



التحديات التي تواجه دول الإسكوا في تطبيق خطة عمل الأمم المتحدة الخاصة بعقد العمل من أجل السلامة على الطرق

د. بسام الغناني

أسبوع الأمم المتحدة العالمي الثالث حول سلامة المرور على الطرق
ورشة عمل إقليمية حول السلامة المرورية
بيت الأمم المتحدة بيروت 27-29 أيار/ مايو 2015

المحتويات



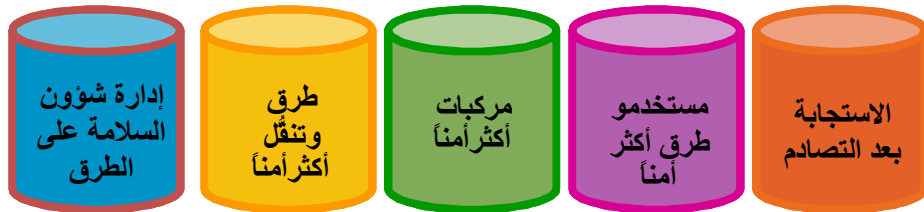
1. قواعد خطة عمل الأمم المتحدة
2. مجمل سريع للوضع الحالي في منطقة الإسكوا
3. التحديات الرئيسية التي تعيق تطبيق خطة العمل
4. سلامة الأطفال -- مثال من الأردن
5. مقترحات حول معالجة التحديات

1. قواعد خطة عمل الأمم المتحدة



تم إطلاق «عقد العمل من أجل السلامة على الطرق 2011-2020» في 11 مايو 2011

ارتكزت خطة العمل المصاحبة لها على 5 قواعد رئيسية:



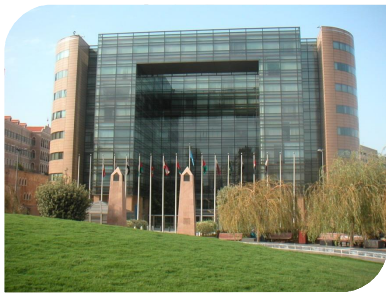
عناصر إدارة شؤون السلامة على الطرق



- أ. تعزيز القدرات المؤسسية
- ب. تطبيق اتفاقيات الأمم المتحدة حول سلامة الطرق
- ج. إنشاء وكالة رائدة للسلامة على الطرق بما في ذلك آليات للتنسيق
- د. إعداد استراتيجية وطنية للسلامة على الطرق
- هـ. وضع أهداف طويلة الأمد قابلة للتطبيق للأنشطة الوطنية وتوفير التمويل الكافي لها
- و. تطوير أنظمة المعلومات

2. الوضع الحالي بمنطقة الإسكوا

اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لدول غرب آسيا (الإسكوا)



د.

