

وزارت راه و ترابری
معاونت آموزش، تحقیقات و فناوری
واحد فناوری و ارتباط با سازمانهای تخصصی

تقسیم مسؤولیت برای داشتن جاده‌های ایمن‌تر

(دیدگاه‌های شرکت‌کنندگان در کنفرانس پیشگیری از تلفات ترافیکی در سطح جهان -

۲۰۰۳)

کنفرانس پیشگیری از تلفات ترافیکی در سطح جهان
به همت فدراسیون بین‌المللی اتومبیلرانی برای اتومبیل و جامعه
یازدهم فوریه سال ۲۰۰۳ میلادی

این مجموعه ترجمه‌ای است از گزارشی تحت عنوان

Sharing Responsibility for Safer Roads

توجه: هدف از تهیه این‌گونه مجموعه‌ها، طرح موضوعات تخصصی در قالب انتقال فناوری از طریق نشر منابع تخصصی معتبر می‌باشد. لذا به کلیه بهره‌برداران توصیه می‌گردد جهت کاربرد اعداد و استانداردهای مورد اشاره به اصل منابع مراجعه نمایند. بدیهی است ناشر هیچ گونه مسؤلیتی در خصوص پیامدهای سوء ناشی از عدم توجه به توصیه فوق را متقبل نخواهد شد.

واحد فناوری و ارتباط با سازمانهای تخصصی
گروه ترجمه و تهیه گزارشهای تخصصی

عنوان گزارش	: تقسیم مسؤولیت برای داشتن جاده‌های ایمن تر
تهیه و تألیف	: فدراسیون بین‌المللی اتومبیلرانی (FIA)
مترجم	: نوروز محمدخانی
ویرایش ادبی	: مهسا مهرپویا
کنترل نهایی	: مهندس محسن رحیمی
ناشر	: معاونت آموزش، تحقیقات و فناوری
لیتوگرافی چاپ و صحافی	: مرکز چاپ و انتشارات مؤسسه عالی آموزش و پژوهش مدیریت و برنامه‌ریزی
نوبت چاپ	: اول
تاریخ انتشار	: پاییز 1383
تیراژ	: 1000 نسخه
نشانی	: خیابان کریم‌خان زند، خیابان خردمند شمالی، پلاک 149- واحد اطلاع‌رسانی و نشر پژوهشها

پیام تونی بلر نخست‌وزیر انگلیس به شرکت‌کنندگان در کنفرانس ۱

مقدمه ۲

آقای مکس موسلی ۲
رییس فدراسیون بین‌المللی اتومبیلرانی

سخنرانی‌های اصلی

دکتر گروهارلم برون‌تلتند ۴
مدیرکل، سازمان بهداشت جهانی

آرتی هون آلیستردارلینگ ۹
وزیر حمل‌ونقل

مسئولیت جهانی در قبال تلفات ناشی از تصادفات جاده‌ای

رییس:

آقای باری شیرمن، نماینده پارلمان ۱۴
معاون، گروه مشارکت جهانی در زمینه ایمنی راه

شرکت‌کنندگان:

دکتر اتین کراگ ۱۵
مدیر، پیشگیری از تلفات و تصادفات، سازمان بهداشت جهانی

آقای جان فلورا ۲۳
مدیر، دفتر بخش توسعه شهری و حمل‌ونقل
بانک جهانی

دکتر عدنان ای. حیدر، پزشک، دکتر ۲۸
استادیار و ریاست دانشکده توسعه، دانشگاه جان‌هاپکینز

تجربیات و دیدگاهها

رییس:

۳۸..... دکتر اوا یاراوان
کارشناس بهداشت، گروه توسعه
- منطقه آفریقا، بانک جهانی

شرکت کنندگان:

۳۹..... خانم کارلا گونزالس کاروایا
معاون وزیر حمل و نقل، کاستاریکا

۴۱..... عالیجناب فوآد مبارک الحنانی
نماینده دایم سلطان نشین عمان در سازمان ملل متحد

۴۴..... آقای دیمتریوس تئولوژیستیس
رییس واحد، ایمنی راه، DG TREN، کمیسیون اروپایی

۵۰..... آقای جیمز روزن اشتاین
معاون رییس امور بین الملل، تویوتا موتور اروپا

راهبردهای اجرایی

رییس:

۷۰..... آقای دیوید وارد
مدیرکل، فدراسیون بین المللی اتومبیلرانی

شرکت کنندگان:

۷۱..... آقای دیوید سیلکاک
رییس اجرایی، گروه مشارکت جهانی در زمینه ایمنی راه

۷۷..... پروفیسور مورای مکی
دانشگاه بیرمنگام

۸۲..... پروفیسور دینش موهان

استاد بیومکانیک و ایمنی حمل و نقل دانشگاه هنری فورد
انیستیتو تکنولوژی هند

۸۹..... آقای جان وایت
مدیر ارشد، واحد حمل و نقل، سازمان توسعه و همکاری اقتصادی

نتیجه گیری:

۱۰۰..... دکتر درک یاک
مدیر اجرایی، بیماری‌های خاص و بهداشت روان، سازمان بهداشت جهانی

۱۰۰..... آقای روزاریو آلسی
رییس، فدراسیون بین‌المللی اتومبیلرانی

پیام تونی بلر نخست‌وزیر انگلیس به شرکت‌کنندگان در کنفرانس

اینجانب از تشکیل فدراسیون بین‌المللی اتومبیلرانی FIA که به عنوان مؤسسه‌ای فعال در بخش ایمنی راه، حمل‌ونقل و محیط‌زیست و جابجایی فعالیت می‌کند، ابراز خوشنودی می‌نمایم. ایمنی راه از جمله اموری است که همگان با آن مواجه‌اند و از مهمترین عوامل بروز تصادفات و تلفات جانی به ویژه برای کودکان محسوب می‌شود. ایمنی جاده‌ای در کشورهای پهناورتر نمود بدیهی‌تری می‌یابد. به عنوان مثال، براساس ارزیابی‌های به‌عمل‌آمده بیش از ۷۵ درصد از تصادفات جاده‌ای در کشورهای در حال توسعه و کشورهای در حال گذار رخ می‌دهد، در حالی که این گونه کشورها تنها ۳۲ درصد از وسایل نقلیه موتوری را در اختیار دارند.

البته هیچ یک از کشورهای جهان به تنهایی نمی‌تواند به موضوع ایمنی جاده‌ای در سطح جهانی بپردازد. همه کشورها باید بدون اتلاف وقت تلاش کنند. به همین علت برنامه راهبردی پنج‌ساله سازمان بهداشت جهانی در خصوص ممانعت از حوادث جاده‌ای که در آن به موضوع کمک به کشورها برای افزایش ظرفیت و بهبود ایمنی جاده‌ای تأکید شده است، بسیار حایز اهمیت می‌باشد.

اینجانب خوشنودم از اینکه سازمان بهداشت جهانی همچنین تصمیم گرفته است تا ۷ آوریل سال ۲۰۰۴ میلادی (روز بهداشت جهانی) را به ایمنی راه اختصاص دهد.

بنده امیدوارم که این روز به واقع توجه جهانیان را به مقوله ایمنی جاده معطوف سازد، کمک کند تا ایمنی جاده‌ای به عنوان موضوعی مهم در دستور کار دولتها، جامعه بین‌الملل، مؤسسات ذیربط، سازمانهای غیردولتی (NGO) و بخش خصوصی قرار گیرد.

تونی بلر

آرتی. هون تونی بلر (Rt. Hon Tony Blair)

نخست‌وزیر

یازدهم فوریه سال ۲۰۰۳ میلادی

رونوشت روند کنفرانس

مقدمه

مکس موسلی (Max Mosley)

رئیس فدراسیون بین‌المللی اتومبیلرانی (FIA)

از اینکه در این کنفرانس شرکت نمودید بسیار سپاسگزارم. FIA از اینکه میزبان شما سروران گرامی است به خود می‌بالد، عزیزی که در اینجا گرد آمده‌اند تا در خصوص موضوعی به گفتگو بپردازند که متأسفانه تاکنون خیلی کم در مورد آن صحبت شده است. عموم مردم جهان علاقه چندانی به ایمنی راه نشان نمی‌دهند در صورتی که این یکی از عمده‌ترین مشکلات به ویژه در سطح جهان است. مباحث مربوط به آن در مطبوعات در سطح بسیار اندکی پوشش داده می‌شود، در واقع حوادث کوچک اصلاً مد نظر قرار نمی‌گیرند و حتی بزرگترین تصادفات جاده‌ای نیز در سطح نسبتاً کمی منتشر می‌شوند.

از سوی دیگر اگر نگاهی به آمار تلفات جاده‌ای بیاندازید، به طور یقین دچار وحشت خواهید شد. روزانه بیش از ۳ هزار نفر در سرتاسر جهان کشته می‌شوند. به ازای هر نفر کشته در اثر حوادث جاده‌ای، ۱۰ نفر با جراحات شدید وجود دارد. حتی در کشورهای عضو اتحادیه اروپا نیز وضعیت چندان مطلوب نیست، زیرا روزانه بیش از ۱۰۰ کشته و بیش از ۱۰۰۰ فقره تصادف شدید گزارش می‌شود. حتی در کشورهای چون سوئد و بریتانیا که از ایمن‌ترین جاده‌ها برخوردارند، به عنوان مثال در انگلیس، روزانه حدود ۱۰ نفر بر اثر حوادث جاده‌ای جان خود را از دست می‌دهند.



وقتی حادثه غیرمترقبه‌ای چون سقوط یک هواپیمای مسافربری کنکوردر در پاریس به وقوع می‌پیوندد، حادثه مذکور تا چند روز متوالی عناوین اصلی نشریات سرتاسر جهان را به خود اختصاص می‌دهد، در حالی که تعداد کشته‌شدگان این حادثه دقیقاً برابر تعداد تلفات ناشی از تصادفات جاده‌ای است که طی یک روز در کشورهای عضو اتحادیه اروپا رخ می‌دهد. یا اگر حادثه انفجار شاتل را که اخیراً به عنوان یک حادثه تلخ اتفاق افتاده است به خاطر آورید، تنها ۷ نفر کشته شدند. در حالی که این تعداد تلفات معادل تعداد کشته‌شدگانی است که طی یک ساعت ونیم در کشور آمریکا و دو دقیقه در سرتاسر جهان بر اثر تصادفات جاده‌ای جان می‌بازند. مشکل اینجاست که حوادث جاده‌ای آنقدر عادی و متداول هستند که کسی به آنها توجه نمی‌کند. در حالی که اگر موضوع را با جزئیات بیشتری مد نظر قرار دهید و به موقعیت غم‌انگیزی که بر تک‌تک خانواده‌های داغدار حاکم است فکر کنید، در خواهید یافت که زندگی ۳ هزار خانواده بعد از یک روز تأسفبار به گونه‌ای تغییر می‌کند که هرگز به روال قبلی خود باز نمی‌گردد و این تراژدی هر روز در هر هفته هر سال اتفاق می‌افتد.

اگر این مورد اجتناب‌ناپذیر نمی‌بود، اگر هیچ کاری نمی‌شد برای آن انجام داد، بی‌تردید مقوله یادشده در دل انسان ترس و وحشت ایجاد می‌کرد. اما آنچه که در این میان بسیار بدیهی به نظر می‌آید، حضور دانش و آگاهی برای جلوگیری از بخش اعظم این گونه حوادث است و جالب‌تر اینکه این دانش و آگاهی در فقیرترین کشورها، کشورهایی که از نظر درآمد در سطح پایین و متوسط قرار دارند نیز وجود دارد. علت حضور این دانش و آگاهی به کارگیری بسیاری از روشهای کارآمد در کشورهای غنی‌تر بوده است. ما می‌دانیم که چه کاری انجام دهیم، اما مسأله انجام دادن آن است. هیچ گونه سازمان مرکزی و در نتیجه فشار مرکزی برای آن وجود ندارد. در سطح جهانی به واقع هیچ تلاشی صورت نمی‌گیرد. تمام آنچه که ما در اختیار داریم عبارت است از: سازمان بهداشت جهانی با بودجه‌ای محدود یا سازمانی مانند فدراسیون بین‌المللی اتومبیلرانی با بودجه‌ای محدودتر. اما از سوی دولتها، از سوی سیاستمداران هیچ گونه فشار مرکزی وجود ندارد. بنابراین هدف از این گردهمایی ایجاد نوعی نیروی ضربت در درون سازمان ملل متحد برای فراهم آوردن نوعی تلاش مرکزی هماهنگ می‌باشد. اگر ما این کار را انجام ندهیم، شاهد افزایش بی‌رویه مرگ‌ومیر و صدمات جسمی خواهیم بود، به گونه‌ای که حدود سال ۲۰۲۰ میلادی یک سوم از کشته‌شدگان و زخمی‌ها از حوادث جاده‌ای ناشی خواهند شد و تصادفات جاده‌ای سومین عامل مهم مرگ‌ومیر بین تمامی بیماری‌ها و سایر علل دیگر مرگ و جراحت در سطح جهان خواهد بود.

بنابراین سال ۲۰۲۰ میلادی، تعداد افرادی که بر اثر حوادث رانندگی جان خواهند باخت، در مقایسه با تعداد فعلی دو برابر خواهد بود. اما بخش عمده این میزان اجتناب‌پذیر است و هدف از گردهمایی امروز، استقرار یا تلاش برای استقرار راهکارهای مؤثر برای اجتناب از آن می‌باشد.

اجازه می‌خواهم تا بار دیگر از شما به خاطر حضور در این کنفرانس بسیار تشکر کنم. وظیفه بعدی من معرفی نخستین میهمان عزیز خانم دکتر گروهارلم برون‌تلند می‌باشد. من فکر می‌کنم که ایشان نیازی به معرفی نداشته باشند. دکتر برون‌تلند به مدت ده سال نخست‌وزیر نروژ بودند و در سال ۱۹۸۳ کمیسیون جهانی توسعه و محیط‌زیست را تشکیل دادند. خانم برون‌تلند از سال ۱۹۹۸ مدیرکل سازمان بهداشت جهانی بوده‌اند و اگر ایشان بتوانند به همان اندازه که علل معضلات زیست‌محیطی را به تصویر کشیدند، علت تصادفات جاده‌ای را روی نقشه امور جهانی نشان دهند، ما در مسیری قرار خواهیم گرفت که به حل این مشکل منتهی خواهد شد.

دکتر گروهارلم برون‌تلند (Gro Harlem Brundtland)

مدیرکل، سازمان بهداشت جهانی

وزیر محترم جناب آقای موسلی، خانم‌ها و آقایان.

بسیار خوشنودم از اینکه امروز در این گردهمایی که با هدف پرداختن به موضوع ایمنی راه تشکیل شده است، حضور دارم. ۵ سال پیش، من دو معیار اصلی را در خصوص نحوه تعیین اولویتها توسط سازمان بهداشت جهانی مشخص کردم. این معیارها عبارت بودند از مسؤلیت سنگین هدایت تلاشهایی که در راستای مبارزه و کنترل بیماریها در سطح جهان به عمل می‌آیند و نیز تمرکز بر فرایند کاهش فقر و رشد و توسعه. ما باید آن دسته از شرایط، مسایل و تصمیماتی که باعث بیشترین مرگ‌ومیرها یا جراحات می‌شوند، اولویت‌بندی کنیم و آنهایی را که در صورت عدم اعمال تمهیدات لازم در سالهای آتی پدید خواهند آمد، مورد شناسایی قرار دهیم. ما باید به ویژه بر آن دسته از شرایط، مسایل و تصمیماتی که به طور نامتناسبی بر فقر اثر گذاشته و مانع رشد و توسعه اقتصادی و اجتماعی کشورهای در حال توسعه می‌شود، متمرکز شویم. به اعتقاد سازمان بهداشت جهانی (WHO) برای دستیابی به این مهم، ایمنی راه در لیست اولویتها می‌بایست در ردیفهای اول قرار گیرد. اجازه فرمایید تا نگاهی به آمار و ارقام بیان‌دازیم.

براساس آمار مرگ‌ومیر جهانی در سال ۲۰۰۰ میلادی این گونه که ما شنیدیم، تلفات جاده‌ای در جمع عوامل مرگ‌ومیر در سطح جهان، مقام نهم را در اختیار دارد و انتظار می‌رود که آمار تلفات ناشی از حوادث جاده‌ای در سال ۲۰۲۰ مقام سوم را قبل از مرگ‌ومیرهای ناشی از بیماریهای قلبی و افسردگی شدید به خود اختصاص دهد. مرگ‌ومیر ناشی از حوادث جاده‌ای ۲/۵ درصد از مرگ‌ومیر جهانی را در تمامی گروههای سنی تشکیل می‌دهد. این بدان معنی است که حوادث جاده‌ای بیشتر از بیماری مالاریا باعث مرگ انسانها

می‌شوند و دهها میلیون نفر را روانه بیمارستان می‌کند. در واقع در سال ۲۰۰۰ میلادی، ۱/۲۶ میلیون نفر به علت سوانح جاده‌ای جان خود را از دست دادند. در برخی از کشورهای فقیر و نیمه‌مرفه، قربانیان حوادث جاده‌ای ۱۰ درصد تخت بیمارستانها را اشغال می‌کنند. همه ما به هنگام تماشای مسابقات اتومبیلرانی فرمول ۱ (Formula one) در نهایت شگفتی مشاهده می‌کنیم که یک خودرو با سرعت ۳۰۰ کیلومتر در ساعت دچار سانحه می‌شود، در هوا چرخ می‌خورد و در گوشه‌ای دیگر به شدت با زمین برخورد کرده و به تلی از آهن‌پاره تبدیل می‌شود، درحالی که راننده آن بدون حتی کوچکترین خراش یا کبودی از آن خارج می‌شود. در واقع، تأکید زیاد بر اصول ایمنی و پیشرفتهای تکنولوژی که رانندگان را قادر می‌سازد بعد از این گونه سوانح جان سالم بدر ببرند، به ما کمک خواهد کرد تا خودروهای ایمن‌تری تولید کنیم. در عین حال، واقعیت موجود در جاده‌های جهان بسیار متفاوت است. اتومبیلای معمولی مانند اتومبیلهای مسابقه ساخته نمی‌شوند. به علاوه بسیاری از اتومبیلها، به ویژه در کشورهای در حال توسعه، در شرایط بدی قرار دارند و سرنشینان این گونه اتومبیلها اگر در سرعتهای بالا دچار سانحه شوند، کشته یا زخمی می‌شوند.

ما شاهد مینی‌بوسی هستیم که راننده آن بیش از ظرفیت مسافر سوار کرده است و به دلیل ترکیبگی یکی از لاستیکها از جاده منحرف می‌شود. ما نظاره‌گر یک خیابان در یک شهر شلوغ هستیم با کودکانی که دنبال یک توپ می‌دوند. کامیونی که ترمز آن بریده است و هر چیزی را که سر راه آن قرار گرفته در هم می‌کوبد، یا راننده مستی که با عابری پیاده تصادف می‌کند. درست یا غلط، همه ما وقتی در جاده مشغول رانندگی هستیم ترجیح می‌دهیم تا باور داشته باشیم که شکست‌ناپذیریم. در اروپا ما شاهد انواع مختلف حوادث ترافیکی هستیم، اما ایمنی جاده‌ای به عنوان مشکل اولیه کشورهای صنعتی محسوب نمی‌شود. به رغم آنکه شمار تصادفات جاده‌ای به شکلی باورنکردنی در تمامی کشورهای جهان بالاست، ایمنی جاده نخستین و مهم‌ترین مقوله در کشورهای در حال توسعه است. در واقع ۹۰ درصد تمامی مرگومیرهای ناشی از حوادث جاده‌ای در کشورهای فقیر و نیمه‌مرفه به وقوع می‌پیوندند. از مجموع ۱/۲۶ میلیون نفر تلفات سالانه ۳۵ درصد در منطقه WHO در آسیای جنوب شرقی که هند را در برمی‌گیرد، ۲۴ درصد در غرب اقیانوس آرام که چین را در برمی‌گیرد، ۱۳ درصد در آفریقا، ۱۱ درصد در آمریکا، ۱۰ درصد در اروپا که شامل اروپای شرقی و شوروی سابق می‌شود و ۷ درصد در منطقه غرب مدیترانه که از مغرب تا پاکستان امتداد می‌یابد، رخ می‌دهد.

مشکلات پیش روی خانواده‌های قربانیان حوادث جاده‌ای، به همراه مجروحان این گونه تصادفات غیرقابل محاسبه هستند. از نظر اقتصادی هزینه‌های مربوط به عمل جراحی، بستری شدن در بیمارستان و مراقبت طولانی‌مدت (دوره نقاهت) برای بازگشت سلامتی به همراه ضررهای مربوط به از دست رفتن بازدهی و نیروی کار این افراد، نشان از دهها میلیارد یورو در هر سال دارد. مجروحان حوادث جاده‌ای،

اصلی‌ترین مشتریان مراکز درمانی و بهداشتی هستند. مسؤولیت اصلی سیستمهای بهداشتی فراهم آوردن زمینه‌های توسعه (در بخشهای مختلف) می‌باشد. در کشورهایی که درگیر مبارزه با بیماری‌های مسری چون ایدز، سل، مالاریا و بیماریهای مزمن هستند، تلفات جاده‌ای نقش کم‌رنگی را داراست و به آنها خیلی پرداخته نمی‌شود. در حالی که بخش قابل توجهی از هزینه‌های تحمیل شده بر سیستمهای بهداشتی و درمانی از حوادث جاده‌ای نشأت می‌گیرند. بیش از ۵۰ درصد از کشته‌شدگان حوادث جاده‌ای را جوانان و بزرگسالان بین ۱۵ تا ۴۴ ساله تشکیل می‌دهند که مرگ آنها از دست رفتن منابع اصلی انسانی و تولیدی را به همراه دارد. هزینه تلفات ناشی از تصادفات غم‌انگیز جاده‌ای بین ۱ تا ۲ درصد تولید ناخالص ملی بعضی از کشورها را به خود اختصاص می‌دهد. این گونه حوادث جاده‌ای و تلفات ناشی از آن بر اقتصاد خانواده تأثیر منفی گذارده و هزینه‌ای سنگین بر خانواده قربانیان و مجروحان تحمیل می‌کند. تأثیر تصادفات جاده‌ای بر افراد فقیر جدی‌تر است. بسیاری از قربانیان تصادفات نان‌آوران خانواده هستند و مرگ یا معلولیت آنها با نتایج و اثرات جدی برای خانواده‌ها و وابستگان از جمله کاهش رفاه، رنج و عذاب و فقر همراه است. در کشورهای فقیر و نیمه‌مرفه استفاده‌کنندگان آسیب‌پذیر جاده، عابران پیاده، موتورسواران و مسافران بیشترین قربانیان تصادفات جاده‌ای را تشکیل می‌دهند. بچه‌ها نیز از جمله قربانیان آسیب‌پذیر حوادث جاده‌ای محسوب می‌شوند.



من تصادفات جاده‌ای را مورد بررسی قرار داده و آن را با بیماری مالاریا مقایسه کردم، مشکل اساسی در مبارزه با بیماری مالاریا جلوگیری از شیوع و انتشار آن می‌باشد. به اعتقاد خیلی‌ها، مالاریا جزیی از زندگی است و نمی‌توان آن را ریشه‌کن کرد. تصادفات ترافیکی بیشتر شبیه یکی از مشخصه‌های پذیرفته‌شده زندگی هستند. اغلب به سختی می‌توان مردم یا دولت‌ها را متقاعد کرد که امکان تغییر وجود دارد. در WHO ما

مراقب هستیم تا در مورد حوادث جاده‌ای صحبتی به میان نیاوریم. حوادث جاده‌ای این باور را ایجاد کرده‌اند که اتفاق می‌افتند و برای جلوگیری از آن هیچ کاری نمی‌توان کرد. اما حقیقت چیز دیگری است، ما می‌توانیم درست مانند مشکلات مربوط به بهداشت عمومی، به مطالعه حوادث جاده‌ای پردازیم و علل آن را ریشه‌یابی کنیم و برای برطرف کردن آنها به دنبال چاره باشیم. به عنوان مثال، پس از آنکه متخصصان اطفال و جراحان مشاهده کردند که بخش اعظم کشته‌شدگان و مجروحان کودک از جمله کودکانی هستند که در جریان تصادفات از داخل اتومبیل به بیرون پرتاب می‌شوند، صندلی کودکان درون خودرو طراحی شد. پس از آنکه مشخص شد که بخش عمده‌ای از تصادفات با مصرف مشروبات الکلی ارتباط می‌یابند، تمهیداتی از سوی کارشناسان بهداشت عمومی برای جلوگیری از رانندگی رانندگان مست ارائه شد. سایر اقداماتی که به ریشه‌یابی علل تصادفات جاده‌ای و پرداختن به آنها ارتباط می‌یافت با موفقیت همراه بود. این گونه تلاشها در زمینه رؤیت عابران پیاده و موتورسواران در شب، استفاده از کلاه ایمنی توسط موتورسواران و تجهیزات ایمنی مانند کیسه هوا، بهبود طراحی جاده و اعمال محدودیتهای سرعت روبه‌افزایش است. اعمال برخی تمهیدات ساده همچون استفاده اجباری از کمربند ایمنی، ممنوعیت رانندگی پس از مصرف مشروبات الکلی، آموزش رانندگان و کنترل ایمنی (آزمایش فنی) وسایل نقلیه می‌تواند تفاوت فوق‌العاده‌ای را ایجاد کند.

تلاشهای کارآمد برای کاهش میزان تصادفات جاده‌ای باید بخشهای زیادی را در برگیرد. اگر بخواهیم به نتایج دلخواه دست یابیم صنعت خودروسازی، مسئولان راه و برنامه‌ریزان شهری، مدارس، بخش بهداشت و رسانه‌های گروهی باید گرد هم آیند. بنابراین از اینکه می‌بینیم بخشها و گروههای مختلف مردم امروز در اینجا جمع شدند، جای بسی خوشبختی است. اجازه دهید تا در خصوص فعالیتهای WHO در این زمینه توضیحاتی ارائه دهم. نقش اصلی WHO به عنوان یک مؤسسه هماهنگ‌کننده، ایجاد هماهنگی در امور مربوط به بهداشت عمومی جهانی است. ما تلاش می‌کنیم با استفاده از این موقعیت منحصربه‌فرد و با تکیه بر فعالیتهای برگرفته از برنامه هماهنگ و یکپارچه برای ممانعت از بروز حوادث جاده‌ای به نتایج دلخواه دست یابیم. برای آنکه میزان توجه و تمرکز به تلفات جاده‌ای افزایش یابد، در سال ۲۰۰۰ میلادی مرکزی را تحت عنوان مرکز پیشگیری از حوادث جاده‌ای ایجاد کردیم که تغییری اساسی در رویکرد و تمرکز بر تلفات ناشی از تصادفات جاده‌ای در سازمان ایجاد کرده است.

در سال ۲۰۰۱، ما راهبردی پنج‌ساله مربوط به تلفات ناشی از حوادث جاده‌ای و پیشگیری را معرفی کردیم. FIA از جمله حامیان قوی اجرای این راهبرد بوده است. اهداف راهبرد یادشده، ایجاد ظرفیت لازم در سطح ملی و محلی برای نمایاندن اهمیت موضوع، جدی بودن و اثرات منفی تلفات ناشی از حوادث جاده‌ای، ضمیمه کردن مقوله پیشگیری از حوادث جاده‌ای و کنترل آن به دستور کار سلامتی و بهداشت عمومی در

تمامی مناطق جهان و ارایه راهبردهای اجرایی هدایت‌شده جهت پیشگیری و کنترل اثرات منفی تصادفات وسایل نقلیه موتوری بر سلامت و بهداشت عمومی می‌باشد. به علاوه، کار WHO در زمینه مصرف مشروبات الکلی در برگیرنده تلاشهایی است که به وضع قوانین ممنوعیت رانندگی پس از نوشیدن الکل و اجرای هر چه بهتر این قوانین و آگاه ساختن مردم در مورد خطرات ناشی از مصرف مشروبات الکلی در حین رانندگی منتهی می‌شود.

