقييم، وإدارة التصميم والأنظمة وعقد مقابلة وزراية للأمم المتحدة على المستوى العالمي بشأن السلامة المرورية في 2009؛

ونرحب كذلك بتعهد مؤتمر قمة Gleneagles لمجموعة الثماني بزيادة واقع استثماراتها في مجال البينة التحتية في إفريقيا وكذلك بتأسيس اتحاد البنية التحتية الإفريقية؛

ندعو مؤتمر قمة الثمانية، في Heligendamm بألمانيا في يونيو من عام 2007 إلى أن: يقدر الحاجة الملحة إلى تحسين السلامة المرورية في إفريقيا، إفريقيا، إفريقيا، وهو ما يشمل السلامة المرورية بشكل منهجي ضمن عمل اتحاد البنية التحتية بإفريقيا، وبرنامج سياسة النقل في جنوب الصحراء الكبرى بإفريقيا، وفي برامج المساعدة على التنمية لدول مجموعة الثمانية للتأكد من أن الطرق المعدلة والجديدة في إفريقيا لا تتسبب في زيادة أعداد الإصابات والوفيات الناجمة عن حوادث المرور.

نحن على قناعة بالحاجة إلى وضع سياسات جيدة للنقل بهدف الوقاية من حالات الوفاة والإصابات الناجمة عن حوادث المرور داخل القارة، وإيجاد فرص اجتماعية واقتصادية، ومن ثم، المساهمة بشكل فعال في تقليل نسبة الفقر.

ومدركين لأهمية الاتفاقيات و المعاهدات الدولية المتعلقة بالسلامة المرورية والتي وقعت عليها قلة قليلة من الدول الإفريقية.

ندعو من ناحية أخرى لجنة الاتحاد الإفريقي إلى طرح هذا الإعلان والتوصيات المرفقة به، من قبل المؤتمر الإفريقي للسلامة المرورية، المنعقد في أكرا بغانا، من 7-5 فبراير 2007، في الاجتماع القادم لوزراء النقل الأفارقة وكذلك لاجتماع وزراء الصحة كأساس لصياغة برنامج عمل عن طريق الدول الأعضاء والمجتمعات الاقتصادية الإقليمية.

نتعهد بتحسين البنية التحتية للنقل والخدمات الصحية في إفريقيا لمنع حوادث الطرق؟

وبموجب ذلك نقرر بأن نقوم بما يلي:

العمل معا لكبح الوباء المتزايد للوفيات والإصابات المنتشرة على طرقنا.

- 2. تعزيز السلامة المرورية كأولوية تتعلق بالصحة، والنقل، وتنفيذ القانون والتنمية في دولنا.
- 3. تحديد وتحقيق الأهداف الوطنية المعيارية للسلامة المرورية والوقاية من الإصابات الناجمة عن حوادث المرور في كافة الدول الأعضاء والمساهمة في تحقيق الأهداف الشاملة لإفريقيا لتقليل مخاطر الحوادث بحلول النصف الثاني من عام 2015، وفي هذا الشأن، يجب على الدول الأعضاء تعيين هيئة رائدة، ذات دعم قانوني وموارد مالية مناسبة ومستدامة لضمان تحقيق الأهداف.
- 4. اتخاذ الخطوات اللازمة لتوفير التمويل المستدام لتنمية وإدارة البنية التحتية وخدمات النقل والعمل مع المانحين متعددي وثنائي الأطراف لتطوير مشاريع وبرامج السلامة المرورية لبناء الكفاءة الإدارية الوطنية للسلامة المرورية.
- 5. تعزيز الخدمات التي تسبق دخول المستشفى وكذلك خدمات الطوارئ لتقديم العناية المناسبة في الوقت المناسب لمصابي الحوادث المرورية لتقليل تأثير تلك الإصابات إلى أقصى حد ممكن وتجنب الإعاقة على المدى البعيد.
- وفي هذا الشأن، يجب إقناع الحكومات بتخصيص نسبة من المحتنية الجديدة والحالية، وفي هذا الشأن، يجب إقناع الحكومات بتخصيص نسبة من استثمار اتها في تنمية البنية التحتية لبرامج السلامة المرورية.
- 7. تحسين عملية تجميع، وإدارة، واستخدام البيانات التي تتعلق بأعداد الوفيات والإصابات على الطرق بهدف صياغة سياسات تستند إلى دليل واقعي، وفي هذا الشأن، يجب توجيه الجهود إلى ظاهرة عدم الإبلاغ عن الحوادث، وإلى تنسيق البيانات التي يتم الحصول عليها من المصادر المختلفة.
- ق. ضمان سن وتطبيق القوانين المرتبطة بالقيادة تحت تأثير الكحول والمخدرات، والسرعة غير المناسبة والزائدة، وعدم استخدام الخوذات،
 ومنح الرخص لقائدي المركبات، وصلاحية المركبات، واستخدام الهواتف المحمولة.
- 9. تنفيذ برامج توجيهية خاصة بين قائدي السيارات فيما يتعلق بالقيادة الأمنة، خاصة فيما يتعلق بالقضايا المرتبطة بالسرعة، وفي هذا الشأن،
 يجب تعزيز مبادرات السلامة المرورية على المستوى المحلي، والوطني بالنسبة للأطفال ومستخدمي الطرق الأخرين.
- 10. حث الدول الإفريقية على تركيز اهتمامها بالنقل الريفي، وفي هذا الشأن، يجب التأكد من توفير الموارد المناسبة للدراسات التي تتم على الأبعاد الريفية للسلامة المرورية وتنفيذ نتائجها.
 - 11. تشجيع الدول الإفريقية على التصديق والالتزام بالمعاهدات والاتفاقيات الدولية مثل معاهدات فيينا المتعلقة بعلامات وإشارات المرور.

