

# دليل متخذي القرار: في الحد من وفيات حوادث الطرق

ديسمبر ٢٠١٦





## المحتويات

٤	ملخص تنفيذي
٦	ملحة عامة عن الوضع الحالي
٩	الإجراءات التي يمكن اتخاذها للحد من وفيات حوادث الطرق
١٠	المتطلبات الأساسية لوضع استراتيجية ناجحة للسلامة على الطرق
١١	١- جودة البيانات
١٢	٢- الهندسة
١٣	٣- التوعية والتعليم
١٤	٤- تطبيق القوانين
١٧	٥- الشراكات
١٨	٦- ملخص
٢٠	دعوة لاتخاذ الخطوات الازمة
٢١	كيف يمكن لبراييس ووترهاوس كوبرز ان تقدم المساعدة
٢٣	قائمة المراجع



# الملخص التنفيذي

تؤدي الحوادث المرورية إلى وفاة أكثر من ٣,٤٠٠ شخص يومياً على مستوى العالم، بإجمالي ١,٢٥ مليون حالة وفاة سنوياً. وتكون الغالبية العظمى من الضحايا من فئة الشباب التي تتراوح أعمارهم بين ١٥ و٢٩ عاماً من يعيشون في الدول ذات الدخل المنخفض.

## يهدف هذا التقرير إلى:

دعم الحكومات ومتخذى القرار في الحد من الوفيات الناتجة عن حوادث الطرق، وذلك من خلال توفير الأدوات الازمة التي تساعده على وضع استراتيجية ناجحة للسلامة المرورية. وعلاوةً على ذلك، اعتمدنا في إعداد هذا التقرير على مراجعة عدد من الاستراتيجيات العالمية الناجحة والتقارير المبنية على الأدلة، بحيث تشكل القاعدة الأساسية التي يمكن أن تطلق منها الحكومات في وضع استراتيجيات على المستوى الوطني أو الإقليمي أو المحلي لكي تساعدها في مواجهة التحديات الخاصة بكل منها.

ب

استعراض الأدلة الرئيسية من الدول التي تبنت استراتيجيات ناجحة لسلامة الطرق والتي أدت إلى الحد من الوفيات الناتجة عن حوادث الطرق بشكل فعال.

أ

وضع إطار عمل للحكومات والمؤسسات المعنية بالسلامة المرورية تساعده على صياغة استراتيجيات تهدف إلى تحسين السلامة على الطرق والحد من وفيات حوادث الطرق.

ت

دعم تنفيذ قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة المعتمد في عام ٢٠١٠ والذي يدعو الدول الأعضاء إلى اتخاذ الخطوات الازمة لجعل الطرق أكثر أماناً.



## رؤيتنا: خصائص الاستراتيجية الناجحة

وقد أوجزنا ثلاثة خصائص رئيسية لوضع استراتيجية جيدة، تعمل على التصدي لعوامل المخاطر المرتبطة بإدارة بيئات الأسباب والآثار من حوادث الطرق وصولاً إلى تنفيذ الشراكات. وإننا نعتقد بأن عملية التخطيط والتنفيذ ضمن هذا الإطار تثبت فعاليتها في تعزيز السلامة على الطرق.

٣



**الشراكات الفعالة والشاملة** التي تسعى إلى تحقيق هدف مشترك يتمثل في الحد من وفيات حوادث الطرق من خلال وضع الخطط والاستراتيجيات المشتركة ومحاسبة الجهات المسؤولة

٢



**بيانات ذات جودة عالية** مدعومة بأية تحليلية تؤدي إلى استخلاص المسببات والعوامل الرئيسية التي تؤدي إلى وقوع الحوادث والزيادة في عدد الوفيات على الطرق

١



**استراتيجية شاملة**

تتناول جميع عوامل الخطر المرتبطة بالوفيات الناجمة عن حوادث الطرق

تطلب عملية الحد من عدد الوفيات الناجمة عن حوادث الطرق مساهمة مشتركة من قبل الجهات والهيئات الفاعلة. فعلى سبيل المثال، يمكن أن تكون بيانات الحوادث والوفيات التي تم حصرها من قبل إدارة المرور جيدة ولكنها قد لا تنفع وزارة الأشغال في تحديد المشاكل الهندسية في الطرق والتي تؤدي إلى الحوادث والإصابات. لذلك، يجب على كل جهة حصر وتحليل البيانات التي تساعدها في تأدية عملها على أفضل وجه.

يتطلب نجاح تنفيذ الاستراتيجية وجود آلية حوكمة واضحة تشمل جميع الجهات والشراكات المساهمة وإسناد أدوار ومسؤوليات واضحة لكل منها، على أن تتعاون فيما بينها لتنفيذ وإنجاح هذه الاستراتيجية. وتكون عملية تنفيذ هذه المسؤوليات والمتطلبات قابلة للقياس والمراقبة.

كما يجب أن تتمتع لجنة الحكومة المسؤولة عن تنفيذ الاستراتيجية بصلاحية الوصول إلى الموارد والمعلومات الالزامية لتنفيذ أي استراتيجية تهدف إلى الحد من عدد الوفيات الناجمة عن حوادث الطرق.

تعتبر الإجابة عن أسئلة «من؟ وماذا؟ ومتى؟ وماذا؟ وأين؟ وكيف؟» فيما يتعلق بالوفيات الناجمة عن حوادث الطرق ضرورية لتصميم وتنفيذ أي خطة تهدف إلى الحد من الوفيات.

يجب أن تكون البيانات دقيقة ومكتملة، وتعتمد على تسلسل واضح بدءاً من نقطة حصر البيانات وصولاً إلى الجمع والتحليل. كما تلعب التكنولوجيا دوراً هاماً في عملية تحليل مخرجات هذه البيانات.

تساعد البيانات الدقيقة أيضاً على ١) وضع تصور واضح لحجم مشكلة السلامة على الطرق؛ ٢) تقييم فعالية تدخل السياسة فيما يتعلق بالحد من الحوادث على الطرق؛ و ٣) استنتاج دقيق لحجم التكاليف الاجتماعية والاقتصادية الناجمة عن حوادث الطرق.

ويجب إتاحة هذه البيانات للجمهور وذلك لدعم الشفافية ومحاسبة الجهات المسؤولة عن السلامة على الطرق.

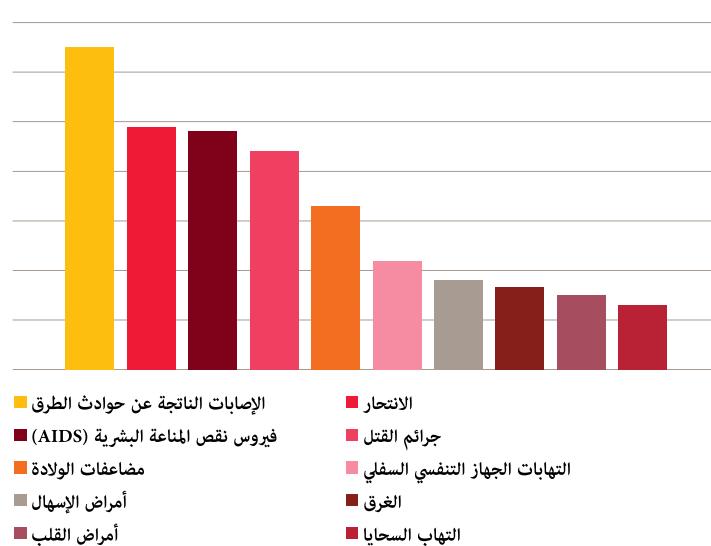
تبنت العديد من الدول إستراتيجية الـ (3Es) التي تتضمن محاور التوعية والتعليم والهندسة وتطبيق القوانين (Education and Enforcement). بينما فضلت دول أخرى تبني نهج «النظام الآمن» – Safer System Approach – الذي يتضمن شوارع، وأشخاص، ومركبات وسرعات أكثر أماناً.

نوصي بتبني إستراتيجية مزدوجة تجمع بين مدخلات إستراتيجية الـ (3Es) ومحاجات «النظام الآمن» – Safer System Approach، فيما يتعلق بشوارع، وأشخاص، ومركبات وسرعات أكثر أماناً.

