



وزارت راه و ترابری
سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای
معاونت برنامه ریزی

سلسله گزارش‌های:
آشنایی با مدیریت و تشکیلات حمل و نقل در سایر کشورها

همکاری در ایمنی جاده‌ای:
ضرورت، نتایج و نمونه‌ها

دفتر بودجه و تشکیلات
فروردین ۸۷

شماره گزارش: ۹۷-۱-۸۶

مقدمه

گزارش جهانی در خصوص صدمات ناشی از ترافیک جاده‌ای^۱ بر این نکته تاکید دارد که جهان امروز، با بحرانی به نام ایمنی جاده‌ای^۲ مواجه است؛ بحرانی که هنوز به درستی شناسایی نشده است. گزارش اشاره می‌کند که سازمان‌های بین‌المللی، سازمان‌های دولتی و غیردولتی، کشورهای اهداء کننده کمک‌های مالی، هر یک نقش مهمی در رویارویی با این بحران و ارتقاء ایمنی در سطح جهان دارند. گزارش بر برخورد سیستماتیک با بحران جهانی ایمنی جاده‌ای تاکید می‌ورزد. این امر تنها به تجزیه و تحلیل آکادمیک عناصر و سیستم‌های مرتبط با ایمنی جاده‌ای محدود نمی‌شود، بلکه همکاری و مشارکت بخش‌های مختلف مرتبط با این مقوله نیز مدنظر است. گزارش بیان می‌دارد که ایمنی جاده‌ای یک مسئولیت مشترک است و نیاز به همکاری چندجانبه^۳ دارد. نیاز به همکاری در قطعنامه شماره WHA710 مجمع عمومی سازمان بهداشت جهانی در خصوص سلامت و ایمنی جاده‌ای نیز مورد تاکید قرار گرفته است. قطعنامه مذکور به اعضای WHO توصیه می‌کند که همکاری میان بخش‌ها و وزارتخانه‌های مختلف را تسهیل کنند. این متن، نقش مشارکت و همکاری چندجانبه در پیشگیری از صدمات ترافیکی، لزوم همکاری و اشکال و سطوح مختلف آن را مورد بررسی قرار می‌دهد. انتظار می‌رود در پایان، خواننده بتواند در خصوص راه‌های موثر مشارکت و همکاری در زمینه پیشگیری از صدمات ترافیکی در شهر، منطقه و کشور خود به بحث بپردازد.

چرا همکاری؟

نیاز به همکاری ناشی از ماهیت متغیر مسئله صدمات ترافیکی است. حوزه ایمنی ترافیک دارای تصمیم‌گیرندگان متعددی است؛ بخش‌ها و گروه‌های مختلف اجتماعی را تحت تاثیر قرار می‌دهد و نیازمند اقدام از سوی نهادهای مختلف است. بخش‌های متعددی در بحث ایمنی جاده‌ای درگیرند و بسیار اهمیت دارد که این بخش‌ها در اقدامات و ابتکاراتی که در سطح ملی، منطقه‌ای و جهانی صورت می‌گیرد، همکاری نمایند.

¹ World Report on Road Traffic Injury Prevention (WHO and WB)

ر.ک به گزارش: سازمان بهداشت جهانی و ایمنی جاده‌ای- دفتر بودجه و تشکیلات

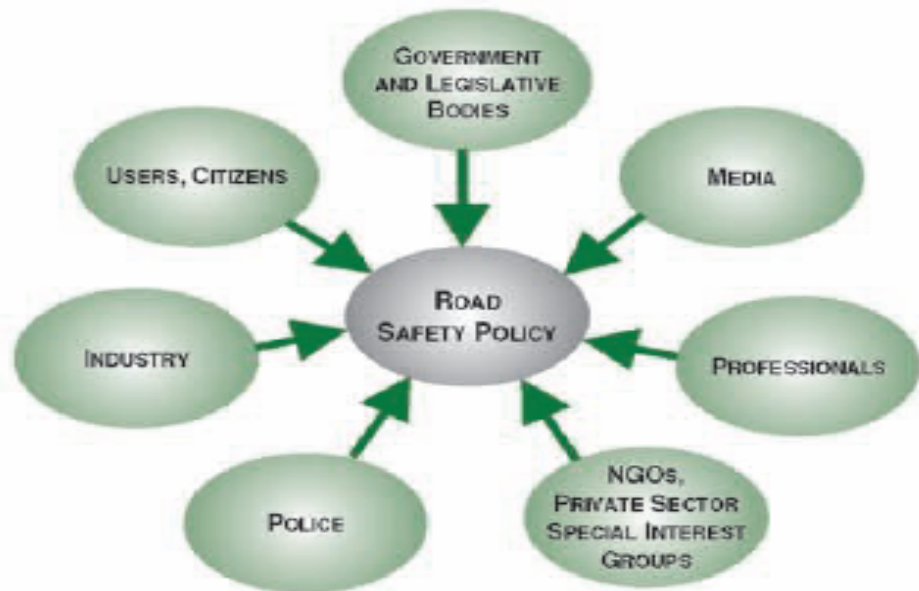
² - در این گزارش، کلمه جاده به مفهوم عام آن شامل کلیه راه‌های درون‌شهری و برون‌شهری به کار رفته است.