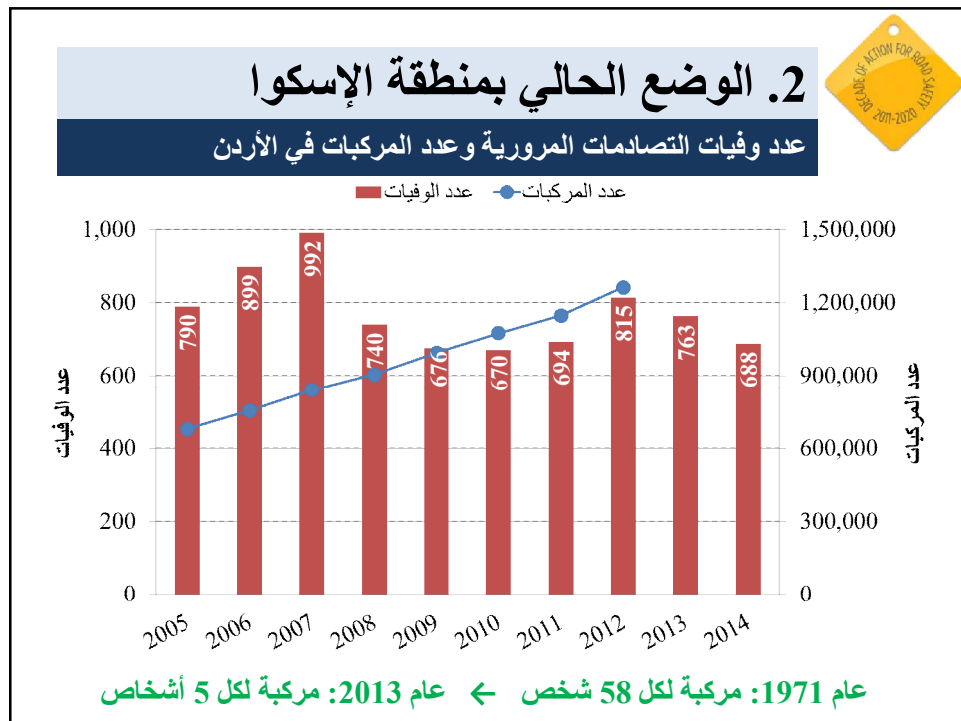
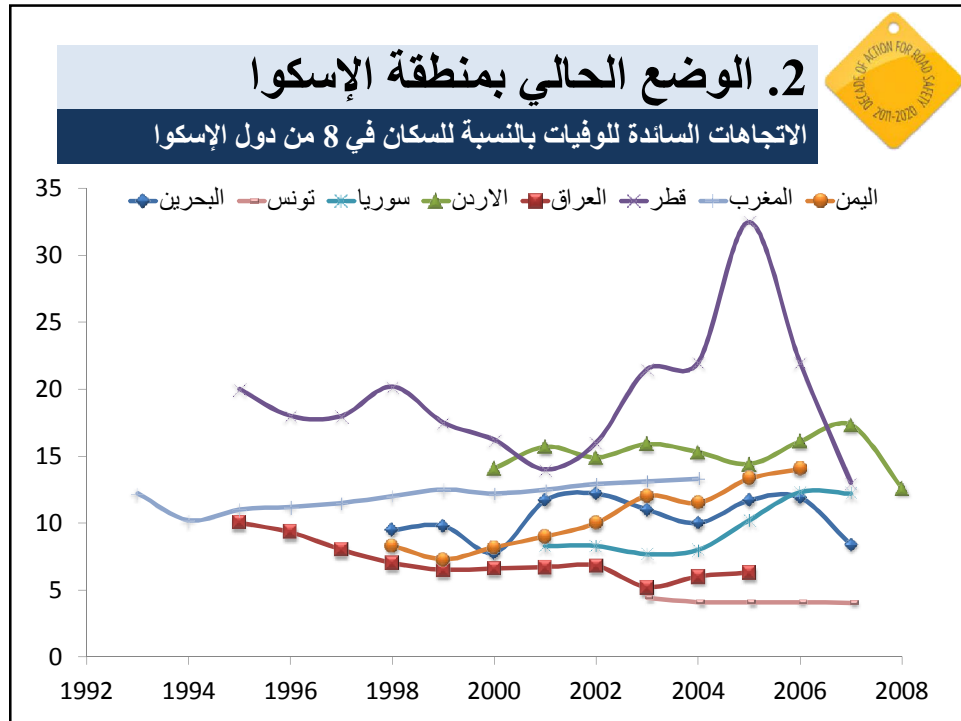
2. الوضع الحالي بمنطقة الإسكوا

الوفيات والاصابات في دول الإسكوا حسب فئة دخلها



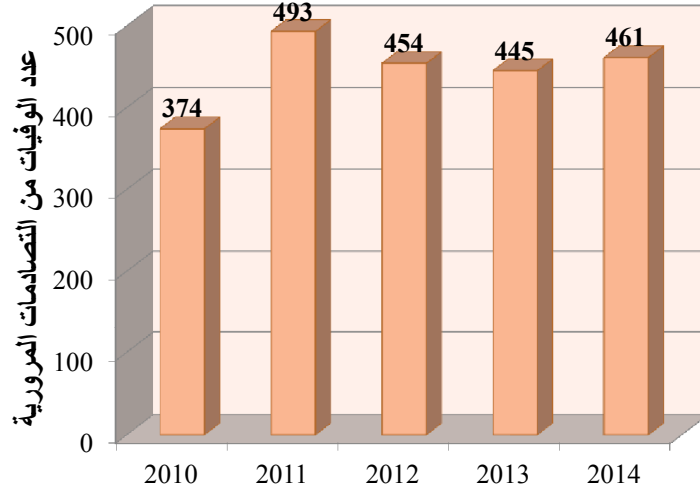
| نسبة الوفيات الى الاصابات | الاصابات لكل 100,000 نسمة | الوفيات لكل 100,000 نسمة | العدد المبلغ للإصابات غير المميّنة الناجمة عن التصادمات المرورية | العدد المبلغ لوفيات التصادمات المرورية | فئة الدخل |
|---------------------------|---------------------------|--------------------------|--|--|----------------|
| 1:8 | 179 | 24.4 | 60,232 | 8,186 | عل |
| 1:12 | 153 | 12.8 | 348,218 | 29,077 | متوسط |
| 1:7 | 86 | 12.4 | 19,253 | 2,781 | منخفض |
| 1:11 | 151 | 14.1 | 427,703 | 40,044 | المجموع |