# لحة عامة عن الوضع الحالي



الشكل ١: أكثر عشرة عوامل مسيبة لوفاة عالمياً للفئات العمرية بين ٢٩-١٥ حسب تقرير منظمة الصحة العالمية لعام ٢٠١٣



يموت أكثر من ١,٢ مليون شخص سنوياً على الطرق حول العالم، ويعاني الملايين من إصابات خطيرة منهم من متابعة حيائهم بشكل طبيعي. وتؤثر حوادث الطرق بشكل كبير على الصحة والتنمية. كما أن لها أثراً على الاقتصاد؛ إذ تلقي أعباءً جمة على كاهل الأنظمة الصحية والقانونية وشركات التأمين.

وبحسب ما أوردته منظمة الصحة العالمية (WHO)، تُقدر الخسائر الناجمة عن الحوادث المرورية على الطرق بما يعادل ٤٣٪ من الناتج المحلي الإجمالي العالمي، وتحل إلى ٥٪ من الناتج المحلي الإجمالي للدول ذات الدخل المنخفض والمتوسط. ونظراً لإدراك الكثير من الدول أهمية هذا الموضوع، أصبحت عملية تحسين السلامة على الطرق أولوية عالمية تحظى باهتمام أكبر.

## أولوية عالمية

اعتمدت الجمعية العامة للأمم المتحدة قراراً في عام ٢٠١٠ أدى إلى إنشاء "عقد العمل من أجل السلامة على الطرق ٢٠٢٠-٢٠١١". ودعا القرار الدول الأعضاء إلى اتخاذ الخطوات الازمة لجعل الطريق أكثر أماناً. كما يجب أن تراقب منظمة الصحة العالمية الوضع من خلال تقريرها السنوي عن حالة السلامة على الطرق.

## إصابات الشباب على الطرق

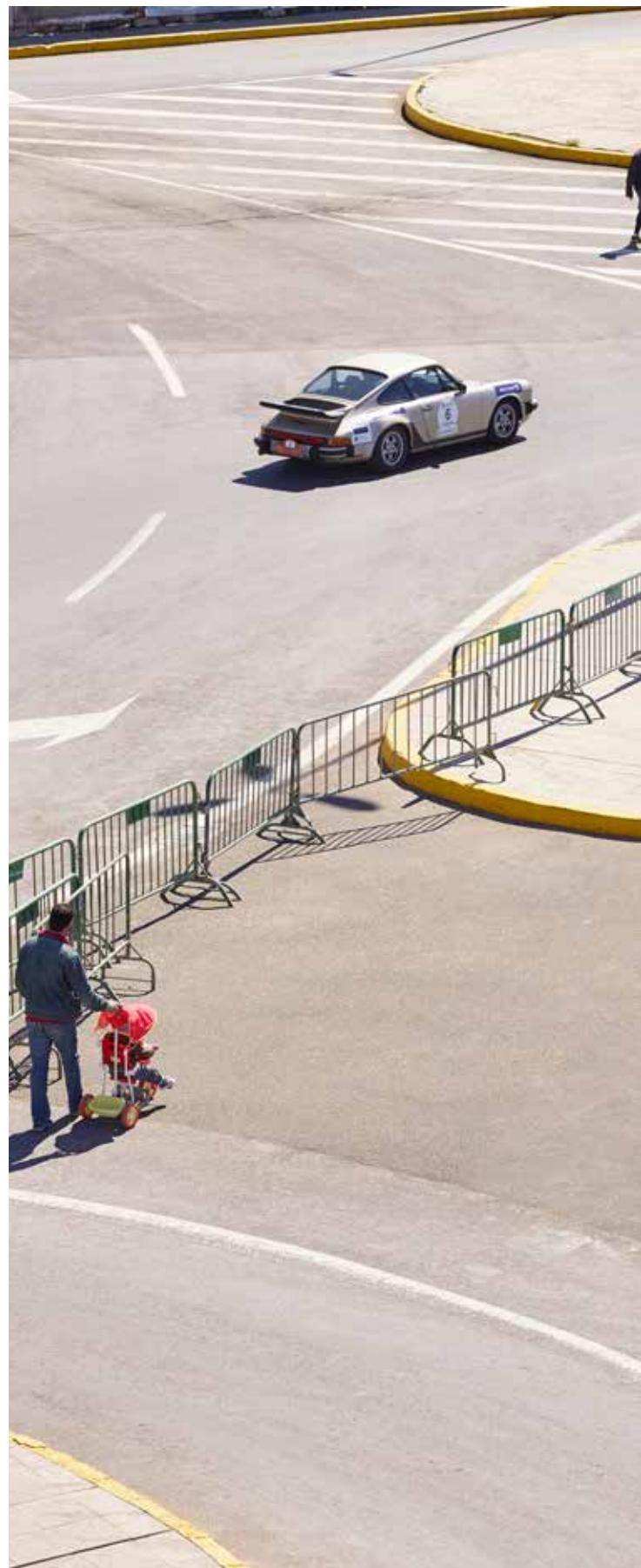
وفقاً لمنظمة الصحة العالمية، تشكل الإصابات الناتجة عن حوادث الطرق السبب الرئيسي للناتج للوفاة بين جميع الفئات العمرية على مستوى العالم، ومن المتوقع أن تُصبح السبب الرئيسي السادس للوفاة بحلول العام ٢٠٣٠. كما وأنها تعتبر السبب الأول الرئيسي لوفاة الأشخاص الذين تتراوح أعمارهم بين ٢٩-١٥ عاماً (أنظر الشكل ١).

## إصابات حوادث الطرق حسب المنطقة ودخل الدولة

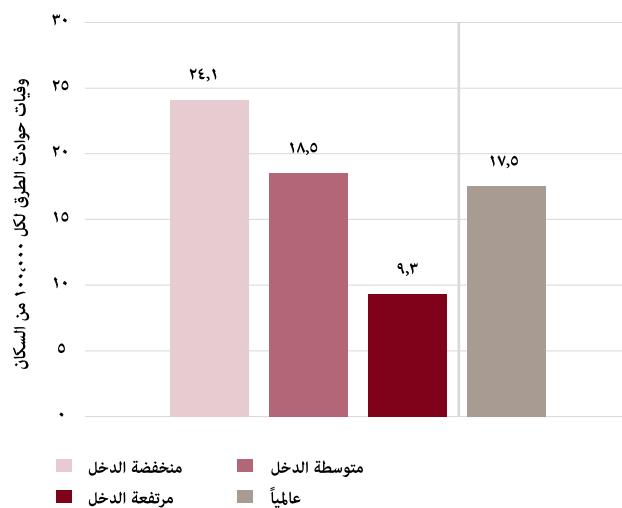
تشكل معدلات الوفاة الناتجة عن حوادث الطرق في الدول ذات الدخل المنخفض والمتوسط ضعف المعدلات في الدول ذات الدخل المرتفع، وتمثل ٩٠٪ من الوفيات الناتجة عن حوادث الطرق على مستوى العالم. فوفقاً لمنظمة الصحة العالمية، يعود ذلك بشكل أساسي إلى تأثير عملية تطوير البنية التحتية والسياسات وتنفيذ القوانين في مواكبة الزيادة المتسارعة في أعداد المركبات.

كما بين تقرير منظمة الصحة العالمية لعام ٢٠١٥ بأن ٨٤٪ من الدول التي شهدت انخفاضاً في معدل الوفيات الناتجة عن حوادث الطرق منذ ٢٠١٠ هي من الدول ذات الدخل المنخفض والمتوسط، وأن ٥٦٪ من الدول التي شهدت انخفاضاً في العدد المطلق للوفيات على الطرق هي أيضاً دول منخفضة ومتوسطة الدخل (ولكن معظمها من الدول ذات الدخل المتوسط).