³ - multisectoral collaboration

سازمان‌ها و نهادهای کلیدی موثر در حوزه ایمنی جاده‌ای:

- دولت و نهادهای قانونگزاری
- پلیس
- نیروهای حرفه‌ای حمل‌ونقل
- صنعت
- رسانه‌ها
- شهروندان (کاربران)
- سازمان‌های غیردولتی (NGO)، بخش خصوصی و سایر گروه‌های علاقمند

The key organizations and players influencing road safety policy



رهاورد همکاری در ایمنی جاده‌ای:

- دسترسی بیشتر به منابع
- استفاده موثرتر از منابع
- ارتقاء پاسخگویی
- گسترش آگاهی
- توسعه ابتکارات
- ایجاد ارتباطات پایدار
- توسعه فعالیت‌ها
- تشریک گسترده مسئولیت در فعالیت‌ها
- مالکیت قوی‌تر بخش خصوصی و طرف‌های ذینفع
- به‌کارگیری توانایی بخش‌های مختلف
- به اشتراک‌گزاردن دانش و تکنولوژی
- ایجاد توازن و تناسب در طراحی پروژه‌ها

انواع همکاری

انواع گوناگونی از مشارکت و همکاری می‌تواند به‌کار گرفته شود. همکاری می‌تواند حول موارد تکمیلی در سطوح بین‌المللی، منطقه‌ای، ملی و محلی صورت گیرد. موضوع همکاری نیز می‌تواند تحقیقات، تبادل اطلاعات، امور اجرایی، توسعه سیاست‌ها، توسعه ظرفیت‌ها، سرمایه‌گذاری و نیز حمایت از قربانیان تصادفات ترافیکی و خانواده‌هایشان باشد. همکاری همچنین می‌تواند رسمی یا غیررسمی باشد. در این متن، انواع همکاری در چهار قالب بین‌المللی، ملی، همکاری اجتماعی و همکاری در تحقیقات مورد بررسی قرار می‌گیرد.

۱- همکاری بین‌المللی

گزارش جهانی تصریح دارد که هرچند تاکنون تلاش‌های جمعی ایمنی‌جاده‌ای در سطح بین‌المللی شکل گرفته، اما برنامه‌ریزی فراگیر با هدف هماهنگ‌سازی نهادهای مرتبط کمتر صورت گرفته است. قبلاً هیچ نهاد راهبر بین‌المللی، مسئولیت چنین برنامه‌ریزی را به عهده نداشته است. گزارش، تغییر این وضعیت را پیشنهاد می‌کند. بدین صورت که مسئولیت ایمنی‌جاده‌ای به روشنی تعریف و به نهادهای مربوطه محول گردد، نقش‌های ویژه به نهادهای ویژه اختصاص یابد، از موازی‌کاری اجتناب شود و یک تعهد استوار برای ایجاد و اجرای یک برنامه جهانی ایمنی‌جاده‌ای شکل گیرد. مجمع عمومی سازمان ملل متحد و مجمع عمومی سازمان بهداشت جهانی با اقدام در راستای تشکیل نهاد همکاری ملل متحد برای ایمنی جاده‌ای به این چالش، پاسخ درخور داده‌اند. این نهاد، یک نمونه موفق از همکاری بین‌المللی در عرصه ایمنی‌جاده‌ای است:

همکاری ملل متحد برای ایمنی جاده‌ای

از زمان صدور قطعنامه مجمع عمومی سازمان ملل متحد در سال ۲۰۰۴ در زمینه بهبود ایمنی‌جاده‌ای، سازمان بهداشت جهانی به طور فعالانه درگیر فعالیت‌های مرتبط با ایمنی‌جاده‌ای در چارچوب سازمان ملل شده است. قطعنامه مذکور از سازمان بهداشت جهانی دعوت می‌کند که ضمن همکاری با کمیسیون‌های منطقه‌ای ملل متحد، به امر هماهنگ‌سازی تلاش‌های مرتبط با ایمنی‌جاده‌ای اقدام کند. WHO ضمن پذیرش این مسئولیت، گروهی متشکل از سازمان ملل و سایر سازمان‌های بین‌المللی مدافع ایمنی‌جاده‌ای، تحت عنوان همکاری ملل متحد برای ایمنی جاده‌ای^۴ تشکیل داده است. در سال ۲۰۰۶، این گروه متشکل از ۴۰ نهاد بود که ۱۱ نهاد آن، ارگان‌های سازمان ملل بودند. تعداد و گستره سازمان‌های مشارکت‌کننده از بخش‌های حمل‌ونقل، بهداشت و ایمنی اعم از سازمان‌های دولتی و غیردولتی، سازمان‌های اهداکننده کمک‌های مالی، موسسات تحقیقاتی و بخش خصوصی، موید حمایت وسیع از این تلاش جمعی و مشارکت‌جویانه است. گروه مذکور، اهداف عمومی خود را مطابق با خطوط راهنمای تعیین شده در گزارش جهانی پیشگیری از صدمات ترافیکی مشخص کرده است.

⁴ - United Nations Road Safety Collaboration

نمونه‌های متعددی از همکاری بین‌المللی وجود دارد. به عنوان مثال، مشارکت جهانی برای ایمنی جاده‌ای^۵، یک مشارکت جهانی میان بخش خصوصی، جامعه مدنی و سازمان‌های دولتی برای بهبود وضعیت ایمنی جاده‌ای در سطح جهان است. این نهاد بین‌المللی، یکی از ۴ شریک تجاری در برنامه‌های توسعه بانک جهانی است. هدف و برنامه مشارکت‌کنندگان مذکور، مطالعه، حمایت و ارتقاء نمونه‌های استراتژیک مشارکت و همکاری در راستای توسعه جوامع مختلف در سطح جهان است.

۲- همکاری نهادها در سطح ملی

در بسیاری از کشورها، مسئولیت‌های مرتبط با ایمنی جاده‌ای در سطوح مختلف حکومت توزیع شده است. در بیشتر کشورها، برنامه‌های ایمنی جاده‌ای از ترتیبات زیر برخوردار است:

- وزارتخانه‌های امور عمومی و نهادهای مرتبط، مسئول تدارک و نگهداری راه‌ها می‌باشند.
- وزارتخانه‌های حمل‌ونقل، مسئول قوانین و مقررات ترافیکی و ثبت وسائط نقلیه و گواهینامه رانندگان هستند. در بعضی کشورها، این فعالیت‌ها ممکن است در حیطه وظائف پلیس باشد.
- وزارتخانه‌های کشور، مسئول اعمال قوانین ترافیکی و آموزش رانندگان و سایر کاربران راه‌ها می‌باشند.
- وزارتخانه‌های آموزش، مسئول آموزش ایمنی جاده‌ای می‌باشند.
- وزارتخانه‌های بهداشت، مسئول خدمات مرتبط با فوریت‌های پزشکی، درمان و مراقبت‌های بیمارستانی و توانبخشی افراد مصدوم و معلول می‌باشند.
- وزارتخانه‌های امور مالی، مسئول تخصیص منابع لازم به نهادهای مربوطه می‌باشند.

اگرچه بخش دولتی مسئول ارتقاء و تضمین ایمنی جاده‌ای است، اما به منظور حصول نتایج بهتر بسیار ضروری است که سایر بخش‌ها نیز در این فعالیت درگیر شوند. توسعه ظرفیت‌های موجود هم در بخش دولتی و هم در بخش غیردولتی، در توسعه ایمنی جاده‌ای امری کلیدی است و تنها طی یک اراده سیاسی در سطح ملی

۵ (ر.ک به: مشارکت جهانی برای ایمنی جاده‌ای در تایلند- دفتر بودجه و تشکیلات) Global Road Safety Partnership - 5

می‌تواند تامین شود. گردهم‌آوردن کلیه بخش‌ها، مستلزم وجود مکانیزم معینی است که این امر را ممکن سازد. این کار نیازمند وجود یک نهاد هدایت‌کننده در ساختار دولت است.