عقد في أكرا في 8 فبراير من عام 2007

التوصيات

قدمت التوصيات التالية في نهاية المؤتمر الإفريقي للسلامة المرورية. ويجب على الدول الأعضاء أن:

- تقوم بتأسيس هيئة رائدة ذات دعم قانوني مناسب، ومفوضة ومدعومة بموارد مالية مناسبة لضمان تجهيزها وإعدادها بالموظفين المدربين . بالشكل المناسب.
- تعمل على تحسين عملية تجميع، وإدارة، واستخدام البيانات التي تتعلق بأعداد الوفيات والإصابات على الطرق بهدف صياغة سياسات تستند إلى دليل واقعي. وفي هذا الشأن، يجب أن توجه الجهود إلى ظاهرة عدم الإبلاغ عن الحوادث، وإلى تنسيق البيانات التي يتم الحصول عليها من مصادر مختلفة.
- تبذلُ الجهود اللازمة لتحسين إدارة السلامة المرورية في القارة، وفي هذا الشأن، يجب تقدير الممارسات الجيدة داخل القارة، ونشرها ومحاكاتها بشكل واسع.
 - تنسيق خطط العمل الوطنية على المستوي دون الإقليمي (قواعد البيانات، اللوائح، البنية التحتية ومعايير المعدات)
- تشجع الدول الإفريقية على تطبيق التشريعات المتعلقة بّالسّلامة المرورية، خاصّة المتعلقة بضبط السرعة، واستخدام الخوذات، وتعزيز الرؤية.
 - تعزز الشراكة والتعاون على المستوى دون الإقليمي، والإقليمي والعالمي لتعزيز أجندة السلامة المرورية
 - تدرُّج السلامة المرورية في سياسات النقل الوطنية، مع التركيز على سلامة النقل الريفي
 - تتعهد بتثقيف عامة الناس بمعايير السلامة المرورية،
 - وتحديد وتحقيق الأهداف المعيارية للمساهمة في تقليل خطر الحوادث المرورية بحلول منتصف عام 2015.

ملحق 8

إطار عمل المراقبة الخاص باللجنة الاقتصادية لإفريقيا

إطار عمل لمراقبة وتقييم النقدم في تنفيذ توصيات مؤتمر أكرا للسلامة المرورية.

الأطر الرئيسية والأهداف	مؤشر الأداء	الإنجاز المتوقع
:2007 :2015	- وضع تشريع إنشاء هيئة السلامة المرورية	
:2007 :2015	تشغيل وتوظيف هيئة السلامة المرورية (تعيين موظفين محترفين رئيسيين؛ تحديد مصدر التمويل بشكل واضح)	تأسیس هیئات رائدة
:2007 :2015	- تأسيس نظام إدارة للبيانات يعتمد على الحاسب الآلي	
:2007 :2015	- تحديد نظام التقرير والتجميع المناسب للبيانات	
:2007 :2015	- نظام التجميع المنسق للبيانات وتعريف مصادر البيانات المستخدمة	إدارة بيانات مطورة
:2007 :2015	- تحديد مؤسسة أكاديمية رائدة لإدارة قاعدة البيانات	
:2007 :2015	- التنسيق المعياري لتجميع البيانات التي سيتم استخدامها	
:2007 :2015	- نسبة % المدارس التي بها أندية للسلامة المرورية	
:2007 :2015	تخصيص حملات السلامة المرورية	
:2007 :2015	- نسبة % المدارس التي تطبق تعليم السلامة المرورية كجزء من مناهجها الدراسية	
:2007 :2015	- تنفيذ برنامج تدريبي لقائدي السيارات وأطفال المدارس	تثقيف عامة الناس (مستخدمي الطريق)
:2007 :2015	- تنسيق مناهج در اسية للمدار س	
:2007 :2015	- إجراء تدريب رسمي إجباري لسائقي السيارات	
:2007 :2015	- تخصيص معلمين مدربين على القيادة ومعتمدين ويسهل الوصول إليهم في جميع الأحيان	
:2007 :2015	- تنفيذ اختبار صارم ونزيه على القيادة	
:2007 :2015	- وضع تشريع	التحكم في السرعة واستخدام أحزمة الأمان