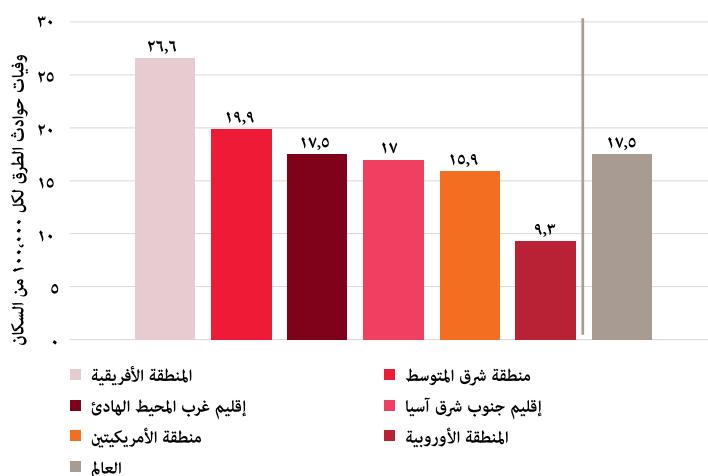
وتتصدر المنطقة الأفريقية لائحة ضحايا حوادث الطرق عالمياً، تليها منطقة شرق المتوسط (كما هو موضح في الشكل ٣). أما المنطقة الأوروبية فتتميز بأدنى المعدلات، وخاصة الدول ذات الدخل المرتفع والتي نجح العديد منها في خفض معدلات الوفاة والحفاظ عليها.



الشكل ٢: مؤشر وفيات حوادث الطرق لكل ١٠٠,٠٠٠ نسمة بحسب دخل البلد (منظمة الصحة العالمية)



الشكل ٣: مؤشر وفيات حوادث الطرق لكل ١٠٠,٠٠٠ نسمة حسب المنطقة الإقليمية





## أهم عوامل الخطر التي تؤدي إلى وقوع حوادث على الطرق على مستوى العالم \*

### خوذ الدراجات النارية

يمكن أن يقلل ارتداء خوذة الرأس عند قيادة الدراجة النارية من خطر الوفاة بنسبة ٤٠٪ تقريباً ومن الإصابة الخطيرة بنسبة تزيد عن ٧٠٪ في حال التعرض لحادث مروري

### أحزمة الأمان ومقاعد الأطفال

تقلل أحزمة الأمان من خطر الوفيات الناتجة عن حوادث الطرق بين ركاب المقعد الأمامي بنسبة ٤٠-٥٠٪ وركاب المقعد الخلفي بنسبة تراوح بين ٧٥-٢٥٪

### عدم الانتباه

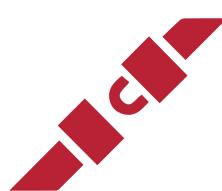
يعد السائقون الذين يستخدمون الهاتف المحمول أثناء القيادة ٤ مرات أكثر عرضة للحوادث

### القيادة تحت تأثير المسكرات أو المخدر

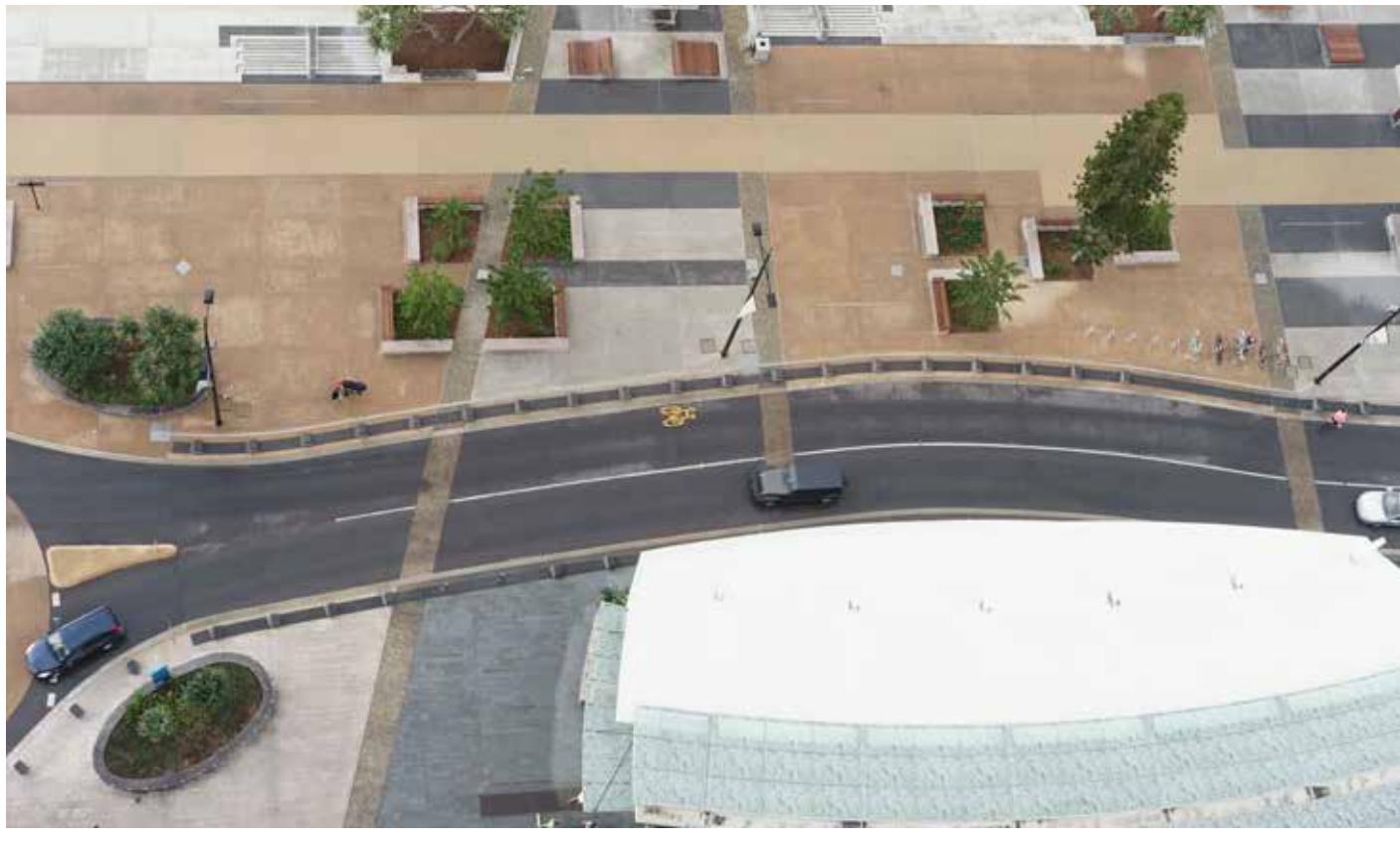
يمكن أن تؤدي نقاط التفتيش والاختبار العشوائي لمعدل المسكرات في جسم السائقين إلى خفض الحوادث المرتبطة بتناول المسكرات إلى ٢٠٪، وقد أثبتت أنها فعالة جداً من حيث النتيجة والتكلفة

### السرعة

ينخفض خطر الوفاة للمشاة البالغين بنسبة ٢٠٪ في حال تعرضهم للدهس من قبل مركبة تسير بسرعة ٥٠ كم/ساعة وترتفع إلى ٦٠٪ في حال تعرضهم للدهس من مركبة تسير بسرعة ٨٠ كم/ساعة



# الإجراءات التي يمكن اتخاذها للحد من وفيات حوادث الطرق



تشير الممارسات الرائدة إلى أن الاستراتيجيات الناجحة تُركّز بشكل أساسي على ستة محاور رئيسية



## أنظمة البيانات

1. قاعدة بيانات موثوقة تشكل حجر الأساس في وضع السياسات



## الوعية والتعليم والحملات الإعلامية

1. التوعية حول المخاطر والسلامة الشخصية وسلامة الآخرين
2. نظام تدريجي للحصول على رخصة القيادة



## أمان أكثر للمشاة ومستخدمي الطرق الأكثر عرضة للخطر

1. تعزيز البنية التحتية للمشاة تعزيز الرؤية وخاصة في فترات المساء خفض السرعات المسموح بها للمركبات
- 2.
- 3.