۳- همکاری اجتماعی

مردم دارای ظرفیت بالایی برای بهبود وضعیت خود هستند. امروزه ایده ارتقاء مشارکت مردم در راستای حل مشکلات جامعه، توسعه یافته است. این امر به شیوه‌های گوناگون از جمله از طریق آموزش بخش‌های مختلف جامعه و به‌کارگیری ظرفیت سازمان‌های غیردولتی و سایر گروه‌ها می‌تواند عملی شود.

پروژه‌های ایمنی‌جاده‌ای نیازمند حمایت و ابتکار از سوی گروه‌های مختلف اجتماعی‌اند. دولت و نهادهای محلی در شهرها و استان‌ها می‌توانند یک مشارکت فعال از کلیه طرف‌ها شامل سازمان‌های غیردولتی، دانشگاه‌ها و مراکز تحقیقاتی، بیمارستان‌ها و مراکز درمان و نیز سیاست‌گذاران و برنامه‌ریزان جهت کار بر روی برنامه‌های مرتبط با پیشگیری از صدمات ناشی از تصادفات جاده‌ای شکل دهند. در ادامه به دو نمونه از مشارکت‌های اجتماعی در این زمینه اشاره می‌شود.

جنبش جامعه ایمن

جنبش جامعه ایمن در اواخر دهه ۸۰ در سوئد و پس از نخستین کنفرانس پیشگیری از تصادفات و صدمات در استکهلم (۱۹۸۹) شکل گرفت. بیش از ۵۰۰ نماینده از ۵۰ کشور جهان در این نشست حضور یافتند. مبنای نشست مذکور بر این فرض استوار بود که برنامه‌های اجتماعی در زمینه پیشگیری از صدمات، نقشی کلیدی در کاهش صدمات دارند. در پایان کنفرانس، بیانیه‌ای تحت عنوان: بیانیه جوامع ایمن، حاوی اصول مهم کنترل صدمات منتشر شد. جنبش جامعه ایمن توسط مرکز همکاری‌های WHO در زمینه ارتقاء ایمنی جوامع در انیستیتو کارولینسکای سوئد ایجاد شده است.

یک جامعه ایمن می‌تواند یک استان، یک شهر و یا یک محله باشد که برای ارتقاء ایمنی و پیشگیری از صدمات و نیز خشونت و خودکشی فعالیت می‌کند. این برنامه می‌تواند کلیه جنسیت‌ها و گروه‌های سنی و نیز کلیه مناطق را پوشش دهد. این جنبش براین اعتقاد است که مردمی که در یک جامعه زندگی و کار می‌کنند، درک درستی از نیازها، مشکلات و ظرفیت‌ها و سرمایه‌های آن جامعه دارند. مشارکت و میزان تعهد

اعضای جامعه در شناسایی و به کارگیری منابع لازم به منظور پیشگیری از صدمات، نقشی اساسی دارد. تاکنون ۸۳ جامعه به عضویت شبکه جامعه ایمن درآمدند.^۶

مادران مخالف با رانندگی در حال مستی

ماموریت مادران مخالف با رانندگی در حال مستی عبارت است از منع رانندگی در حال مستی، حمایت از قربانیان این جرم خشونت‌آمیز و ممانعت از مصرف مشروبات الکلی توسط افراد زیر سن قانونی. این سازمان در ماه می ۱۹۸۰ توسط کندی لایتنر، مادری که دختر ۱۳ ساله‌اش در تصادف با یک راننده مست جان باخته بود تاسیس شد. این سازمان هم‌اکنون یکی از گروه‌های کلیدی حامی ایمنی جاده‌ای در ایالات متحده و همچنین کشورهای دیگر از جمله استرالیا، کانادا، نیوزلند و بریتانیاست.