		T
:2007 :2015	- نظام مناسب لإدارة والتحكم في السرعة	
:2007 :2015	زيادة نسبة % السائقين والركاب الذين يستخدمون أحزمة الأمان	
:2007	el sell lise sti	
:2015	- انخفاض دعاوى عدم ا لامتثال للتشريعات	
:2007 :2015	زيادة نسبة % السيارات المزودة بأحزمة الأمان	
:2007 :2015	- وضع تشريع	
:2007 :2015	- نسبة % من الدول لديها تشريع بشأن الخوذات	al. N. Lac.
:2007 :2015	- زيادة نسبة راكبي الدراجات الذين يمتثلون للتشريعات (راكبي الدراجات النارية الذين يرتدون الخوذات)	استخدام الخوذات
:2007 :2015	- زيادة عدد RECS التي تبنت الخطط المنسقة	
:2007 :2015	- زيادة عدد الدول داخل RECS التي تبنت الخطط المنسقة	نتسيق خطط وطنية على المستوى دون الإقليمي
:2007 :2015	- زيادة العضوية في ترتيبات الشراكة	
:2007 :2015	- زيادة عدد الشركاء الذين يدعمون أنشطة السلامة المرورية الوطنية	
:2007 :2015	- نسبة % الشركاء مؤهلين لندعيم البرامج	تعزيز الشراكات والتعاون
	- زيادة موارد الشركاء	
:2007 :2015	- زيادة التعاون مع المؤسسات غير الحكومية الرئيسية والجماعات المحرومة	
:2007	- نسبة % تكاليف مشاريع الطرق المخصصة والمنفقة على البنية التبترة الدردية المرسسة	
:2015 :2007	التحتية للسلامة المرورية - - نسبة % المسافات التي تمت مراجعتها/ فحصها وتنفيذها على	
:2015 :2007	الطرق في المناطق المدنية - نسبة % المسافات التي تمت مراجعتها/ فحصها وتنفيذها في	
:2015	الطرق داخل المناطق المدنية	
:2007 :2015	- نسبة % الطرق الجديدة/ المعاد تأهيلها مع تقييم تأثير السلامة في كافة المراحل	
:2007	- إر شادات فحص السلامة المرورية	بنية تحتية أكثر أمنا لكافة مستخدمي الطرق
::2015 :2007	 - إرسادات فحص السلامة المرورية - نسبة % المرافق المعزولة على طول الطرق في المناطق المدنية 	
:2015	- نسبه % المرافق المعرونه على طول الطرق في المناصق المدلية	
:2007 :2015	- نسبة % المرافق المعزولة على عرض الطرق	
:2007 :2015	- نسبة % انخفاض أعداد مستخدمي الطرق الريفية الذين تعرضوا للحوادث	سلامة النقل الريفي
:2007	- - نسبة % انخفاض حوادث الاصطدام بالحيرانات	

		:2015
	- نسبة % من الدول التي بها لوائح النقل المختلط	:2007
		:2015
	- نسبة % من الدول التي بها لوائح لأقل حد من معابير السلامة	:2007
	المرورية	:2015
		:2007
	 نسبة % من الدول التي بها نظام تجميع بيانات المجتمع 	:2015
	- نسبة % من وسائل النقل المتوسطة التي بها مواد انعكاسية	:2007
	مضيئة	:2015
	- عدد الدول التي بها أقل حد من المعابير المحددة للمركبات	:2007
	المستوردة والمعدلة	:2015
	- نسبة المركبات الآلية	:2007
and although an	- نسبه المرحبات الاليه	:2015
ملائمة المركبات للطرق (سلامة	i Midea h	:2007
المركبات)	- المو افقة للمعايير	:2015
	- الحد الأدنى لعمر المركبات المستوردة (استبدال المركبات	:2007
	القديمة)	:2015
	 نسبة % من سيارات النقل العام وسيارات الشحن التي بها منظم 	:2007
	السرعة	:2015
	- عدد وحدات إنقاذ الحالات الطارئة المخصصة مقارنة بنسبة	:2007
	السكان	:2015
	- نسبة % من الاستغاثات التي تمت تلبيتها عن طريق خدمات	:2007
	الإسعاف	:2015
	. I the terms of early the open of the	:2007
	 نسبة % من الدول التي تملك خدمات استدعاء الطوارئ 	:2015
	- نسبة % من الضحايا التي تلقت الرعاية الطبية خلال الساعة	:2007
	الأولى من الحادثة	:2015
رعاية الطوارئ		:2007
	 نسبة % من مرافق رعاية الطوارئ المتطورة 	:2015
1	1 Marit N. at Marit 1 2075	:2007
	- نسبة % من سيارات الإسعاف المطابقة للمعايير	:2015
1		:2007
	 نسبة % من موظفي الطوارئ المؤهلين لنسبة السكان 	:2015
]	er hitt to this e his an er is the	:2007
	- تغطية وحدات الإعانة المجتمعية الأولى على طول الممرات	:2015
		1

تتوافق القيمة الأساسية لعام 2007 مع العام الذي عقد فيه مؤتمر السلامة المرورية بأكرا ويتوافق التاريخ المستهدف لعام 2015 مع العام الذي تعهدت فيه الدول الإفريقية بتقليل نسبة حوادث الطرق إلى النصف، على الرغم من اختلاف الدول فيما بينها فيما يتعلق بمؤشرات الأداء المقترح في إطار العمل وبالتالي يمكنها تحديد أهداف مختلفة للمؤشرات المتعددة، ويمكن على نحو مماثل أن تقوم الدول بتطوير مؤشرات أخرى كما يبدو ذلك ضروريا وبما يتوافق مع تخصصاتها.

إعلان بوسان الوزاري

إعلان وزاري حول تحسين السلامة المرورية في آسيا ودول المحيط الهادي

نحن، وزراء النقل في الدول الأعضاء والأعضاء المنتسبين للجنة الاقتصادية والاجتماعية لدول آسيا والمحيط الهادي التي حضرت المؤتمر الوزاري حول النقل، الذي عقد في بوسان، جمهورية كوريا، من 6 إلى 11 نوفمبر 2006،

نشير الله قرارات الجمعية العامة رقم 57/309 الصادر في 22 مايو 2003 ورقم 58/9 الصادر في 5 نوفمبر 2003 بشأن الأزمة العالمية للسلامة المرورية، والقرار رقم 58/289 الصادر في 14 أبريل 2004 ورقم 60/5 الصادر في 26 أكتوبر 2005 بشأن تحسين السلامة المرورية على الصعيد العالمي،

كما نشير أيضا إلى دعوة الجمعية العامة في قرارها 58/289، لمنظمة الصحة العالمية للعمل في تعاون وثيق مع لجان الأمم المتحدة الإقليمية، والقيام بدور المنسق للمسائل المتعلقة بالسلامة المرورية داخل منظومة الأمم المتحدة،