## مركبات وطرق أكثر أماناً

1. تعزيز هندسة الطرق
2. تعزيز أمان المركبات



## سلوك أكثر أماناً للسائقين

1. تطبيق قوانين حزام الأمان
2. تطبيق قوانين حدود السرعة
3. تطبيق قوانين القيادة تحت تأثير المسكرات والمخدر



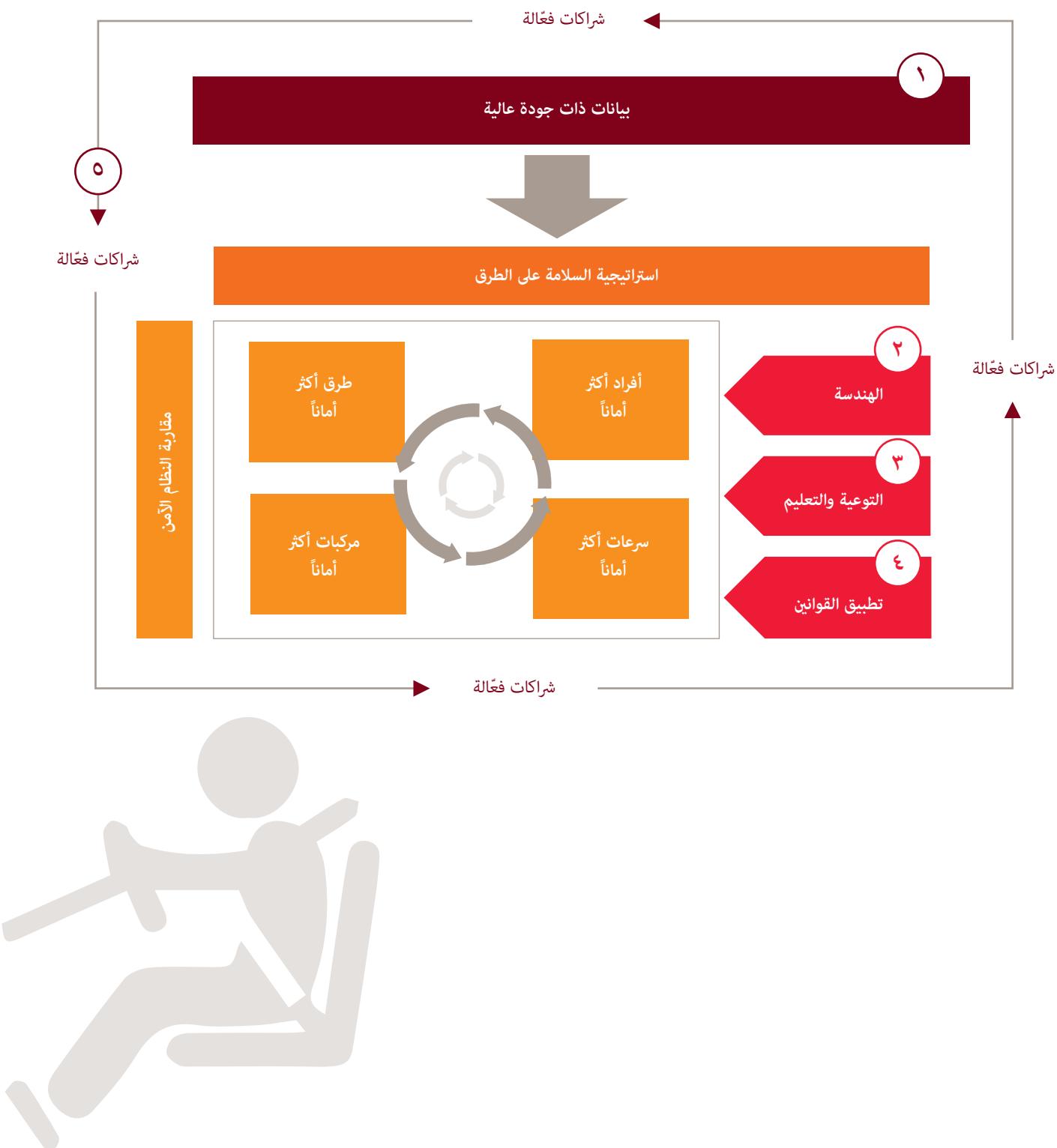
## صياغة البرامج الوطنية ووضع المستهدفات

1. نموذج شامل للشراكة لبرامج السلامة على الطرق
2. خفض في الأعداد المطلقة لوفيات حوادث الطرق

# المطلبات الأساسية لوضع استراتيجية ناجحة للسلامة على الطرق

تت伺مّور الاستراتيجية الشاملة حول نهج النظام الآمن وأنظمة السلامة التي تساهم في تعزيز السلامة على الطرق، بالإضافة إلى الجهات التي لها دور فعال في تنفيذ الاستراتيجية.

يعتمد نموذجنا المقترن لسلامة الطرق على بيانات ذات جودة عالية ونهج (3Es) إلى جانب النظام الآمن «Safer System Approach». إضافةً إلى ذلك، فإن الركيزة الأساسية لنجاح هذا النموذج مبنية على مصفوفة متكاملة للشراكات.



## إسناد الاستراتيجية على بيانات ذات جودة عالية

يجب أن تستند الاستراتيجية الفعالة على قاعدة بيانات موثوقة ذات جودة عالية، حيث أن ذلك يضمن استهداف الأنشطة استناداً إلى العوامل التي تؤدي إلى ارتفاع عدد الوفيات الناتجة عن حوادث الطرق والتزيز على معالجتها. وتحتاج الدول الرائدة بأنوطة بيانات عالية الجودة (تنتمي بالدقّة والمصداقية) تستند إليها في وضع السياسات والقوانين والمبادرات. وقد توصل مشروع SafetyNet، وهو دراسة أجرتها مجموعة من المعاهد الأوروبية المتخصصة بأبحاث السلامة على الطرق بالنيابة عن اللجنة الأوروبية، إلى أنه يجب وضع آلية متكاملة لجمع البيانات تكون مستقلة وشفافة بحيث تمنع أي تدخل من قبل أصحاب العلاقة. ومن المهم أيضاً تدريب المحققين على كيفية إجراء تحقيقات حوادث الطرق وجمع البيانات بدقة وموضوعية.



\*مفتشفية صاحبة الجاللة في الشرطة البريطانية

### نظرة عن قرب : الاتحاد الأوروبي

يوجد في الاتحاد الأوروبي ما يُعرف بمرصد السلامة المرورية الأوروبي (ERSO) والذي يعمل على نشر الأبحاث والمعلومات ذات الصلة بمواضيع السلامة المرورية في المجتمع الأوروبي، ويتم نشر البيانات والتقارير على موقعه الإلكتروني بحيث يمكن للجمهور الوصول إليه.

ينشر المرصد معلومات السلامة المرورية على الشكل التالي:

١. مسائل السلامة: يشمل هذا القسم معلومات وحقائق تتعلق بعدد من التحديات الرئيسية للسلامة على الطرق بما في ذلك المسائل المتعلقة بمستخدمي الطرق المعرضين للخطر (الأطفال / السائقين المبتدئين / السائقين المسنين والمشاة وسائقي الدراجات) والسلوكيات الخطرة (مثل المركبات واستخدام الهواتف الجوال والإرهاق والسرعة) وتدابير السلامة على الطرق (مثل البنية التحتية وتطبيق القوانين والمركبات)، وقسم حول المقارنات المعيارية وأهداف السياسات.
٢. ملفات التعريفية لجميع الدول: الأعضاء بالاتحاد الأوروبي
٣. التحليلات: تتضمن البيانات ومؤشرات الأداء والمواصفات المبلغ عنها ذاتياً بشأن مختلف المواضيع
٤. معلومات الحوادث: تشمل البيانات ومؤشرات الأداء والمواصفات المبلغ عنها ذاتياً بشأن مختلف المواضيع

## الهندسة من أجل نظام أكثر أماناً

تأخذ الهندسة الفعالة بعين الاعتبار البنية التحتية والتكنولوجيا على حد سواء، حيث أن البنية التحتية المصممة بشكل جيد تساهم في خفض مخاطر الطرق وتعزيز سلامة مستخدميها. وعلاوةً على ذلك، تزيد التكنولوجيا المرتبطة بالمركبات والبنية التحتية من سلامة الطرق وسلامة المركبات، وتحد بشكل كبير من الحوادث والإصابات الخطيرة.



## التوعية والتعليم من أجل أفراد أكثر أماناً

أظهرت الدراسات المبنية على الأدلة أن التوعية والتعليم يشكلان حجر الأساس لتطوير أفراد مجتمعات أكثر أماناً؛ وبالتالي، يجب أن تُدرس السلامة على الطرق في المدارس، إلى جانب تدريب السائقين الجدد بشكل أفضل، وحملات التوعية.