سال آینده سال ویژه‌ای خواهد بود، سالی که توسط WHO سال ایمنی رانامگذاری شده است. بسیار خوشنودم از اینکه شما را به عنوان اولین افراد در جریان این خبر قرار می‌دهم که روز بهداشت جهانی سال ۲۰۰۴ به روز پیشگیری از تلفات ناشی از تصادفات ترافیکی اختصاص خواهد یافت. موضوع، جاده‌های ایمن است تا نظر جامعه جهانی به سوی مشکل روبه‌افزایش تلفات ناشی از حوادث جاده‌ای و نیاز به اعمال اقدامات پیشگیرانه معطوف شود. همان گونه که بسیاری از شما اطلاع دارید، روز بهداشت جهانی یکی از فرصتهای مناسب برای پرداختن به موضوع بهداشت عمومی است. سعی بر آن است تا اهمیت موضوع به سطوح ملی و محلی انتقال یابد و میلیون‌ها نفر در سرتاسر جهان درگیر موضوع شوند و سطح آگاهی مردم به شکلی مؤثر افزایش یابد. در همان روز، یعنی هفتم آوریل، ما گزارش جهانی مربوط به پیشگیری از تلفات ناشی از تصادفات جاده‌ای را ارایه خواهیم داد. گزارش یادشده زمینه توجه جهانی به اهمیت موضوع را فراهم آورده و به راه‌حلهایی جهت پیشگیری از تلفات جاده‌ای اشاره خواهد کرد. ما در نظر داریم این گزارش را هم به عنوان یک فراخوان بیدارباش و هم به ابزاری تبدیل کنیم که به دولتها، صنعت و انجمنهای شهری در تمامی کشورها کمک کند تا فعالیتهایی که برای کاهش میزان تلفات جاده‌ای مورد نیاز می‌باشند، شناسایی کنند. پس از روز بهداشت جهانی در سال ۲۰۰۴، تلاشی یک‌ساله ادامه خواهد یافت و گزارش مربوط به پیشگیری از تلفات ناشی از تصادفات جاده‌ای منتشر خواهد شد.

اجازه می‌خواهم تا در پایان عرایضم چند کلمه‌ای در خصوص توان بالقوه ورزش اتومبیلرانی در زمینه ایمنی راه صحبت کنم. در خلال ده سال گذشته، مسابقات اتومبیلرانی که توسط FIA برگزار یا حمایت مالی شده است، در جمع سایر رخدادهای ورزشی پرطرفدار در سرتاسر جهان قرار گرفته است. اگر نگاهی به آمار و ارقام جهانی بیاندازیم، ورزش اتومبیلرانی پربیننده‌ترین رخداد ورزشی است و هیچ رشته ورزشی دیگری در این زمینه به پای ورزش اتومبیلرانی نمی‌رسد. این امر به نوبه خود نشانگر وجود پتانسیل عظیم برای تأثیرگذاری بر رفتارهای رانندگان و آموزش آنها در زمینه ایمنی راه می‌باشد. WHO بسیار خوشنود خواهد شد تا با FIA برای یافتن شیوه‌هایی همکاری کند که در آن نوعی تعهد جهت افزایش آگاهی عموم مردم راجع به ایمنی راه بتواند به نوعی جلوه ذاتی ورزش تبدیل شود.

مکس موسلی: دکتر برون‌تلند بسیار سپاسگزاریم.

آقای "رایت هون الیستر دارلینگ" (Right Hon. Alistair Darling) وزیر حمل‌ونقل بریتانیا دومین سخنران اصلی خواهد بود. او شاخص‌ترین چهره سیاسی دولت فعلی است و در واقع می‌توان گفت او در آخرین لحظه جانشین آقای تونی بلر شد که به دلیل مشغله کاری نتوانستند در این کنفرانس شرکت کنند. اما ما بسیار خوشحالیم از اینکه الیستر دارلینگ در این جمع حضور دارد، او از جمله افراد کلیدی در دفاع از راه‌حلهایی است که ما امروز در جستجوی آنها هستیم.

هون آلیستر دارلینگ

وزیر حمل‌ونقل، بریتانیا

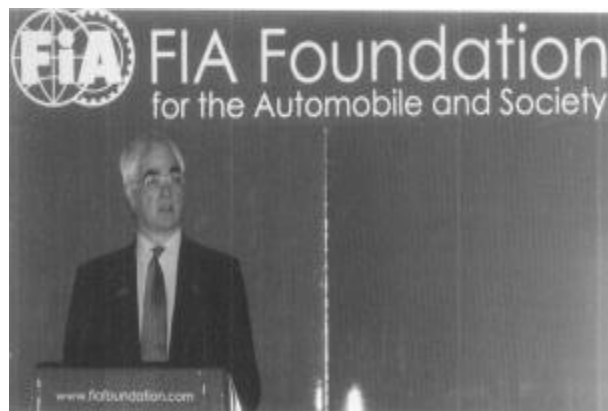
خیلی متشکرم و جای بسی خوشبختی است که بنده پس از دکتر برون‌تلند که در بهبود کیفیت بهداشت و رفاه مردم در سراسر جهان از شیوه‌های بسیار متفاوتی بهره گرفته است، سخنرانی می‌کنم و باعث افتخار اینجانب است تا به شما به جهت حضور در کنفرانس خودتان در لندن خوشامد بگویم و تلاش FIA برای کار بر روی امور مهمی چون ایمنی راه و اثرات زیست‌محیطی سفر جاده‌ای و امکان جابجایی را بسیار مغتنم می‌شمرم.

بنده خیلی امیدوارم که شما صنعت خودروسازی را تشویق کنید تا هر آنچه که در توان دارد برای ادامه روند بهبود ایمنی اتومبیلها به کار بندد. ما در این زمینه می‌توانیم خیلی کارها انجام دهیم و در واقع باید انجام دهیم. من اعتقاد دارم که افکار عمومی به این قضیه جلب شده است. هر چند در گذشته سرعت حرف اول را می‌زد، اما امروزه ایمنی و سلامتی حایز اهمیت می‌باشد. اهمیت موضوع ایمنی راه یکی از دلایلی است که ما را به حمایت از اجرای برنامه‌ای در اروپا تحت عنوان "برنامه برآورد خوردروهای جدید (یورو NCAP)" واداشته که برای بهبود ایمنی خودروها در اروپا تدوین شده است.

موضوعی را که الان می‌خواهم به شما بگویم موضوع ساده‌ای است. شمار زیادی از مردم به ویژه کودکان، به علت تصادفات جاده‌ای در اینجا و سایر نقاط جهان جان خود را از دست می‌دهند. همه ما می‌توانیم برای ایمنی هر چه بیشتر سفرهای جاده‌ای تلاش کنیم و لازم است این کار را از همین حالا آغاز کنیم. سالانه بیش از یک میلیون نفر در سرتاسر جهان به علت تصادفات جاده‌ای کشته و ۵۰ میلیون نفر نیز زخمی می‌شوند. گفته‌های دکتر برون‌تلند برای کسانی که نسبت به میزان اهمیت موضوع تردید دارند، بسیار روشن و مستدل بوده است. اگر ما در این خصوص اقدامی نکنیم، WHO پیش‌بینی می‌کند که در سال ۲۰۲۰

می‌لادی تصادفات جاده‌ای سومین علت مرگ‌ومیر زودهنگام و معلول شدن مردم خواهد بود. جاده حتی HIV و بیماری سل و سایر عوامل اصلی مرگ‌ومیر را پشت سر خواهد گذاشت. این مورد نشانگر آن است که موضوع تا چه اندازه جدی است. وقتی با مردم در مورد مشکلات کشورهای در حال توسعه صحبت می‌کنید، بلافاصله ذهن آنها به بیماری ایدز، فقر یا کمبود امکانات بهداشتی معطوف می‌شود. اما وقتی می‌گوییم که تصادفات جاده‌ای از جمله علل عمده مرگ و معلول شدن مردم است شگفت‌زده خواهند شد. بنابراین، این اقدام کاملاً بجاست و ما تصمیم WHO را مبنی بر اختصاص روز بهداشت جهانی سال آینده به موضوع ایمنی راه معتنم می‌شماریم.

در این کشور وضعیت ایمنی راه به نسبت خوب است و میزان تلفات ناشی از تصادفات جاده‌ای در مقایسه با کشورهای چون فرانسه، اسپانیا و ایالات متحده کمتر است و در قاره اروپا در پایین‌ترین حد قرار دارد، اما ما نمی‌توانیم از این بابت مغرور باشیم و مغرور نخواهیم بود. هر روز در این کشور حدود ۱۰ نفر در جاده‌ها می‌میرند و به‌رغم اصلاحات به‌عمل‌آمده، تصادفات جاده‌ای یکی از علتهای اصلی مرگ کودکان در بریتانیا محسوب می‌شوند.



هر ساله بیش از ۲۰۰ کودک به علت تصادفات جاده‌ای جان خود را از دست می‌دهند و سوانح ترافیکی بزرگترین عامل مرگ جوانان در سنین جوانی است. این مورد یکی از دلایلی است که ما را بر آن داشته تا خواهان اهدافی باشیم که کاهش مرگ‌ومیر و آسیب‌دیدگی‌های شدید ناشی از تصادفات جاده‌ای را به همراه داشته باشد و به ویژه ما در نظر داریم که تا سال ۲۰۱۰، تعداد کودکانی که در جاده‌های انگلیس جان خود را از دست می‌دهند یا به شدت مجروح می‌شوند، به نصف کاهش دهیم و من خوشحالم که به شما اعلام کنم که ما تاکنون برای دستیابی به این هدف نصف راه را پیموده‌ایم. این هدف دلیل آموزش، فعالیتهای تبلیغاتی و بهبود ایمنی در خیابانهایی که کودکان در آنها رفت‌وآمد، دوچرخه‌سواری و بازی می‌کنند، می‌باشد. امروز

وزارت حمل‌ونقل گزارشی را منتشر می‌کند که نشان می‌دهد تعداد تلفات و آسیب‌دیدگی‌های جدی ناشی از تصادفات جاده‌ای با نصب دوربین‌های کنترل سرعت تا یک‌سوم کاهش یافته است، هزینه این دوربین‌ها از محل جریمه‌های نقدی به علت سرعت غیرمجاز تأمین شده است. من از این مطلب آگام که برخی با دوربین‌های کنترل سرعت مخالفند، اما واقعیت آن است که آنها کار می‌کنند، جان انسانها را نجات می‌دهند و از شدت آسیب‌دیدگی‌ها می‌کاهند. دوربین‌های کنترل سرعت تنها شیوه ممکن برای جلوگیری از بروز حوادث و تصادفات نیستند، اما آنها نشان می‌دهند که می‌توانند برای این کار مؤثر باشند.

اما ایمنی راه تنها به کشورهای پیشرفته که مالکیت وسایل نقلیه و استفاده از آن بسیار متداول است، محدود نمی‌شود. سه‌چهارم از حوادث جاده‌ای و تلفات ناشی از آن در کشورهای در حال توسعه و کشورهای در حال گذار در آسیا، آمریکای لاتین، آفریقا و خاورمیانه اتفاق می‌افتد، در حالی که تنها یک‌سوم از خودروهای جهان در این مناطق وجود دارند. در بعضی کشورها، به عنوان مثال در آفریقا، یک وسیله نقلیه موتوری در مقایسه با بریتانیا صد برابر بیشتر در معرض تصادف جاده‌ای منجر به مرگ قرار دارد.

تصادف هم نوعی تراژدی فردی برای خانواده‌های داغدار است و هم با اثرات و نتایج مهم مالی همراه است: فقدان نان‌آور خانواده به همان اندازه که رعایت امور مربوط به مراقبت‌های بهداشتی از جمله وظایف اصلی به حساب می‌آید، حایز اهمیت است. ارتباط بین تصادفات جاده‌ای و فقر چه در سطح ملی و چه در سطح جهانی کاملاً مشهود است. در این کشور فقیرترین کودکان ۵ برابر بیشتر از همسن و سالهای خود که از شرایط مالی بهتری برخوردارند، در جریان تصادفات جاده‌ای کشته می‌شوند. متأسفانه همه جای دنیا این گونه است. بی‌تردید این امر پذیرفتنی نیست و به همین علت در اینجا ما از آن به عنوان یک اولویت کلیدی در برخی مناطق که مشکلات در آنجا بسیار جدی هستند، یاد می‌کنیم و بر آن متمرکز می‌شویم. در شمال غرب انگلیس، در مناطقی چون بلک پول (Blackpool) و بلک برن (Blackburn)، تلفات کودکان عابر دو برابر میانگین ملی و چندین برابر بیشتر از وارینگتون (Warrington) واقع در شمال غرب با مساحتی برابر است. ما باید بفهمیم که چرا چنین قضیه‌ای اتفاق می‌افتد و بعد مشکلات را مورد بررسی قرار دهیم. بنابراین ۱۸ میلیون پوند بودجه در اختیار مقامات محلی قرار می‌گیرد تا به علل تصادفات در مناطق محروم پردازند و با بهبود روند ترافیک، ایمنی بهتر جاده، آموزش یا ایجاد مناطق ایمن برای بازی کودکان از میزان تصادفات بکاهند.

اکثر تصادفات به کلی قابل پیشگیری بوده و نیازی نیست پول زیادی هزینه شود، اغلب با اعمال برخی تمهیدات ساده مانند طراحی بزرگراه، اطلاعات بهتر برای رانندگان یا برای دانش‌آموزان این امر محقق می‌شود. فقط وادار کردن مردم به استفاده از کمربند ایمنی می‌تواند به شکل قابل توجه‌ای از میزان تلفات ناشی از تصادفات بکاهد. استفاده از کمربند ایمنی گام بعدی در فرایند اعمال تمهیدات لازم برای کاهش

میزان تلفات بوده که در روزهای آغازین با مخالفت مردم مواجه شد، اما امروزه استفاده از آن بسیار متداول است و نقش مؤثری در نجات جان سرنشینان وسیله نقلیه ایفا می‌کند.

براساس برآوردهای به‌عمل‌آمده از زمانی که استفاده از کمربند ایمنی در ردیف جلوی اتومبیل اجباری شده است یعنی از سال ۱۹۸۳، حدود ۵۰ هزار نفر از مرگ نجات یافته‌اند. بنابراین تصادفات جاده‌ای و مرگ‌ومیرها و جراحات ناشی از آن اجتناب‌پذیر است و من معتقدم که ما همه باید هر آنچه را که در توان داریم برای کاهش میزان تصادفات در سرتاسر جهان انجام دهیم.

کشورهای زیاد دیگری همچون بریتانیا وجود دارند که با برخورداری از نیروهای متخصص می‌توانند در سهم شدن تجربیات با ما و دیگر کشورها مشارکت داشته باشند. ما هم اکنون در تلاشهای به‌عمل‌آمده جهانی برای بهبود ایمنی راه سهم قابل‌توجهی داریم. به عنوان مثال می‌توان به رایحه استانداردهای جهانی تست برخورد (خودرو با مانع) یا کار راهبردی OECD اشاره کرد که بهترین راهنمای عملی برای کاهش تلفات جاده‌ای کودکان را فراهم می‌آورد. بیش از ۴۰ درصد از مرگ اطفال در کشورهای عضو OECD ناشی از تصادفات جاده‌ای است. علاوه بر آن، ما نقش فعالی را در مشارکتهای جهانی که توسط بانک جهانی برای بهبود و افزایش ایمنی در سطح جهان تعیین شده است، ایفا می‌کنیم. ما همچنین نیروهای متخصص خود را از طریق ارتباط با کشورهایی چون جمهوری چک و هند و از طریق دیدارها و حمایت مالی در اختیار آنها قرار می‌دهیم. اما تاکنون ایمنی جاده‌ای هرگز به اندازه‌ای که بهداشت عمومی یا بیماریهایی چون سل یا ایدز مورد توجه جهانیان است، نظر آنها را به خود جلب نکرده است. بنابراین بنده به ویژه استراتژی WHO را تحت عنوان پیشگیری تلفات ناشی از تصادفات جاده‌ای و تصمیم این سازمان مبنی بر اختصاص دادن روز بهداشت جهانی سال آینده به ایمنی راه را مغتنم شمرده و امیدوارم این حرکت شروعی باشد تا مقوله ایمنی جاده‌ای در دستور کار بین‌المللی قرار گیرد. مؤسسات وابسته به سازمان ملل متحد مانند WHO، بانک جهانی و یونیسف می‌توانند به عنوان نوعی کاتالیزور جهت تغییرات عمل کنند، اما ما به بیش از اینها نیاز داریم. ما به همه، به دولتها، به جامعه جهانی و صنعت خودروسازی نیازمندیم تا با هم برای کاهش تلفات جاده‌ای تلاش کنیم. ما دارای مسؤلیتی مشترک هستیم تا مطمئن شویم که پیش‌بینی WHO به وقوع نخواهد پیوست و تصادفات جاده‌ای موجبات مرگ هزاران نفر را فراهم نمی‌آورد.

در اینجا دولت بریتانیا کاملاً درگیر این قضیه است و من بسیار امیدوارم که دولتهای سایر کشورهای جهان بهبود ایمنی راه را در سیاستهای حمل‌ونقلی خود به عنوان یک بخش کلیدی مد نظر قرار دهند، زیرا ما باید در این خصوص همراه با هم عمل کنیم. بنده بسیار امیدوارم که شما کنفرانس موفقیت‌آمیزی داشته باشید و امیدوارم که اهمیت بهبود ایمنی راه و ضرورت بی‌چون و چرای آن هر چه زودتر تشخیص داده شود. بسیار

سپاسگزارم.

مکس موسلی: ضمن تشکر از آقای دارلینگ، بار دیگر از دکتر برون‌تلند سپاسگزاریم. در اینجا از آقای باری شییرمن (Barry Sheerman)، نایب رییس GRSP و پس از ایشان آقای اتیین کراگ (Etienne Krug) از WHO، آقای جان فلورا (John Flora) از بانک جهانی و دکتر حیدر از دانشگاه جان هاپکینز (John Hopkins) برای ایراد سخنرانی دعوت به عمل می‌آورم.

مسؤولیت جهانی در قبال تلفات ناشی از تصادفات جاده‌ای

باری شییرمن، نماینده پارلمان

نایب رییس، GRSP



صبح بخیر،

در حالی که به سخنرانان اصلی فرصت می‌دهیم تا سالن را ترک کنند، من فقط می‌توانم بگویم که وظیفه من در این جلسه آن است تا اطمینان حاصل کنم که از این جلسه لذت ببرید و دیگر اینکه به شما عزیزان آموزش دهم. آموزش گروهی این چینی کار دشواری است، زیرا شما همگی از جمله کارشناسان جهانی ایمنی حمل‌ونقل هستید. بنده بسیاری از شما عزیزان را می‌شناسم و اقدام FIA برای جمع کردن شما در این سالن تاریخی در لندن کار بسیار جالبی بوده است. من فقط برای آنکه دلسردتان کنم، می‌توانم به شما بگویم که وقتی چارلز اول (Charles I) به روبنز (Rubens) دستور داد تا این سالن زیبا را به عنوان ساختمان پارلمان بسازند، نمی‌دانست که دیری نخواهد پایید که به دستور اعضای پارلمان به مرگ محکوم خواهد شد و من فکر می‌کنم که آن همان پنجره‌ای است که از میان آن به محل اعدام انتقال یافت و سر از بدنش جدا شد. درست از میان همان پنجره. فکر کردم بیان این مطلب ممکن است شما را به یاد چیزی بیاندازد که او برای آخرین بار قبل از اعدامش دید.

پس از این داستان کوتاه تاریخی من خودم را معرفی می‌کنم. من باری شییرمن از اعضای پارلمان هستم. در اصل من ریاست کمیته‌گزینهش آموزش و مهارتها را در پارلمان بر عهده دارم، اما علاقه وافری به ایمنی حمل‌ونقل و ایمنی راه دارم و ۲۰ سال پیش قانون استفاده از کمربند ایمنی را در بریتانیا تدوین کردم. ما نوعی تشکیلات تحت عنوان شورای مشورتی پارلمانی برای ایمنی حمل‌ونقل (PACTS) که بسیاری از شما

با آن آشنایی دارید و سپس شورای ایمنی و حمل‌ونقل اروپایی (ETSC) را ایجاد کردیم. حضور در این تیم فوق‌العاده طی چهار سال گذشته افتخار بزرگی برای من محسوب می‌شود. این گروه توسط WHO، بانک جهانی و صلیب سرخ بین‌المللی حمایت می‌شود. GRSP در ده کشور متمرکز جهان فعال است و هم اکنون بنده بسیار خوشنودم تا همکاری این گروه را با FIA برای حل این مشکل اساسی اعلام دارم.

حالا آقای اتین کراگ را به شما معرفی می‌کنم که همکاری با ایشان افتخار بزرگی برای من می‌باشد. آقای کراگ از مقامات WHO است که من اغلب با ایشان ملاقات می‌کنم. در دفترچه‌هایی که در اختیار دارید، بیوگرافی کامل او درج شده است. بنابراین فقط اطلاعات جزئی از ایشان که در بیوگرافی ذکر نشده، بیان می‌کنم. آقای کراگ مدیر مرکز پیشگیری از حوادث و تلفات در WHO است، او پزشک است و در WHO و دیگر سازمانها مسؤولیت‌های کلیدی و دشواری را تجربه کرده است. آقای کراگ در آمریکای مرکزی و آتلانتا برای کنترل و پیشگیری بیماری‌های فعالیت داشته است. او از جمله چهره‌های بسیار شناخته شده است، هم اکنون در WHO در حال ایجاد تحولی چشمگیر می‌باشد.

دکتر اتین کراگ

مدیر، بخش پیشگیری از حوادث و تلفات، WHO

خیلی متشکرم باری

خانم‌ها و آقایان صبح بخیر،

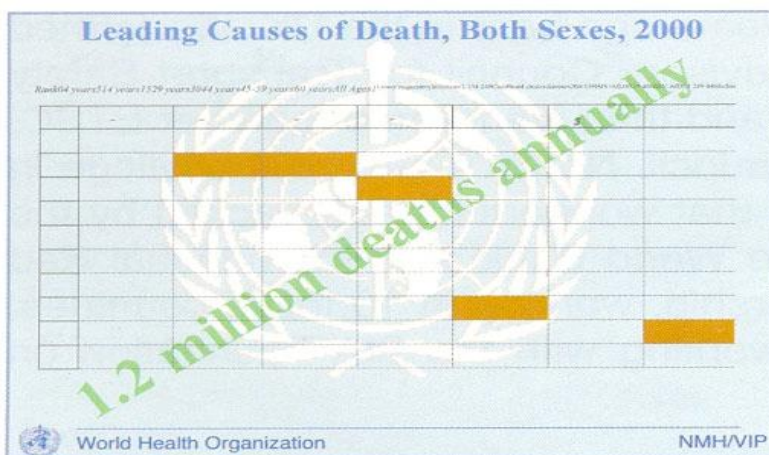
مایلم صحبت خود را با تشکر از FIA به خاطر میزبانی و برگزاری این کنفرانس آغاز کنم، این کنفرانس فرصتی را در اختیار ما قرار داده است تا در خصوص ضرورت بهداشت عمومی که به واقع مهم است، اما کمتر به آن توجه می‌شود و جلوگیری از تصادفات جاده‌ای به بحث و تبادل نظر پردازیم. همچنین بنده مایلم از همکارم دکتر مارگی پدن (Margie Peden) که من را در تهیه اطلاعاتی که قرار است اینجا ارائه دهم، یاری رسانده و نقش مهمی را در حمایت از فعالیت‌های WHO در این منطقه ایفا کرده، صمیمانه تشکر کنم.

امیدوارم که همگی شما سال ۲۰۰۳ را به خوبی آغاز کرده باشید. متأسفانه، در بسیاری از کشورها و برای بسیاری از مردم شروع سال ۲۰۰۳، شروع خوبی نبوده است. این یکی از عناوین روزنامه‌های آفریقای جنوبی مورخ پنجم ژانویه است. در خلال تعطیلات سال جدید ۱۱۷۰ نفر از مردم این کشور به علت تصادفات جاده‌ای جان باختند و آمار یادشده تنها مثالی است از نمونه‌های بسیار دیگر. در بسیاری از

کشورهای جهان، تعطیلات سال نو با بروز سوانح ناگوار در جاده‌ها همراه بوده است.



دلایل مرگ و میر زن و مرد، ۲۰۰۰

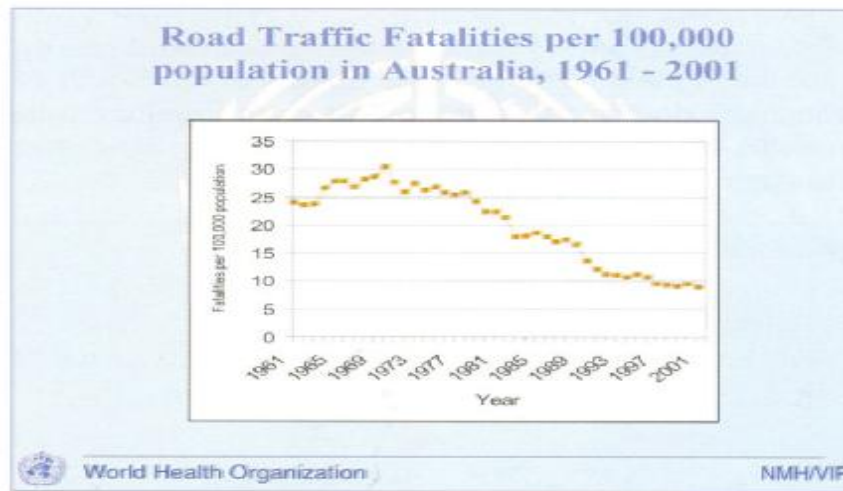


بی‌تردید، طرح ایمنی ترافیک جاده‌ای در سال جدید، مقوله جدیدی نمی‌باشد و گفته می‌شود تصویر اول مربوط به نخستین سانحه جاده‌ای در سال ۱۷۶۹ میلادی می‌باشد. حدود صد سال پیش نخستین حادثه رانندگی منجر به فوت در سال ۱۸۹۰ در اینجا یعنی لندن به وقوع پیوست که طی آن خانمی که پیاده به سوی تئاتر می‌رفت در تصادف با یک وسیله نقلیه که احتمالاً مدل آن همانی است که شما در تصویر دوم مشاهده می‌کنید، کشته شد. مأمور تحقیق در آن زمان اظهار داشت که آن حادثه هرگز نباید بار دیگر اتفاق افتد. اما طولی نکشید که حادثه‌ای مشابه اتفاق افتاد و طی این صد سال ما بارها شاهد وقوع تصادفات جاده‌ای بوده‌ایم. دهها میلیون بار.

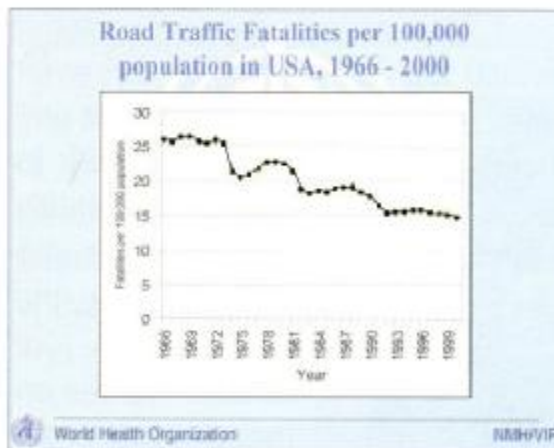
می‌دانم که خواندن این اسلاید کار دشواری است و خواندن آن نیز مد نظر نمی‌باشد، فقط نگاهی به مستطیل‌های قرمز رنگ ببیند. این اسلاید دلایل اصلی مرگ و میر را در سال ۲۰۰۰ میلادی با توجه به گروه‌های سنی تشریح می‌کند. هر ستون نمایانگر یک گروه سنی است و در مستطیل‌های قرمز رنگ می‌توانید شاهد تلفات ناشی از تصادفات جاده‌ای باشید. از سن ۵ سالگی تا ۲۹ سالگی صدمات ناشی از

حوادث جاده‌ای دومین علت اصلی مرگ‌ومیر است و از ۳۰ سالگی تا ۴۴ سالگی پس از آیدز و سل در جایگاه سوم قرار دارد، برای تمامی گروه‌های سنی مکان نهم را به خود اختصاص داده است. بنابراین روشن است که تلفات جانی ناشی از سوانح جاده‌ای تمامی گروه‌های سنی را در بر می‌گیرد، اما از جمله علت‌های اصلی مرگ‌ومیر در میان قشر جوان است که از نظر اقتصادی پربارترین سن محسوب می‌شوند. هر ساله ۱/۲ میلیون نفر در جاده‌های سرتاسر جهان بر اثر تصادفات رانندگی کشته می‌شوند و این تنها چیزی نیست که ما احتیاج به قبول آن داشته باشیم. من نمی‌خواهم به جزئیات آنچه که در کشورهای مختلف اتفاق می‌افتد، پردازم، زیرا همکارانم این کار را در ظرف یک دقیقه انجام خواهند داد، اما فقط می‌خواهم این دو اسلاید را به شما نشان دهم.