ونأخذ بعين الاعتبار التقرير العالمي حول الوقاية من الإصابات الناجمة عن حوادث المرور، والتي تشير التقديرات إلى أن 1.2 مليون شخص يلقون مصرعهم في حوادث الطرق ويصاب ما يقرب من 50 مليونا آخرون في جميع أنحاء العالم سنويا،

وإذ نلاحظ أيضا أن التقرير يوضح أنه من دون التزام جديد بالوقاية، يمكن أن تتزايد هذه الأرقام بنسبة حوالي 65 في المائة على مدى الـ 20 عاما المقبلة، مما يجعل من إصابات حوادث المرور على الطرق أحد الأسباب الثلاثة الأعلى التي تسبب أعباء المرض عالميا،

يساورنا القلق من أن حوالي نصف جميع وفيات حوادث المرور والإصابات على مستوى العالم تقع في منطقة آسيا والمحيط الهادي، ومعظمهم من مستخدمي الطريق المعرضين للخطر، مثل المارة والأطفال وقائدي الدراجات النارية،

ونلاحظ النطور السريع للبنية التحتية للنقل البري والسيارات في المنطقة، وهو ما يدل ضمنا على ما يصاحب ذلك من زيادة في الوفيات جراء حوادث المرور والإصابات،

نشعر بقلق بالغ إلى المعاناة الإنسانية، والأثار الاجتماعية والعبء الثقيل على كاهل الفقراء من جراء حوادث الطرق، وكذلك تأثيرها على التنمية الاقتصادية الوطنية، مع التكاليف التي تقدر بما يتراوح بين 1 إلى 3 في المائة من إجمالي الناتج القومي السنوي،

الاطلاع على التقدم الملحوظ الذي تم إنجازه فيما يتعلق بهذا الشأن،

مع الاعتراف بأن الأطراف المشاركة في الاتفاق بين الحكومات حول شبكة الطرق الأسيوية الرئيسية يولي الاهتمام الكامل لمسائل السلامة المرورية، مع تطوير الشبكة،

وندرك أيضا بأن السلامة المرورية هي مسالة سياسة عامة تثير قلقا كبيرا يتطلب النزاما سياسيا قويا وتدخلات فعالة إذا أردنا تقليل الإصابات والوفاة جراء حوادث المرور والمعاناة البشرية ذات الصلة،

ونعمل جاهدين على إنقاذ حياة 600.000 شخص ومنع وقوع عدد من الإصابات الخطيرة التي تحدث على الطرق في آسيا والمحيط الهادي خلال الفترة من 2007 إلى 2015،

تدعو الأعضاء والأعضاء المنتسبين للجنة، في هذا الصدد، لتنفيذ التوصيات الواردة في التقرير العالمي حول الوقاية من الإصابات الناجمة عن حوادث المرور، وذلك تمشيا مع قرار الجمعية العامة رقم 60/5 الصادر في 26 أكتوبر 2005 بشأن تحسين السلامة المرورية على الصعيد العالمي،

كما أدعو الأعضاء والأعضاء المنتسبين للجنة لمعالجة مسألة السلامة المرورية في المجالات التالية:

- (أ)جعل قضية السلامة المرورية ذات أولوية سياسية؛
- (ب) جعل الطرق أكثر أمانا لمستخدمي الطرق المعرضين للخطر، بما فيهم الأطفال وكبار السن من المواطنين والمشاة، ومستخدمي العربات غير المزودة بمحركات، وقائدي الدراجات البخارية، والمعوقين؟
 - (ج) جعل الطرق أكثر أمانا وتقليل خطورة الحوادث ("بناء الطرق المساعدة على تجنب الصدمات")؛
 - (د) جعل المركبات أكثر أمانا وتشجيع إعلانات المركبات المسئولة؛
 - (هـ) تحسين أنظمة الطرق الوطنية والإقليمية، الإدارة والتطبيق؛
 - (و) تحسين التعاون وتعزيز الشراكات؛
 - (ز) وضع الطريق السريع الأسيوي كنموذج للسلامة المرورية؛
 - (ط) تقديم التعليم الفعال حول الوعى بالسلامة المرورية للعامة، والشباب والسائقين.

نطالب السكرتير التنفيذي:

(أ) إعطاء الأولوية لتعبئة الموارد من مصادر محلية ودولية لتنفيذ هذا الإعلان؛

- (ب) تعزيز مبادرات السلامة المرورية والمؤكدة على الصعيدين الإقليمي والدولي ووضع مبادرات جديدة، ولاسيما من أجل تحسين السلامة المرورية على طول شبكة الطرق الأسيوية الرئيسية؛
- (ج) العمل عن كثب مع منظمة الصحة العالمية، واللجان الإقليمية الأخرى، وغيرها من المنظمات الدولية والمتعددة الأطراف ذات الصلة في تنفيذ هذا الإعلان، ولمواصلة تعزيز التعاون بأسلوب تعاوني مع مختلف المنظمات الحكومية الدولية والمنظمات غير الحكومية، والمنظمات دون الإقليمية التي تلعب دورا متزايد الأهمية في تحسين السلامة المرورية، وبوجه خاص، القطاع الخاص؛ (د) العمل عن كثب مع منظمة الصحة العالمية، واللجان الإقليمية الأخرى، وغيرها من المنظمات الدولية والمتعددة الأطراف ذات
- (د) العمل عن كثب مع منظمة الصحة العالمية، واللجان الإقليمية الأخرى، وغيرها من المنظمات الدولية والمتعددة الأطراف ذات الصلة في تنفيذ هذا الإعلان، وعلى مواصلة تعزيز التعاون بأسلوب تعاوني مع مختلف المنظمات الحكومية الدولية والمنظمات غير الحكومية، في تحسين السلامة المرورية، وبوجه خاص، القطاع الخاص؛
 - (هـ) تعزيز التواصل فيما بين المنظمات الوطنية ودون الإقليمية التي تدعم تنفيذ هذا الإعلان.