تهدف عملية التوعية والتعليم في المدارس إلى توعية الطالب حول قواعد وقوانين السلامة المرورية. وبالتالي، يجب دمج مواد التوعية في مناهج المدارس الخاصة والحكومية، واستهداف الأطفال الذين لم تتجاوز أعمارهم ٤-٥ سنوات، معبقاء ذلك مطابقاً في المراحل الابتدائية والثانوية. وقد أثبتت الدراسات المبنية على الأدلة أن التوعية والتعليم في المدارس تؤثر بشكل إيجابي على سلوك الأطفال تجاه السلامة المرورية وتعملان على زيادة وعيهم فيما يتعلق بالسلامة الشخصية وسلامة الآخرين.



بيّنت الدراسات المبنية على الأدلة أن السائقين الجدد الذين يمارسون القيادة لمدة تقل عن ستين هم الأكثر عرضة للحوادث المرورية. لذلك، تم وضع دورات تدريبية لتحسين مهارات مستخدمي الطرق وسلوكاتهم من خلال توعيتهم وحثهم على أن يكونوا أكثر حذراً. كما يجب تدريب أصحاب العلاقة الذين تكمن وظيفتهم في الحفاظ على سلامة الطرق كشرطة وأفراد المرور. وعلاوةً على ذلك، يجب التركيز على أساليب التدريب المحدثة التي تستهدف المخالفين بشكل متكرر والتي يفضل دمجها مع التدريب على التحقيق في الحوادث لضبط الشرطة، وذلك من أجل توثيق الأسباب المؤدية إلى الحوادث وجمع بيانات موثوقة عن الحوادث.

تهدف الحملات التوعوية إلى العمل على تغيير وتحسين سلوك مستخدمي الطرق. وتقسم هذه الحملات إلى فئتين: حملات السلامة وحملات تطبيق القوانين المرورية.

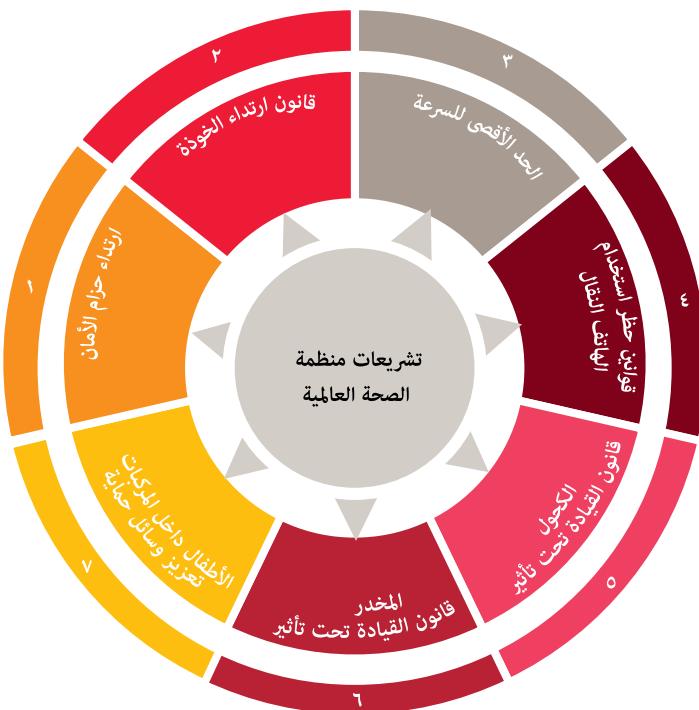
من ناحية، تهدف حملات السلامة على الطرق إلى تحسين معرفة الجمهور بجوانب السلامة الشخصية وسلامة الآخرين، بالإضافة إلى تغيير سلوك معين مثل القيادة تحت تأثير الكحول والسرعة واستخدام الهواتف الجوال وربط حزام الأمان، وما إلى ذلك. ومن ناحية أخرى، تهدف حملات تطبيق القوانين إلى توعية الجمهور حول قوانين المرور الحالية أو التي تم وضعها حديثاً، إلى جانب بالعقوبة القانونية المرتبطة في حال انتهاكيها.

### نظرة عن قرب: المملكة المتحدة

أشارت دراسة أجرتها الجمعية الملكية للوقاية من الحوادث (روسيا) في المملكة المتحدة، بالنيابة عن وزارة النقل البريطانية، على ضرورة كون آلية التوعية والتعليم حول السلامة المرورية عملية واستباقية، بحيث يتم تطبيقها على الطريق. فعلى سبيل المثال، يمكن أن يصطحب المدرسوون طلابهم إلى خارج المدرسة وتعليمهم كيفية عبور الطريق بأمان. وقد أظهرت الدراسة أن الأطفال يتعلمون بشكل أفضل عندما يشاركون بأنشطة خلال تعلمهم.

## تطبيق قوانين السلامة المرورية

تشمل عملية تطبيق قوانين السلامة المرورية بشكل فعال على وجود قوانين مكتوبة وأنظمة محاسبة واضحة تعتمد بشكل كبير على الممارسة الرائدة التي أثبتت نجاحها وفعاليتها. وتم عملية تطبيق القوانين من خلال شرطة المرور ومن خلال التكنولوجيا (مثل أجهزة الرadar والكاميرات، وما إلى ذلك). ويعتبر تطبيق القوانين أمراً بالغ الأهمية، وذلك لوضع جهود التوعية والتعليم والهندسة حيز التنفيذ، من أجل تحقيق نظام كامل أكثر أماناً.



المصدر: منظمة الصحة العالمية، وتقرير الوضع العالمي للسلامة على الطرق (٢٠١٥)

بين عامي ١٩٨٠ و ٢٠٠٠ في دول SUN (السويد والمملكة المتحدة وهولندا)، كانت السياسات التي تستهدف السلامة على الطرق وأحزمة الأمان والقيادة تحت تأثير الكحول مسؤولةً عن أكبر انخفاض في وفيات حوادث الطرق

هولندا	المملكة المتحدة	السويد	النوع
١٤٥٥	٣١٢٤	٤٢٦	الإجمالي المقدر للأرواح المنقذة
%٤٦	%٥٤	%٤٨	سلامة المركبات، أعزمه الأمان، القيادة تحت تأثير الكحول
%٥	%١٠	%٤	هندسة الطرق المحلية
%١٨	%٧	%١٠	تدابير أخرى متعلقة بمستخدمي الطرق المعرضين للخطر
%١٨	%٧	%١٠	تدابير أخرى تطالكي المركبات

\*المصدر: كونسترا إم آن آخرون (٢٠٠٢)؛ دراسة مقارنة لتطوير السلامة على الطرق في السويد والمملكة المتحدة وهولندا.

### القواعد الفعالة

تحدد منظمة الصحة العالمية التشريعات الأساسية التي تعزز من مستوى السلامة على الطرق، مثل: السرعة والقيادة تحت تأثير الكحول وحزام الأمان والتشتت أثناء القيادة.

١ يجب أن يكون ربط حزام الأمان إلزامياً للركاب في المقعدين الأمامي والخلفي إذ أنه يقلل من خطر وفاة السائقين والركاب في المقعد الأمامي بنسبة تتراوح بين ٤٥ - ٥٠٪

٢ يجب تطبيق قانون وضع خوذة الرأس على كل من سائقي وركاب الدراجات النارية، بالإضافة إلى جميع أنواع الطرق وكافة أنواع المركبات. فالخوذة يمكن أن تقلل من خطر الوفاة بنسبة ٤٠٪ تقريباً

٣ يجب أن يكون الحد الأقصى للسرعة أقل من ٢٠ كم/س على الطرق التي يختلط فيها مرور المركبات بالمشاة وراكبي الدراجات النارية والهوائية

٤ يجب أن تحظر التشريعات والقوانين استخدام الهواتف الجوال أثناء القيادة سواءً كانت تلك المحمولة باليدي أو التي تعتمد على السماعات

٥ يجب أن تحدد القوانين النسبة المسموحة بها لتركيز الكحول في الدم (BAC): بالنسبة للسائقين البالغين تكون حدود تركيز الكحول في الدم (٠،٥٪) ديسيلتر وبالنسبة للسائقين من الشباب تكون حدود تركيز الكحول في الدم (٠،٢٪) جرام/ديسيلتر

٦ يجب على قوانين حظر القيادة تحت تأثير المخدرات أن تكون واضحة وفعالة

٧ يجب أن تحدد القوانين بشكل واضح قيود العمر والوزن والطول للأطفال الممسوح جلوسهم في المقعد الأمامي للمركبة

### العقوبات الفعالة

يوجد عدد من الجزاءات والعقوبات التي يمكن تطبيقها، في حال مخالفته القانون، بما في ذلك: الغرامات المالية، أو وضع نقاط سوداء على رخصة القيادة، أو تعليق الرخصة، أو الحرمان من القيادة، أو الخضوع إلى برنامج تعليمي، أو السجن (بنزيل ٢٠١٢). ولم تضم هذه العقوبات مجرد معاقبة المخالف ما أن يتم ضبطه، ولكن لردع مستخدمي الطرق من مخالفة القوانين وتغيير سلوكهم. ويكون الردع فعالاً عندما يقتضي السائقون أنه في حال المخالفة سيتم ضبطهم ومعاقبتهم. كما يجب أن تكون أي عقوبة مفروضة صارمة وأن يتم تطبيقها بشكل مباشر (أكياس ٢٠١٣).