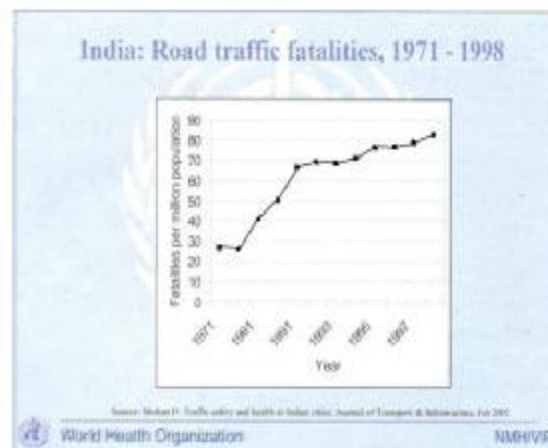
تلفات ناشی از تصادفات جاده‌ای از هر ۱۰۰ هزار نفر در استرالیا، ۲۰۰۱ - ۱۹۶۱



تلفات ناشی از تصادفات جاده‌ای از هر ۱۰۰ هزار نفر در آمریکا، ۲۰۰۰ - ۱۹۶۶



هند: تلفات ناشی از تصادفات جاده‌ای، ۱۹۹۸ - ۱۹۷۱



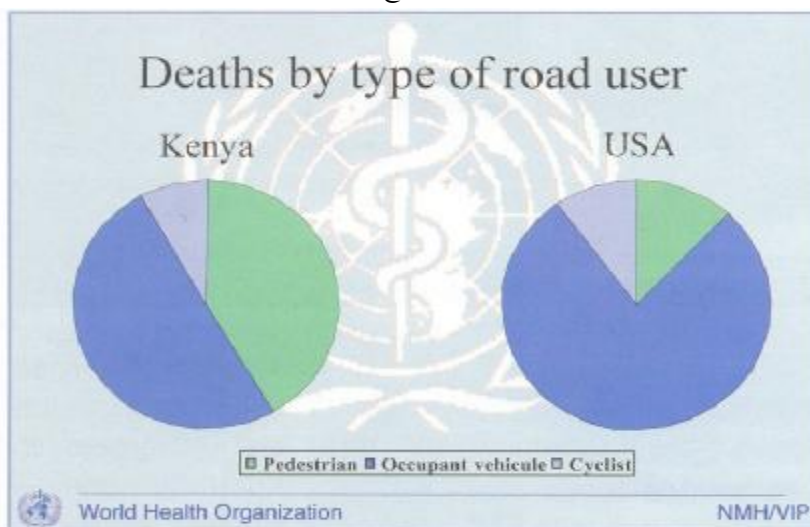
این اسلاید تعداد تلفات ناشی از تصادفات جاده‌ای را طی ۴۰ سال گذشته در کشور استرالیا نشان می‌دهد و نمودار مشابهی از آمریکا که به روشنی نشان می‌دهد می‌توان شمار تلفات را به طور قابل توجهی کاهش داد. نمودار مشابهی را از کشورهای هند و مالزی مشاهده می‌کنید: دو کشور از جمع کشورهای در حال توسعه در جنوب که آمار و ارقام حاکی از آن است که کاهشی وجود ندارد، میزان مرگ‌ومیر به شکلی قابل توجه‌ای روبه‌افزایش است.

مالزی: تلفات ناشی از تصادفات جاده‌ای، ۱۹۹۸ - ۱۹۸۲

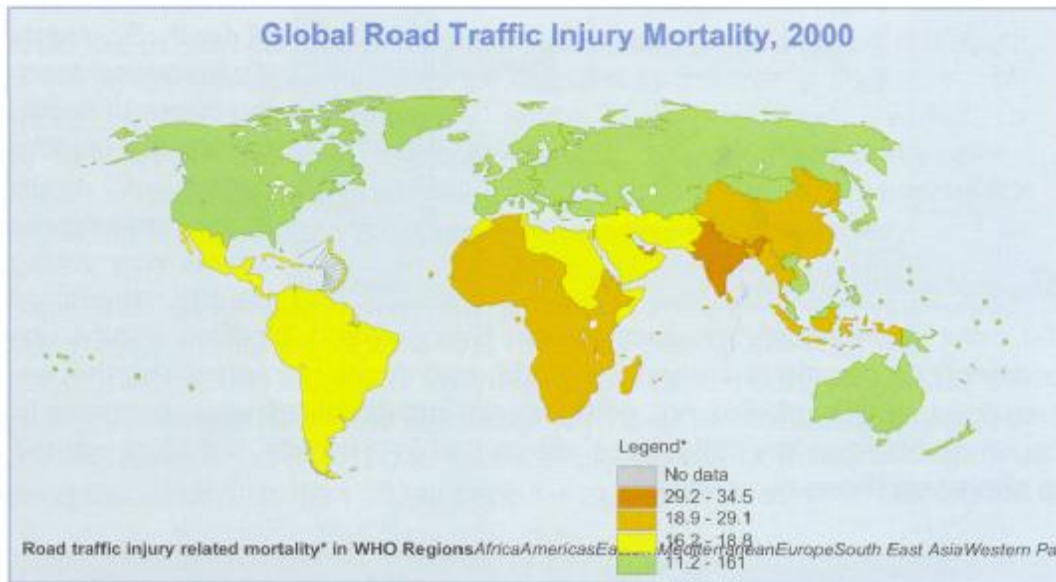


در اینجا لازم به ذکر است که میزان مرگ‌ومیر ناشی از حوادث رانندگی در همه جای دنیا یکسان نیست. این نمودار میزان تلفات سوانح جاده‌ای را در هر منطقه نشان می‌دهد که این میزان در مستطیل‌های قرمز و قهوه‌ای، یعنی در جنوب جهان در بالاترین حد خود قرار دارد و تصادفات منجر به فوت به همراه سایر مشکلات در جنوب، از جمله بیماری‌های مسری و غیرمسری مهمترین عوامل مرگ‌ومیر محسوب می‌شوند.

میزان تلفات با توجه به نوع مصرف‌کننده از جاده



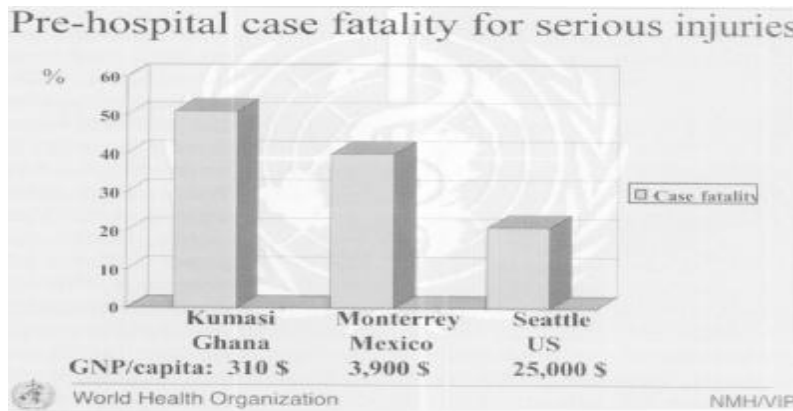
همان گونه که عرض کردم شمار کشته‌شدگان درون وسیله نقلیه در کشورهای مختلف جهان یکسان نمی‌باشد. برخورداری از توان مطالعاتی در زمینه توزیع مرگ‌ومیر حایز اهمیت است. در این تصویر ما فقط نمونه‌ای از تفاوت‌های موجود این تلفات جاده‌ای را می‌بینیم.



در آمریکا، حدود ۸۰ درصد از مردمی که در جاده می‌میرند درون اتومبیل نشسته‌اند. در کنیا، یک کشور از میان بسیاری از کشورهای جهان، کمتر از نیمی از افرادی که در جاده به دلیل حوادث رانندگی کشته می‌شوند درون اتومبیل قرار دارند، اکثر آنها یا عابر پیاده‌اند و یا با دوچرخه یا موتورسیکلت در مسیر راه رفت‌وآمد می‌کنند و اگر بخواهید از تلاش‌های موفقیت‌آمیز در زمینه جلوگیری از تصادفات جاده‌ای برخوردار باشید، باید به این نکات توجه کنید.

تعداد افرادی که به هنگام بروز سوانح رانندگی درون اتومبیل قرار دارند، یکسان نمی‌باشد. این اسلاید نتایج حاصل از مطالعات به‌عمل‌آمده در زمینه تصادفات منجر به فوت را در سه کشور آمریکا، مکزیک و غنا مقایسه می‌کند. بر پایه نتایج حاصله، در آمریکا ۲۰ درصد از زخمی‌های شدید سوانح رانندگی، در مکزیک ۴۰ درصد از مجروحان و ۵۰ درصد نیز در غنا جان خود را از دست می‌دهند. بنابراین افراد کم‌درآمد نه تنها بیشتر در معرض تصادفات جاده‌ای قرار دارند، بلکه در صورت بروز حادثه و زخمی شدن احتمال فوت آنها بیشتر است.

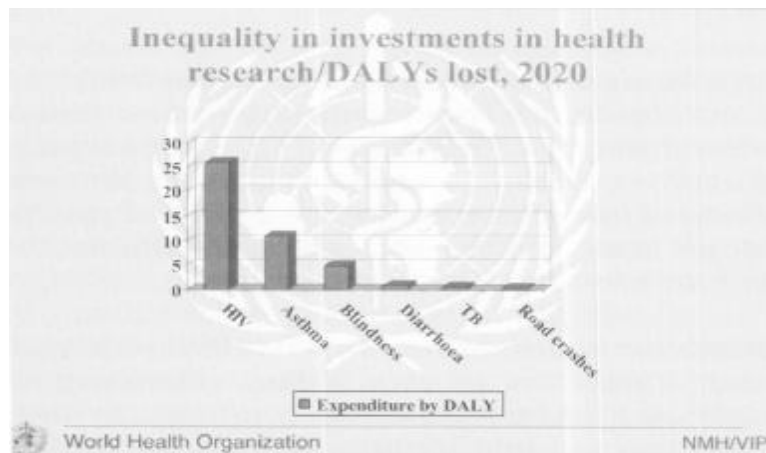
درصد تلفات ناشی از جراحات شدید در صحنه تصادف یا در حین انتقال به بیمارستان



به رغم جدی بودن مشکل، به منظور تحقیق و پژوهش و پرداختن به موضوع، سرمایه‌گذاری اندکی بدان اختصاص یافته است. این اسلاید نشانگر میزان سرمایه‌گذاری مالی است که برای پژوهش پیرامون سلامتی افراد و برای برخی موضوعات مربوط دیگر به عمل آمده است. سمت چپ بیماری ایدز را مشاهده می‌کنید و مبلغ ۲۶ دلاری که برای هر بیمار در زمینه فعالیتهای پژوهشی سرمایه‌گذاری شده است. سمت راست نشانگر میزان سرمایه‌گذاری پژوهشی در بخش سوانح جاده‌ای است، ۰/۴ دلار آمریکا برای هر نفر. بنابراین با مشکل عمده‌ای در زمینه بهداشت عمومی مواجه‌ایم که تعداد بی‌شماری از مردم را تحت تأثیر قرار می‌دهد، اما حتی در میزان تحقیق، پژوهش و تلاش صورت گرفته برای درک اهمیت و جلوگیری از بروز آن عدم توازن زیادی وجود دارد.

این اسلاید در واقع براساس مطالعه‌ای فراهم شده که چند سال پیش توسط WHO در زمینه سرمایه‌گذاری در پژوهش سلامتی و توسعه صورت گرفته است و آنهایی که درگیر این مطالعه پژوهشی بودند، کار خود را با این جمله به پایان رساندند: هر چند نمی‌خواهیم فرض کنیم که برای هر یک از موضوعات سرمایه‌گذاری بیش از اندازه‌ای وجود دارد، اما نتایج مطالعه‌ها به روشنی نشان می‌دهد که تفاوت‌های اساسی در میزان هزینه‌کردهای پژوهشی در مقایسه با مشکلات فعلی و آتی وجود دارد و در میان سرمایه‌گذاریهای پژوهشی پیرامون مسائلی به عنوان مثال بیماریهای سل و اسهال، تصادفات جاده‌ای و تلفات ناشی از آن در سطح به نسبت پایینی قرار دارد و به همین علت WHO راهبرد پنج‌ساله‌ای را برای جلوگیری از تصادفات جاده‌ای تعیین کرده است.

عدم توازن در سرمایه‌گذاری در پژوهش‌های مربوط به بهداشت



به اعتقاد ما در رویکرد یادشده WHO تمایل دارد تا نقش بخش بهداشت عمومی همه کشورهای جهان را در پرداختن به این مقوله افزایش دهد. زمینه مشارکت بخش بهداشت عمومی می‌تواند بی‌شمار باشد. قبل از هر چیز ما باید از ظرفیت فهم این موضوع که یک اپیدمی است، برخوردار باشیم. در کمتر از نیمی از کشورهای جهان هم اکنون آمار مرگ‌ومیر ناشی از این مشکل در سطح بالایی قرار دارد. ما می‌توانیم در پژوهش، پژوهش در زمینه هزینه، پژوهش در زمینه جلوگیری توسط آنچه که می‌تواند مثرتر واقع شود و ارزیابی تلاشی در جهت جلوگیری از بروز این حوادث مشارکت داشته باشیم. ما همچنین می‌توانیم در توسعه سیاستها و تقویت خدمات اورژانس و خدمات بیمارستانی در کل برای مجروحان تصادفات جاده‌ای همکاری داشته باشیم.

سرانجام ما در حمایت برای تلاش بیشتر، برای تلاش بیشتر در جهت جلوگیری از بروز سوانح جاده‌ای سهمی داریم. بدیهی است که به تنهایی نمی‌توان به مقوله بهداشت عمومی پرداخت، ما باید هماهنگ با بخشهای دیگر از جمله حمل‌ونقل، آموزش و پرورش، پلیس و غیره تلاش کنیم. اما ما نقش جداگانه‌ای نیز داریم. من مایلیم که در اینجا به صحبت‌های خود خاتمه دهم. من خیلی به مقوله مالی نپرداختم، زیرا همکارم آقای جان فلورا این کار را انجام خواهند داد و نیز به جزییات مربوط به دیگر کشورها به این دلیل که همکار دیگرم آقای عدنان حیدر این مسؤولیت را بر عهده دارند، اشاره‌ای نکردم، اما امیدوارم که توانسته باشم موضوع بهداشت عمومی را به عنوان مقوله‌ای بسیار مهم اما فراموش شده یادآور شوم.

امکان دستیابی به نتایج وجود دارد، اما ما باید آگاهی و دانش خود را افزایش دهیم. من فکر می‌کنم که یکی از موانع اصلی پرداختن به این موضوع، فقدان آگاهی در مورد اینکه این مشکل به راستی تا چه اندازه بزرگ و جدی است و اینکه می‌توان بر آن فایز آمد، باشد. ما باید نوعی فضای سیاسی که در بسیاری موارد وجود ندارد، ایجاد کنیم. برای بهبود بخشیدن زمینه‌های همکاری و مشارکت باید از چارچوبهای کاری خود

دور شویم، فقط به حمل‌ونقل و پلیس و غیره محدود نشویم. ما باید منابع مالی و انسانی را افزایش دهیم تا بتوانیم به این موضوع بپردازیم.

امروز مدیرکل اعلام کرده است که روز بهداشت جهانی در سال ۲۰۰۴ جاده‌های ایمن نامگذاری خواهد شد. بی‌تردید این فرصتی مغتنم است و این روز برای ما فراتر از یک روز خواهد بود. این روز در واقع مجموعه فعالیتهای یک‌ساله ما خواهد بود. امیدواریم که در این روز با همه شما همکاری کنیم و نامگذاری این روز به نام روز جاده‌های ایمن نوعی دعوت از شماست تا به ما بپیوندید و آن را نه یک روز بهداشت جهانی نامگذاری شده از سوی WHO، بلکه به روز بهداشت جهانی برای همگان مبدل کنیم و همه ما از این روز به عنوان فرصتی برای بالا بردن سطح آگاهی عموم در زمینه بهداشت و قرار دادن آن در دستور کار سازمانهای بهداشتی در سراسر جهان بهره جوییم.

خیلی متشکرم.

باری شییرمن، نماینده پارلمان: از اتیین برای ایراد سخنرانی تأثیرگذارش سپاسگزاریم. هر گاه هر یک از ما گرد هم می‌آییم و در مورد چالشی که با آن مواجه هستیم به گفتگو می‌پردازیم و زمانی که چالش مورد بحث بسیار مهم باشد، به اعتقاد من همه ما در این نکته که نیاز اصلی ما همان چیزی است که آقای اتیین گفته است، توافق داریم. ما به نوعی حس ایجاد تغییر نیاز داریم یا باید زمینه نوعی همکاری و مشارکت را برای ایجاد این تغییر فراهم آوریم و این تغییر باید بر بهترین آگاهی و پژوهشی که احتمالاً از آن برخورداریم، استوار باشد و به اعتقاد من اگر قرار باشد هر آنچه که از این گردهمایی خارج می‌شود به اجرا در آید، باید نوعی الگوی تعیین‌کننده برای بهبود هر آنچه که تاکنون انجام داده‌ایم موجود باشد و من فکر می‌کنم که اتیین در سخنرانی خود انگشت بر روی همان مؤلفه‌های مورد نظر گذاشته است.

دکتر جان فلورا مدیر حمل‌ونقل و توسعه شهری در بانک جهانی است. او یک مهندس و برنامه‌ریز شهری است که از قابلیت‌های دیگری نیز برخوردار است. زندگی‌نامه او را مشاهده کرده‌اید و نمی‌خواهم همه آن را برای شما قرائت کنم. در خلال چهار یا پنج سال اخیر با جان کار کرده‌ام. در حالی که من درباره شور و همکاری و آگاهی صحبت کردم، شما نیز گاهی اوقات به نوعی احساس علاقه نیاز دارید و جان و من همیشه همدیگر را تشویق و ترغیب می‌کنیم و بی‌تردید این حس که هم برای چیزی که آن را باور دارید کار کنید و هم از کار کردن با یکدیگر در قالب یک تیم لذت ببرید، حس زیبایی است و جان فلورا همکاری است که کار کردن با او لذت‌بخش است و من باید بر این نکته اشاره کنم که اگر جان فلورا سرپرستی مربوط به شرکای تجاری برای توسعه بانک جهانی را بر عهده نداشت، ما در GRSP هرگز به موفقیتی دست نمی‌یافتیم.

جان فلورا

مدیر، بخش حمل‌ونقل و توسعه شهری

بانک جهانی

متشکرم باری. این نکته که ما خیلی به هم شبیه هستیم مرا نگران می‌کند. باری نعمتی است که در اینجا، در پارلمان نصیب ما شده است و ما به او بیشتر نیاز پیدا خواهیم کرد. دکتر بروندتلند، وزیر محترم و دکتر کراگ در خصوص آمار و ارقام و امور مرتبط با سوانح جاده‌ای بسیار صحبت کرده‌اند و در ادامه نیز در این خصوص بیشتر خواهیم شنید. بنابراین من این مطالب را تکرار نخواهم کرد، به جز موضوع اصلی و اینکه چرا این گونه اطلاعات آماری مورد نیاز می‌باشند. مردم به واقع از میزان اهمیت آنچه که در جاده‌های ما در حال اتفاق افتادن است، واقف نمی‌باشند. چرا این موضوع برای بانک جهانی جالب است؟ زیرا ایمنی راه مقوله‌ای مرتبط با توسعه است. ۸۵ درصد از این گونه تصادفات در کشورهای در حال توسعه اتفاق می‌افتند. نمی‌توان در خصوص این تراژدی انسانی به طور تمام و کمال صحبت کرد. وزیر محترم، بیان این مطلب از آقای موسلی که زندگی افرادی که در تصادفات جاده‌ای کشته یا معلول می‌شوند و زندگی خانواده‌های آنها نیز برای همیشه تغییر خواهند کرد، مرا تحت تأثیر قرار داد. من فکر نمی‌کنم که شما بتوانید این جمله را روشن‌تر بیان کنید و امیدوارم که اگر آن را از این پس به کار بردم، اهمیتی ندهید: زندگی مردم تغییر می‌کند. هر چند در کنار این تراژدی انسانی باید به این نکته نیز توجه کرد که هزینه‌های ناشی از سوانح رانندگی سالانه بیش از ۱۰۰ میلیارد دلار است. هزینه تصادفات جاده‌ای دو برابر میزان کمکی است که کشورهای در حال توسعه از محل کمکهای خارجی دریافت می‌کنند. بنابراین هر حرکتی که توسط بانک جهانی یا هر نهاد دیگر صورت می‌گیرد به واقع راه به جایی نمی‌برد، زیرا یک حرکت فردی است و نه جمعی. دلایل زیادی برای آن وجود دارد. ما در خصوص نقص عضو افراد (به دلیل سوانح رانندگی) و سالهای زندگی در دوران این معلولیت صحبت کردیم. به اعتقاد من تشخیص این مورد بسیار حایز اهمیت است، زیرا معلول شدن بر قدرت و نیروی کار افراد، بر هر آنچه که باعث می‌شود کشوری از فقر نجات یابد، فقری که هم اکنون وجود دارد، تأثیر می‌گذارد. اما زمانی که ما از رشد و توسعه یک کشور یا از فرصتی که بتواند از فقر رهایی یابد سخن می‌گوییم، مهمترین بعد تصادفات جاده‌ای تأثیری است که بر نیروی کار یا توان بالقوه تولیدی بخشهای مختلف و حقوق‌بگیران و کودکانی که در آینده حقوق‌بگیر خواهند شد بر جا می‌گذارد. کودکان نیروی بالقوه‌ای هستند که طولی نمی‌کشد که قادر به کار کردن خواهند بود، طولی نمی‌کشد که قادر خواهند بود که در فرایند رشد و پیشرفت خانواده‌ها و کشورشان مشارکت داشته باشند.



بنابراین از دید بانک جهانی وقتی من از دنیایی بدون فقر صحبت می‌کنم، برای از بین بردن این فقر ابتدا باید به ایمنی جاده‌ها پردازییم. سالهاست برنامه‌هایی را در خصوص ایمنی راه در اختیار داشته‌ایم. بخش حمل‌ونقل بزرگترین بخش در بانک جهانی است. سالانه ۵ میلیارد دلار به پرداخت وام اختصاص می‌یابد، میانگین اوراق بهادار حدود ۳۰ میلیارد دلار است و هر سال ۳۰۰ و چند پروژه گوناگون به اجرا در می‌آیند و تنها دلیلی که مرا به بیان این مطالب وا می‌دارد این است که نیمی از موارد یادشده در برگرنده مؤلفه‌های ایمنی راه هستند و کاش می‌توانستم بگویم که ممکن بود تأثیرگذارتر باشیم اما نبودیم. در بانک جهانی تعدادی کارشناس ایمنی راه فعالیت دارند که تاکنون درگیر فعالیتهای دیگری به جز ایمنی راه هم بوده‌اند. شغل این افراد ایجاد هماهنگی و همکاری با تمامی کارکنان بانک جهانی فعال در پروژه‌های حمل‌ونقل و سایر بخشهای بانک جهانی می‌باشد.

این روزها مطالبی در این خصوص که این امر فراتر از یک مقوله حمل‌ونقل است به گوش ما می‌رسد و باید گفت که به راستی این گونه است. در پایان، من فکر می‌کنم که همه ما به اهمیت آن پی برده‌ایم. بی‌شک آنچه که من در دانشگاه فرا گرفتم، چیز متفاوتی است. به من آموختند که همچون یک مهندس تمامی مشکلات را حل کنم، اما مقوله ایمنی راه مسأله‌ای چندوجهی یا چندبعدی است و حضور افراد با پیشینه‌های متفاوت خود دال بر این واقعیت است.

من خیلی خوشحالم از اینکه شما بعداً مطالبی را از خانم اوا یاروان (Eva Jaravan) از بخش بهداشت بانک جهانی خواهید شنید. این بخش نقش کلیدی را در بانک جهانی برای کمک به پرداختن در مورد برنامه ایمنی راه ایفا می‌کند. ما با درک ضرورت انتخاب نامی مناسب‌تر که تمامی مردم از گروههای مختلف را درگیر این امر حیاتی کند، اقدام به تشکیل این بخش کردیم. گروهی که در حال حاضر ضمن نظارت بر فعالیتهای بانک جهانی در زمینه ایمنی راه و ارتقای سطح این فعالیتها، مسؤولیت کنترل آنها را نیز بر عهده دارد، به گونه‌ای که ما می‌توانیم از جانب امور مربوط به بهداشت عمومی اطمینان خاطر داشته باشیم. امور

مربوط به آموزش، امور مربوط به حمایت و پشتیبانی، برنامه‌های توسعه اجتماعی، امور مربوط به مشارکت از بخش حمل‌ونقل فراتر خواهد رفت.

همان گونه که گفتم من از مطالبی که بیانگر ضرورت پرداختن به این مقوله است، صرف‌نظر خواهم کرد. اما موردی که فکر می‌کنم باید روی آن تأکید شود به گزارش سال گذشته بانک جهانی باز می‌گردد. این گزارش تحت عنوان "گزارش توسعه جهانی سال گذشته" بر توسعه پایدار متمرکز شده بود. مقوله توسعه پایدار مسایل متفاوت و مردم مختلفی را در بر می‌گیرد و به اعتقاد خیلی از افراد مفهوم آن آگاهی زیست‌محیطی است. از دید دیگران مفهوم آن چیز دیگری است، اما نتیجه حاصل از پژوهشها و مطالعه فعلی حاکی از آن است که اگر بخواهیم در آینده از توسعه‌ای پایدار برخوردار باشیم، باید به سازماندهی و ساخت ظرفیت مؤسسات، مؤسساتی که می‌بایست اصلاح می‌شدند، پردازیم. در واقع این مؤسسات هستند که باید هدایت امور و کلیه فعالیت‌هایی که قرار است ما روی آنها کار کنیم را بر عهده می‌گیرند. بدیهی است امور مربوط به ایمنی راه بخشی از این گونه فعالیت‌هاست. همه درگیر آن هستند و من فکر می‌کنم که این مورد از جمله مشکلات می‌باشد. ما تاکنون نتوانسته‌ایم به اندازه کافی بر پاسخگویی و مسؤولیت‌پذیری متمرکز شویم. شاید این احساس در ما وجود داشت که دیگران به آن خواهند پرداخت، نه تنها دولت بلکه تمام مؤسسات به این مقوله خواهند پرداخت، بخش‌های خصوصی و دولتی هم کم‌وبیش همان تأثیری را که دولت بر این امر می‌گذارد، خواهند گذاشت. اما نقش دولت را نمی‌توان حذف کرد و من می‌خواهم روی آن تأکید کنم و به همین علت پنج سال پیش من خیلی خوشحال و متعجب شدم وقتی باری شیرمن گفت: من مسؤولیت مؤسسه‌ای را بر عهده ندارم، اما مایلیم آن را بر عهده بگیرم و اکنون او این کار را بر عهده گرفته است.