قوائم المراجعة الخاصة بقدرات الدول لدى البنك الدولي*

(ظ) قائمة المراجعة 1: التركيز على النتائج على مستوى النظام

الأسئلة جزئي مطق	نعم	جزئي	معلق	K
تتوفر تقديرات للتكاليف الاجتماعية للحوادث؟				
تتوافر البيانات حول أعداد الوفيات والإصابات؟				
تم تحديد المخاطر التي واجهها مستخدمو الطريق؟				
• السائقون؟				
• الركاب؟				
• قادة الدراجات البخارية؟				
• المشاة؟				
• قادة الدراجات				
• الأطفال؟				
• آخرون؟				
تم وضع رؤية وطنية لتحسين الأداء في مجال السلامة المرورية على المدى الطويل بشكل رسمي؟				
تم وضع الأهداف الوطنية والإقليمية لأداء السلامة المحسن؟				
• أهداف التكلفة الاجتماعية؟				
• أهداف النتائج النهائية؟				
• أهداف النتائج المتوسطة؟				
• أهداف نتائج التدخل؟				
• أهداف المجموعات المعرضة للخطر؟				
• أهداف الصناعة؟				
• أهداف أخرى؟				
تم تحديد جميع الجهات المسئولة عن تحسين أداء السلامة وهل تم تعيننها رسميا لمحاسبتها عن الأداء الذي ق لتحقيق التركيز على النتائج المرجوة؟				
• الطرق السريعة؟				
 الشرطة؟ 				
 النقل؟ 				
• التخطيط؟				
• العدالة؟				
• الصحة؟				
• التعليم؟				
• أخرى؟				
تم تحديد مسئوليات الصناعة، والمجتمع والأعمال من أجل تحسين طرق أداء السلامة بوضوح لتحقيق كيز على النتائج المرجوة؟				
تم إجراء مراجعات الأداء العادية لتقييم التقدم المحرز وإجراء تحسينات لتحقيق التركيز على النتائج رجوة؟				
تم رسميا إنشاء هيئة رائدة لتوجيه الجهود الوطنية للسلامة المرورية لتحقيق التركيز على النتائج المرجوة؟				
تم تحديد دور الهيئة الرائدة في التشريعات و/أو وثائق السياسات واتفاقيات الأداء السنوية لتحقيق التركيز ل النتائج المرجوة؟				

(2) قائمة المراجعة 2 – 5: التركيز على النتائج على مستوى التدخل قائمة المراجعة 2: التخطيط، التصميم، التشغيل واستخدام شبكة الطرق

				عدد اعرابت 2. استعیم استعیا استعیا واستدام سبت اساری
¥	معلق	جزئي	نعم	الأسئلة
				هل تم وضع معابير السلامة الشاملة والقواعد وما يرتبط بها من أهداف الأداء لتخطيط وتصميم وتشغيل
				واستخدام الطرق لتحقيق التركيز على النتائج المرجوة؟
				• الطرق الوطنية؟
				• الطرق الإقليمية؟
				• الطرق الريفية؟
				 الطرق داخل المدينة؟
				لكل فئة من الطرق (الوطنية، الإقليمية، الريفية، والمدينة) هل تعد نظم الامتثال مناسبة لضمان الالتزام
				بمعايير وقواعد السلامة المحددة لتحقيق التركيز على النتائج المرجوة؟

		تقييم تأثير السلامة المرورية؟	•
		مراجعة السلامة المرورية؟	•
		التحقق من السلامة المرورية؟	•
		إدارة الأماكن الخطرة؟	•
		إدارة سلامة الشبكة؟	•
		إدارة السرعة؟	•
		إدارة الكحوليات؟	•
		إدارة أحزمة الأمان؟	•
		إدارة الخوذات؟	•
		إدارة الإرهاق؟	•
		معايير وقواعد السلامة المحددة ونظم الامتثال بهذه المعايير والقواعد بتحقيق أولويات السلامة	هل تقوم
		ات مستخدمي الطريق المعرضة للخطر لتحقيق التركيز على النتائج المرجوة؟	
		هي معايير وقواعد السلامة المحددة ونظم الامتثال بهذه المعايير والقواعد الممارسات الدولية الجيدة؟	هل تضا

قائمة المراجعة 3: دخول وخروج المركبات إلى ومن شبكة الطرق

				65
Z	معلق	جزئي	نعم	الأسنلة
				هل تم وضع معايير السلامة الشاملة والقواعد وما يرتبط بها من أهداف الأداء لتنظيم دخول وخروج
				المركبات وما يتصل بها من معدات السلامة من وإلى شبكة الطرق لتحقيق التركيز على النتائج المرجوة؟
				• المركبات الخاصة؟
				• المركبات التجارية؟
				• مركبات النقل العام؟
				 خوذات الدراجات البخارية؟
				• خوذات الدراجات؟
				لكل فئة من المركبات ومعدات السلامة (الخاصة، التجارية، العامة، والخوذات) هل تعد نظم الامتثال مناسبة
				لضمان الالتزام بمعايير وقواعد السلامة المحددة لتحقيق التركيز على النتائج المرجوة؟
				• شهادة المركبة؟
				• فحص المركبة؟
				• فحص الخوذة؟
				هل تقوم معايير وقواعد السلامة المحددة ونظم الامتثال بهذه المعايير والقواعد بتحقيق أولويات السلامة
				لمجموعات مستخدمي الطرق المعرضة للخطر لتحقيق التركيز على النتائج المرجوة؟
				هل تضاهي معابير وقواعد السلامة المحددة ونظم الامتثال بهذه المعايير والقواعد الممارسات الدولية الجيدة؟