## تطبيق قوانين السلامة المرورية

### تطبيق القوانين من خلال الشرطة والتكنولوجيا

يمكن تطبيق قوانين القيادة إما باستخدام التكنولوجيا أو من خلال الدوريات وتواجد عناصر الشرطة.

تتمتع العديد من التكنولوجيا الحالية بإمكانية ضبط المخالفين غالباً في حالة السرعة وتقوم تلقائياً بإصدار الغرامات. ويمكن تثبيت هذه التكنولوجيا (أي الكاميرات وأجهزة الرادار) على الطرق أو يمكن استخدامها بشكل متنقل من قبل ضباط وأفراد الشرطة، سواءً بتثبيتها في سياراتهم أو حملها باليد.

على الرغم من أن الكاميرات وأجهزة الرادار الثابتة مراقبة السرعة مهمة وفعالة، إلا أن استخدام التقنية المتنقلة يمكن أن يكون أكثر فعالية؛ إذ أن السائقين لن يخوضوا السرعة في الأماكن التي يعلمون مسبقاً موضع تواجد الرادارات فيها، وذلك لأنهم لا يستطيعون توقع أماكنها.

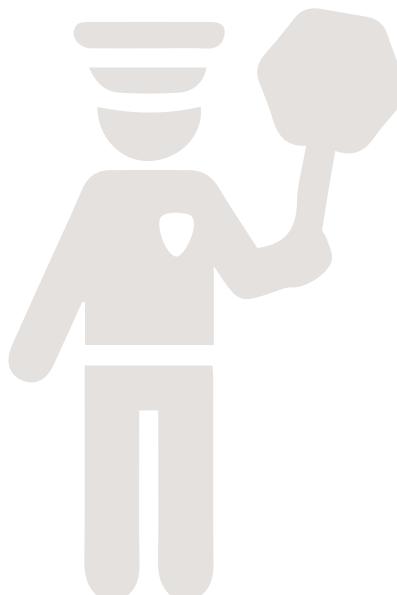
تعالج بعض التقنيات مثل كاميرات مراقبة السرعة من نقطة إلى نقطة مسألة قيام السائقين بخفض سرعتهم في الأماكن التي تواجد فيها أجهزة الرادار، حيث أنها تتمتع بالقدرة على احتساب متوسط سرعة السائقين بين نقطة وأخرى على الطريق.

يمكن ضباط وأفراد الشرطة تنفيذ القوانين من خلال التكنولوجيا إما عن طريق الدوريات السرية أو الظاهرة والتي تعمل على إيقاف المخالفين على جانب الطريق وإصدار مخالفة بحقهم. وتحتاج الطريقة الأولى تواجد عناصر الشرطة بشكل سري، بينما تستوجب الطريقة الثانية تواجدها بشكل ظاهر. وقد ثبت أن تواجد عناصر الشرطة بشكل واضح على الطريق يشكل رادعاً أساسياً لسوء السلوك أثناء القيادة.

### تطبيق القوانين والحملات الدعائية

يجب إطلاق حملات دعائية حول السلامة المرورية بالتزامن مع برامج تطبيق القوانين، من أجل زيادة تقبل الجمهور لتدابير السلامة على الطرق. هذا يعمد على زيادة الوعي لدى الجمهور بشأن مسألة السلامة التي يتم تناولها، إلى جانب التدابير المتخذة لمعالجتها.

وفقاً للشراكة العالمية للسلامة على الطرق، فإن الخوف من الضبط والمعاقبة على ارتكاب المخالفات المرورية يشكل دافعاً أقوى لتهيئة السرعة مقارنة بالخوف من التسبب في الحوادث أو الوقوع فيها. كما أن توعية الجمهور حول حجم المخاطر المرتبطة بالقيادة غير الآمنة تعطي المزيد من الشعية لتطبيق القوانين ومن الممكن أن تساعد على تغيير سلوك السائقين. ومن الأمثلة على الدول التي أطلقت حملات تطبيق القوانين بالتزامن مع الدعاية الناجحة حول السرعة والقيادة تحت تأثير الكحول والقيادة الخطرة: نيوزيلندا وسويسرا وأستراليا.



### أثر تطبيق القوانين

#### الآثار القمعية (Repressive Effects)

تنتج عند ضبط السائقين المخالفين وإصدار المخالفات إلكترونياً بحقهم من خلال:

- الكاميرات وأجهزة الرادار الثابتة مراقبة السرعة
- نظام النقاط السوداء والغرامات المتزمرة من جرائها

لقد أثبتت الدراسات أن زيادة الغرامات والعقوبات تؤثر بشكل كبير على سلوك السرعة مقارنة بالتدابير الوقائية

#### الآثار الوقائية (Preventive Effects)

إن عملية إيقاف السائقين على جانب الطريق وتغريتهم لسوء سلوكهم أثناء القيادة، تشكل رادعاً يمنع السائقين الآخرين من ارتكاب المخالفات أثناء القيادة. وذلك من خلال:

- التوقيف وإصدار المخالفات من قبل الشرطة أمام العامة
- تواجد/ ظهور الشرطة بشكل أكبر

لقد أثبتت الدراسات أن الظهور المتزايد لعناصر الشرطة، بما في ذلك توقيف السائقين أمام العامة وتغريتهم، قد أدى إلى انخفاض مخالفات السرعة. ويعتقد أن طريقة تطبيق القوانين هذه أكثر فعالية من إرسال الغرامات إلكترونياً للمخالفين الذين تم ضبطهم وهم يقودون بسرعة عالية عن طريق الكاميرات وأجهزة الرادار الثابتة.

## دراسات حالة من الممارسات الرائدة

نظرة عن قرب:

### كندا والمملكة المتحدة

تطبق دول مختلفة عدداً من أنظمة النقاط السوداء وبرامج العقوبات. وقد تم رصد بعض الممارسات الجيدة في كندا وأستراليا والمملكة المتحدة، حيث بلغ مدة صلاحية النقاط السوداء سنتين في كندا وتلقت سنوات في كل من أستراليا والمملكة المتحدة. وتشكل زيادة مدة صلاحية النقاط السوداء في سجل السائق رادعاً لارتكاب المزيد من المخالفات المرورية.

وتوفر في المملكة المتحدة وبعض الدول الأخرى، برامج لإعادة التدريب بدلاً من فرض الغرامات والنقاط السوداء، حيث تتمفي المملكة المتحدة عملية إعادة التدريب مرة كل ثلاثة سنوات وقد ثبت أنها تحسن من سلوك السائقين.