دولت باید هدایت امور را بر عهده گیرد، زیرا کسی باید همه این گروه‌های جدا از هم را گرد هم آورد. برنامه وزیر محترم و آنچه که او در دولت بریتانیا انجام داده است، عالی بود. شما باید یک گروه بهداشت تشکیل دهید، دانشمندان علوم اجتماعی را گرد هم آورید، بخش خصوصی را درگیر کار کنید، به آنها فضای کار دهید و این امکان را برای سازمانهای غیرانتفاعی جامعه مهندسان عمران فراهم آورید تا فرصت مشارکت در این گونه فعالیت‌ها را داشته باشند و هدایت بخشی از آنها را بر عهده گیرند. هر کس نقش متفاوتی را دارا خواهد بود، اما من می‌توانم این تضمین را به شما بدهم که تنها در صورتی که همه مردم درگیر این قضیه شوند، فرایند کار مؤثر خواهد بود و ما این قضیه را به شما ثابت کرده‌ایم. پیشرفتهای قابل ملاحظه‌ای داشته‌ایم، زیرساخت و اموری که با این مقوله ارتباط می‌یابد، اما هنوز به امور سازمانی در سطحی گسترده و فراگیر نپرداخته‌ایم. وقتی که ما کار را با بخش خصوصی و زمانی که کار را با جامعه شهری آغاز کردیم، آنگاه دیدیم که برنامه‌های ما کمی بیشتر از یک تأثیر خواهند بود. ما از اینکه سال آینده

با WHO در این گزارش همکاری خواهیم کرد، احساس غرور می‌کنیم، ما از اینکه با GRSP که نشان داده بخش خصوصی و بخش دولتی می‌توانند با هم کار کنند و تأثیرگذارتر باشند همکاری داریم، احساس غرور می‌کنیم.

از نگاه بانک جهانی ما منابع خود را افزایش داده‌ایم که صرف ایمنی جاده خواهد شد. همان طور که گفتم کارکنان جدیدی را به خدمت گرفتیم که صرفاً به امور مربوط به ایمنی راه خواهند پرداخت و با دیگر سازمانها با هدف تأثیرگذاری بیشتر همکاری خواهیم کرد. ما راهی طولانی در پیش داریم، اما من به آنچه که در حال اتفاق افتادن است از صمیم قلب امیدوارم. بسیاری از کشورها هم اکنون در حال اجرای این رویه هستند و مایلم بار دیگر این حقیقت را مد نظر قرار دهم که ایمنی راه نوعی مقوله سازمانی است و تا زمانی که ما نتوانیم نوعی مدیریت قوی در سطوح بالای مؤسسات اداری فراهم آوریم، تلاشهای به‌عمل آمده راه به جایی نخواهند برد. ما سرمایه مالی مورد نیاز برای ساخت راه در کشور ویتنام فراهم آوردیم و آنچه که انتظار می‌رفت اتفاق افتاد، آمدوشد وسایل نقلیه موتوری افزایش یافت. آری، زیرا شرایط راهها روبه‌بهبود می‌رفت و در نتیجه سرعت وسایل نقلیه افزایش یافت و آنچه که پیش آمد تصادفات جاده‌ای بود.

افزایش تصادفات جاده‌ای از سوی دولت ویتنام پذیرفتنی نبود و به همین علت دفتر نخست‌وزیری نیروی ضربت جداگانه‌ای را تشکیل داده است که مؤسسات مختلفی را در ویتنام از جمله بهداشت، آموزش و پرورش چه در بخش خصوصی و چه در بخش دولتی را در بر می‌گیرد و مؤسسات یادشده تلاش جامعی را در زمینه ایمنی راه به عمل آوردند. تلاش صورت گرفته از سوی GRSP، بانک جهانی و سایرین حمایت می‌شود، اما دولت نقش هدایت‌کننده را بر عهده دارد و وقتی می‌گوییم همه باید درگیر قضیه باشند، نمی‌خواهم که از ارزش و اهمیت نقش دولت بکاهم. نقشی که قرار است دولت ایفا کند، در واقع نوعی تلاش مدیریتی است تا همه این گروهها را گرد هم آورد.

امور سازمانی، اصطلاحات سازمانی و آگاهی سازمانی نقشی کلیدی را در پرداختن به این مقوله ایفا خواهند کرد، زیرا گروههای زیادی قرار است در این کار سهیم شوند و نهادی نیز باید در این فرایند ضمن ایفای نقش مدیریتی، این گروهها را متحد کرده و آنها را به سوی هدفی مشترک هدایت کند و به آنها اجازه دهد تا با بهره‌گیری از توانمندیهای خود به بهترین شکل انجام وظیفه نمایند. از دید بانک جهانی همه، از دفتر ریاست گرفته تا نهادی دیگر در این کار باید مشارکت داشته باشند.

بعد از اینکه او شروع به کار کرد، طرح ما پشتیبان قدرتمندی به دست آورد. من ندیدم که در مورد آن چیزی بپرسد، در مورد GRSP چیزی بپرسد. ما منابع بیشتری را در این زمینه هزینه می‌کنیم. علاوه بر منابع، آن چیزی که من امیدوارم بتوانیم انجام دهیم رسیدن به بالاترین سطوح دولتی است و آگاه کردن آنها از این واقعیت که مسؤلند و اینکه باید مدیریت و سازماندهی کارها را بر عهده گیرند و در این صورت بخش

خصوصی، جامعه مهندسان عمران و سایرین به شکل قابل توجهی از سوانح جاده‌ای خواهند کاست. متشکرم.

باری شییرمن، نماینده پارلمان: خوب. متشکرم جان. گاهی اوقات ما ارزش انکارناپذیر بخش خصوصی را در اداره امور و مهارت‌های مدیریتی آنها را دست کم می‌گیریم. شما می‌توانید با دسترسی به بخش خصوصی در کشورهایی که می‌خواهید در آنجا فعالیت کنید، دسترسی که عمیق‌تر و مؤثرتر از بسیاری مؤسسات دولتی است و در نتیجه با همکاری نه ناچیز شمردن، برای تمام همکاران حضوری موفق داشته باشید.

خود من نیز مشارکتهای جدید قابل ملاحظه‌ای را مشاهده کرده‌ام که طی این چهار یا پنج سال اخیر شکل گرفته‌اند و من امیدوارم که امروز برخی از این مشارکتهای تقویت شوند و فرصتی ایجاد گردد تا زمینه توسعه و گسترش آنها فراهم آید.

صحبت‌های مکس موسلی در راستای معرفی خطوطی که به این گونه مشارکتهای منتهی می‌شود، مرا به وجد آورد. زیرا بار دیگر زمینه جدیدی برای ما فراهم آمده است که همکاریها را افزایش دهیم و این خود بسیار حایز اهمیت است.

حالا من از آخرین سخنران جلسه یعنی آقای دکتر عدنان حیدر خواهش می‌کنم تا برای ایراد سخنرانی تشریف بیاورند. آقای عدنان حیدر استادیار دانشگاه هستند و ریاست دفتر توسعه علمی لئون رابرتسون (Leon Robertson) دانشگاه جان هاپکینز را بر عهده دارند. دکتر حیدر در زمینه جلوگیری از تصادفات جاده‌ای از پیشینه بسیار خوبی برخوردارند، ایشان دبیر شبکه جهانی پژوهش در زمینه سوانح جاده‌ای و یکی از پژوهشگران پیشتاز در این زمینه می‌باشند. من قبلاً هرگز پای صحبت‌های ایشان نبوده‌ام، اما از شهرت ایشان زیاد شنیده‌ام و بسیار مشتاق هستم تا صحبت‌های ایشان در این جلسه را بشنوم.

عدنان حیدر

استادیار و رییس دفتر توسعه علمی لئون رابرتسون

دانشگاه جان هاپکینز

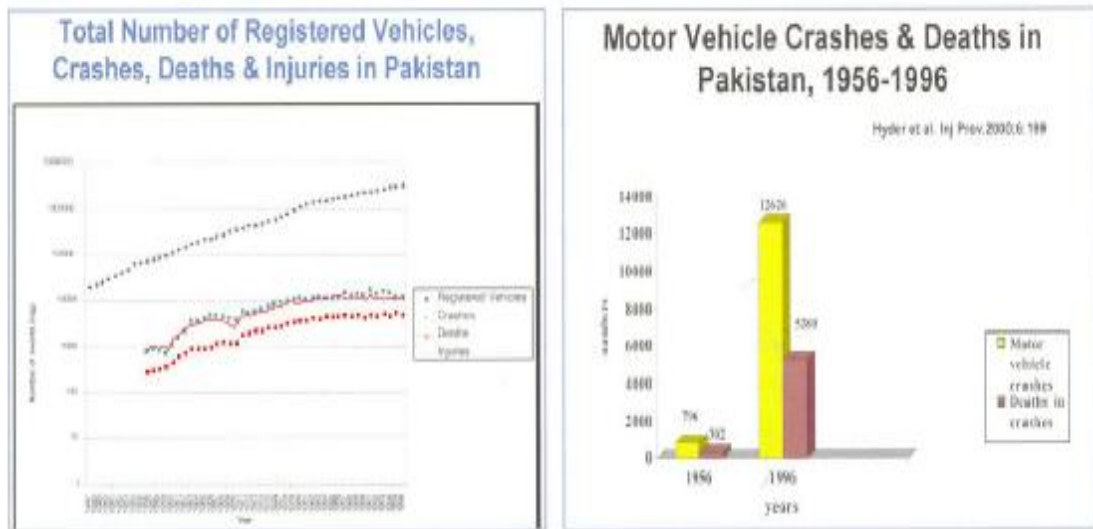
خیلی متشکرم. بسیار خوشنودم از اینکه امروز اینجا هستم و تشکر مخصوصی می‌کنم از FIA به خاطر برگزاری این کنفرانس و دعوت از ما. چیزی که امروز می‌خواهم بیان کنم، در واقع ارایه تصویری از وضعیت موجود در کشورهای در حال توسعه در زمینه سوانح ترافیکی است. همان گونه که این تصویر نشان می‌دهد کاملاً روشن است که شرایط متفاوت است و من مایلم برخی موضوعات مطالعاتی و اطلاعاتی را پیرامون دورنمایی از عموم متأثر از سوانح ناشی از تصادفات جاده‌ای در این کشورهای در حال توسعه ارایه دهم.



تلفات ناشی از تصادفات جاده‌ای و وسایل نقلیه: توزیع منطقه‌ای		
منطقه	درصد تمام تلفات ناشی از تصادفات ترافیکی	درصد تمام وسایل نقلیه موتوری
اروپای مرکزی / شرقی	٪۱۲	٪۶
آفریقا	٪۱۱	٪۲
خاورمیانه	٪۶	٪۲
آسیا - اقیانوسیه	٪۴۴	٪۱۶
آمریکای لاتین و کشورهای حوزه کاراییب	٪۱۳	٪۱۴
کشورهای با درصد بالای وسایل نقلیه موتوری	٪۱۴	٪۶۰

قبل از هر چیز مایلیم بر این نکته تأکید کنم که آمار تلفات و معلولین ناشی از تصادفات جاده‌ای در کشورهای فقیر و با درآمد متوسط بسیار بیشتر از کشورهای پیشرفته است. در واقع این میزان چهار برابر بیشتر از کشورهایی است که از درآمد بالایی برخوردارند. اگر شما به توزیع وسایل نقلیه که قبلاً بیان شده بود توجه کنید، به رغم آنکه اکثر وسایل نقلیه در جهان در کشورهای پیشرفته در حال تردد هستند، اما بیشترین تصادفات منجر به فوت در کشورهای در حال توسعه اتفاق می‌افتند. اگر شما نگاهی به این اسلاید بیاندازید خواهید دید که نسبت بین شمار تلفات جانی و تعداد وسایل نقلیه موجود در مناطق در حال توسعه چهار و پنج به یک می‌باشد.

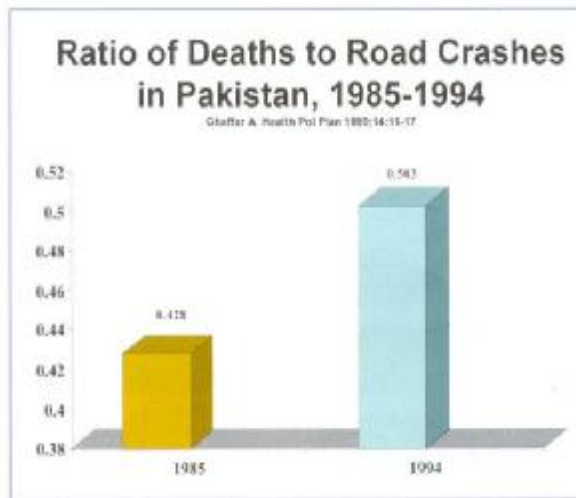
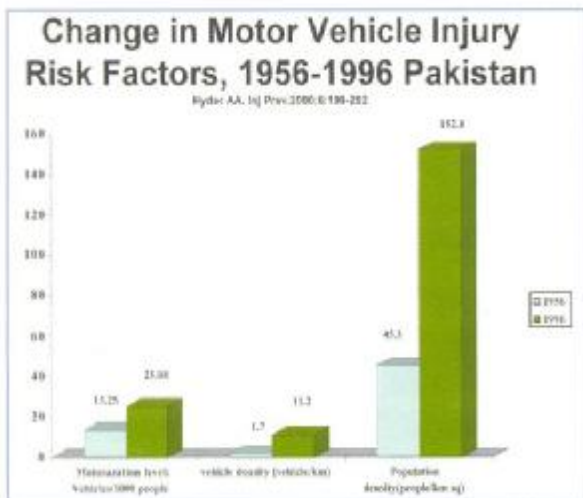
تصادفات وسایل نقلیه موتوری و مرگ‌ومیر در پاکستان، ۱۹۹۶ - ۱۹۵۶ کل تعداد وسایل نقلیه، مرگ‌ومیر و جراحات در پاکستان



بنابراین بنده مایلیم تا به برخی حقایق مربوط به آمار تصادفات جاده‌ای و تلفات ناشی از آن در کشورهای در حال توسعه با نگاهی به برخی از این گونه کشورها اشاره کنم. با توجه به مطالعه پژوهشی کشور پاکستان در جنوب آسیا، اگر شما نگاهی به افزایش تعداد وسایل نقلیه، زخمی‌ها و تلفات جانی ناشی از تصادفات جاده‌ای در پاکستان از زمان استقلال این کشور در سال ۱۹۴۷ میلادی تاکنون ببینداید، همان طور که در این اسلاید مشاهده خواهید کرد، افزایش در طول این سالها بسیار زیاد بوده است. در واقع این افزایش حاشیه‌ای نیست، بلکه بسیار جدی است. به گونه‌ای که تعداد وسایل نقلیه و شمار کشته‌شدگان از تصادفات جاده‌ای در طول یک دوره چهار ساله بسیار قابل توجه بوده است. بی‌تردید این آمار و ارقام در حال افزایش است، اما جالب‌تر از آن افزایش جمعیت این کشور در همین سالهاست و در واقع در همین دوره چهار ساله سطح استفاده از وسایل نقلیه موتوری و تعداد آنها چند برابر شده است. حقیقت این است که جمعیت این کشورها نیز به شکل قابل ملاحظه‌ای افزایش یافته است. بنابراین محیطی ایجاد شده که در آن خطر بروز حوادث جاده‌ای و در نتیجه مرگ‌ومیر و جراحات ناشی از آن بسیار بالاست.

تغییر در عوامل ریسک تصادفات وسایل نقلیه موتوری،
۱۹۹۶ - ۱۹۵۶ پاکستان

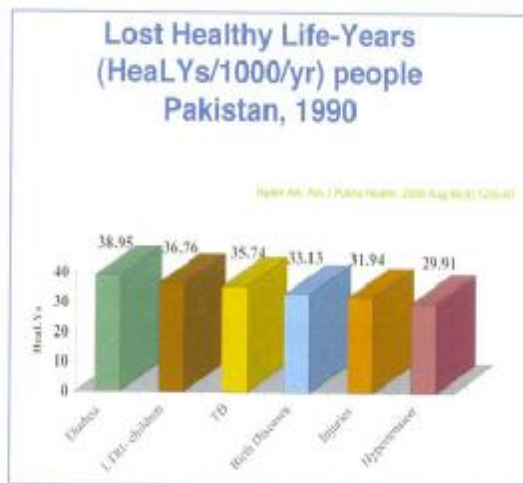
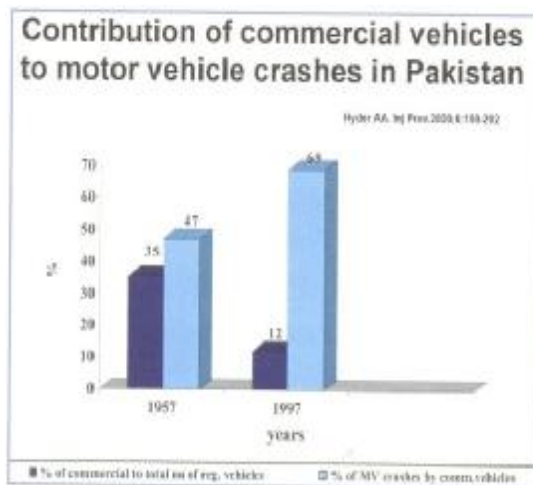
نسبت مرگ‌ومیر به تصادفات جاده‌ای در پاکستان، ۱۹۸۵ - ۱۹۹۴



به خاطر داشتن این نکته نیز بسیار حایز اهمیت است که سوانح ممکن است اتفاق بیافتند و برخی از آنها ممکن است باعث مجروح شدن و یا کشته شدن افراد شوند. در پاکستان در شرایط فعلی از هر دو تصادف حداقل یکی با جراحت همراه است و از هر دو تصادف دست‌کم یکی تلفات جانی در پی دارد. اگر نگاهی به ترکیب ترافیک در پاکستان بیاندازید، در می‌یابید که در سالهای ۱۹۵۰ میلادی حدود یک‌سوم وسایل نقلیه در پاکستان وسایل نقلیه عمومی بودند که اکثریت مردم با این وسایل نقلیه مسافرت می‌کردند.

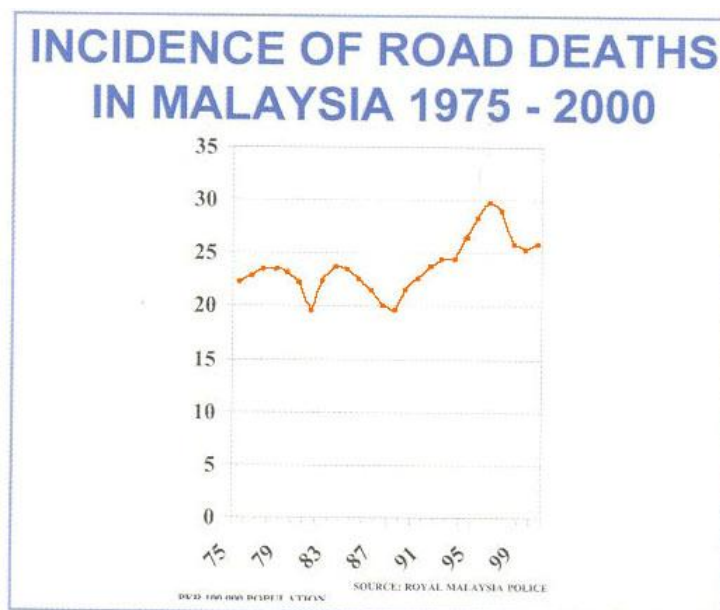
توزیع وسایل نقلیه تجاری به تصادفات وسایل نقلیه موتوری در
پاکستان

سالهای سلامت از دست‌رفته مردم پاکستان، ۱۹۹۰



در سالهای ۱۹۹۰ میلادی وسایل نقلیه عمومی حدود ۱۲ درصد از ناوگان وسایل نقلیه را تشکیل می‌دادند. در عین حال، ۷۰ درصد از تصادفات به این وسایل نقلیه اختصاص می‌یافت. براساس آمار منتشرشده توسط پلیس، دوسوم از تصادفات جاده‌ای در این کشور متعلق به وسایل نقلیه خدمات عمومی است و بنابراین این آمار وحشتناک سوانح جاده‌ای از آمار بیماری فراتر رفته و براساس برآوردهای به‌عمل‌آمده پنجمین عامل مرگ‌ومیر در این کشور می‌باشد. این امر نشانگر آن است که در کشورهای در حال توسعه همچون پاکستان که نوعی گرایش در زمینه رشد و توسعه اداری و اقتصادی وجود دارد، همزمان خطر بروز تصادفات جاده‌ای و کشته و زخمی‌های ناشی از آنها در آینده افزایش خواهد یافت. بی‌تردید شمار وسایل نقلیه و مهمتر از آن سهم وسایل نقلیه تجاری و عمومی از حوادث جاده‌ای بی‌وقفه روبه‌افزایش است. بنابراین زمان آن فرا رسیده است که بخش بهداشت عمومی در پاکستان این پدیده فراگیر را شناسایی کند و به آن پردازد.

میزان مرگ‌ومیر ناشی از تصادفات جاده‌ای در مالزی، ۱۹۷۵ - ۲۰۰۰

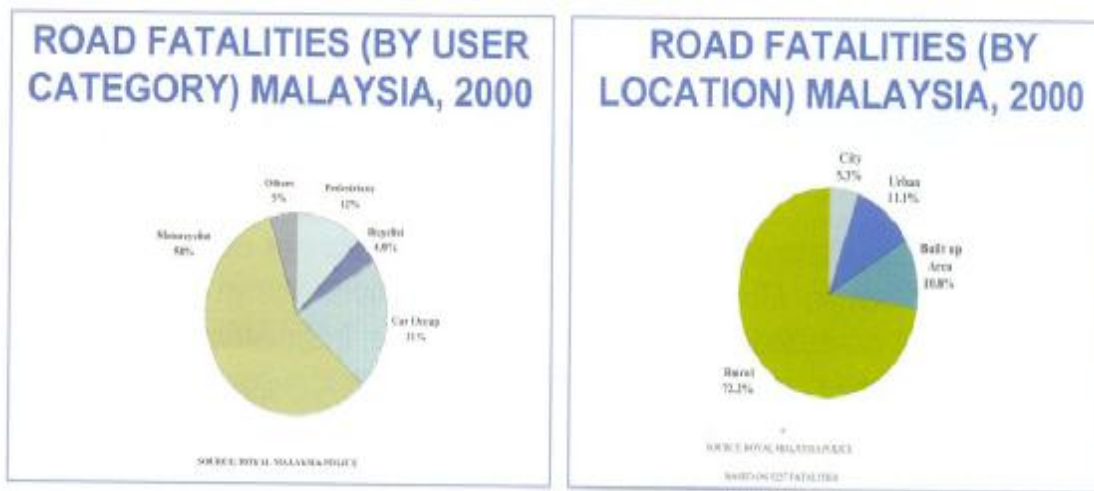


با چنین تصویری از یک کشور، در اینجا این سؤال مطرح می‌شود که این تصویر در سایر کشورهای در حال توسعه نیز قابل رؤیت است یا تفاوت‌هایی بین کشورها وجود دارد؟ بیایید نگاهی به مالزی و اطلاعات مربوط به آسیای شرقی ببینیم تا به این سؤال پاسخ دهیم. بار دیگر، اگر به آمار حوادث جاده‌ای در مالزی طی ۳۰ سال گذشته توجه کنیم به نوعی روند فزاینده در شمار تصادفات خواهیم رسید. با توجه به رکود اقتصادی در کشورهای شرق آسیا نوعی نوسان وجود دارد که با عنایت به رکود اقتصادی یادشده قابل توضیح به نظر می‌رسد.

تلفات جاده‌ای (با توجه به موقعیت) مالزی، ۲۰۰۰

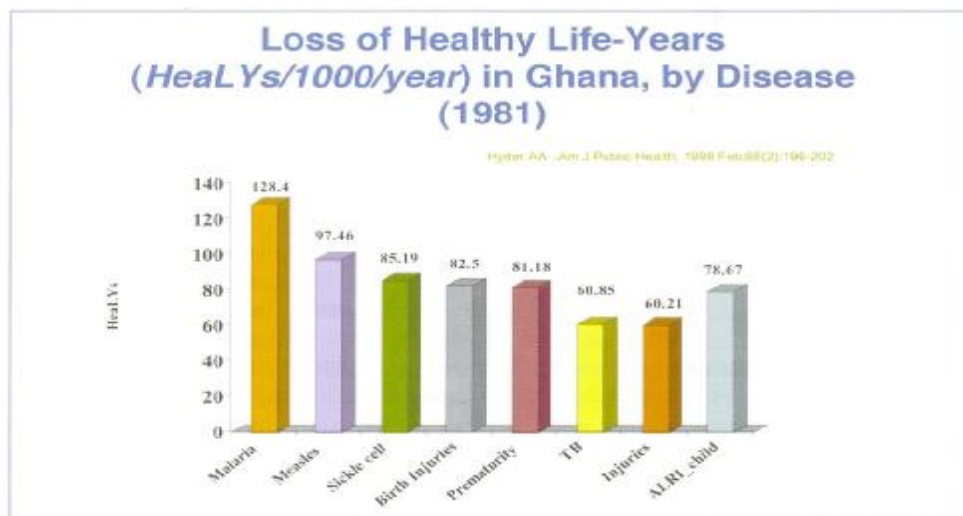
تلفات جاده‌ای (با توجه به نوع استفاده‌کننده از جاده)

مالزی، ۲۰۰۰



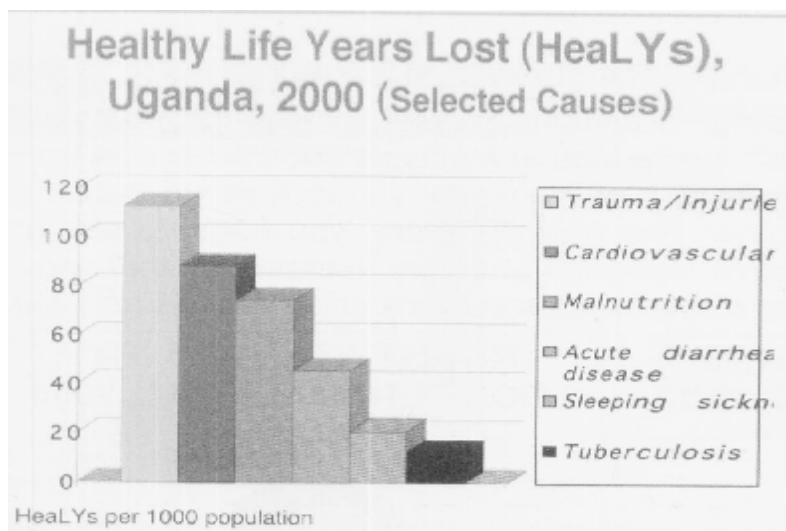
اما اگر نگاهی به مشکل تصادفات جاده‌ای در کشور مالزی بیاندازید، می‌بینید که میزان جراحات و تلفات جانی و غیرجانی ناشی از تصادفات موتورسیکلتها در مقایسه با کشور پاکستان بسیار متفاوت می‌باشد. موضوع مهمتر آنکه اگر به محل وقوع این حوادث توجه کنیم، خواهیم دید که دوسوم تصادفات در مناطق شهری رخ می‌دهند و در نتیجه شناسایی گوناگونی آمار تصادفات جاده‌ای در کشورهای در حال توسعه به عنوان یک مجموعه بسیار حایز اهمیت است و بنابراین تعیین بافت و تعیین دقیق محلی که در حال مطالعه در خصوص معضل سوانح جاده‌ای هستید، به نوعی ضرورت تبدیل می‌شود و در نتیجه ارایه یک راه‌حل می‌بایست مطابق با شرایط ترافیکی و آمار تصادفات کشور مورد نظر صورت گیرد.