قائمة المراجعة 4: دخول وخروج المركبات إلى ومن شبكة الطرق

				قائمة المراجعة 4: تحول وخروج المركبات إلى ومن سبحة الطرق
¥	معلق	جزئي	نعم	الأسنلة
				هل تم وضع معايير السلامة الشاملة والقواعد وما يرتبط بها من أهداف الأداء لتنظيم دخول وخروج
				مستخدمي الطريق من وإلى شبكة الطرق لتحقيق التركيز على النتائج المرجوة؟
				 قادة المركبات الخاصة والركاب؟
				٥ السيارات؟
				 المركبات الثقيلة؟
				 الدراجات البخارية الصغيرة؟
				٥ الدراجات
				• قادة المركبات التجارية؟
				• قادة مركبات النقل العام؟
				○ التاكسي؟
				0 الحافلات؟
				 المركبات بدون الموتور؟
				لكل فئة من فئات قادة المركبات (الخاصة، التجارية، العامة) هل تعد نظم الامتثال مناسبة لضمان الالتزام
				بمعابير وقواعد السلامة المحددة لتحقيق التركيز على النتائج المرجوة؟
				• اختبار قائدي المركبات؟
				• نقاط الفحص على جانب الطريق؟
				هل تعالج معايير السلامة المحددة والتقيد بالقواعد والأنظمة ذات الصلة أولويات السلامة من مجموعات
				مستخدمي الطريق المعرضة للخطر لتحقيق التركيز على النتائج المرجوة؟
				• قادة المركبات صغار السن؟
				• قادة المركبات الأكبر سنا؟
				• قادة المركبات التجارية؟
				• قادة مركبات النقل العام؟
				هل تضاهي معايير وقواعد السلامة المحددة ونظم الامتثال بهذه المعايير والقواعد الممارسات الدولية الجيدة؟

77

قائمة المراجعة 5: شفاء وإعادة تأهيل ضحايا التصادمات على شبكة الطرق

ß	معلق	جزئ ي	نعم	الأسئلة
				هل تم وضع معابير السلامة الشاملة والقواعد وما يرتبط بها من أهداف الأداء لتنظيم عملية شفاء وإعادة
				تأهيل ضحايا التصادمات على شبكة الطرق لتحقيق التركيز على النتائج المرجوة؟
				• قبل الذهاب إلى المستشفى؟
				• داخل المستشفى؟
				 الرعاية طويلة المدى؟
				لكل فئة من خدمات ما بعد التصادم (قبل الدخول إلى المستشفى، في المستشفى، الرعاية طويلة المدى) هل
				تعد نظم الامتثال مناسبة لضمان الالتزام بمعايير وقواعد السلامة المحددة لتحقيق التركيز على النتائج
				المرجوة؟
				هل تقوم معايير وقواعد السلامة المحددة ونظم الامتثال بهذه المعابير والقواعد بتحقيق أولويات السلامة
				لمجموعات مستخدمي الطريق المعرضة للخطر لتحقيق التركيز على النتائج المرجوة؟
				هل تضاهي معايير وقواعد السلامة المحددة ونظم الامتثال بهذه المعابير والقواعد الممارسات الدولية الجيدة؟

قائمة المراجعة 6 – 11: التركيز على النتائج على مستوى العمل الإداري المؤسسي قائمة المراجعة 6: التنسيق

ß	معلق	جزئ ي	نعم	الأسئلة
				هل تم تنسيق التدخلات أفقيا عبر الهيئات من أجل تحقيق التركيز على النتائج المرجوة؟
				هل تم تنسيق التدخلات رأسيا بين الهيئات الوطنية والإقليمية والمحلية وهيئات المدينة لتحقيق التركيز على
				النتائج المرجوة؟
				هل تم تكوين تدخلات قوية لإنشاء شراكات بين الهيئات، والصناعة، والمجتمعات وقطاع الأعمال، لتحقيق
				التركيز على النتائج المرجوة؟
				هل تم وضع اللجان البرلمانية وإجراءات دعم عملية التنسيق لتحقيق التركيز على النتائج المرجوة؟

قائمة المراجعة 7: التشريع

3	معلق	جزئ ي	نعم	الأسنلة
				هل تعد الأدوات والإجراءات التشريعية التي تدعم التدخلات ووظائف الإدارة المؤسسية كافية لتحقيق التركيز
				على النتائج المرجوة؟
				هل يتم مراجعة الأدوات والإجراءات التشريعية التي تدعم التدخلات ووظائف الإدارة المؤسسية بشكل منتظم
				لتحقيق التركيز على النتائج المرجوة؟