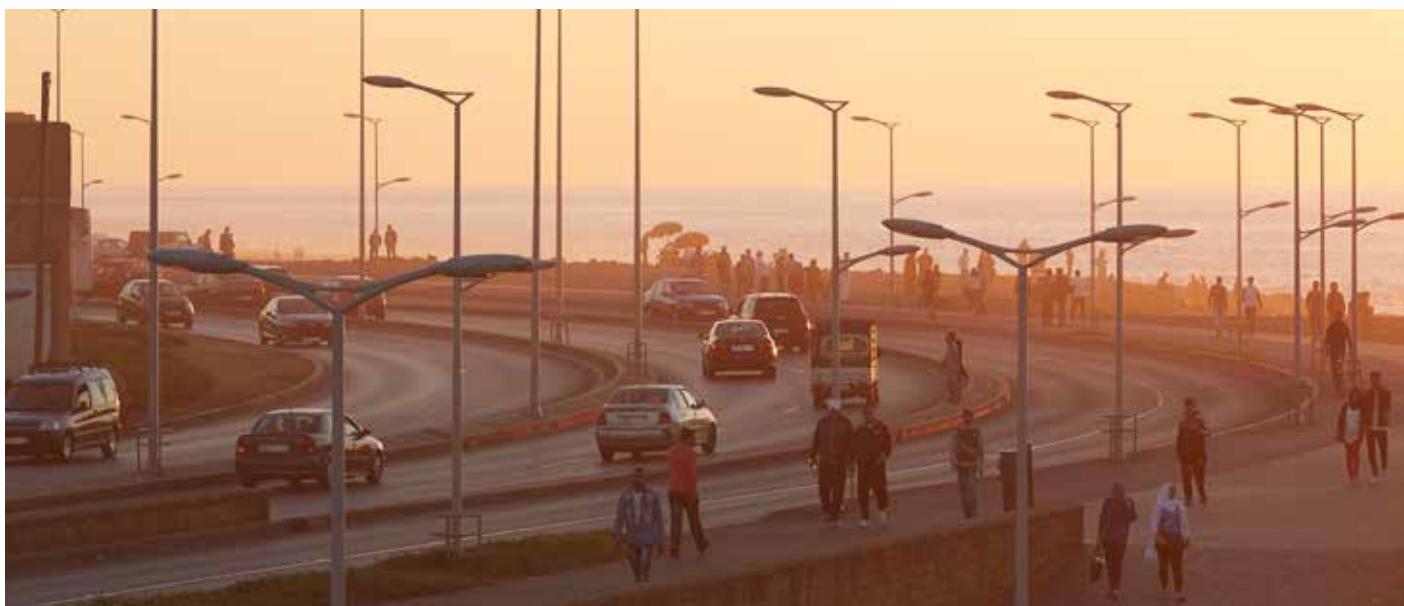
في كندا والمملكة المتحدة يتم التمييز بين السائقين ذوي الخبرة والساائقين الجدد، بحيث يكون نظام النقاط السوداء أكثر حزماً على السائقين الجدد حيث يُحرمون، وفقاً لهذا النظام، من القيادة عندما يصل عدد النقاط

### فرنسا

في فرنسا، تم تثبيت ١,٨٢٣ كاميرا ثابتة لمراقبة السرعة و٩٣٣ كاميرا متنقلة على شبكة الطرق بين عامي ٢٠٠٣ و ٢٠١٠. وأثبتت دراسة أجراها كارنس وبليس أنه عقب تركيب هذه الكاميرات، إرتفع عدد المخالفات الصادرة شهرياً من ١١٠,٠٠٠ إلى ٥٠٢,٠٠٠ مخالفة. كما وأنه خلال هذه الفترة البالغة سبع سنوات، انخفض معدل الوفيات لكل ١٠٠,٠٠٠ شخص بنسبة ٤٢٪ و شهدت إصابات الحوادث غير المميتة انخفاضاً هائلاً من ٢٦,٢٪ في عام ٢٠٠٢ إلى ١٢,١٪ في عام ٢٠٠٣ و ٣,٥٪ في عام ٢٠٠٨ و ٠,٨٪ فقط في عام ٢٠١٠.

### الاتحاد الأوروبي

أثبتت دراسة أجراها مجموعة آي سي إف كونسلتينج قبل توسيع الاتحاد الأوروبي في ٢٠٠٤، أنه من الممكن أن تؤدي عملية تطبيق القوانين بشكل فعال سنوياً على منع ما يصل إلى ٥,٨٠٠ حالة من الوفيات الناجمة عن السرعة، وما يصل إلى ٤,٣٠٠ من الوفيات الناجمة عن عدم ارتداء حزام الأمان، وما يصل إلى ٣,٨٠٠ من الوفيات الناجمة عن القيادة تحت تأثير الكحول. بالإضافة إلى ذلك، تبين أنه من الممكن تجنب ٦٨٠,٠٠٠ إصابة سنوياً.





## التنفيذ من خلال الشراكات

تعتبر الشراكات التي تضم مجموعة واسعة من الخبرات ذات الصلة بالجوانب البشرية والبيئية والقانونية والمركبات عاملاً أساسياً لنجاح استراتيجية السلامة على الطرق. وتنطوي هذه الشراكات على تعاون بين منظمات مختلفة تستطيع الاستفادة من مجموعة متنوعة من المهارات والعمل معًا نحو تحقيق الهدف المشترك المتمثل في الحد من حوادث الطرق. كما وتعتبر الشراكات الفعالة بمثابة العمود الفقري للمبادرات الناجحة المتعلقة بالسلامة على الطرق.

يجب على الاستراتيجية أن تؤكد على الدقة والجودة في جمع بيانات الحوادث، إلى جانب أهمية الشراكات بين مختلف أصحاب العلاقة. ويمكن أن يساعد أصحاب العلاقة على تسهيل عملية مشاركة المعلومات والتحقق من صحة البيانات والإحصاءات. على سبيل المثال: مختلف البيانات التي تجمعها وزارة الصحة ووزارة النقل ووزارة الداخلية.

### أصحاب العلاقة الرئيسيون

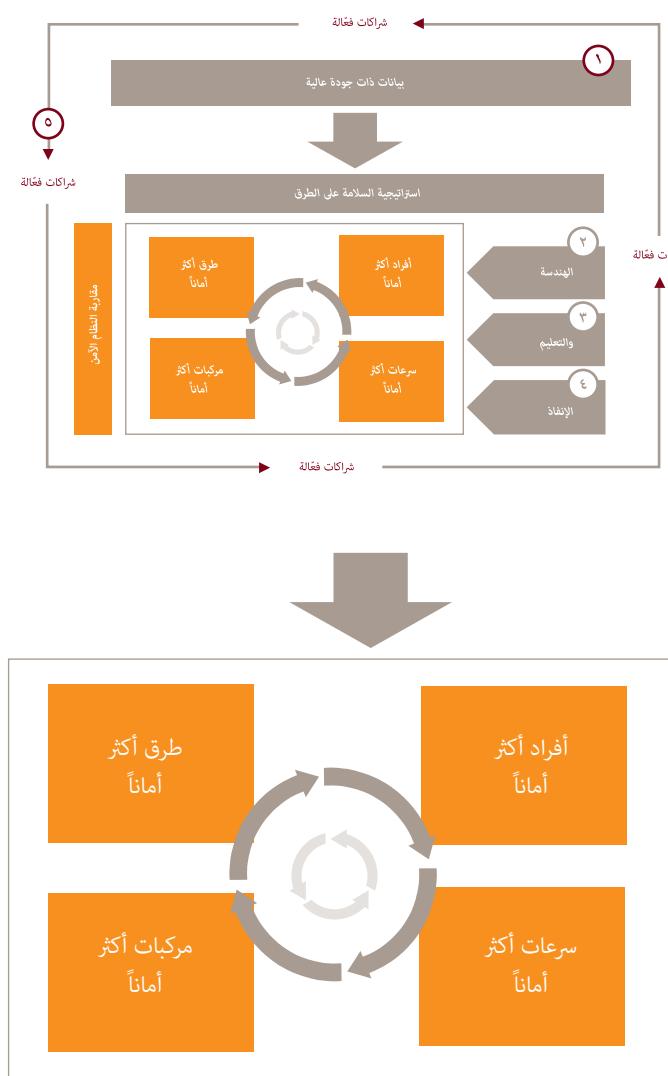


### الإجراءات الناجحة: المملكة المتحدة

تم دمج مجموعة طويلة الأمد من استخدام إحصائيات الحوادث المحلية (STATS20)، في المملكة المتحدة، مع مجموعة من بيانات الحوادث المتعمقة (المعروفة حالياً باسم الدراسة المتعمقة الخاصة بحوادث الطرق، RAIDS). وقد كانت تلك البيانات مؤثرة جداً في وضع السياسات وصياغة الواقع وتطوير التقنية. وبينما تم إدارة برنامج RAIDS بشكل مستقل من أجل تجنب أوجه التحيز في نوع البيانات المجمعة، ينطوي البرنامج على تعاون فريد بين الشرطة وحكومة المملكة المتحدة والمجتمع المدني ومصنعي المركبات ومشغلي الطرق (الطرق السريعة وإنجليترا) ووكالات الأبحاث المستقلة القائمة في الجامعات والمؤسسات البحثية. وقد ثبت أن هيكل الشراكة المذكور يعد ذو أهمية كبيرة للمملكة المتحدة فيما يتعلق بتطوير استراتيجيات السلامة على الطرق.