سالهای سلامت از دست‌رفته در غنا، بر اثر بیماری، ۱۹۸۱



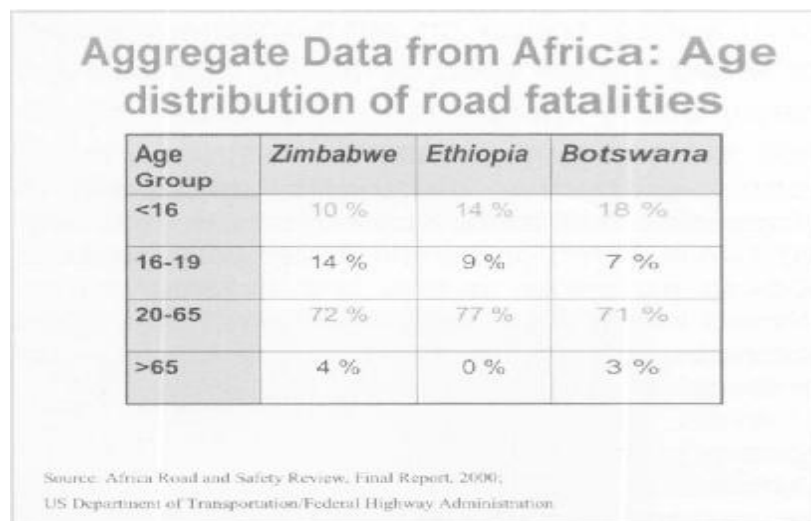
آیا این آمار جدیدی است؟ آیا مشکلی است که به تازگی آن را کشف کرده‌ایم، یا از قبل وجود داشته است؟ ما به اندازه کافی خوش‌شانس بودیم که به اطلاعات آماری مربوط به مرگ‌ومیر ناشی از بیماری و تصادفات جاده‌ای اواخر دهه هفتاد در آفریقای غربی نگاهی کنیم، تلفات ناشی از سوانح جاده‌ای یکی از ده عامل اصلی مرگ‌ومیر در سال ۱۹۸۱ میلادی در کشور آفریقای غنا بوده است. اطلاعات یادشده قدیمی است. با بررسی اطلاعات جدیدتری که هم اکنون از آفریقا و به عنوان مثال از کشور اوگاندا در اختیار ماست که این اطلاعات مربوط به سال ۲۰۰۰ میلادی می‌شوند، بیشتر حساس شده‌ایم. اگر به آمار مربوط به مرگ‌ومیر ناشی از بیماریها نگاه کنید، جراحات ناشی از تصادفات جاده‌ای به همراه مرگ‌ومیر ناشی از آن اصلی‌ترین عامل مرگ‌ومیر در شرق آفریقا محسوب می‌شوند.

سالهای سلامت از دست‌رفته، اوگاندا، ۲۰۰۰ (علل دیگر)



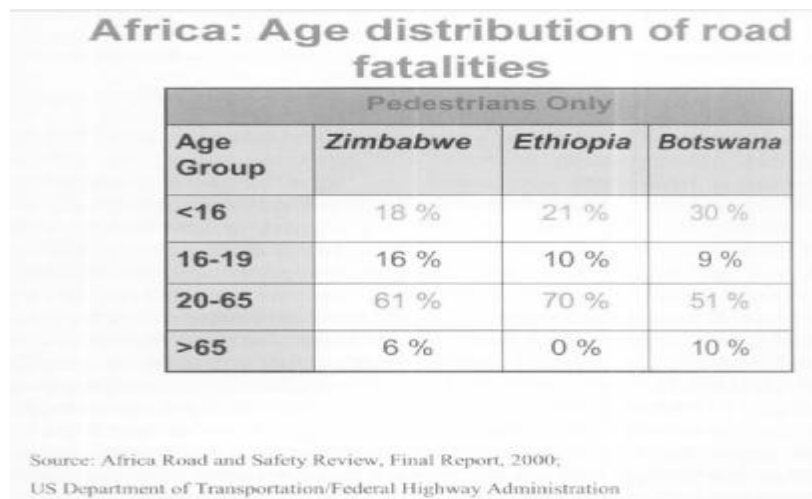
چیزی که بیشتر از آمار و ارقام اهمیت دارد این است که چه کسی درگیر کار شود. اگر نگاهی به اطلاعات آماری مربوط به برخی از کشورهای آفریقایی از جمله زیمبابوه، اتیوپی و بوتسوانا کنیم، مشاهده خواهید کرد که بیشترین آمار کشته‌شدگان مربوط به سنین بین ۲۰ تا ۶۵ سال است و همان گونه که دکتر کراگ بیان فرمودند این گروه با بیشترین بازدهی از نظر اقتصادی همراه می‌باشند و شما نیز ملاحظه می‌فرمایید که بیش از دوسوم کشته‌شدگان به این گروه سنی ویژه تعلق دارند. ضررهای سنگین اجتماعی، اقتصادی و آسیبهای بسیار جدی برای خانواده‌ها. نتایجی که اغلب آنها را نمی‌توان با استفاده از ارقام مورد ارزیابی قرار داد، به گونه‌ای که من بتوانم امروز آنها را به شما ارائه دهم.

اطلاعات آماری از آفریقا: توزیع سنی تلفات جاده‌ای



لطفاً نگاهتان را به نخستین ردیف مربوط به گروه سنی کمتر از ۱۶ سال متمرکز کنید. مشاهده می‌کنید که میانگین تلفات حدود ۱۰ تا ۱۸ درصد است، اما وقتی به طرف پایین می‌آید به دوسوم عابران پیاده‌ای می‌رسید که از جمله کشته‌شدگان ناشی از تصادفات جاده‌ای در کشورهای در حال توسعه هستند، در این اسلاید خواهید دید که میزان آن تا تقریباً یک‌سوم افزایش می‌یابد. بنابراین یک‌سوم عابران پیاده‌ای که در کشورهای در حال توسعه به دلیل سوانح رانندگی کشته می‌شوند زیر ۱۶ سال سن دارند. بنابراین ضایعات جبران‌ناپذیر ناشی از مرگ افرادی که بیشترین سهم نیروی کار را به خود اختصاص می‌دهند، تنها محدود به این گروه سنی نمی‌شود، بلکه نسل‌های آتی ما را نیز در بر می‌گیرد.

آفریقا: توزیع سنی تلفات جاده‌ای



بنابراین شکی نیست که تصادفات جاده‌ای و ضایعات ناشی از آن از جمله مشکلاتی هستند که تاکنون نادیده گرفته شده‌اند. برای حل این معضل به تلاش هماهنگ جهانی با حضور و مشارکت تمامی نهادها و بخشهایی که قبلاً از آنها یاد کردیم، نیاز می‌باشد. سازمان بهداشت جهانی برنامه و رویکردی را در همان مسیر آغاز کرده است. از نگاه بهداشت عمومی، کمیت و کیفیت فعالیتهای پژوهشی در این حوزه به مساعدت و توجهی ویژه نیاز دارند. ما باید تمام راهکارهایی را که در کشورهای توسعه‌یافته رایج شده‌اند، مورد آزمایش قرار دهیم، ولی این کار در کشورهای در حال توسعه باید هم از نظر کارایی و هم از جهت هزینه مورد ارزیابی قرار گیرد. تعهدات ملی در سطح دولت و تعهد بین‌المللی یک نیاز بدیهی و انکارناپذیر است. همان تلاشی که جمع حاضر در این کنفرانس هم اکنون آن را شروع کرده‌اند.

بنابراین وقتی ما به نقش بهداشت عمومی در گرد هم آوردن متولیان بخشهای مختلف از جمله حمل‌ونقل، آموزش و پرورش و بخشهای حقوقی نگاه کنیم، در می‌یابیم که بهداشت عمومی در افزایش تحقیق و توسعه، در کاهش آمار تصادفات ترافیکی و تلفات ناشی از آن، به ویژه در کشورهای فقیر و با درآمد متوسط نقش مؤثری را ایفا می‌کند. بخش بهداشت باید برای ارایه راه‌حلهای مفید برای حل مشکلی که من از آن به عنوان الزامات بهداشتی «منفی» حمل‌ونقل یاد کرده‌ام، دست همکاری به سوی دیگر بخشها دراز کند. ما نیز باید نگاهی به درون WHO بیاندازیم و عزم خود را در بخش بهداشت با هدف پرداختن به این گونه امور به ویژه در کشورهای در حال توسعه تقویت کنیم و در این راستا موضوعی که بسیار مهم است کنترل و هدایت رویکردها و سیاستهایی است که می‌بایست با آغاز اجرای آنها در سطح بین‌المللی و مهمتر از آن در سطح ملی مورد توجه قرار گیرند.

در این میان در هر یک از مؤسسات و سازمانهای مرتبط چالشهایی وجود دارد و به همین علت امید است که این کنفرانس نوعی حرکت جهانی را با تلاشی متمرکز برای کاهش آمار و ارقام مربوط به تصادفات جاده‌ای آغاز کند.

خیلی متشکرم.

باری شییرمن، نماینده پارلمان: دکتر حیدر شما حقیقتاً ما را مأیوس نکردید، تحلیلی درخشان و جالب بود و خاطره سال گذشته که ریاست GRSP را بر عهده داشتیم در ذهن من زنده کرد. ترتیبی دادم تا بتوانم به برخی کشورهای در حال توسعه، به تایلند، رومانی و کشورهای دیگر آفریقای جنوبی سفر کنم و چیزی که در خلال این سفرها فرا گرفتم آن بود که بزرگترین مانع در پرداختن به این گونه مشکلات، ایجاد این باور در دیگر کشورهاست که شما پاسخ تمامی سؤالات را در اختیار دارید. ایجاد مشارکت محلی با درک این واقعیت در ارتباط است که در کشورهایی که قرار است در آنجا کار کنیم نیروی متخصص بسیار و تمایل

زیادی برای کاهش آمار تصادفات جاده‌ای وجود دارد، باید زمینه مشارکت درستی را فراهم آوریم و مراقب باشیم این اشتباه را که از بریتانیا یا از سوئد یا هر جای دیگر آمده‌ایم و همه پاسخها را می‌دانیم و آنها نمی‌دانند، مرتکب نشویم. این نوع نگاه به قضیه کاربرد نخواهد داشت و ندارد. اما مشارکتی که ما امروز از آن صحبت کردیم هم در صحبت سخنرانان اصلی و هم سخنرانی‌های عالی سه نفر از همکارانمان که امروز صبح ایراد کردند کاملاً مشهود بود. اگر بقیه روز نیز با همین کیفیت ادامه یابد به اعتقاد من به ما انگیزه خواهد داد و به واقع تغییراتی را ایجاد خواهد کرد.

تجربیات و دیدگاهها

دکتر اوا یاراوان

متخصص ارشد بهداشت، گروه توسعه منابع انسانی - منطقه آفریقا

بانک جهانی



فکر می‌کنم جان فلورا اندکی من را معرفی کرده‌اند و حضور من در اینجا مؤید تعهد بانک جهانی نسبت به مشارکت بخشهای مختلف در حوزه ایمنی راه می‌باشد.

خوشحالم از اینکه ریاست این جلسه را بر عهده دارم و آنچه که در تلاشیم تا انجام دهیم به اتمام رساندن به موقع کارهاست به گونه‌ای که به برخی تعاملها با مخاطبین دست یابیم.

فکر می‌کنم پرداختن به واکنش شما و برخی تفسیرها و پرسشها کار شایسته‌ای خواهد بود.

بسیار خوشنودم خانم کارلا گونزالس کاروایا (Karla Gonzalez Carvaja) معاون وزیر حمل و نقل کاستاریکا را معرفی کنم. خانم گونزالس کار وکالت نیز انجام می‌دهند. او زمان زیادی صرف حل مشکلات و منازعات حقوقی کرده است. ایشان همچنین ریاست شورای ایمنی راه را بر عهده دارند و در خصوص تجربه کاستاریکا و به ویژه دورنمای سازمانی و تجربه شورای ایمنی راه مطالبی بیان خواهند کرد. متشکرم.

خانم کارلا گونزالس کاروایا

معاون وزیر حمل و نقل، کاستاریکا

صبح بخیر. زبان اول من اسپانیایی است، بنابراین سعی می‌کنم تا جایی که امکان دارد انگلیسی را مفهوم صحبت کنم. اگر نکته‌ای را متوجه نشدید آن را به من تذکر دهید.

در کاستاریکا تصادفات جاده‌ای به عنوان مشکلی که سلامت و بهداشت عموم را تهدید می‌کنند در نظر گرفته می‌شوند: مقوله جدیدی که مشکلات اجتماعی را در پی دارد. به اعتقاد مسؤولان حمل و نقل کاستاریکا، سوانح جاده‌ای مشکلی هستند که عوامل متعددی در آن تأثیرگذارند و به همین علت وزیر حمل و نقل به همراه سایر وزرا مانند وزیر آموزش و پرورش و وزیر بهداشت عمومی پیگیر این قضیه هستند.

مصرف مشروبات الکلی و سایر مواد مخدر، سرعت غیرمجاز، احداث غیرقانونی راه به ویژه در مناطق کوهستانی در کاستاریکا از جمله عوامل اصلی بروز تصادفات جاده‌ای در این کشور می‌باشند - که مشکلاتی جدی به حساب می‌آیند. ارزیابی و ساماندهی ضعیف رانندگان - در کاستاریکا ساماندهی قوی که فرایند مطلوبی از اخذ گواهینامه رانندگی توسط رانندگان به ما ارایه دهد، وجود نداشته است. استفاده نکردن از کمربند ایمنی و شرایط بد حاکم بر ناوگان حمل و نقل از دیگر عوامل بروز تصادفات جاده‌ای است که مسؤولان راه تلاش کرده‌اند تا با بهره‌گیری از سیستم RTV جدید (آزمایش فنی) با حرکت از بخش دولتی به بخش خصوصی شرایط را بهبود بخشند. لازم به ذکر است که توجه نکردن به علایم ترافیکی نیز از جمله عوامل بروز تصادفات جاده‌ای است. با بیان این نکته می‌توان اذعان داشت که نتایج این گونه عوامل نخستین علت مرگ غیرطبیعی در کشور، نخستین علت مرگ و میر بین سنین ۲۰ تا ۳۰ سالگی در سال گذشته بوده است که مشکلی عمده و جدی محسوب می‌شود، زیرا افرادی که در این سنین قرار دارند از نظر اقتصادی از بیشترین بازدهی برخوردارند و وقتی شما از کشوری می‌آید که ما از خدمات بهداشت عمومی خوبی برخورداریم و برای تأمین سلامتی و بهداشت کودکان خود بسیار ارزش قایلیم، در اصل مواجهه با این واقعیت که تصادفات جاده‌ای نخستین عامل مرگ افراد در این سن هستند، تلخ و دشوار می‌باشد. تصادفات جاده‌ای همچنین علت اصلی زخمی شدن افراد هستند و ۲/۳ درصد هزینه بر حسب تولید ناخالص ملی را به خود اختصاص می‌دهد.

برای برخورد با این مشکل چکار کنیم؟ همان طور که گفتم قبل از هر چیز به شیوه‌ای مکمل عمل می‌کنیم. مسؤولان سه وزارتخانه اصلی آموزش و پرورش، بهداشت و حمل و نقل هماهنگ با هم در برخورد با این مشکل عمل می‌کنند. جامعه مهندسان عمران و شرکتهای خصوصی نیز در این فعالیتها مشارکت دارند و ما

اجرای طرح ملی مربوط به ایمنی راه را از سال ۲۰۰۲ میلادی با صدور حکم ریاست جمهوری آغاز کردیم که ایشان به ما کمک خواهند کرد تا بر ایمنی راه همانند موضوعی سیاسی متمرکز شویم، فکر می‌کنیم که همین طور هم باشد.

طرح ملی ایمنی راه در مرحله تهیه پیش‌نویس طرح و تنظیم آن از سوی GRSP مورد حمایت قرار گرفت و هدف از اجرای طرح یادشده کاهش ۱۸ درصدی میزان تلفات جانی ناشی از تصادفات جاده‌ای طی ۵ سال آینده می‌باشد. خوشحالم به شما بگویم که در طول دو سال نخست در دستیابی به اهداف اولیه موفق بوده‌ایم - در هر سال ۲ درصد کاهش داشته‌ایم و با شروع سومین سال باید به ترتیب ۳ و ۴ درصد کاهش داشته باشیم.

ما در نظر داریم تا این طرح ملی را از طریق فعالیتهای راهبردی مانند تقویت نیروی پلیس راهنمایی و رانندگی با حمایت دولت سوئد به اجرا در آوریم. آنها در استقرار نیروهای پلیس در جاده‌ها و اجرای مقررات راهنمایی و رانندگی که صرفاً به جریمه کردن محدود نباشد، بسیار مفید بوده‌اند - ما تلاش می‌کنیم تا به جای جریمه کردن در جلوگیری از تصادفات بیشتر فعال باشیم. همان طور که قبلاً گفتم، در حال اصلاح قوانین و مقررات مربوط به آزمایش فنی خودروها هستیم تا ناوگان جاده‌ای به ناوگانی ایمن‌تر تبدیل شود.

همچنین سیستم تأیید عملکرد رانندگان: این سیستم برای ما بسیار حایز اهمیت است، زیرا گفتم که این سیستم در خلال ده سال اخیر در کشور ما وجود نداشته است و این امر باعث بروز تصادفات شدید در مسیری می‌شود که رانندگان ما در آن رانندگی می‌کنند. ما مشغول تقویت سیستمی تحت عنوان کلوسویس (COLOSEVIS) هستیم که جزو شوراها محلی برای جاده‌های ایمن‌تر می‌باشد، بنابراین هم مقامات دولتی و هم مردم محلی برای حل مشکل تلاش خواهند کرد.

ما باید آموزش جاده‌ای را تقویت کنیم و این آموزش باید هم برای کودکان باشد که این کار را شروع کرده‌ایم و هم برای قشر جوان، زیرا آنها باید اهمیت عدم استفاده از مشروبات الکلی قبل از رانندگی و استفاده از کمربند ایمنی را درک کنند. همین جوانان به دلیل آگاه نبودن از مشکل بزرگی که پیش رویشان وجود دارد، کشته می‌شوند.

اقدامات صورت گرفته برای استفاده از کمربندهای ایمنی: ما با حمایت FIA در نظر داریم اقداماتی را جهت استفاده از کمربند ایمنی به عمل آوریم و امیدواریم که این تلاش بار دیگر به ما کمک کند تا از کشته شدن جوانان در خیابانها ممانعت به عمل آوریم. همچنین تدوین قوانین جدید ترافیکی، ذکر این نکته که نوشیدن مشروبات الکلی یکی از مشکلات عمده در بروز سوانح ترافیکی است، بسیار حایز اهمیت می‌باشد و موردی است که ما در خلال سالهای اخیر به عینه مشاهده کرده‌ایم.

در پایان باید به این نکته اشاره کنم که به اعتقاد ما طرح ملی ایمنی راه و حوزه راهبردی که بر آن تکیه کردیم، در حقیقت حاوی پیام بسیار مهمی به جهانیان است. پیامی با این مضمون که ما معتقدیم فضای سیاسی ممکن است در کشوری که شما با مشکل ایمنی راهها و حوادث ترافیکی مواجهید، تفاوت ایجاد کند. ما بر این باوریم که با حمایت نهادهایی چون FIA و GRSP خواهیم توانست با تلاشی همه‌جانبه بر این مشکل که مشکلی جدی است، فایز آیم. متشکرم.

اوا یاراوان: متشکرم، خانم معاون وزیر. به مورد بسیار جالبی اشاره کردید، اینکه چگونه بخشهای مختلف با هم کار می‌کنند و همگی منتظریم تا ببینیم که چه درسهای دیگری می‌توان از سایر کشورها فرا گرفت. مایلیم تا سخنران بعدی را معرفی کنم، عالیجناب سفیر فواد مبارک الحنانی. عالیجناب الحنانی نماینده دائم سلطان عمان در سازمان ملل متحد در نیویورک می‌باشد. ایشان از اگوست سال ۱۹۹۸ میلادی سفیر عالی و تام‌الاختیار هستند. آقای الحنانی همچنین سفیر غیرمقیم کلمبیا، کوبا و ونزوئلاست. آنچه که مرا پس از مطالعه بیوگرافی ایشان بسیار تحت تأثیر قرار داد، تمرکز آقای الحنانی بر امور اجتماعی به همراه سابقه درخشان در حوزه فعالیتهای دیپلماسی است. وی از جمله کارگزاران اصلی قرارگیری مقوله تصادفات ترافیکی و جلوگیری از بروز آنها در دستور کار سازمان ملل متحد است، بنابراین ما بی‌صبرانه منتظر شنیدن سخنرانی ایشان هستیم.

عالیجناب فواد مبارک الحنانی

نماینده دائم سلطان‌نشین عمان در سازمان ملل متحد



خیلی متشکرم، دکتر یاراوان. خانم‌ها و آقایان، حدود دو هفته پیش در عمان پدر و مادر و ۵ فرزند یک خانواده سوار خودرو شده و به سوی یکی از محلهای برگزاری جشنواره مسقط که همه‌ساله در خلال ماه

ژانویه / فوریه برگزار می‌شود، روانه می‌شوند. روزی که انتظار می‌رفت سرشار از شادی و نشاط باشد به یک تراژدی وحشتناک تبدیل می‌شود. در پی بروز تصادفی که در بعدازظهر همان روز اتفاق می‌افتد، پدر و مادر و ۴ تن از بچه‌هایشان کشته می‌شوند. فرد باقیمانده از این خانواده ۷ نفره یک پسر بچه چهارساله است. ما فقط می‌توانیم حدس بزنیم که چه بر سر این کودک چهارساله می‌آید وقتی تلاش می‌کند تا غیبت ناگهانی والدینش را، برادران و خواهرانش، آنهایی که هم‌بازیهایش بودند، درک کند. آری، به مرور زمان او فراموش خواهد کرد که در آن روز چه اتفاقی افتاده است. آری، او لازم نیست به دنبال خانواده‌ای بگردد که با شادی به او خانه‌ای سرشار از عشق و زندگی جدید بدهند، اما حادثه آن بعدازظهر به همان شکل خواهد ماند، یک آمار. آن بعدازظهر چند تصادف دیگر در مسقط اتفاق افتاد. تعدادی زخمی و چند نفر کشته شدند. تصویری از خودروهای میچاله شده در روزنامه‌های فردای آن روز چاپ و در زیر تصویر توصیه‌ای از پلیس عمان به رانندگان مبنی بر اطاعت از قوانین ترافیکی و رعایت اصول ایمنی به هنگام رانندگی منتشر شد.

به گفته مقامات عمان مشکل تصادفات جاده‌ای به سالها قبل باز می‌گردد و ما تمامی تلاش خود را برای حل این مشکل انجام داده‌ایم، اما حوادث همچنان اتفاق می‌افتند. کارهای زیادی وجود دارد که پلیس عمان می‌تواند انجام دهد. ما به این واقعیت واقفیم که باید بیشتر تلاش کنیم. موضوع مهمتر از تراژدی بعدازظهر در مسقط این است که امکان جلوگیری کردن از وقوع آن حادثه غم‌انگیز وجود داشت. آن کوچولوی چهارساله هنوز هم می‌توانست با والدین و خواهران و برادرانش زندگی کند. همان طور که در همه تراژدیهای این چنینی پیش می‌آید، تنها به ابراز شگفتی و تأسف بسنده می‌کنیم. اگر راننده دیگری فقط منتظر می‌ماند تا مسیر خلوت شود و بعد عبور کند، اگر او فقط با سرعت غیرمجاز نمی‌راند، اگر او فقط کمربند ایمنی را می‌بست و در اینجا ما می‌توانیم این مورد را اضافه کنیم، اگر فقط موتورسوار به هنگام موتورسواری از کلاه ایمنی استفاده می‌کرد، اگر او فقط در شرایط غیرعادی رانندگی نمی‌کرد، اگر او فقط به تابلوی ایست توجه می‌کرد و این اگرها را می‌توان همچنان ادامه داد.

هر چند تلفات جانی و غیرجانی در سطحی گسترده قابل پیشگیری است، اما با این وجود مرگ و میر ناشی از حوادث جاده‌ای در سطح جهان روبه‌افزایش است. سخنرانان قبلی آمار و ارقام مربوط به تلفات ناشی از حوادث جاده‌ای را ارایه کردند، من نمی‌خواهم آنچه را که بیان کردند مجدداً تکرار کنم.

سؤالی که باید از خود پرسیم این است که چه کسی در سطح ملی یا بین‌المللی مسؤلیت اولیه در زمینه ایمنی راه را بر عهده دارد. این مسؤلیت متوجه ماست، آنهایی که در این سالن حضور دارند و دولتهای متبوعشان، جامعه مهندسان عمران، دانشگاهیان و مهمتر از همه سازمانهای بین‌المللی این مسؤلیت را بر عهده دارند.

ایمنی راه دستور کاری چندوجهی با قوانینی روشن برای همه ماست. ما با مشکل دیگری مواجهیم و آن

عدم آگاهی است. وقتی برای نخستین بار این مقوله را در سازمان ملل متحد مطرح و با همکارانم در این خصوص گفتگو کردم، آنها علاقه نشان دادند - با شنیدن آمار و ارقام تلفات روزانه ناشی از تصادفات در جهان شگفت‌زده شدند. آنها با تعجب و شگفتی بیان داشتند که هرگز نمی‌دانستند که مشکل تا این اندازه جدی است، در مورد آن چه کاری می‌توانیم انجام دهیم؟ تعداد اندکی از همکارانم از این واقعیت که تعداد تلفات ناشی از حوادث ترافیکی بیشتر از افرادی است که به علت بیماری مالاریا جان می‌بازند و اینکه می‌توان از بروز تصادفات جاده‌ای جلوگیری به عمل آورد، آگاهی داشتند. برای رشد و افزایش آگاهی در خصوص ایمنی راه در تمامی این ابعاد به تلاشی جهانی نیاز داریم.

فدراسیون بین‌المللی اتومبیلرانی - برگزارکننده کنفرانس امروز صبح نمونه‌ای بی‌نظیر از ایجاد چنین آگاهی و دانشی است. تلاش مجدانه اعضای گروه دهه دوستی و پیوند (Bone and Joint Decade) و گروه ضربت حفظ سلامت کودکان (Child Survival & Development) که زمینه گفتگو با سفرا و نمایندگان دائمی کشورهای عضو سازمان ملل متحد را به منظور انتقال اهمیت موضوع به آنها و کار با آنان برای بررسی احتمال برگزاری کنفرانس سازمان ملل متحد فراهم کرده، من را به شدت به وجد آورده است. این کنفرانس جهت افزایش آگاهی سیاسی و اراده و تسهیل در اجرای طرحی جهانی و ارتقای سطح همکاری بین وزارت بهداشت، حمل‌ونقل و قوه قضاییه در کشورهای عضو و با هدف توسعه برنامه‌های ملی برگزار خواهد شد. دستور کار مجمع عمومی سازمان ملل متحد شامل ۱۹۰ موضوع می‌شود. حتی یک مورد از مجموع ۱۹۰ موضوع به مقوله ایمنی ترافیک جاده‌ای نمی‌پردازد، حتی یک مورد. سازمان ملل متحد به نوعی به اهمیت موضوع واقف است. درست است، سازمان بهداشت جهانی از طریق یونیسف و بانک جهانی موضوع را مطرح ساخته است، اما ما باید دولتهای خود را درگیر قضیه کنیم، دولتهای متبوع که عضو سازمان ملل متحد هستند.

نخستین وظیفه من اضافه کردن یک موضوع جدید به دستور کار جلسه جاری مجمع عمومی بوده است. برای این کار باید تلاشهایی صورت گیرد. حمایت‌های زیادی از اکثر کشورهای آمریکای لاتین، آفریقا، آسیا دریافت کرده‌ام. هم اکنون مشغول کار بر روی کشورهای عضو اتحادیه اروپا و ایالات متحده هستیم. امیدوارم که طی چند هفته آینده بتوانیم این موضوع را به دستور کار جلسات جاری بیافزاییم. قرار است در جلسه بعدی در این خصوص به بحث و تبادل نظر بپردازیم.

وظیفه بعدی من پیشنهاد پیش‌نویس قطعنامه‌ای است که در آن از دبیرکل سازمان ملل متحد درخواست می‌شود تا گزارشی را برای مجمع عمومی آماده کند. این گزارش حاوی دیدگاه‌های کشورهای عضو و نهادهای وابسته به سازمان ملل متحد خواهد بود و بعد می‌توانیم بر پایه این گزارش کار کنیم. گام بعدی برگزاری یک گردهمایی در سازمان ملل متحد در ششم آوریل سال ۲۰۰۴، نزدیک به روز

بهداشت جهانی است که این حرکت برای افزایش آگاهی مردم جهان در خصوص این مشکل صورت می‌گیرد.