فعالیت‌های گسترده این سازمان منجر به تصویب قوانین ضد سوء مصرف مشروبات الکلی در سطوح ملی و ایالتی شده است. مشهورترین کمپین سازمان زمانی برگزار شد که یک قانون فدرال در سال ۱۹۸۴، پرداخت بودجه بزرگراه‌ها به کلیه ایالت‌ها را منوط به افزایش سن قانونی مصرف مشروبات الکلی به ۲۱ سال نمود. در نیمه دهه ۱۹۸۰، سازمان به یک برنامه کاری شامل مواردی چون تلاش برای تصویب قوانین شفاف‌تر، ابطال گواهینامه رانندگان متخلف، کاهش میزان الکل مجاز در خون به مقدار ۰/۰۸٪، تعیین حقوق قانونی قربانیان و جبران خسارت قربانیان متعهد شد. بسیاری از موارد مورد پیگیری سازمان تاکنون به قانون تبدیل شده‌اند.

۶- شانزدهمین کنفرانس جهانی "جامعه ایمن" با شعار "راه ایمن در کنار عزم ملی" در خرداد ۱۳۸۶ در تهران برگزار شد. همزمان با مراسم پایانی این کنفرانس، قطعنامه‌ای در ۸ بند از سوی نمایندگان کشورهای شرکت‌کننده در کنفرانس منتشر شد. در این قطعنامه بر لزوم تهیه برنامه‌های مدون با مشارکت سازمان‌های دولتی و غیر دولتی، جمع‌آوری اطلاعات مربوط به حوادث به صورت جامع، استفاده از استراتژی‌های سازمان بهداشت جهانی، اجرای قوانین برای تغییر رفتار کاربران راه‌ها و ارائه تمهیدات لازم برای پیشگیری از حوادث تاکید گردید. تعداد اعضای جنبش جامعه ایمن هم اکنون به ۱۱۲ شهر جهان رسیده و در کنفرانس تهران نیز ۳ شهر کاشمر، ارسنجان و شمیرانات به عضویت این مجموعه درآمدند.

۴- همکاری در تحقیقات

در دانش مرتبط با صدمات ترافیکی کمبودهایی وجود دارد که باید از طریق تحقیقات برطرف گردد. همکاری در تحقیقات می‌تواند از طرق مختلف صورت گیرد از جمله:

- ایجاد یک مکانیزم معین جهت به اشتراک‌گزاردن دانش و تجربه میان محققان و موسسات تحقیقاتی در یک کشور
- تثبیت یک روش معین برای به اشتراک‌گزاردن اطلاعات به هدف جذب سرمایه از اهدا کنندگان کمک‌های مالی در طرح‌های تحقیقاتی
- گردهم آوردن محققان و موسسات تحقیقاتی از کشورهای مختلف در چارچوب یک شبکه تحقیقاتی.

همکاری در تحقیقات می‌تواند نقش مهمی در تشریح دانش، تجربه، سرمایه و منابع ایفا کند. این امر موجب کاهش اقدامات غیرضروری و موازی خواهد شد. در ادامه به دو نمونه عملی از این نوع همکاری اشاره خواهد شد.

ابتکار برای پیشگیری از صدمات برای آفریقا^۷

ابتکار برای پیشگیری از صدمات برای آفریقا یک سازمان غیردولتی است که در سال ۱۹۹۷ به منظور ارتقاء تحقیقات ایمنی و صدمات در قاره آفریقا تاسیس شد. این نهاد، هدف مذکور را از طرق زیر پی‌می‌گیرد:

- انجام تحقیقات در زمینه اپیدمیولوژی (علم بیماری‌های مسری) و کنترل انواع صدمات
 - توسعه و اجرای برنامه‌های آموزشی در زمینه اپیدمیولوژی صدمات، نظارت، پیشگیری و مراقبت‌های ویژه
 - ارتقاء حمایت در زمینه پیشگیری و کنترل صدمات
 - تسهیل مبادله دانش در زمینه صدمات در سطح قاره آفریقا
 - ایجاد ارتباط میان طرف‌های آفریقایی و بین‌المللی در زمینه کنترل صدمات
- این نهاد هم‌اکنون شامل اعضای ۱۴ کشور به قرار زیر است:

⁷ - Injury Prevention Initiative for Africa

مصر، اریتره، ائیوپی، غنا، کنیا، موریس، موزامبیک، نیجریه، رواندا، آفریقای جنوبی، اوگاندا، تانزانیا، زامبیا، و زیمبابوه. ابتکار برای پیشگیری از صدمات برای آفریقا از جانب WHO و شبکه بین‌المللی جراحان کانادا مورد حمایت مالی قرار می‌گیرد.