قائمة المراجعة 8: توزيع التمويل والموارد

				قائمة المراجعة 8: توريع التموين والموارد
ß	معلق	جزئي	نعم	الأسئلة
				هل تعد آلية النمويل المستدام التي تدعم التدخلات ووظائف الإدارة المؤسسية مناسبة لتحقيق التركيز على
				النتائج المرجوة؟
				 الميزانية المركزية؟
				• التمويل الخاص بالطرق؟
				• الرسوم؟ <u> </u>
				• الموارد الأخرى؟
				هل تعد الإجراءات الرسمية لتوزيع الموارد التي تدعم التدخلات ووظائف الإدارة المؤسسية مناسبة لتحقيق
				التركيز على النتائج المرجوة؟
				 فعالية تقدير التكاليف؟
				 الفائدة من التكلفة؟
				هل هناك قيمة للنماذج الإحصائية الرسمية والقيمة ذات الصلة للإصابات لتوجيه قرارات تخصيص الموارد؟
				هل تعد ألية النمويل وإجراءات تخصيص الموارد التي تدعم التدخلات ووظائف الإدارة المؤسسية كافية
				لتحقيق التركيز على النتائج المرجوة

قائمة المراجعة 9: الترويج

6,55-10 14.5-1				
الأسنلة	نعم	جزئي	معلق	¥
مل تم تعزيز مسئوليات الحكومة، والصناعة، والمجتمع والأعمال للسلامة بانتظام وبنشاط لتحقيق التركيز				
ملى النتائج المرجوة؟				
• أهداف الاتصالات؟				
 الجمهور المستهدف؟ 				
• الرسائل الأساسية؟				
• وسائل الإعلام؟				
 معدل التكرار ومدى الوصول؟ 				

قائمة المراجعة 10: الرصد والتقييم

X	معلق	جزئ ي	نعم	الأسئلة
				بالنسبة لكل فئة من الطرق (الوطنية والإقليمية والمحلية، والطرق داخل المدينة) هل تعد النظم المستدامة
				مناسبة لجمع وإدارة البيانات عن حوادث الطرق، وعدد الوفيات والإصابات الناجمة عن الحوادث، وجميع ما
				يتعلق بمحيط الطريق / المركبة / العوامل الخاصة بمستخدم الطريق، لتحقيق التركيز المطلوب عن النتائج؟
				بالنسبة لكل فئة من الطرق (الوطنية والإقليمية والمحلية، والطرق داخل المدينة) هل تعد النظم المستدامة
				مناسبة لجمع وإدارة البيانات عن الحركة المرورية على شبكة الطرق، وسرعة المركبات وأحرمة الأمان
				والخوذات ومعدلات التحذير، لتحقيق التركيز المطلوب عن النتائج؟
				بالنسبة لكل فئة من الطرق (الوطنية، الإقليمية، الريفية، والمدينة) هل تعد استبيانات تصنيف السلامة الدورية
				والتي يتم إجراؤها لضمان الالتزام بالجودة المناسبة لضمان الالتزام بمعابير وقواعد السلامة المحددة لتحقيق
				التركيز على النتائج المرجوة؟
				• تقيم المخاطر ؟
				• نقاط حماية الطرق؟
				بالنسبة لكل فئة من الطرق (الوطنية والإقليمية والمحلية، والطرق داخل المدينة) هل تعد نظم جمع وإدارة
				البيانات عن كميات النتائج لتدخلات السلامة التي تم تنفيذها، مناسبة لتحقيق التركيز المطلوب عن النتائج؟
				• معالجات هندسة السلامة؟
				• عمليات الشرطة؟
				• الأنشطة التعليمية؟
				• الأنشطة الترويجية؟ ت تابير الريحات؟
				 تدریب قائدي المر کبات؟ اختبار المر کبات؟
				م الحبور الطريب. • خدمات الطوارئ الطبية؟
				بالنسبة لكل فئة من المركبات ومعدات السلامة (الخاصة، التجارية، العامة، والخوذات) هل تعد استبيانات
				تصنيف السلامة الدورية مناسبة لضمان الالتزام بمعايير وقواعد السلامة المحددة لتحقيق التركيز على النتائج
				المرجوة؟
				• اختبار التصادم؟
				• اختبار الخوذة؟
				لكل فئة من خدمات ما بعد التصادم (قبل الدخول إلى المستشفى، في المستشفى، الرعاية طويلة المدى) هل
				تعد استبيانات تصنيف السلامة الدورية مناسبة لضمان الالتزام بمعايير وقواعد السلامة المحددة لتحقيق
				التركيز على النتائج المرجوة؟
				هل توجد نظم معمول بها لمراقبة وتقييم أداء السلامة مقارنة بالأهداف بانتظام لتحقيق التركيز على النتائج
				المرجوة؟
				هل تتمكن جميع الهيئات المشاركة والشركاء الخارجيين والجهات المعنية من الوصول لجميع البيانات التي تم
				جمعها؟

ائمة المراجعة 11 البحث والتطوير ونقل المعرفة

				فائمه المراجعه 11 البحث والتطوير ونقل المعرفه
¥	معلق	جزئي	نعم	الأسئلة
				هل تم وضع إستراتيجية لبحث وتطوير السلامة المرورية على الصعيد الوطني بحيث تحقق التركيز على
				النتائج المرجوة؟
				• عوامل المركبة؟
				• عوامل الطريق السريع؟
				• العوامل البشرية؟
				• العوامل المؤسسية؟
				• العوامل الأخرى؟
				هل أنشئت مؤسسات بحث وطنية مستقلة للسلامة المرورية بحيث تحقق التركيز على النتائج المرجوة؟
				• عوامل المركبة؟
				• عوامل الطريق السريع؟
				• العوامل البشرية؟
				• العوامل المؤسسية؟
				• العوامل الأخرى؟
				هل تمت صياغة البرامج الفعلية والتجريبية بحيث تحقق التركيز على النتائج المرجوة؟
				• عوامل المركبة؟
				• عوامل الطريق السريع؟
				• العوامل البشرية؟
				 العوامل المؤسسية?
				• العوامل الأخرى؟
				هل توجد أليات ووسائل الإعلام للترويج لنتائج البحث والنطوير الخاص بالسلامة الوطنية على الطرق بحيث
				تحقق التركيز على النثائج المرجوة؟