بنده در جمع مخاطبین، اعضای جامعه سیاسی مستقر در لندن را مشاهده می‌کنم. امیدوارم شما دولتهای متبوع خود را از پیشرفت کار امروز آگاه کنید و آنها را وا دارید تا ضمن آگاه ساختن نمایندگان دایمشان در نیویورک، آنها را به حمایت از طرح ابداعی من تشویق کنند و ما نیز باید برای طرح این موضوع قبل از مجمع عمومی با هم همکاری کنیم.

مشکل ایمنی ترافیک در سطح جهان نوعی حرکت و تلاش مؤثر و کارآمد را طلب می‌کند. اگر به سؤالات اساسی که باید به آنها پاسخ داده شود متمرکز شویم، هر آنچه را که فرا می‌گیریم اشاعه دهیم، از دانش و آگاهی خود در بخشها و زمینه‌های مختلف بهره‌گیریم و سپس از آن دانش به دقت استفاده کنیم، می‌توانیم بر این بلای خانمانسوز پیروز شویم. ما آن را به کودکانمان در سرتاسر جهان مدیون هستیم. این کمترین کاری است که می‌توانیم برای آینده خود و فرزندانمان و شاید آن خانواده عمانی انجام دهیم. مرگ آنها بدون دلیل و بیهوده نبوده است.

اوا یاراوان: متشکرم، جناب سفیر به خاطر ایراد این سخنرانی بسیار الهام‌بخش. همه ما تحت تأثیر همت و انرژی شما در انجام این کار قرار گرفتیم و مشتاقانه منتظر بحث و تبادل نظر در سازمان ملل متحد هستیم. هم اکنون بسیار خوشنودم تا آقای دیمتریوس تئولوژیستیس (Dimitrios Theologitis) را معرفی کنم. ایشان ریاست واحد ایمنی و تکنولوژی راه را در هیأت‌مدیره انرژی و حمل‌ونقل کمیسیون اروپا بر عهده دارند. آقای تئولوژیستیس، مهندس عمران در زمینه آموزش و کارشناس امور حمل‌ونقل هستند. او کارش را با علم زبان‌شناسی آغاز و سپس به مقوله ایمنی راه متمرکز شدند و با ما در خصوص تجربه اتحادیه اروپا در پرداخت به این مشکل صحبت خواهند کرد.

آقای دیمتریوس تئولوژیستیس

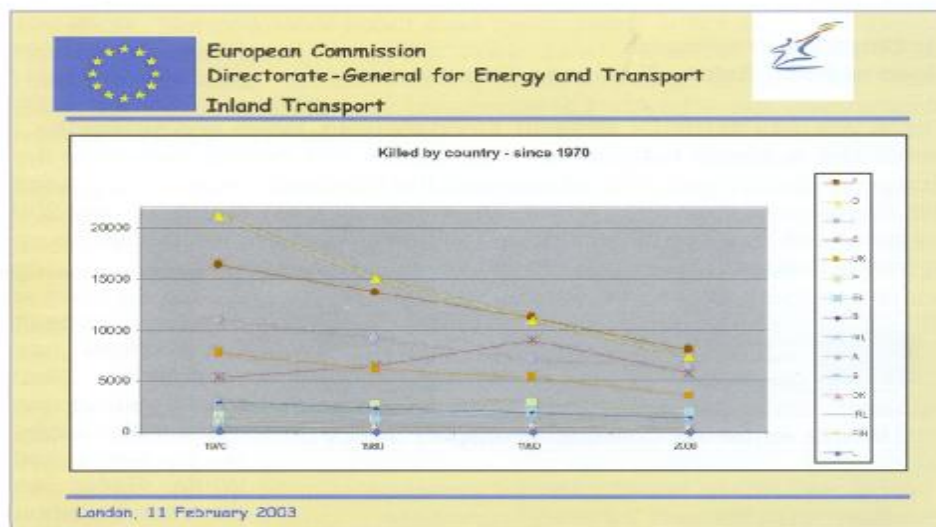
ریاست ایمنی راه، کمیسیون اروپا

خیلی متشکرم دکتر یاراوان. صبح بخیر، خانم‌ها و آقایان. من مایلیم که امروز در خصوص تجربیات و دیدگاههای مرتبط از نگاه کمیسیون و اتحادیه اروپا صحبت کنم. هر چند می‌دانم که این امر باعث می‌شود که موضوع کمی محدود شود. موضوع امروز مقوله‌ای جهانی است، بیش از ۲۰۰ کشور جهان که قرار است

به ۱۵ کشور (عضو اتحادیه اروپا) محدود شود و تا سال آینده به ۲۵ کشور افزایش یابد. کمیسیون اروپا ایمنی راه را به عنوان موضوعی بسیار مهم و حیاتی در سندی تحت عنوان گزارش مقدماتی سیاست حمل‌ونقل مشترک که در سپتامبر سال ۲۰۰۱ میلادی منتشر شد، مورد بحث قرار داده است. کمیسیون اروپا به جز تراکم ترافیک، گلوگاهها و انتخاب مد حمل‌ونقل مقوله ایمنی راه را به عنوان یکی از نگرانی‌های اصلی جامعه بشری شناسایی و در نتیجه هدفی بسیار جاه‌طلبانه را ارایه داده است که در آن کاهش شمار مرگ‌ومیر در جاده‌های اروپایی به میزان ۵۰ درصد تا سال ۲۰۱۰ میلادی پیش‌بینی شده است. این تصمیمی است که با اندیشه و تفکر اتخاذ نشده است. برای مدتی طولانی ما واکنشی به این تصمیم اتحادیه اروپا نشان نداده بودیم، زیرا در حقیقت هیچ ایده‌ای در این خصوص که چگونه در این میزان کاهش در کشورهای عضو سهیم باشیم، در اختیار نداشتیم. اما چندی بعد کارشناسان توصیه کردند تا در این کار مشارکت کنیم و در نتیجه کمیسیون اروپایی با اقدامی شایسته ضمن ارج نهادن به نقطه‌نظرات کارشناسان در این کار شرکت کرد و در اینجا باید به مشارکت شورای ایمنی حمل‌ونقل اروپایی اشاره کرد که آن نیز حایز اهمیت است.

ریاست این شورا ما را متقاعد کرد که ابتکار عمل در زمینه ایمنی راه بدون مشخص ساختن هدف، کاملاً بی‌نتیجه خواهد بود. جای خشنودی است که هدف رسیدن به این کاهش ۵۰ درصدی بسیاری از نیروها را در اروپا به حرکت وا داشته و به ویژه برخی از دولتها از آن زمان به بعد چنین هدف مشابهی را در برنامه کاری خود قرار داده‌اند و در اینجا نیز بایستی به کشورهایی چون بلژیک، یونان و فرانسه اشاره کرد. هیچ نیازی به گفتگو در مورد آمار و ارقام شناخته‌شده نمی‌باشد، اما شاید به من اجازه دهید تا آنها را تکرار کنم. در اروپا ۴۰ هزار نفر کشته و ۱/۷ میلیون نفر با جراحات شدید وجود دارد. کل هزینه تحمیل‌شده به جامعه بالغ بر ۱۶۰ میلیارد یورو تخمین زده شده است و ما شنیده‌ایم که این آماری است که در گذشته گرفته شده است. این رقم تقریباً نزدیک به ۲ درصد تولید غیرخالص در اتحادیه اروپاست. ما همچنین در تلاشیم تا با بهره‌گیری از اصلی تحت عنوان اصل ۱ میلیون یورو تحلیلی دقیق انجام دهیم، اصلی که هزینه مستقیم یک سانحه تصادف است، همان گونه که به عنوان میانگین در بسیاری از مطالعات مختلف در اروپا دیده شده است.

تعداد کشته‌شدگان بر حسب کشورها



ذکر این نکته که تقویت قوانین و مقررات جاری و اعمال آن نیز به نوبه خود تا حد زیادی در دستیابی به هدف مورد نظر تأثیرگذار خواهد بود، یکی از نکاتی است که در گزارش مقدماتی آمده است. در عین حال، به تلاشی متمرکز بین تمامی سطوح مسؤلیت در اتحادیه اروپا نیاز می‌باشد. من فقط مایلم تا ارزیابی به‌عمل آمده از شمار کشته‌شدگان حوادث ترافیکی از سال ۱۹۷۰ میلادی تاکنون، طی ۳۰ سال گذشته را به شما نشان دهم و شما می‌توانید ببینید که تلاش زیادی صورت گرفته و دستاوردهای کشورهای اروپایی در این میان بسیار قابل توجه بوده است. هر چند، همان‌گونه همکاران شمالی ما در بیانیه دیدگاه صفر (Vision Zero) اظهار می‌دارند، حتی یک کشته هم بسیار زیاد است. در این اسلاید ویژه، من مایلم تا گذری به تعدادی از کشورها و به ویژه کشورهای جنوبی در سالهای ۱۹۹۰ داشته باشیم و ممکن است فکر کنیم که در توسعه آتی اتحادیه اروپا شاید نظاره‌گر پدیده مشابهی باشیم، رشد و افزایش اولیه در شمار تلفات در اتحادیه اروپا پس از چند سال، به مجرد آنکه استاندارد زندگی و حجم جابجایی وسایل نقلیه در کشورهای جدید عضو اتحادیه اروپا بالا رود.

اتحادیه اروپا در زمینه ایمنی راه چه باید بکند؟ چرا کشورهای عضو به تنهایی نمی‌توانند به این موضوع بپردازند؟ خوب، دلایل متفاوتی وجود دارد، اما مهمترین علت بورکراسی است - و شما درک می‌کنید که من باید در این خصوص قضاوت منطقی داشته باشم. مایلم عرض کنم که بنیان‌گذاران اتحادیه اروپا و سپس کشورهایی که معاهده‌ها را اصلاح می‌کنند، زمینه رقابت با اتحادیه اروپا را در زمینه قانون کلی و سیاست مشترک حمل‌ونقل ایجاد می‌کنند. آنها زمینه رقابت ویژه‌ای را با اتحادیه اروپا برای ارابه تمهیدات لازم به منظور بهبود ایمنی راه فراهم می‌آورند.

لذا ما با این فرض که ایمنی راه مسؤولیتی تقسیم‌شدنی است فعالیت می‌کنیم و اینکه مدیریت در سطح اروپایی به واقع حایز اهمیت است و من در اینجا فقط به ساده‌ترین نمونه اشاره کردم، استفاده از کمربند ایمنی و شما می‌توانید مشاهده کنید که می‌توان از تمامی سطوح مسؤولیت در شروع کار برخوردار بود یا شاید من از ابتدایی‌ترین نقطه یعنی از مصرف‌کننده که باید کمربند ایمنی را ببندد آغاز و به سوی بخش خصوصی، تلاشهای مرتبط، کار در سطح شرکت و سپس دولت محلی، اطلاع‌رسانی در مدارس و در سطح ملی ادامه دهم. البته مسأله پذیرش، مسأله اجرا که یک رقابت ملی است تا اتحادیه اروپا افزایش می‌یابد که این اتحادیه نیز در اجرای قانون استفاده از کمربند ایمنی در تمامی وسایل نقلیه ایفای نقش می‌کند و این قانون نیز به زودی هم به تمامی وسایل نقلیه نظیر اتوبوسها و کامیونها و هم در قالب قانون استفاده اجباری از کمربند ایمنی تعمیم خواهد یافت و در نتیجه اصلاح قانون فعلی هم اکنون مد نظر قرار دارد و امید است به زودی با موفقیت به مرحله اجرا در آید.

بنابراین اتحادیه اروپا برای مشارکت در هدف کاهش شمار تلفات تصادفات جاده‌ای از چه ابزاری می‌تواند استفاده کند؟ خوب، اجازه دهید که بگویم مهمترین ابزار، البته از نظر تأثیر آن از آنجایی که باید به قانون ملی تبدیل شود و باید کم‌هزینه باشد، سیستم قانون‌گذاری اروپایی است و در نتیجه زمانی کمیسیون اروپا می‌تواند دخالت کند یا باید دخالت کند که قوانین مورد نیاز وجود داشته باشند. هر چند، حوزه‌های کاری دیگر و همان طور که گفتم، گردآوری نقطه‌نظرات کارشناسان و تلاش برای رسیدن به بهترین راه‌حلهای عملی در سطح اتحادیه اروپا از جمله مواردی هستند که ما در نظر داریم انجام دهیم، ولی شناسایی و تدوین دستورالعملهای فنی که ما آنها را به مثابه ابزارهای تعیین‌شده توسط کارشناسان حرفه‌ای برای استفاده تخصصی در نظر می‌گیریم و چیزی که مایلیم نظر همه را، آنهایی که دوست دارند در زمینه ایمنی راه فعالیت کنند، بدان معطوف کنیم و در نتیجه بهترین دستورالعملهای راهبردی که می‌توان در موارد مختلف بدان آنها اشاره کرد، کارهایی هستند که می‌توانیم انجام دهیم. به عنوان مثال، شیوه‌های اجرای ممیزیهای ایمنی اروپایی برای اقدامات زیرساختی، روشهای اجرای تحلیل خطر - حتی آموزش جوانان در سنین مختلف یا امور بسیار فنی مانند تأمین ایمنی کامیونها و سایر انواع وسایل نقلیه نیز عملی می‌باشد.

پژوهش و توسعه حوزه دیگری در فرایند پرداختن به ایمنی راه است که همان طور که می‌دانید اتحادیه اروپا در این زمینه با برنامه‌های چارچوبی فعالیت می‌کند و در این ششمین برنامه در چارچوب مرتبط که از دسامبر گذشته آغاز شده است، فراخوانی برای ارایه پیشنهادهای پروژه‌های پژوهشی اروپایی صورت گرفته است و در نتیجه ما می‌بایست تلاش زیادی را به پروژه آخر به منظور جمع‌آوری اطلاعات، تحقیق و بررسی و انتشار اطلاعات مربوط به تصادفات جاده‌ای، اطلاعات مربوط به علل تصادفات و سایر اطلاعات تصادفات معطوف سازیم. در واقع ما باید یک‌سوم از کل بودجه پروژه‌های پژوهشی را در ششمین برنامه

چارچوب مربوط به ایمنی راه در خصوص جمع‌آوری اطلاعات آماری پیرامون حوادث جاده‌ای و علل بروز این گونه حوادث اختصاص دهیم. از آنجایی که فرض بر آن است که کشورهای عضو اتحادیه اروپا قادر به انجام کارهای زیادی هستند، ما باید اطمینان حاصل کنیم که دانشمندان کل اروپا در طرحهای ارزیابی شده خود از یک سری اطلاعات و اطلاعات آماری پیرامون علل بروز تصادفات جاده‌ای درباره ایمنی راه برخوردارند. در آخر به ویژه کمیسیون اروپا برخی سرمایه‌گذاریهای مالی اختصاص یافته به این حوزه را با هدف تضمین انجام مطالعات مختلف پیرامون ایمنی راه تنظیم کرده است. تمامی ابزارهای یادشده بیشتر به شیوه‌ای مرتبط مورد استفاده قرار می‌گیرند و ما مایلیم کار را با استفاده از راهکاری که آن را طرحهای اجرایی می‌نامیم، پیگیری کنیم و دو ابتکار عمل که ممکن است در آغاز سال جاری از کمیسیون اروپا انتظار برود، عبارت خواهد بود از طرح اجرایی ایمنی راه که زمینه مرتبطی را برای این ابزارها در مقیاسهای مختلف و با هدف کامل کردن مقیاسهای ملی تعریف خواهد کرد و مورد دوم ارتباطات و بکارگیری خودروهایی هوشمند می‌باشد که از آنها بیشتر به عنوان E-Safety Communication یاد می‌شود و FIA در این طرح مشارکت وسیعی داشته است.

حوزه‌های عملکرد اتحادیه اروپا که من به اختصار در مورد آنها صحبت کردم، مسایل استاندارد ایمنی راه هستند، رفتار، تعلیم و آموزش رانندگی به صورت هم حرفه‌ای و هم خصوصی را نیز باید در نظر گرفت، سپس تکنولوژی وسایل نقلیه که البته کمیسیون اروپایی به جهت جهانی بودن این مقوله، در آن حضوری قوی دارد، زیرساخت راه که از اولویتهای آتی کمیسیون اروپایی است به همراه قوانین مربوط به ایمنی تونلها و امسال ایمنی زیرساختهای راه و حذف نقطه‌های کور مد نظر قرار خواهند گرفت. البته تمامی عملکردهای حمایتی از جمله حادثه‌شناسی که قبلاً در مورد آن توضیح داده‌ام نیز مورد توجه قرار می‌گیرند.

در پایان، کمیسیون اروپایی از این واقعیت آگاه است که در زمینه بهداشت عمومی مشکلات عمده‌ای وجود دارد. به اعتقاد ما در تمامی کشورهای عضو مشکلات مشابهی وجود دارد، اما هنوز هم شاهد تفاوتی هستیم که این حرکت که قرار است توسط ما در تمامی کشورهای عضو اتحادیه اروپا صورت گیرد به اقدامی بارز تبدیل خواهد شد. احساس می‌کنیم که نوعی ارزش افزوده وجود دارد که با این سطح بالای تجهیزات باید به دست آید و اگر مشکلاتی وجود داشته باشد باید گزارش شوند. بی‌شک خط تمایز بین آنچه که اتحادیه اروپا انجام می‌دهد و آنچه که توسط دولتهای ملی صورت می‌گیرد، اغلب اوقات نامشخص به نظر می‌آید، اما می‌توان با اطمینان گفت که بین دو نوع فعالیت نوعی تأثیر تدریجی وجود دارد و سپس به مقامات سیاسی خود اجازه دهیم راهشان را از میان هزارتویی بیابند. هر چند، ما امیدواریم که رقابتها در نسخه‌های بعدی پیمان‌نامه روشن‌تر بیان شوند، ولی گروهی از شما که از فرصت پیگیری کنوانسیون جدید اتحادیه اروپا و همچنین سند ویژه‌ای تحت عنوان سند پنلوپ (Penelope) بر خوردارید، بی‌تردید خواهید

دید که ایمنی راه جایگاه بسیار ویژه‌ای در این مقوله به خود اختصاص می‌دهد. با این امید من مایلیم از شما تشکر کنم و تریبون را در اختیار دکتر یاراوان قرار دهم.

اوا یاراوان: متشکرم و فکر می‌کنم جمعی از ما که در کشورهای در حال توسعه کار می‌کنند از تجربه شما خیلی چیزها یاد گرفتند و مجبور نیستیم از مواردی که سرهم‌بندی شده است، شروع کنیم و این حقیقت که تصادفات جاده‌ای اجتناب‌پذیرند خود نشانه خوبی است، بنابراین مطالب زیادی وجود دارد که می‌توان از آنها درس گرفت.

حالا مایلیم مطالبی از فعالان در صنعت خودروسازی بشنویم، خودروسازان برای حل این مشکل در حال انجام چه کاری هستند، چگونه می‌توانند تأثیرگذار باشند. خوشحالم آقای جیمز روزن‌اشتاین (James Rosenstein) را به شما معرفی کنم. ایشان قائم‌مقام رییس امور خارجی تویوتا موتور اروپا (Toyota Motors, Europe) هستند. با نگاهی به پیشینه حرفه‌ای آقای روزن‌اشتاین، حضور پرتلاش ایشان را در شهرهایی چون لندن، پاریس و بروکسل مشاهده می‌کنید. ایشان در ژانویه سال ۱۹۹۸ به عنوان مدیر ارتباطات صنفی به بخش مهندسی و بازاریابی تویوتا موتور اروپا پیوستند و در جولای سال ۲۰۰۱ به سمت قائم‌مقام رییس امور خارجی منصوب شدند. در ژانویه سال ۲۰۰۲ پست قائم‌مقام رییس امور خارجی کمپانی تازه‌تأسیس تویوتا موتور اروپا به ایشان اعطا شد. آقای روزن‌اشتاین همچنین قائم‌مقام رییس ارتباطات بازاریابی تویوتا موتور اروپا می‌باشند. ما مشتاقانه در انتظار شنیدن صحبت‌های ایشان هستیم.

جیمز روزناشتاین

قائم‌مقام ریاست امور خارجی، تویوتا موتور اروپا

متشکرم، خانم یاراوان و صبح بخیر، خانم‌ها و آقایان.



قبل از هر چیز مایلیم از FIA به خاطر فرصتی که در اختیار ما قرار داد تا در اینجا به این موضوع مهم - بهبود ایمنی راه پردازیم، تشکر کنم. بنده در گردهمایی‌ها و مذاکرات مختلف بحث و تبادل نظر پیرامون ایمنی راه سخنرانی کرده‌ام، اما فکر می‌کنم که برای نخستین بار است که کنفرانسی جهانی در چنین سطحی برگزار می‌شود و این کنفرانس را نشانه‌ای دلگرم‌کننده می‌بینم، زیرا حاکی از حضور اراده‌ای بین‌المللی است که پیگیر این موضوع بسیار مهم یعنی بهبود ایمنی راه می‌باشد. بنده قرار است چند دقیقه‌ای در این خصوص که چگونه موضوع را از نقطه‌نظر کلی مورد بررسی قرار دهیم، صحبت کنم و سپس در خصوص برخی فناوری‌هایی که توسعه داده‌ایم، به بحث و گفتگو می‌پردازیم.

تویوتا یک شرکت جهانی است که در بسیاری از بازارهای جهان حضور دارد و ما به عنوان یک تولیدکننده مسئول، به اهمیت ایمنی در تمامی بازارهای فروش خودروهای تولیدی و مراکز ارائه خدمات پس از فروش واقفیم و باور داریم که ایمنی برای ایفا کردن نقشی فعال و مؤثر در تمام حوزه‌هایی که از تأثیر اجتماعی مهمی برخوردارند، ضروری می‌باشد. وقتی موضوع ایمنی وسیله نقلیه مطرح می‌شود، کشورها و مناطق مختلف قوانین و استانداردهای مختص به خود را دارند و در واقع سیاست شرکت ما می‌بایست با این گونه قوانین و استانداردها مطابق باشد و ما نیز از نیازهای ایمنی خود بر خورداریم که این نیازها بر اصول سه‌گانه زیر مبتنی می‌باشند:

نخست، از راهکاری جامع بهره می‌گیریم. اگر قرار باشد آمار تلفات ناشی از تصادفات جاده‌ای به شکلی قابل توجه کاهش یابد، هر یک از سه عامل ایمنی مربوط به وسایل نقلیه، مردم، وسایل نقلیه و محیط رانندگی باید به نحو احسن نقشهای خود را اجرا کنند. ایمنی را نمی‌توان تنها با اصلاح فنی وسایل نقلیه به

دست آورد. هر چند پیشرفت تکنولوژی در صنعت خودروسازی مهم است، اما در کنار آن مردم باید با ایمنی بیشتری رانندگی کنند و از سویی جاده‌ها نیز می‌بایست دارای امنیت بیشتری باشند. ما معتقدیم که سیاستهای مورد نظر برای کاهش تلفات ناشی از تصادفات جاده‌ای می‌بایست هر سه عامل یادشده را مد نظر دهند. تمهیدات ساده‌ای چون استفاده از کمربند ایمنی، رانندگی ایمن‌تر، اجرای مؤثر قوانین راهنمایی و رانندگی و مد نظر قرار دادن نقاط خطرناک و حادثه‌خیز به هنگام احداث زیرساخت، بی‌شک در بهبود ایمنی برای همه تأثیرگذار خواهند بود. همان گونه که قبلاً بیان کردم، کمپانی تویوتا به عنوان یک تولیدکننده خودرو از مسؤولیت تولید خودروهایی که از بهترین ایمنی ممکن برخوردارند و تولید خودروهایی که هم ایمنی سرنشینان آن و هم ایمنی مردمی که بیرون از آن قرار دارند را مورد توجه قرار می‌دهند، کاملاً آگاهی دارد.

دوم اطلاع‌رسانی تصادف است، این مورد قبلاً توسط سخنران دیگری بیان شده است. همان طور که همه ما می‌دانیم تصادفات جاده‌ای ممکن است به شکل‌های مختلف و شرایط متفاوت جاده‌ای رخ دهند. این یکی از دلایلی است که انجام تحلیلهای متعدد و مطالعات پژوهشی معتبر و قابل اطمینان را برای تعیین علل بروز حوادث جاده‌ای را به نوعی ضرورت تبدیل می‌کند. کمپانی برای دستیابی به این هدف اطلاعات آماری مربوط به تصادفات جاده‌ای را از منابع بیرونی جمع‌آوری می‌کند. ما به تجزیه و تحلیل دقیق اطلاعات از زاویای مختلف پرداخته و از نتایج به دست آمده در برنامه‌ریزی و طراحی الگوهای جدید با هدف ادامه روند بهبود ایمنی وسیله نقلیه استفاده می‌کنیم.

سوم، توسعه فناوری پیشرفته راهبردی. کمپانی تویوتا به تلاش خود جهت تولید مواد جدید، تجهیزات الکترونیکی و سایر فناوری‌های پیشرفته ادامه می‌دهد. ما معتقدیم که این گونه تلاشها و ادامه آن به روشهای جدید در ساخت خودروهای ایمن‌تر منتهی خواهد شد. هدف ما ساخت خودروهای هوشمندتری است که مردم بتوانند آنها را با ایمنی بیشتر برانند. در خصوص پیشرفتهای فنی مطالب بیشتری در اختیار داشتم که به علت کمبود وقت از بیان آن صرف‌نظر می‌کنم.

برنامه‌های مشارکت اجتماعی حوزه مهم دیگری مرتبط با بهبود ایمنی راه می‌باشد. به اعتقاد ما مشارکت به ویژه در شیوه‌های غیرمستقیم حایز اهمیت است و به همین منظور از اقدامات متعددی که در سراسر جهان با هدف کاهش تلفات جاده‌ای به خصوص در ژاپن، کشورهای عضو اتحادیه اروپا و ایالات متحده انجام می‌شود، حمایت مالی به عمل می‌آوریم. به کارایی و توانمندی فنی در کاهش قابل ملاحظه تلفات ناشی از تصادفات جاده‌ای بسیار ایمان داریم، اما در عین حال معتقدیم که آموزش و تلاشهای صورت گرفته برای افزایش آگاهی عموم بسیار مهم هستند و در آینده نیز مهم خواهند بود.

در اروپا، ضمانت مالی یورو - رپ (Euro - RAP, European Road) برنامه برآورد راه اروپایی را بر عهده

دارد. یورو - رپ سازمانی است که تلاش می‌کند تا روشی مناسب برای ارزیابی ایمنی راهها با هدف تشویق طراحی بهتر تعیین کند و مورد استفاده قرار دهد. ما فکر می‌کنیم که یورو - رپ به شکل بالقوه از ویژگیهای بارز روشی برخوردار است که می‌توان آن را به کار برد و من امیدوارم این سازمان زمینه مساعدی را برای تقسیم هر چه بیشتر بهترین نوع فعالیتها به منظور طراحی راه ایمن‌تر، افزایش دانش عموم و آگاهی مرتبط با ایمنی راه و مهمتر از آن حس مسؤلیت‌پذیری بیشتر در جریان رانندگی فراهم آورد. در ایالات متحده نیز ما از تلاش شورای ملی ایمنی برای استفاده از کیسه هوا و کمربند ایمنی حمایت می‌کنیم. هدف از این تلاش در واقع آموزش مردم در خصوص نحوه به حداکثر رساندن امکانات کیسه‌های هوا برای نجات زندگی سرنشینان و همچنین به حداقل رساندن خطر با استفاده صحیح از کمربند ایمنی و کمربند ایمنی مخصوص کودکان می‌باشد. در توکیو ژاپن، در بین سایر شهرهای این کشور، کمپانی تویوتا کلاسهای تابستانی را با هدف آموزش کودکان ابتدایی و کودکانی در زمینه استفاده هر چه بیشتر از کمربند ایمنی برگزار می‌کند. ما همچنین از برخی از آموزشهای دوره‌ای ویژه در پزشکی اطفال برای آگاه ساختن والدین از اهمیت صندلی‌های مخصوص کودکان و نحوه استفاده مناسب از آن حمایت به عمل می‌آوریم.