# ملخص: تحقيق نظام أكثر أماناً

يعتبر إطار الاستراتيجية المقترن من قبل شركة برايس ووتر هاوس كوبرز شاملاً ويستند إلى تحليل معمق للممارسات الرائدة والدراسات المبنية على الأدلة. ويمكن استخدام هذه الاستراتيجية عالمياً في أي من الدول إذ أنها تزود صانعي السياسات بالأدوات اللازمة لتقدير الاستراتيجية الحالية للسلامة على الطرق والتغلب على التحديات الخاصة بكل بلد. إضافة إلى ذلك، فهي تشمل جميع المكونات الرئيسية المطلوبة لصياغة وتنفيذ استراتيجية ناجحة للسلامة على الطرق، من خلال: البيانات والهندسة والتوعية والتعليم وتطبيق القوانين والشركات الفاعلة. ومن خلال الجمع بين هذه العناصر الخمسة، سيكون صانعو السياسات قد أخذوا بعين الاعتبار أيضاً جميع عوامل النظام الأكثر أماناً.



## طرق أكثر أماناً

إدخال ميزات السلامة التي تقلل من خطر التصادم مثل الفصل بين مستخدمي الطريق وحركة المرور. وتشمل أيضاً تحديد وإزالة النقاط الساخنة وصيانة الطرق

١

## سرعات أكثر أماناً

تطبيق قوانين الحدود القصوى للسرعة ووضع حدود مناسبة على أساس خصائص الطريق، حيث ستعمل الحدود القصوى للسرعة والموضوعة بشكل ذكي استناداً إلى البيانات، على تجنب الحوادث والتقليل من خطورة وقوع الإصابات

٢

## مركبات أكثر أماناً

استخدام التكنولوجيا الحديثة للحد من الحوادث (على سبيل المثال أجهزة منع القيادة في حالة شرب الكحول ومحددات السرعة الذكية والتحكم بالثبات وأنظمة الكبح التلقائي)، وتشجيع شراء وصيانة مركبات أكثر أماناً

٣

## أشخاص أكثر أماناً

تشجيع استخدام الطرق بشكل أكثر أماناً من خلال حملات التوعية التي تستهدف جميع مستخدمي الطرق، من فيهم الأطفال والسائقين الأكثر عرضة للمخاطر

٤

## نظرة عن قرب: السويف

طبقت السويف نهج نظام أكثر أماناً كجزء من استراتيجيتها "الرؤية صفر" لتحسين السلامة على الطرق والوصول إلى معدل "صفر" لوفيات حوادث الطرق. وقد حققت السويف نجاحاً في الحد من الوفيات بفضل تنفيذ مفهوج يضم مركبات أكثر أماناً وتحسين البنية التحتية للطرق وخفض متوسط السرعة على الطرق وزيادة التركيز على الوقاية من الإصابات.



# دعوة لاتخاذ الخطوات الازمة - Call for Action

تم إعداد هذا التقرير من قبل فريق برايس ووترهاوس كوبيرز في الشرق الأوسط؛ ومع ذلك، فإن المعرفة والخبرات المفصلة في هذا التقرير موجهة إلى الجمهور العالمي.

أفادت منظمة الصحة العالمية أن عدد وفيات حوادث الطرق شهد ثباتاً نسبياً منذ عام ٢٠٠٧، بالتزامن مع ارتفاع عدد السكان بنسبة ٤٪ وارتفاع عدد المركبات في العالم بنسبة ١٦٪ في الفترة نفسها، مما يدل على أن هناك الكثير الواجب فعله للحد من العدد المطلق لوفيات حوادث الطرق.

إن الهدف المطلق لأي حكومة هو حماية الأرواح. لذلك، ونظراً لأن وفيات حوادث الطرق هي السبب الرئيسي للوفاة بين الأشخاص من تراوح أعمارهم بين ٢٩-١٥ سنة ومع تأثيرها البالغ على الموارد البشرية، فإن الحد من وفيات حوادث الطرق يجب أن يصبح أولوية على جميع المستويات الحكومية.

ونحن نأمل أن يقدم هذا التقرير إرشادات عملية للحكومات المحلية والإقليمية والوطنية في إعداد استراتيجياتهم الخاصة بالسلامة على الطرق بهدف الحد من عدد وفيات الحوادث والإصابات الخطيرة الناتجة عنها.



# كيف يمكن لبرais ووتر هاوس كوبرز أن تقدم المساعدة

اكتسبت برايس ووتر هاوس كوبرز خبرة واسعة في مساعدة الحكومات على تحقيق أهدافها في خفض عدد وفيات حوادث الطرق على الصعيد الوطني. وقد نجحنا بمساعدة شبكتنا العالمية من الخبراء المختصين، في وضع استراتيجيات السلامة على الطرق والتحول المؤسسي والتنفيذ العملي على الصعيدين العالمي وفي الشرق الأوسط. وبالإضافة إلى ذلك، فقد طورنا خبرتنا العملية من خلال اتفاقاتنا البحثية مع جامعة لوفبورو البريطانية، الأمر الذي أضاف إلى خبرتنا قوةً أكاديمية من خلال تحديد وتحليل ممارسات السلامة التي أثبتت فعاليتها في جميع أنحاء العالم. وبالتالي، فإن هذا التعاون يضعنا في أفضل مكانة لتقديم حلول مبتكرة وعملية مصممة خصيصاً لتلبية احتياجات عملائنا بهدف معالجة هذه القضية العالمية.

يركز نهجنا على أربع مراحل مختلفة:



# قائمة المراجع

منظمة الصحة العالمية - تقارير الحالة العالمية بشأن السلامة على الطرق (٢٠١٣ و ٢٠١٥ و ٢٠١٦ و ٢٠١٧)

منتدى النقل الدولي - التقرير السنوي للسلامة على الطرق (٢٠١٥ و ٢٠١٦)

شبكة شرطة المرور الأوروبية، التقرير السنوي ٢٠١٥ - TISPOL

الجمعية الملكية لمنع الحوادث - ROSPA

جامعة لوفبورو - مراجعة للأعمال المنشورة حول الحد من حوادث الطرق القاتلة - الاستراتيجيات والتدابير المضادة

الاتحاد الدولي للطرق (IRF) - الإحصاءات العالمية للطرق ٢٠١٥

## تم وضع هذا التقرير من قبل:

البروفيسور أندرو موريس



أندرو هو أستاذ منهج العوامل البشرية في سلامة النقل ويقود أبحاث السلامة السلوكية وفريق أبحاث الوقاية من الإصابات في جامعة لوفبورو. حصل أندرو على جائزة التقدير الخاصة من حكومة الولايات المتحدة تقديرًا لقيادته البارزة ومساهماته الخاصة في مجال سلامة المركبات (يونيو ٢٠٠٩).

أندرو مورلي



أندرو مورلي هو مدير تنفيذي في فريق القطاع الحكومي والعام في برايس ووتر هاوس كوبرز. قبل انضمامه إلى الشركة، قدم أندرو المشورة للوزراء في وزارات الداخلية والعدل والصحة بالمملكة المتحدة. وهو أيضًا زميل زائر بمعهد أبحاث السياسات الجنائية بجامعة لندن.

الدكتور غraham هانكوكس



غراهام هو باحث مشارك في جامعة لوفبورو كما عمل في العديد من المشاريع المتنوعة التي تطبق خبراته في الاقتصاد/العوامل البشرية في مجال سلامة النقل.

مايكل أبي سمعان



مايكل هو مستشار تأسيسي في فريق القطاع الحكومي والعام في شركة برايس ووتر هاوس كوبرز. قبل انضمامه إلى الشركة، كان يعمل مستشاراً لدى الأمم المتحدة. يحمل مايكل درجة الماجستير في العلاقات الدولية من كلية لندن للاقتصاد والسياسة (LSE).

# جهات الاتصال

طارق وهبي

شريك

بريد إلكتروني: tareq.wehbe@pwc.com



رامي ناظر

قائد فريق القطاع الحكومي والعام في الشرق الأوسط

بريد إلكتروني: rami.nazer@pwc.com



إسماعيل دلي

مدير مساعد

بريد إلكتروني: ismail.dalli@pwc.com



أندرو مورلي

مدير تنفيذي

بريد إلكتروني: andrew.morley@pwc.com