2. الوضع الحالي بمنطقة الإسكوا

عدد الوفيات من التصادمات المرورية في الكويت



2. الوضع الحالي بمنطقة الإسكوا

تعريف الوفيات الناتجة عن تصادمات الطرق ومرجعيتها



| البلد | تعريف الوفاة | مرجعية البيانات |
|--------------------------|-------------------------------|---|
| الأردن | خلال ثلاثون يوماً من الحادث | الامن العام |
| الإمارات العربية المتحدة | خلال ثلاثون يوماً من الحادث | الشرطة |
| البحرين | اي وقت تسبب بها الحادث | الشرطة |
| تونس | خلال ثلاثون يوماً من الحادث | الشرطة |
| سوريا | في موقع الحادث أو في المستشفى | الشرطة |
| السودان | حسب شهادة الدكتور | الشرطة |
| العراق | خلال سبعة ايام من الحادث | منظمة الاحصاءات المركزية وتقنية المعلومات واحصاءات الشرطة |
| عمان | خلال ثلاثون يوماً من الحادث | الشرطة |
| فلسطين | خلال ثلاثون يوماً من الحادث | وزارة الصحة |
| قطر | خلال ثلاثون يوماً من الحادث | مؤسسة حمد الطبية والشرطة |
| الكويت | خلال ثلاثون يوماً من الحادث | وزارة الصحة |
| لبنان | خلال ثلاثون يوماً من الحادث | قوى الامن الداخلي |
| ليبيا | خلال ثلاثون يوماً من الحادث | الدائرة العامة للمرور |
| مصر | في موقع الحادث | وزارة الصحة |
| المملكة العربية السعودية | خلال ثلاثون يوماً من الحادث | الشرطة |
| المغرب | خلال ثلاثون يوماً من الحادث | وزارة النقل |
| اليمن | خلال سبعة ايام من الحادث | الشرطة |

2. الوضع الحالي بمنطقة الإسكوا

الإطار العام لإدارة السلامة الطرقية



| نسبة مئوية | عدد الدول | |
|---|-----------|----------|
| وجود مؤسسة رائدة تتولى القيادة | | |
| 35% | 6 | لا |
| 65% | 11 | نعم |
| تمويل المؤسسة من خلال الميزانية الوطنية | | |
| 55% | 6 | لا |
| 45% | 5 | نعم |
| استراتيجية وطنية للسلامة على الطرق | | |
| 41% | 7 | لا |
| 35% | 6 | نعم |
| 24% | 4 | متعدد |
| تتضمن الاستراتيجية أهدافاً وطنية قابلة للقياس | | |
| 6% | 1 | لا |
| 18% | 3 | نعم |
| 76% | 13 | لا تنطبق |