حالا اجازه دهید تا چند کلمه‌ای در خصوص تعدادی از این فناوریها، نکاتی را عرض کنم. ما معتقدیم که بدون توجه به تلاشهای به‌عمل‌آمده از سوی ما جهت حمایت مالی از سایر اقدامات مؤثر راهی وجود ندارد که تولیدکننده خودرو از پرداختن به موضوع ایمنی با فعالیت مستقیم خود را معاف کند. من نموداری را به شما نشان خواهم داد که مسیر سیستمهای فنی ایمنی را از دهه ۸۰ میلادی تا زمان حال و آینده تعیین می‌کند. این نمودار ایده‌ای را در این خصوص که ما چگونه توسعه و پیشرفت فناوریها را نظاره‌گر بوده‌ایم و این گونه فناوریها چه مسیری را خواهند پیمود، ارایه خواهد داد.

در این نمودار می‌توانید محور افقی برآورد زمان‌بندی معرفی فناوریهای متفاوت مرتبط با ایمنی را مشاهده کنید. زمان‌بندی خیلی دقیق نیست، اما در زمان حال و آینده، بر روی محور عمودی می‌توانید مراحل را مشاهده کنید که در هر یک از تصادفات تعیین‌شده اتفاق می‌افتند. پس از بروز یک حادثه در پایین نمودار اثرات آن باید از طریق تجهیزات مختلف ایمنی غیرفعال به حداقل کاهش یابد. قبل از آنکه حادثه‌ای اتفاق بیافتد، ایمنی فعال می‌تواند به جلوگیری از بروز آن کمک کند و سرانجام بالای این مراحل ایمنی اجتناب‌پذیر قرار می‌گیرد که ما امیدواریم بتوانیم از موقعیتهای خطرناک که ممکن است باعث بروز یک حادثه شود، اجتناب کنیم. وقتی به طرف بالا و در آینده حرکت می‌کنیم، اعتقاد داریم که استفاده فزاینده‌ای از فناوری اطلاع‌رسانی وجود خواهد داشت که به ایمنی الکترونیکی باز می‌گردد و بیشتر به جای فناوری مستقیم به فناوری غیرمستقیم ایمنی ارتباط می‌یابد.

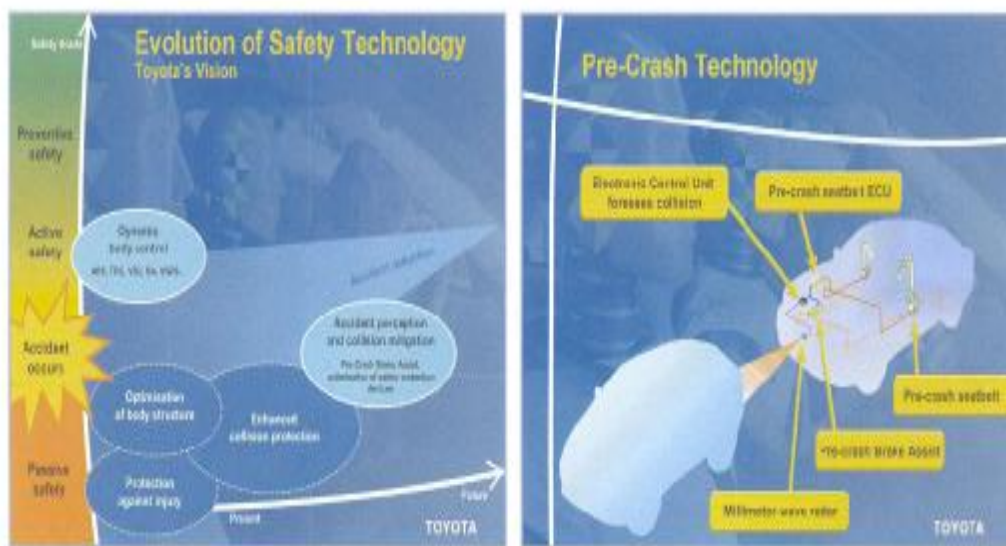
اجازه دهید تا کمی به جزییات ایمنی غیرفعال بپردازیم. همان گونه که در این نمودار مشاهده می‌فرمایید،

تمرکز اولیه در صنعت خودروسازی با هدف محافظت از رانندگان و مسافران از خطر آسیب‌دیدگی و مرگ بیشتر متوجه ایمنی غیرفعال بوده است - هم اکنون کیسه هوا در قسمت جلو، کنار و کیسه‌های هوای پوشش‌دار (Curtain Airbag) به همراه قوانین و مقررات محدودکننده در سطحی گسترده معرفی شده است. ایمنی غیرفعال هم اکنون در مسیر جلوگیری از برخورد و تصادف به همراه امور هماهنگی، محافظت از عابران پیاده و سیستم‌های کیسه هوای پیشرفته‌تر برای محافظت از سایر اعضای بدن از جمله کیسه هوا زانو، قفسه سینه، شکم و کمر روند روبه‌رشدی را می‌پیماید.

همزمان ما شاهد بهینه‌سازی تجهیزات ایمنی محافظ هستیم که ایمنی فعال را افزایش می‌دهد، به گونه‌ای که بحث و گفتگو در خصوص حوزه‌های پیشگیری از بروز حوادث، جایی که تلاش می‌شود تا از موقعیتهای حادثه‌ساز اجتناب شود، مد نظر قرار می‌گیرد.

ارزیابی فناوری ایمنی (دیدگاه تویوتا)

فناوری قبل از بروز تصادف



به عنوان مثال، بهینه‌سازی شامل سیستم‌های کمک به راننده مانند دید در شب نیز می‌شود که از اشعه‌های مادون قرمز با طول موج کوتاه برای تشخیص اشیا در طول مسیر استفاده می‌شود و یا یک سیستم نمایشگر مسیر که از نوعی دوربین نمایشگر در قسمت عقب برای جلوگیری از انحرافات از علامتهای مسیر و هشدار به رانندگان در صورت احتمال وجود مسیر خروجی، بهره می‌گیرد.

ارزیابی فناوری ایمنی (دیدگاه تویوتا)

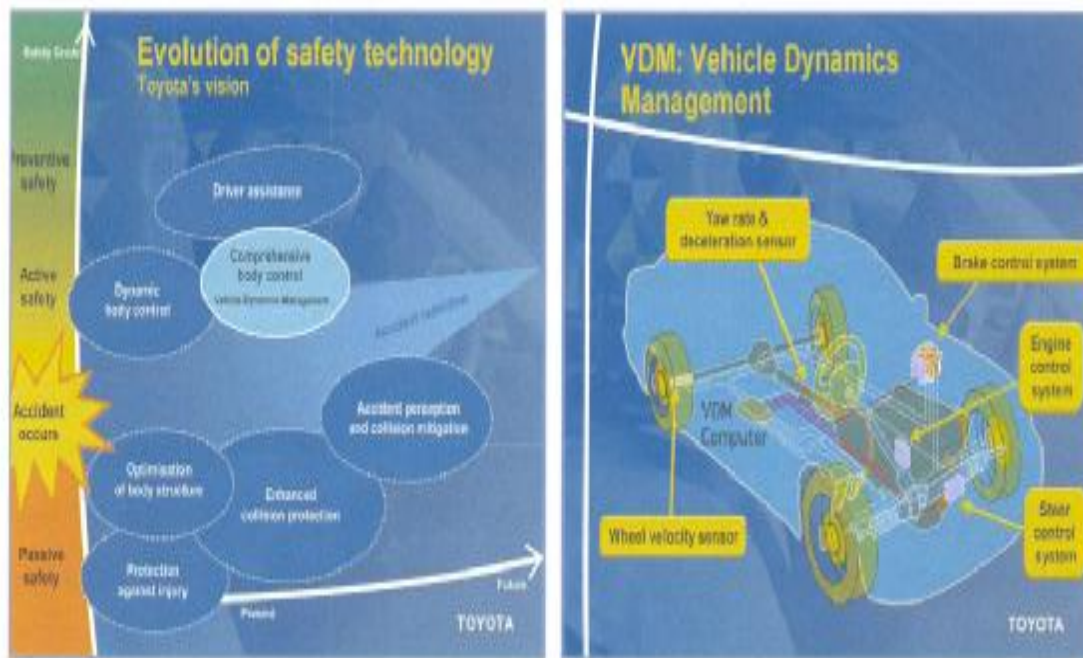
کمک به راننده



کنترل کامل بدنه خودرو یکی دیگر از بخشهای بسیار مهم در حوزه تأمین ایمنی می‌باشد. برای نشان دادن این بخش اساسی، مایلم سیستمی را که مدیریت دینامیک خودرو (Vehicle Dynamics Management, VDM) نامیده می‌شود را تشریح کنم. VDM تمامی سیستمهای ایمنی الکترونیکی را در غالب سیستم واحدی تحت عنوان ECU هماهنگ می‌کند. حسگرها عوامل متعددی را مانند سرعت چرخ، میزان انحراف و کاهش سرعت که تصویر واضحی از دینامیک وسیله نقلیه ارایه می‌دهد را به ECU متصل می‌کنند. سایر حسگرها اطلاعات دیگری درباره راننده مانند زاویه پدال گاز و ترمز، فشار پدال و زاویه فرمان فراهم می‌آورند. با مقایسه این دو منبع اطلاعاتی، VDM می‌تواند نیت راننده را مشخص کند و به صورت الکترونیکی فشار دادن پدال گاز، ترمزها و یا تغییر جهت فرمان، رانندگان را وادار می‌کند تا با اطمینان کامل‌تری رانندگی کنند.

ارزیابی فناوری ایمنی (دیدگاه تویوتا)

VDM: مدیریت دینامیک وسیله نقلیه



با حرکت به سوی آینده، با سیستم‌های خودگردان پشتیبانی ایمنی مواجه خواهیم شد. این سیستمها در واقع سیستم‌های پشتیبانی زیرساختی هستند که به عنوان مثال در یکی از آنها جلوگیری از تصادف عابران پیاده در تقاطع مد نظر قرار دارد. این سیستم با استفاده از زیرساخت موجود از طریق امکانات صوتی یا تصویری، راننده را در جریان عبور عابران پیاده یا دوچرخه‌سواران قرار می‌دهد و خطر این قبیل تصادفات را به حداقل می‌رساند. به علاوه، فناوری‌های جدید الکترونیکی و تله‌ماتیکی زمینه‌ارابه بهترین مزایای ایمنی را از طریق تعامل هوشمندانه بین وسیله نقلیه و جاده فراهم می‌آورند.

حوزه جالب‌تر دیگری که ما در تویوتا می‌بینیم، مقوله پیچیده تعامل بین انسان و وسیله نقلیه است. شرکت تویوتا با هدف توسعه فناوری‌های کنترل و نظارت بر تولید خودروهایی که رانندگانشان را حمایت می‌کنند، آغاز به کار کرد.

تعامل انسان - وسیله نقلیه

ارزیابی فناوری ایمنی (دیدگاه تویوتا)



خودروهایی که نه تنها با بهره‌گیری از فناوری‌های جدید سطح رانندگی را بهبود می‌بخشند، بلکه به الگوها و تغییرات رفتاری و عملکردی نیز پاسخ می‌دهند.

بنابراین، در پایان مایلیم بگویم هر چند بیان دیدگاه‌ها و نقطه‌نظرات سریع و از روی احتمالات بود، اما امیدوارم در کل تصویری از برخی فعالیتهای مرتبط با ایمنی را در کمپانی تویوتا و میزان تعهد این کمپانی به مقوله ایمنی را ارایه داده باشم، هر چند برخی از نکات به دلیل کمبود وقت از قلم افتاد. شکی نیست که توسعه و پیشرفت فناوری‌های جدید قادر است جان هزاران نفر را نجات دهد که این امر به تنهایی دلیلی قانع‌کننده برای سرمایه‌گذاری همه‌جانبه می‌باشد، اما درک وضعیت و پذیرش آن توسط افراد ضروری است. این امر به نوبه خود با توجه به توانایی و ویژگی‌های شخصیتی افراد و مشارکت بسیاری از سهامداران و سرمایه‌گذاران بسیار تأثیرگذار می‌باشد. همان‌گونه که قبلاً بیان شد، این کار باید به همکاری نزدیک و مشارکت دولتها، مؤسسات دولتی، تولیدکنندگان و تأمین‌کنندگان، مطابقت با استانداردها، پروتکل‌ها و روشهای اجرایی افزوده شود. ما مشتاقانه خواهان ادامه بحث و تبادل نظر با تمامی سهامداران با توجه به وسیله نقلیه و ایمنی راه هستیم و مهندسان ایمنی کمپانی تویوتا همواره خوشحال خواهند بود تا به ارایه خدمات پردازند. ما ضمن اعلام آمادگی برای مذاکره و گفتگو پیرامون ایده‌ها و دیدگاههای جدید، متعهد به ایفای وظیفه و مشارکت در فعالیتهای مربوط به بهبود ایمنی از تمامی زوایای ممکن هستیم. خیلی متشکریم.

اوا یاراوان: متشکریم. مشاهده حضور فناوری در کنار تمام این تلاشها در جهت تأمین ایمنی راه بسیار جالب می‌باشد. مایلیم از تمامی سخنرانان این جلسه جالب تشکر کنم. شنیدیم که مشکل بهداشت عمومی

قابل پیشگیری است، اما قبل از هر چیز لازم است که از وجود این مشکل آگاهی یابیم و خیلی از ما و خیلی از کسانی که ما با آنها کار می‌کنیم، چیزی در مورد این مشکل نمی‌دانند و به همین علت تلاش‌های لازم را برای حل آن به عمل نمی‌آورند. اما برای آگاه شدن از وجود مشکل باید بدانیم که مشکلی وجود دارد، باید اطلاعات لازم را در اختیار داشته باشیم و می‌دانیم که نوعی کمبود اطلاعات وجود دارد و برخی از سخنرانان در این خصوص مطالبی بیان کردند. ما از این واقعیت آگاهیم که این یک مشکل جهانی است که جهانیان با نگرانی پیگیر آن خواهند بود.

اکنون مایلیم مطالبی از شما بشنوم و فرصتی برای طرح برخی موضوعات در اختیار ما قرار دارد.

سؤال: اسم من مویرا وینسلو (Moira Winslow) است و مدیریت یک سازمان اطلاع‌رسانی ایمنی راه را در آفریقای جنوبی تحت عنوان درایو الایو (Drive Alive - سالم برانید) را بر عهده دارم. جالب است بدانید که آخرین باری که در این اتاق بودم پسرم که آن زمان ۱۱ سال داشت، مرا همراهی می‌کرد. او را با خودم آورده بودم تا سقف و سایر بخش‌های زیبای این اتاق را به او نشان دهم و کمی از چارلز اول برای او صحبت کنم. ۱۸ ماه بعد، او به همراه خواهر ۲۸ ساله‌اش و دو پسر خوانده ۲ و ۴ ساله‌ام در یک سانحه رانندگی کشته شدند. به همین علت من این سازمان را تأسیس کردم و می‌توانم به شما اطمینان دهم که با عشق و علاقه مدیریت آن را بر عهده گرفتم. ما پروژه مهمی را با نظارت GRSP در اختیار داریم و این پروژه در تلاش برای مجهز کردن عابران دانش‌آموز به وسایل انعکاس‌دهنده است. من ابتدا کار را در آفریقای جنوبی با مجهز کردن عابران پیاده بزرگسال به وسایل انعکاس‌دهنده آغاز کردم، اما هیچ کس علاقه‌ای به اجرای این پروژه نشان نداد، بنابراین تصمیم گرفتم کار را با چیزهایی شروع کنم که مردم به آنها علاقه دارند - مثل سگ و یا کودکان. فکر کردم که تعداد سگها بسیار زیاد است، بنابراین بهتر است با کودکان شروع کنیم.

مناطق را انتخاب کردیم که توسط ما و با نظارت CSIR در آفریقای جنوبی مورد بررسی و پژوهش مجدد قرار گیرد. من یک CD-ROM همراه دارم - تعداد همکاران من اندک است و من به شدت به همکاران جدید نیاز دارم. هر کس که علاقمند است به دانش‌آموزان مدارس ابتدایی آفریقای جنوبی کمک کند، بعداً به دیدن من بیاید و یک CD-ROM دریافت کند.

سؤال: سلام من سیسا نکوانا (Sisa Ncwana) از کمیسیون عالی آفریقای جنوبی در میدان ترافالگار (Trafalgar Square) هستم. مایلیم از افرادی که امروز صبح در این مکان سخنرانی کردند، تشکر کنم. اما در عین حال می‌خواهم به این نکته اشاره کنم که ارقامی که امروز صبح ذکر شد، تنها قربانیان ماه دسامبر بودند

و نیز می‌خواهم بگویم آنچه که توسط سخنرانان به عنوان علل مرگ‌ومیر ناشی از حوادث جاده‌ای معرفی شدند، شبیه عللی هستند که ما در آفریقای جنوبی می‌بایم و باید خاطر نشان کنم همان طور که سایر مشارکت‌کنندگان اعلام داشتند، به رغم تلاش‌های به‌عمل‌آمده توسط ارایو‌الایو (Arrive Alive) - سالم برسید) این حوادث همچنان اتفاق می‌افتند. بنابراین شاید بتوان نتیجه‌گیری کرد که علت این امر، فقدان تعهد کسانی است که به ظاهر مجریان قوانین و مقررات ایمنی راه می‌باشند. علاوه بر آن شاید لازم باشد در ذهن مردم تغییری ایجاد شود، زیرا به نظر نمی‌رسد که مردم این روزها حتی مراقب خودروهای خود باشند. من همچنین می‌خواهم بگویم که در تمامی گفتگوها و مباحث انجام‌شده نشنیده‌ام که کسی به مشکل استفاده از تلفن همراه به هنگام رانندگی اشاره کند. امروزه باید نگاهی به خطر جدید ناشی از استفاده از LCD تلویزیونی در خودروها داشته باشیم. در شرایط کنونی این موارد شاید به مشکلات بزرگی تبدیل شوند. بنابراین من فکر می‌کنم که بهتر است صدایمان را به گوش تمامی کسانی برسانیم که تلاش می‌کنند تا این مشکل در سطح جهانی مطرح شود. به عنوان مثال، وظیفه کنفرانس سازمان ملل متحد برای حل کردن این مشکل نشان دادن این مطلب است که دنیا نگران این قضیه است. در پایان می‌خواهم از تلاش‌ها و ابتکار عمل‌های کمپانی تویوتا برای حل مشکلات موجود قدردانی نمایم. متشکرم.

سؤال: مارتین لائو (Martin Lawe) دستیار مدیر حمل‌ونقل شورای شهر وست‌مینستر (Westminster City Council) هستم. با نگاهی به آینده و نیاز به جمع‌آوری اطلاعات دقیق در خصوص تصادفات ترافیکی، برای من جای سؤال دارد که کمپانی تویوتا برای جمع‌آوری اطلاعاتی که بتواند کاربرد گسترده و مؤثری برای متخصصان و محققان امور تصادفات داشته باشد، چه اقداماتی انجام داده است. به عنوان مثال، سرعت خودرو دقیقاً قبل از بروز تصادف، نقاط برخورد و این نوع اطلاعات که امکان جمع‌آوری آن وجود دارد، در آینده برای پرداختن به مشکل ایمنی و حل آن بسیار مفید خواهند بود و همچنین امکان اعمال قوانین راهنمایی و رانندگی با استفاده از تجهیزات نمایشگر (دوربین‌های مداربسته) وجود دارد، به گونه‌ای که رانندگانی که با سرعت غیرمجاز رانندگی می‌کنند شناسایی شده و یک پیام خودکار به قرارگاه‌های پلیس راه فرستاده می‌شود تا رانندگان به اجرای قوانین وادار و تشویق شوند. اگر هم اکنون با فناوری آغاز کنیم، پس از گذشت ۵۰ سال به احتمال زیاد اکثر خودروها از این نوع سیستم برخوردار خواهند بود.

جیمز روزن‌اشتاین: از طرح این پرسش سپاسگزارم. بی‌تردید کمپانی تویوتا علاقمند است تا جایی که ممکن است مشخص کند که تصادفات چگونه اتفاق می‌افتند و هر گونه اطلاعات مرتبط و اضافی به همراه

اطلاعاتی که تاکنون جمع‌آوری شده است، برای فهم این پدیده‌ها مفید خواهند بود. همان طور که می‌دانید، تغییرات جزئی در سرعت خودروها می‌تواند نتایج قابل ملاحظه‌ای در علل بروز تصادفات فعلی به همراه داشته باشد. تعبیه حسگرها درون وسایل نقلیه اقدام مؤثری است - هم اکنون حسگرهای زیادی درون وسایل نقلیه وجود دارند و من مطمئن هستم که این گرایش در آینده نیز افزایش خواهد یافت. به سختی می‌توانم در این خصوص که چگونه می‌توان این کار را با دقت انجام داد، توضیحاتی ارائه دهم و من فکر می‌کنم که این مقوله‌ای است که باید بیشتر در مورد آن به بحث و تبادل نظر پرداخت. به اعتقاد من اگر تمهیداتی صورت گیرد که استاندارد کردن این نوع فعالیتها به نوعی ضرورت تبدیل شود، همگان به این تمهیدات واکنش مثبت نشان می‌دهند و این انگیزه در آنها ایجاد می‌شود تا به حل این مشکل بپردازند.

دیمتریوس تئولوژیستیس: متشکرم. مایلم نکته‌ای را اضافه کنم که از نظر یک دیدگاه اروپایی آنچه که شما آن را جعبه سیاه می‌نامید، اما من مایلم آن را نوعی دستگاه ثبت اطلاعات یک تصادف (Accident Data Recorder) بنامم، یکی از تجهیزات خودرو است و باید با توجه به معیارهای استاندارد تولید شود. این کار نه تنها به خاطر مسایل فنی، بلکه باید به دلیل امور سازمانی پیرامون آن به دو علت انجام شود: نخست، چه کسی به این اطلاعات دسترسی دارد، تحت چه شرایطی، برای چه مدتی و چه اطلاعاتی در این دستگاه ثبت می‌شوند. مایلم تمایز کاملاً مشخصی را بین این دستگاه و تعریفی که از آن ارائه شده است، تحت عنوان دستگاه ثبت اطلاعات یک تصادف و ابزار اجرایی که اطلاعات دایمی را ارتباط و انتقال می‌دهند، بیان کنم. درباره مورد دوم صحبتی نمی‌کنم، این مسأله‌ای نیست که در حال حاضر دست‌کم در سطح اروپایی قابل بحث باشد. هر چند، ما احساس می‌کنیم که مقوله دستگاههای ثبت اطلاعات یک تصادف دارای ارزش ابزاری هستند که براساس اطلاعات ثبت‌شده، سیاستگذاری‌های لازم هم در زمینه طراحی خودرو، هم برای طراحی زیرساخت و هم قواعد و اصول رفتاری صورت می‌گیرد و من فکر می‌کنم که این مبحث امروزه خیلی شدت گرفته است. طبق معمول این کار با مطالعات و برنامه‌های مالی آغاز می‌شود که در برنامه مالی که برای سال جاری در اختیار داریم، پیش‌بینی می‌کنیم که اقدام در خصوص دستگاههای ثبت اطلاعات یک تصادف تا جایی که به کمیسیون اروپایی ارتباط می‌یابد، پیش برود.



کارلا گونزالس کاروایا: مایلم مطالبی درباره استفاده از تلفن همراه به هنگام رانندگی عرض کنم. در کشور من کاستاریکا، رانندگان مجبورند در صورت استفاده از تلفن همراه در هنگام رانندگی از بی‌سیم استفاده کنند. بنابراین اگر راننده‌ای از بی‌سیم استفاده نکند و از دست برای نگهداشتن تلفن خود کمک بگیرد، جریمه خواهد شد و این راهکار سال گذشته بسیار خوب جواب داده است.

سؤال: ایان رابرتس (Ian Roberts) از مدرسه بهداشت و طب بومی لندن. براساس مطالبی که امروز صبح در خصوص ایمنی راه بیان شد، تصادفات جاده‌ای بیشتر مردم فقیر و مردمی که بیرون از خودرو قرار دارند را تحت تأثیر قرار می‌دهند و منابعی که به پژوهش و بهبود در زمینه ایمنی راه اختصاص می‌یابند، تقریباً کمتر از منابعی هستند که به دلایل دیگر رنج و ناراحتی بشر اختصاص می‌یابند. شنیده‌ام که مشارکت داشتن صنایع مثل کمپانی تویوتا، برای بهبود ایمنی راه مهم و ضروری است. از آنجایی که عدم توازن قدرت شدید است، آیا نمی‌توان گفت که در این گونه مشارکتها احتمال این خطر وجود دارد که صنعت به سمت اقدامات ایمنی پیش رود که هیچ نوع سوددهی به همراه نداشته باشد. بنده به مواردی که شما اشاره کردید - رشد آگاهی و آموزش، چه آموزش دانش‌آموزان و چه آموزش رانندگان در زمینه ایمنی راه علاقمندم، اما این اقدامات تغییر چندانی در کاهش تصادفات ایجاد نکرده‌اند. من از خودم می‌پرسم که آیا شرکت‌کنندگان در این جلسه می‌توانند نظرات خود را درباره این که ما چگونه می‌توانیم از توقف فعالیتهای این سازمانهای بزرگ ایمنی راه به وسیله منافع تجاری تولیدکنندگان جلوگیری کنیم، ارایه دهند.

جیمز روزن‌اشتاين: قبل از هر چیز مطمئن نیستم با شما در خصوص غیرمفید بودن افزایش آموزش و آگاهی موافق باشم. به اعتقاد من این یکی از پایه‌های تلاشهای صورت‌گرفته توسط کمیسیون اروپایی و سایر کشورهای جهان می‌باشد. حتی اگر مردم به آن توجه نکنند و حتی اگر رفتار خودشان را تغییر ندهند، این کار قطعاً ادامه خواهد یافت. راه دیگری وجود ندارد. شاید ارتباطات ما به اندازه کافی مؤثر نبوده باشد،

شاید به تلاش‌های تأثیرگذار بیشتری نیاز باشد، اما آنچه که مسلم است این است که باید به تلاش‌های خود جهت رشد و افزایش آگاهی و آموزش افراد از سنین کودکی ادامه دهیم.

در مورد نکته دومی که بیان داشتید یعنی همکاری و مشارکت که به منافع تجاری ما نزدیک می‌شود - همان طور که می‌دانید، من فقط می‌توانم از طرف شرکت خود صحبت کنم، اما تولیدکنندگان خودرو با تولید خوردوهای غیرایمن و روانه کردن آنها به بازار نفعی نمی‌برند. هیچ کس از افزایش سوانح سود نمی‌برد. بر عکس به نفع ماست هر آنچه که در توان داریم برای تولید خوردوهای ایمن به کار بندیم و تا جایی که ممکن است جاده‌ها را ایمن‌تر بسازیم، زیرا حتی اگر فقط منافع خود را در نظر بگیریم و به قضیه نگاه کنیم، آنها مشتریان ما هستند و ما خود نیز راننده‌ایم، شهروند هستیم مثل بقیه شهروندان و در نتیجه بسیار به نفع ما خواهد بود که هر چه در توان داریم برای ایجاد این همکاریها برای استفاده هر چه بیشتر از ایمنی به کار بندیم. من نمی‌فهمم چگونه ممکن است این مشارکتها به منافع تجاری نزدیک شوند یا با منافع صنعت خودروسازی متضاد باشند.