شبکه تحقیقات صدمات ناشی از ترافیک جاده‌ای^۸

شبکه تحقیقات صدمات ناشی از ترافیک جاده‌ای، مشارکتی متشکل از افراد و نهادها شامل دولت، سازمان‌های غیردولتی و نهادهای آکادمیک است که با هم در زمینه پیشبرد تحقیق بر روی علل و آثار صدمات ترافیکی و نیز استراتژی‌های مرتبط با پیشگیری از این‌گونه صدمات در کشورهای با درآمد کم و متوسط همکاری می‌کنند. هم‌اکنون سالانه در حدود ۱۰۰ میلیارد دلار در سطح جهان در تحقیقات مرتبط با سلامت و بهداشت هزینه می‌شود که از این میزان کمتر از ۱۰٪ مربوط به ۹۰٪ جمعیت جهان است. غفلت از تحقیقات در زمینه صدمات ترافیکی در کشورهای در حال توسعه نیز بخشی از این عدم تعادل است. شبکه تحقیقات صدمات ناشی از ترافیک جاده‌ای در صدد است که در جهت کاهش این ناهماهنگی حرکت کند. اعضای این نهاد، به منظور تبادل آراء و ایجاد و توسعه یک برنامه کاری تحقیقات در زمینه صدمات ترافیکی گردهم می‌آیند. این شبکه به توسعه ظرفیت‌های تحقیقاتی در کشورهای فقیر و متوسط کمک کرده و این کار را از طریق ارائه مشاوره، تامین اطلاعات و منابع مالی برای تحقیقات و هدایت‌های لازم برای محققین این کشورها صورت می‌دهد. این نهاد توسط مجمع جهانی تحقیقات بهداشت و سلامت^۹، بانک جهانی، انستیتوی جرج برای سلامت بین‌المللی^{۱۰}، دولت استرالیا و سازمان بهداشت جهانی حمایت می‌شود.

^۸ - Road Traffic Injuries Research Network

^۹ - Global Forum for Health Research

^{۱۰} - George Institute for International Health

نکات کلیدی:

- ۱- نیاز به همکاری، ناشی از ماهیت متغیر مسئله صدمات ترافیکی است. این معضل دارای تصمیم‌گیرندگان متعدد است. بر طیف وسیعی از مردم، گروه‌ها و نهادها تاثیر می‌گذارد و مستلزم اقدام از سوی بخش‌های مختلف است.
- ۲- همکاری چندجانبه دارای منافع بسیاری است از قبیل: افزایش دسترسی به منابع، تشریح مسئولیت‌ها و تقویت حضور بخش خصوصی و گروه‌های ذینفع
- ۳- همکاری در ایمنی‌جاده‌ای مستلزم سازماندهی حول موارد تکمیلی در سطوح بین‌المللی، منطقه‌ای ملی و محلی است.

سئوالاتی برای اندیشیدن:

- ۱- بر مبنای تجربیات خود، نمونه‌ای از یک پروژه مشارکتی را که در آن شرکت کرده‌اید، تشریح کنید. اهداف اصلی پروژه چه بوده است؟ چه تعدادی از افراد درگیر بوده‌اند و سوابق تجربی و آموزشی آنها چه بوده است؟ آیا اهداف پروژه حاصل شده است؟ اگر پاسخ مثبت است، نقش هر یک از اعضاء را تشریح کنید.
- ۲- درباره نقش بخش‌های مختلف درگیر در پیشگیری از حوادث ترافیکی در کشور خود بحث کنید. این بخش‌ها تا چه حد در همکاری با هم موفق هستند؟ کدام یک از جنبه‌های همکاری نیاز به بهبود دارد؟ شما چه نوع اصلاح یا بهبودی را توصیه می‌کنید؟
- ۳- در خصوص چالش‌هایی که نیروهای حرفه‌ای علاقمند به حضور در همکاری‌های جهانی پیشگیری از حوادث ترافیکی با آن مواجه‌اند گفتگو کنید. چگونه می‌توان با این چالش‌ها مواجه شد؟

ترجمہ، تلخیص و تنظیم : بہرنگ طاہری

منبع: Road Traffic Injury Prevention (Training Manual)

World Health Organization and Indian Institute of Technology Delhi