2. الوضع الحالي بمنطقة الإسكوا


الممارسة القائمة في مجال تدقيق الطرق القائمة والمشاريع الجديدة



| البلد | عمليات تدقيق رسمية على مشاريع الطرق الكبرى الجديدة | هناك عمليات تدقيق دورية على البنية التحتية للطرق القائمة | هناك سياسات وطنية لتشجيع استخدام وسائل النقل العام | هناك سياسات وطنية لتشجيع المشي أو ركوب الدراجات الهوائية |
|--------------------------|--|--|--|--|
| الأردن | لا | لا | نعم | لا |
| الإمارات العربية المتحدة | نعم | نعم | نعم | نعم |
| البحرين | نعم | نعم | نعم | لا |
| تونس | لا | نعم | نعم | لا |
| سوريا | نعم | نعم | نعم | لا |
| السودان | نعم | نعم | لا | لا |
| العراق | لا | لا | نعم | لا |
| عمان | نعم | نعم | لا | لا |
| فلسطين | لا | لا | لا | لا |
| قطر | نعم | نعم | نعم | لا |
| الكويت | لا | لا | لا | لا |
| لبنان | نعم | لا | لا | لا |
| ليبيا | لا | لا | لا | لا |
| مصر | لا | لا | نعم | لا |
| السعودية | نعم | نعم | نعم | لا |
| المغرب | لا | نعم | نعم | لا |
| اليمن | لا | نعم | لا | لا |

2. الوضع الحالي بمنطقة الإسكوا


القوانين والتشريعات السارية بشأن عوامل الخطر المرتبطة بتصادمات الطرق



| البلد | حزام الأمان | القيادة تحت تأثير المسكرات | خوذات الدراجات البخارية/التارية | كراسي حماية الأطفال |
|--------------------------|-------------|----------------------------|---------------------------------|---------------------|
| الأردن | نعم | نعم | نعم | لا |
| الإمارات العربية المتحدة | نعم | نعم | نعم | لا |
| البحرين | نعم | نعم | نعم | لا |
| تونس | نعم | نعم | نعم | لا |
| سوريا | نعم | نعم | نعم | لا |
| السودان | نعم | نعم | نعم | لا |
| العراق | نعم | نعم | لا | لا |
| عمان | نعم | نعم | نعم | لا |
| فلسطين | نعم | نعم | نعم | نعم |
| قطر | نعم | نعم | نعم | لا |
| الكويت | نعم | نعم | نعم | لا |
| لبنان | نعم | نعم | نعم | لا |
| ليبيا | نعم | نعم | نعم | لا |
| مصر | نعم | نعم | نعم | لا |
| السعودية | نعم | نعم | نعم | نعم |
| المغرب | نعم | لا | نعم | لا |

2. الوضع الحالي بمنطقة الإسكوا

استخدام حزام الأمان في بعض دول الإسكوا حسب مقعد الراكب



| الدولة | السانق | المقاعد الامامية | المقاعد الخلفية |
|----------|--------|------------------|-----------------|
| الأردن | 65% | 10% | |
| الإمارات | | 61% | |
| البحرين | | 22% | |
| سوريا | | 81% | |
| عمان | | 95% | 1% |
| قطر | | 50% | |
| لبنان | | 15% | |
| ليبيا | | 5% | |
| مصر | | 70% | |
| المغرب | | 75% | 19% |

3. التحديات

أولاً: حجم العمل المطلوب لتحقيق تطلعات عقد العمل

- عدد الوفيات من تصادمات الطرق المخطط خفضها عالمياً بنهاية فترة العقد هو 5 مليون شخص
 - يشكل سكان دول الإسكوا حوالي 4.3% من سكان العالم
 - بافتراض تناسب خطي ما بين عدد السكان والخفض المطلوب في عدد الوفيات فإن
- خفض وفيات تصادمات الطرق المطلوب بنهاية العقد في منطقة الإسكوا يعادل تقريبا 215,000 شخص**



3. التحديات

ثانياً: عدم توفر الإرادة السياسية لرفع مستوى السلامة المرورية

لا يوجد قص شريط لمشاريع السلامة على الطرق

BIG
OPENING
SOON






3. التحديات

ثالثا : التحديات الادارية

1. ضعف القدرات المؤسسية
2. عدد الجهات المعنية بالسلامة على الطرق وضعف التنسيق بينها
3. غياب أو عدم تطبيق استراتيجيات وطنية للسلامة على الطرق
4. ضعف التمويل للأنشطة الوطنية



3. التحديات

ثالثا : التحديات الادارية

5. عدم تحديث قواعد البيانات المتعلقة بحوادث المرور
6. نقص في الشراكات الفعالة بين الحكومة والقطاع الخاص / المجتمع المدني

. عدم وجود مؤشرات أداء وقيم مستهدفة واضحة للجهات المعنية بتطبيق أنشطة ومبادرات السلامة المرورية