		مؤتمرات؟	
		ندوات؟	•
		التدريب؟	•
		الدوريات؟	•
		غير ذلك؟	•

(4) قانمة المراجعة 12 دور الهيئة الرائدة ووظائف الإدارة المؤسسية

				(4) كلمه المراجعه 12 دور الهيلة الرائدة ووطائف الإدارة المؤسسية
ß	معلق	<i>جزئي</i>	نعم	الأسئلة
				هل تساهم الهيئة/الهيئات الرائدة (de facto lead agency) بفاعلية في الوظيفة الإدارية
				الخاصة 'بالتركيز على النتائج'؟
				 تقييم الأداء الحالي للسلامة المرورية من خلال المراجعة الدقيقة الإستراتيجية رفيعة المستوى؟
				 العمل على تبنى رؤية بعيدة المدى للسلامة المرورية على المدى الطويل؟
				• تحليل ما يمكن تحقيقه في المدى القصير؟
				 وضع أهداف كمية مناسبة بالموافقة المشتركة بين شركاء السلامة المرورية، ووضع
				خطة قائمة على الأدلة الإستراتيجية حول هذه النتائج والمحصلات المرجوة؟
				• وضع ألية لضمان مسؤولية الجهات المعنية عن النتائج؟
				هل تساهم الهيئة/الهيئات الرائدة (de facto lead agency) في الوظيفة الإدارية الخاصة بعملية
				التنسيق ؟
				• التنسيق الأفقي للحكومة المركزية؟
				• التنسيق الرأسي على المستويات المركزية والإقليمية للحكومات؟
				الاتفاق على أهداف محددة للشراكات بين الحكومة والمنظمات غير الحكومية والمجتمع الدن بيال الأم الرحال المرتبع المنظمات غير الحكومية والمجتمع المنظمات غير المكومية والمجتمع المنظمات غير المكومية والمجتمع المنظمات غير المكومية والمجتمع المكومية والمكومية والمجتمع المكومية والمجتمع المكومية والمجتمع المكومية والمكومية وا
				المدني ورجال الأعمال على المستوى المركزي والإقليمي والمحلي؟ العلاقات البرلمانية؟
				هل تساهم الهيئة/الهيئات الرائدة (de facto lead agency) بفاعلية في الوظيفة الإدارية الخاصة
				'بوضع التشريعات'؟
				 مراجعة الاحتياجات التشريعية لتحقيق نتائج في ما يتعلق ببدائل أخرى وإجراء تقييمات للتكاليف والمنافع؟
				• استشارات حول تطوير / تحديث قواعد ومعابير قابلة للتنفيذ؟
				• تعزيز قواعد السلامة الرئيسية؟
				 إيجاد الحلول التشريعية في البرامج البرلمانية والحكومية?
				هل تساهم الهيئة/الهيئات الرائدة (de facto lead agency) بفاعلية في الوظيفة الإدارية الخاصة
				'بإيجاد وتخصيص الموارد'؟
				 تأمين الوصول إلى مصادر مستدامة، سنوية لتمويل السلامة المرورية?
				 وضع إجراءات لتوجيه عملية تخصيص الموارد عبر برامج السلامة؟
				هل تساهم الهيئة/الهيئات الرائدة (de facto lead agency) بفاعلية في الوظيفة الإدارية الخاصة
				'بعمليات التعزيز'؟
				 تعزیز رؤیة بعیدة المدی للسلامة المروریة؟
				 التعزيز والترويج على أعلى مستوى؟
				• تعزيز قطاعات متعددة من التدخل الفعال؟
				• نماذج رائدة من السياسات الداخلية للسلامة المرورية؟
				 تطوير ودعم برامج تقييم السلامة؟
				• إجراء الدعاية الوطنية؟
				• تشجيع الترويج على المستوى المحلي؟ هل تساهم الهيئة/الهيئات الرائدة (de facto lead agency) بفاعلية في الوظيفة الإدارية الخاصة
				هن نساهم الهينة الهينات الرائدة (de lacto lead agency) بقاعلية في الوطيقة الإدارية الحاصة المعمليات الراصد والتقييم؛
				 ضمان وجود نظم البيانات المناسبة، والروابط والقدرة على الإدارة لوضع ورصد الأهداف والاستراتيجيات؟
				الا هذاف و الانشر اليجيات:
				هراجعه الم سراميجيه الوصيه المصارحة المارورية والله بسعادية. إجراء أي تعديلات ضرورية لضمان تحقيق النتائج ؟
				مل تساهم الهيئة/الهيئات الرائدة (de facto lead agency) بفاعلية في الوظيفة الإدارية الخاصة
				بعمليات البحث والتطوير ونقل المعرفة؟
				 تطوير القدرات في مجال البحوث المتعددة التخصصات، ونقل المعرفة؟
				 وضع إستر اتيجية وطنية لبحوث السلامة المرورية، والبرنامج السنوي؟
				• تأمين مصادر التمويل المستدام لأبحاث السلامة المرورية؟
				• التدريب وتبادل المعلومات المهنية؟
				• وضع مبادئ توجيهية لأفضل الممارسات؟
				• إعداد مشاريع الإعلان العملي؟

بلی*س و برین**، 2009



لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا Palais des Nations, CH-1211 Geneva 10, Switzerland www.unece.org