3. التحديات

رابعاً: تضارب المصالح بين السلامة المرورية والاهتمامات الهندسية والمالية الأخرى



3. التحديات

خامساً: عدم فاعلية حملات التوعية والثقافة المرورية



3. التحديات


سادساً: عدم توفر درجة عالية ومستدامة من الرقابة المرورية



3. التحديات

سابعاً: عدم ملائمة توقيت العقد لمنطقة الاسكوا






4. سلامة الاطفال من التصادمات المرورية

وفيات التصادمات المرورية في الأردن من فئة الأطفال للعام 2014

| المقاعد الخلفية | بجانب السائق | سائق | مشاة | المجموع | الفئة العمرية |
|-----------------|--------------|------|-------|--------------|------------------------------------|
| 5 | 27 | 0 | 18 | 50 | 2-0 |
| 4 | 22 | 0 | 26 | 52 | 5-3 |
| 1 | 13 | 0 | 18 | 32 | 8-6 |
| 2 | 13 | 0 | 11 | 26 | 11-9 |
| 0 | 14 | 3 | 15 | 32 | 14-12 |
| 6 | 4 | 6 | 9 | 25 | 17-15 |
| 18 | 93 | 9 | 97 | 217 | مجموع الأطفال |
| | | | | 688 | المجموع الكلي للوفيات (كل الأعمار) |
| %2.6 | %13.5 | %1.3 | %14.1 | %31.5 | النسبة من المجموع الكلي للوفيات |


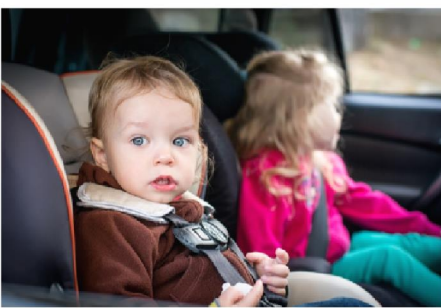
إحصاءات معهد المرور الأردني



إصابات التصادمات المرورية في الأردن من فئة الأطفال للعام 2014

| الإصابات الخفيفة | الإصابات البليغة | الفئة العمرية |
|------------------|------------------|----------------------------|
| 3,464 | 668 | الأطفال |
| 12,727 | 2,063 | المجموع الكلي (كل الأعمار) |
| %27.2 | %32.4 | نسبة الأطفال |

إحصاءات معهد المرور الأردني

5. مقترحات حول معالجة التحديات



أ. تحسين إدارة شؤون السلامة على الطرق في دول الإسكوا من خلال أحد البديلين التاليين:

أ. مجالس السلامة على الطرق

تأخذ هيئة لجان مستقلة "المجلس الاعلى للسلامة الطرقية" أو لجان وزارية

ب. الوكالة الرائدة

هيئة مستقلة أو تكون مرتبطة بمكتب رئيس الدولة / رئيس الوزراء / وزير النقل / هيئة الطرق

5. مقترحات حول معالجة التحديات



ب. إعداد استراتيجية وطنية للسلامة على الطرق للبلدان التي لم تطورها بعد ومراجعة/ تحديث الاستراتيجيات المعدة

- وضع أهداف محددة يمكن قياسها
- تحديد الأنشطة والمبادرات
- تأمين التمويل الكافي بشكل متدرج والبحث عن مصادر تمويل جديدة
- تخصيص الموارد البشرية وتدريبها



5. مقترحات حول معالجة التحديات



- ج. تحسين نوعية وجودة بيانات حوادث الطرق
- تشجيع استخدام تعريف الوفاة التي تحدث في غضون 30 يوما التي تعقب حادث التصادم
 - تحسين الروابط بين بيانات الشرطة والنقل والصحة لمعالجة القصور في الإبلاغ
 - إعداد دراسات لتحديد مدى دقة ووثوقية البيانات والقصور في الإبلاغ

5. مقترحات حول معالجة التحديات



- د. دعم تطوير القدرات الوطنية والتعاون الدولي والعمل على نقل المعرفة وتبادل الخبرات بشكل متسارع





5. مقترحات حول معالجة التحديات

هـ. تشديد دور الضبط المروري
و. خلق جيل جديد يؤمن بالسلامة المرورية
ز. الضغط من قبل الجمعيات الأهلية لإعطاء السلامة المرورية الزخم والدعم السياسي على أعلى المستويات






شكراً