اوا یاراوان: عقیده شخصی من این است که آموزش به تنهایی کافی نیست. البته شما می‌توانید بچه‌ها را در سطح گسترده‌ای آموزش دهید، اما اگر رانندگان از قوانین اطلاعات نکنند، اگر جاده‌ها نامناسب باشند، اگر پلیس قوانین را اعمال نکند، شما و تلاش‌های شما خیلی تأثیرگذار نخواهند بود. من عقیده ندارم که باید برای اثبات این امر که آموزش مؤثر است کار پژوهشی انجام داد و بار دیگر باید بگویم این اعتقاد شخصی من است، من از جانب شخص دیگری سخن نمی‌گویم. بنده باور ندارم که برای اثبات آن به تجربه‌ای کنترل‌شده نیاز داشته باشیم. برخی موارد در واقع حس مشترک است و من فکر می‌کنم که لازم است مردم را آموزش دهیم، لازم است آگاهی را افزایش دهیم، اما این کافی نیست.

سؤال: من لما و سن سباتو (Lemma Wessen Sebhatu) هستم از انجمن خودروسازی اتیوپی. بنده به عنوان یک سفیر مایلیم از حمایت همه‌جانبه‌ای که از کشور ما به عمل می‌آوردید، قدردانی کنم. بله، ما مشکلاتی داریم، اما یکی از بزرگترین مشکلات غیر از وضعیت فعلی، مردم هستند که هنوز رانندگی می‌کنند و همان طور که در آمارها ذکر شده، اتیوپی یکی از بالاترین ارقام تصادفات را داراست. بله، یکی از اقدامات بسیار مهم کمپانی توپوتا R & D است که برای ما بسیار مفید می‌باشد. اما مشکل دیگری نیز وجود دارد که در کنار مشکل اول به وسیله R & D قابل‌بحث می‌باشد. توانایی رانندگی و تعداد رانندگانی که از این خودروها استفاده می‌کنند خیلی مطلوب نیست و همچنین باید به سیاستهای دولت اشاره کرد که به دلیل پرداختن به سایر مشکلات در این مقوله کمک نمی‌کنند. متأسفانه تلاش برای فراخوان همیاری محلی در

بحثی که توسط کمپانی تویوتا مطرح شده است در کشور من چندان میسر نخواهد بود، مگر آنکه این حرکت توسط دفاتر صنفی حمایت شود و من کاملاً مطمئن هستم که این کار را انجام خواهیم داد و حمایت شما را جلب خواهیم کرد.

موضوع دیگری که واقعاً مهم است آگاه نبودن عموم مردم و دولت از اثرات منفی حوادث جاده‌ای است که به ویژه در کشور من مشهود است. مردم نمی‌فهمند که یک خودرو در سرعتی خاص و در مسافتی خاص با آنها تصادف خواهد کرد، بنابراین آنها فقط عرض خیابان را می‌دوند و از آن عبور می‌کنند و راننده نمی‌داند که نمی‌تواند خودرو را با آن سرعت کنترل کند و در نتیجه با عابر برخورد کرده و حادثه‌ای رخ می‌دهد. بنابراین در چنین شرایطی انجمن ما مسؤلیت سنگینی را برای تشکیل دوره‌های آموزشی در این زمینه بر عهده دارد و آموزش در زمینه ایمنی راه در شرایطی که ما در آن قرار داریم منافاتی با شما ندارد، به ویژه آمار و ارقامی که ارایه شده است خود نشان از این ضرورت دارد - من اینجا هستم و بسیار خشنودم از اینکه در این کنفرانس حضور دارم و می‌دانم که کشور من از بالاترین میزان مرگ‌ومیر برخوردار است و من از همه می‌خواهم تا به ما کمک کنند و ما به کمک همه در تمامی زمینه‌ها از جمله وسایل و تجهیزات مختلف، وسایل سمعی و بصری، هر نوع وسیله‌ای که به ما در کار و تلاش برای همکاری با دولت جهت تغییر سیاستها و همچنین آموزش متخصصان ایمنی راه در کشور یاری رساند، نیاز داریم. متشکرم.

سؤال: سلام. اسم من ماری ویلیامز (Mary Williams) است و مدیر اجرایی مؤسسه بریک (BRAKE) هستم که یکی از مؤسسات خیریه ایمنی راه در بریتانیا است. من فکر می‌کنم که بحث در خصوص آموزش و این پرسش که آیا تمهیدات مهندسی در ایمنی راه در حال بهبود از آموزش مهمتر هستند، بسیار بجا و منطقی می‌باشد و من فکر می‌کنم که آموزش به طور قطع و یقین برای وارد آوردن فشار سیاسی بر دولتها ضروری است، زیرا تنها با آموزش افراد می‌توان اهمیت ایمنی راهها را نشان داد و حمایت بنیادی و همه‌جانبه از اقدامات مربوط به ایمنی راه چیزی است که ما سخت بدان محتاجیم. من برای شرکت تویوتا متأسفم که به اعتقاد شما تلاشهای صرفاً با نگاه تجاری صورت گرفته است، اما به اعتقاد من از نظر آموزش دولتها و سازمانهای دست‌اندرکار مانند مویرا (Moira) در آفریقای جنوبی به حمایت کامل شرکتهایی چون تویوتا برای برداشتن گامهای مؤثر مانند تبلیغات تلویزیونی در خصوص ایمنی راه برای خودروها که باعث افزایش ایمنی راننده نیز می‌شود، سخت نیازمند هستند. اگر چه تبلیغات تلویزیونی بیشتر در مورد ایمنی راننده توسط تولیدکنندگان خودرو مزایای بیشتری در پی دارد، ولی من فکر می‌کنم که تبلیغاتی که در گذشته برای مسابقات اتومبیلرانی فرمول ۱ صورت می‌گرفت نیز می‌توانست نقش بسیار مؤثری در افزایش ایمنی ایفا کند. لازم است که به پیامهای ایمنی راننده در آگهی فرمول ۱ توجه کنیم.

بنابراین بنده مایلیم دو نوع پیشنهاد از سوی بریک برای مشارکت خوب و مثبت بر پایه آموزش و رعایت اصول ایمنی و بهداشتی ارائه دهم که در شرکت‌هایی چون تویوتا و فرمول ۱ نیز متداول هستند. بنابراین من فکر می‌کنم که خیلی مایلیم تا تویوتا درگیر این قضیه باشد.

جیمز روزن‌اشتاين: خیلی متشکرم. با آنچه که شما می‌گویید موافقم. بدون شک با آنچه که شما در مورد آموزش می‌گویید نیز موافقم. من فکر می‌کنم گاهی اوقات نوعی رفتار تقدیرگرایانه در مورد تأثیری که آموزش ممکن است به همراه داشته باشد وجود دارد. مردم به آموزش توجه نمی‌کنند، آنها به آزادی عمل خود می‌اندیشند، آنها به تفریح و لحظات خوشی که به هنگام رانندگی از آن برخوردارند فکر می‌کنند، ایمنی موضوع کسل‌کننده‌ای است، هیچ کس نمی‌خواهد در مورد آن چیزی بشنود، با این وجود آموزش بسیار مهم است و شاید لازم باشد تا از شیوه‌های هوشمندانه‌تری برای ارسال پیام استفاده کنیم و چرا آنها نباید از تبلیغات بیشتر و شیوه‌های مؤثرتر استفاده کنند. منظور من این است که ایمنی مثل یک پیام کلیدی است، من مطمئن هستم که می‌توانیم راه‌های بهتر و مؤثرتری برای ارسال این پیام به همراه آگهی مربوط به فرمول ۱ بیابیم که هم اکنون درگیر این کار هستیم، بنابراین من با آنچه که شما می‌گویید موافقم.

سؤال: دارن دیوال (Darren Divall) از آزمایشگاه پژوهش حمل‌ونقل. به نظر می‌آید که وقتی جاده‌ای را احداث می‌کنید، وقتی زیرسازی آن را برای عبور و مرور خودروها ایجاد می‌کنید، آن جاده هر از گاهی دچار خرابی می‌شود و لازم است که تعمیر شود و پس از تعمیر، تعمیر و باز هم تعمیر، دست آخر به نقطه‌ای می‌رسیم که روکش جاده باید تعویض شود. آنهایی که قرار است از جاده استفاده کنند از ارزشهای اخلاقی بالایی برخوردارند. قرار نیست مردم را بکشند - اکثریت این گونه هستند - اما گاهی لازم است که این گونه ارزشهای اخلاقی در آنها تقویت شود، لازم است که کمی روی ارزشهای اخلاقی کار شود.

وقتی آنها سوار ماشین می‌شوند نمی‌خواهند کسی را بکشند، ولی از سرعت مجاز تجاوز می‌کنند. وقتی دوباره سوار ماشین می‌شوند نمی‌خواهند کسی را بکشند، اما ممکن است از تلفن همراه استفاده کنند. این امر ممکن است به مرگ یک نفر بیانجامد. آیا موافق نیستید که به جای آن همه تأکیدی که روی سایر اقدامات داریم، تأکیدی بر دوره‌های زمانی خاص به منظور آموزش مجدد کاربران وسایل نقلیه و حتی آزمون مجدد برای اخذ گواهینامه رانندگی داشته باشیم؟

اوا یاراوان: اجازه دهید تا نظرات یا سؤالات بیشتری مطرح شود.

سؤال: دایان پارکر (Dianne Parker) من یک روانشناس از دانشگاه منچستر هستم و تقریباً مدت ۱۵ سال درگیر پژوهش پیرامون رفتار رانندگان بوده‌ام. بسیار خوشحالم از اینکه می‌بینم بحث به سوی موضوع کلی آموزش راننده کشیده شده است، اما فکر می‌کنم که لازم باشد در این خصوص که چه مفهومی از آن در ذهن خود داریم، مطالب روشن‌تری بیان شود. منظور من سخنانی است که این آقای محترم در خصوص آموزش و آموزش مجدد بیان کردند. من مطمئن نیستم که این رویه درستی باشد، زیرا پژوهش ما نشان داده است که دست‌کم در این کشور مشکل اصلی، مشکل کلیدی، فقط این نیست که رانندگان قادر به انجام چه کاری هستند، بلکه آنها چه چیزی را برای انجام دادن انتخاب می‌کنند مسأله اصلی است. رانندگان تصادف می‌کنند، زیرا آنها شیوه‌های خطرناکی را برای رانندگی بر می‌گزینند. موضوع این نیست که آنها نمی‌دانند که نباید این کار را انجام دهند یا توان این را ندارند که آنچه که درست است انجام دهند، بلکه آنها ترجیح می‌دهند چیزی که درست است انجام ندهند. آن چیزی که ما نیاز داریم و اگر شما موافق باشید تغییر رفتار برای این رانندگان است.

در زمینه آموزش جوانان مطالبی را از آن سوی جهان از اتیوپی در خصوص فقدان آگاهی درباره آنچه که در تأثیرات ناشی از سرعت‌های متفاوت اتفاق خواهد افتاد شنیدیم و یقیناً در این کشور بسیاری از جوانان - تصادفات آنان به علت از دست دادن کنترل وسیله نقلیه است و اغلب اوقات زمانی که خودروی آنها پر از آدم است این تصادفات اتفاق می‌افتد. آنها درک نمی‌کنند که شرایط فیزیکی تغییر می‌کند. اگر جاده مرطوب باشد و شما در حال پیچیدن باشید، همیشه با سرعت می‌پیچید ولی این بار دوستان شما نیز در اتومبیل هستند و جاده کمی لغزنده است. شرایط فعلی جاده تغییر می‌کند، شما نمی‌توانید با همان سرعت پیچید، بنابراین این همان آگاهی از ویژگیهای وسیله نقلیه و محیط جاده است که در حال افزایش می‌باشد.

مورد دیگر را که با آن مواجهیم، فکر می‌کنم که آن را جایی شنیدم و به آن بسیار علاقمندم، نوع آموزش است که قبل از سنین رانندگی آغاز می‌شود، به آنها می‌گوییم که راننده‌ای محتاط، مراقب و پیرو مقررات بودن جزئی از یک شهروند خوب است و این گونه بودن در واقع رفتاری است که از حس مسؤلیت نشأت می‌گیرد و موردی است که باید بدان توجه شود. این به خودی خود خیلی تأثیرگذار نخواهد بود، مگر آنکه دست‌کم با الگوی رفتاری که این روزها از رسانه‌های گروهی از فیلم و تلویزیون فرا می‌گیرند مغایرت داشته باشد، تصویر راننده‌ای که می‌داند چگونه ریسک کند و از آن جان سالم بدر ببرد، راننده‌ای خونسرد درون خودرویی خنک و من فکر می‌کنم بسیاری از این تصویرهای رسانه‌ای بر قشر جوان قبل از آنکه حتی درسهای رانندگی را فرا گیرند، قبل از آنکه پشت فرمان بنشینند، اثر می‌گذارد. من فکر می‌کنم که ادامه این روند حایز اهمیت است و لازم است به فناوری درون خودرو توجه شود، به محیطی که جاده در آن احداث شده و نوع وسیله نقلیه‌ای که مورد استفاده قرار می‌گیرد، باید توجه کرد و اما نباید فراموش کنیم کسی که

در مرکز همه امور قرار دارد یک انسان است که حق انتخاب دارد و نیاز است که ما در این معادله بر این شخص که دارای ماهیت پیچیده‌ای است تمرکز یابیم، کسی که راننده است، کسی که سرعت رانندگی را انتخاب می‌کند، کسی که فاصله با خودروی مقابل را تعیین می‌کند و کسی که تصمیم می‌گیرد از قوانین راهنمایی و رانندگی سرپیچی کند. ما باید تلاش کنیم و این امور را مد نظر قرار دهیم و البته کار دشواری است و به رویکردی درازمدت نیاز می‌باشد و در کوتاه‌مدت موفقیتی حاصل نخواهد شد، اما من معتقدم که می‌توان آن را انجام داد.

سؤال: صبح بخیر. اسم من فیل اسپیچلی (Phill Speechly) است، من از مأموران آتش‌نشانی پادشاهی بحرین در خاورمیانه هستم. حضور در صحنه تصادفات و سوانح رانندگی یکی از وظایف من طی ۲۵ سال خدمتم بوده است. امروز صبح من به واقع بسیار متأثر شدم - بار دیگر به چشمان مادری نگاه کردم. مجبور شدم به چشمان پدر و مادری نگاه کنم و جسم بی‌جان فرزندشان را به آنها بازگرداندم. مجبور شدم به صورت خانواده‌اش چشم بدوزم و بگویم آری، او مرده است.

ما تمامی تلاش خود را کرده‌ایم. امروز باید مویرا را نگاه کنید، از کنارش رد شوید و بگویید آیا همه تلاشمان را کرده‌ایم. آیا آنچه که در توان داریم برای او و همه مادرانی که آن روبرو ایستاده‌اند، انجام خواهیم داد - اگر این کار را انجام ندهیم، شکست خورده‌ایم. باید هر آنچه که در توان دارید انجام دهید تا مقامات تصمیم‌گیرنده، مراکز مالی، تولیدکنندگان خودرو را تحت تأثیر قرار دهید و به آنها بگویید که بیاید و این موضوع را حس کنید. دوست من، بیا و این را لمس کن، حس کن که چه حسی دارد. وحشتناک است.

کارلا گونزالس کاراوا: مایلم تا درباره مطالبی که این آقای محترم در خصوص برنامه‌های آموزش مجدد بیان کردند، اظهار نظر کنم. به اعتقاد من برنامه‌های آموزش مجدد یک نیاز است، اما مشکل اینجاست که هیچ کس تمایل ندارد دوباره آموزش ببیند و اغلب به افراد زیادی بر می‌خوریم که با برنامه‌های آموزش مجدد مخالف هستند.

در کاستاریکا ما با این احتمال مواجهیم که آنها را در موقعیتی قرار می‌دهیم که ممکن است آن را نوعی شرارت و بزهکاری بنامید، نوع خاصی از بزهکاری، مجبورید که این کار انجام دهید، زیرا قانون شما را به این کار وادار می‌کند. ما با آن موقعیت مواجهیم و فکر می‌کنیم که مهم است.



سؤال: چون خود من درگیر این قضیه شده‌ام به هنگام رانندگی خودم را رودررو با این شرایط می‌یابم. حتی شروع به بررسی دقیق آگهی‌های تبلیغاتی خودرو در تلویزیون کردم و اغلب آنچه در این تبلیغات دیدم، تأکید بر سرعت خودرو می‌باشد. من احساس می‌کنم که تولیدکنندگان باید احساس مسؤلیت بیشتری داشته باشند، زیرا قشر جوان با دیدن این تبلیغات، نگاه کردن به خودرویی زیبا، خودرویی که با سرعت سرسام‌آور می‌راند، فکر می‌کنند که عالی است، من نیز دوست دارم این طور رانندگی کنم. شاید ما باید خیلی بیشتر از این احساس مسؤلیت کنیم و از ایجاد این نوع احساسات هیجان‌انگیز غلط در جوانان خود اجتناب ورزیم.

سؤال: اسم من مارک روزنبرگ (Mark Rosenberg) است و در گروه ضربت آتلانتا در ایالات متحده کار می‌کنم و می‌خواهم در خصوص دیدگاه‌های مختلفی که امروز ارایه شد، اظهار نظر کنم. دیدگاه‌هایی که بسیار مهم هستند و من مایلم نکاتی را در خصوص آنها عرض کنم. امروز صبح آقای مکس موسلی درباره احتمال شکل‌گیری گروه ضربت سازمان ملل متحد برای ارزیابی سطحی که این مشکل باید مورد بررسی قرار گیرد و بدان پرداخته شود و آقای الحنانی در مورد فعالیتهایی که انجام دادند تا سازمان ملل متحد را بیشتر درگیر قضیه کنند، مطالبی بیان داشتند و من در این اندیشه‌ام که نظر آقای تئولوژیستیس و آقای روزنشتاین در خصوص سازمانهای خود چیست، اتحادیه اروپا، شرکت تویوتا و در کل تولیدکنندگان وسایل نقلیه موتوری به منظور مشارکت در این تلاشها در سطح جهانی. ما همچنین شنیدیم که اتحادیه اروپا اهداف مهمی را تعیین کرده است که کاهش ۵۰ درصدی میزان تصادفات و مرگ‌ومیر ناشی از آن پیش‌بینی شده است. دلیل اصلی این مشکل به خارج از کشورهای توسعه‌یافته کشیده می‌شود. بنابراین من با خودم می‌اندیشم که آیا اتحادیه اروپا و شرکت تویوتا در این خصوص که چگونه بخشهای خود را قادر سازند تا در این تلاشهای سازمان ملل متحد مشارکت داشته باشند از دیدگاه خاصی برخوردارند؟

سؤال: متشکرم. من رابرت جیفرد (Robert Gifford) از شورای مشورتی پارلمانی ایمنی حمل‌ونقل هستم.

فکر می‌کنم که پرسش من به آخرین مورد مطرح شده یعنی ایجاد مشارکت و همکاری در سطح کشور که مطالبی از آن شنیده‌ایم، ارتباط می‌یابد.

ارتباط بین کشور کاستاریکا و سوئد و استفاده از توانایی وزارت حمل‌ونقل سوئد برای کمک به شما برای من بسیار جالب بوده است. من نمی‌خواهم بلافاصله سوئد را به کاستاریکا ربط دهم، اما فکر می‌کنم تلاشی که شما برای ایجاد این ارتباط به عمل آورده‌اید، تحسین‌برانگیز است و من می‌اندیشم که آیا زمینه‌های بالقوه دیگری در این باره وجود دارد یا نه. در صورتی که تمایل داشته باشید، می‌توان به انتقال فناوری از کشورهای توسعه‌یافته برای کمک در سطحی راهبردی اشاره کرد.

سؤال: اسم من پیتر السناار (Peter Elsenaar) است، من ریاست کمیته فنی ایمنی راه پیارک را بر عهده دارم و همچنین در وزارت حمل‌ونقل هلند مشغول به کار هستم. سؤال من از آقای سفیر است. ریاست جلسه بیان داشتند که ما باید آگاهی را بین دولت‌ها افزایش دهیم. من فکر می‌کنم باید راه‌حل‌ها را نیز نشان دهیم، به گونه‌ای که ببینیم آیا راهی برای جلو رفتن وجود دارد. برای مدت‌های مدیدی مسؤولیت تأمین ایمنی راه، مدیریت کردن جاده‌ها، معاینه فنی خودروها، ساماندهی اجرای قوانین راهنمایی و رانندگی و غیره و غیره بر عهده دولت‌ها بوده است. بنابراین پرسش من این است که چه عنصر جدیدی را می‌توانیم بیابیم تا دولت‌هایی را که پرداختن به ایمنی را در الویت کارهای خود قرار نمی‌دهند، به این کار تشویق کنیم. آیا سازمان ملل متحد مایل است تا ارتشی از متخصصان و کارشناسان ایمنی را به مناطقی که احتمال ریسک تصادف در آنها بالاست اعزام کند یا برای کشورهایایی که در زمینه ایمنی راه به موفقیت خوبی دست می‌یابند، جایزه‌ای در نظر گرفته شده است. آیا در خصوص این نکته نقطه‌نظراتی دارید؟ متشکرم.

دیمتریوس تولوژیتیس: خیلی متشکرم. بنده مایلم تا بیشتر بر حضور اتحادیه اروپا در فعالیتهای امور مرتبط با ایمنی راه خارج از این اتحادیه متمرکز شوم. تا جایی که به ما ارتباط می‌یابد به روشنی می‌توانید درک کنید که فعالیتهای ما اکنون ۱۵ کشور عضو و در آینده ۲۵ کشور عضو را در بر می‌گیرد. هر چند، این بدان معنا نیست که بگوییم ما در بخشهای دیگر مانند کنفرانس اروپایی وزرای حمل‌ونقل که گاهی اوقات به فعالیتهای مرتبط با ایمنی راه پرداخته است، فعال نیستیم و همچنین در فعالیتهای مربوط به ایمنی راه در OECD حضور داریم.

اما این کار بیشتر کاری کنفرانسی و گروهی است و باید در سطح گروهی انجام شود. تا جایی که به حضور و مشارکت به خصوص در زمینه کمک مربوط می‌شود، اتحادیه اروپا همان گونه که می‌دانید از طریق بخشهای ارتباط خارجی که ما آن را مدیریت کل می‌نامیم، برنامه‌های کمک‌رسانی متعددی را در دست اجرا دارد و در این برنامه‌ها که به توسعه زیرساخت و نظیر آن کمک مالی می‌کند، اقدامات دیگری نیز وجود دارد

که به ایمنی راه مربوط می‌شوند. بنابراین من نمی‌خواهم بگویم که موضوع با گسترش حضور اتحادیه اروپا ارتباط می‌یابد، بلکه آن چه که مرا بسیار تحت تأثیر قرار می‌دهد و در این مورد ویژه اهمیت دارد، ایجاد هماهنگی در تمامی فعالیتهایی است که در سطوح مختلف صورت می‌گیرد و اغلب اوقات با نتایج مشابهی همراه است، اما انتشار مکانیسمها به اندازه‌ای قوی نیست که اطمینان حاصل شود همه کسانی که در این حوزه قرار دارند از این نتایج آگاهی دارند. من مایل نیستم تا به این مورد پاسخ شتابزده‌ای ارایه دهم. آنچه که می‌توانم انجام دهم آن است که این مورد را به خانه برگردانم و بعد این امکان فراهم آید تا آن را منعکس کنیم.

جیمز روزناشتاین: شاید این نکته را در پاسخ به سؤال مطرح‌شده توسط آقای روزنبرگ در خصوص اقدامات سازمان ملل متحد بیان کردم. من فکر می‌کنم یکی از فواید این گردهمایی، پرداختن به مقوله ایمنی راه در سطح جهانی است (که شک دارم قبلاً در سایر موقعیتهای مشابه مطرح شده باشد)، بنابراین از نظر کمپانی تویوتا ما تولیدکنندگان خودرو هستیم، ما ایمنی را هم در مرکز رقابت و هم در مرکز مسؤلیت می‌بینیم و بنابراین به عنوان یک تولیدکننده جهانی آن را باور داریم و این باور عمیقاً در فلسفه ما ریشه دوانیده است که ما باید هر آنچه که در توان داریم برای بهبود ایمنی راه و بهبود ایمنی خودرو انجام دهیم، بنابراین می‌خواهیم در این کار مشارکت داشته باشیم. هم اکنون در برخی از برنامه‌ها مشارکت داریم. ما می‌خواهیم با مؤثرترین روش ممکن مشارکت داشته باشیم، بنابراین قطعاً به اقدام سازمان ملل متحد توجه داریم. ما با تعدادی از سازمانهای بین‌المللی مذاکره کرده‌ایم و مشتاقانه منتظریم تا ببینیم نتایج این مذاکرات چه خواهد شد.

اوا یاراوان: به ما اطلاع دادند که باید هر چه زودتر جلسه را به پایان ببریم. تنها فرصتی که باقی است در اختیار آقای سفیر قرار می‌دهم تا مطالب پایانی را بیان فرمایند.

سفیر الحنانی: ما شنیده‌ایم که بریتانیا و سوئد دارای ایمن‌ترین جاده‌ها و حداقل تلفات و مرگومیر ناشی از حوادث جاده‌ای هستند. چرا این حالت در این قسمت از جهان، در کشورهای در حال توسعه وجود ندارد، چرا تلفات جانی و صدمات ناشی از تصادفات جاده‌ای روبه‌افزایش است؟ کاملاً بدیهی است بریتانیا، سوئد و اتحادیه اروپا کاری را انجام داده‌اند که ما انجام نمی‌دهیم. ما مایلیم تا از آنها چیزهایی یاد بگیریم، مایلیم از روشهای آنها استفاده کنیم تا ما نیز بتوانیم از تعداد تلفات و صدمات ناشی از حوادث جاده‌ای بکاهیم. چگونه می‌توانیم این کار را انجام دهیم؟ ما نمی‌توانیم این اطلاعات را با نوشتن نامه‌ها به دست آوریم، لازم

است که با نمایندگان اتحادیه اروپا مذاکره کنیم، با نمایندگان انگلستان، سوئد و سایر کشورها، به گونه‌ای که بتوانیم در این خصوص با هم به نتیجه برسیم و واقعیت آن است که مرا تشویق می‌کنند تا به سازمان ملل متحد کمک کنم، زیرا ۱۹۱ کشور عضو این سازمان هستند و همه ما در نیویورک حضور داریم، همه ما در زمانی مشابه در یک کنفرانس همدیگر را ملاقات می‌کنیم و در این سازمان است که می‌توانیم به بحث و تبادل نظر پردازیم، از همدیگر بیاموزیم تا این مشکل را در کشور خود حل کنیم.

اوا یاراوان: متشکرم. جناب سفیر و پوزش مرا بپذیرید، من مشاهده کردم خیلی‌ها دست یاری دراز کرده‌اند و این مطالب به واقع حاکی از شور و علاقه زیادی است که در این کنفرانس وجود دارد و من عذرخواهی می‌کنم از اینکه نمی‌توانیم به همه سؤالات شما پردازیم، اما جلسه دیگری خواهیم داشت و فرصت دیگری در اختیار ما قرار خواهد گرفت. بار دیگر متشکرم.

راهکارهای اجرایی

دیوید وارد (David Ward)

مدیرکل - FIA



بنده مایلم تا بحث خود را با بیان این مطلب آغاز کنم که به رغم تلاشهای ما و به رغم تلاشهای بانک جهانی و WHO واقعیت این است که هم اکنون ایمنی راه در دستور کار سازمانهای بین‌المللی قرار ندارد. برای تأیید این ادعا به نشست سال گذشته در ژوهانسبورگ (Johannesburg) تحت عنوان نشست جهانی پیرامون توسعه پایدار اشاره می‌کنم و اگر شما طرح اجرایی بسیار جامع آن را مطالعه فرمایید، مشاهده خواهید کرد که به ایمنی راه حتی یک بار هم اشاره نمی‌شود. در حمل‌ونقل بخشی وجود دارد که در آن به ایمنی و حمل‌ونقل ایمن و کارآمد پرداخته می‌شود، اما ایمنی به سادگی نمود نمی‌یابد و هیچ یک از سازمانهای بین‌المللی به راستی به آن چه که ما فکر می‌کنیم لازم است در زمینه ایمنی راه در سطح جهانی صورت گیرد، نمی‌پردازند.

بخشی از وظیفه FIA، بانک جهانی، WHO و تلاشهای سفیر الحنانی در سازمان ملل متحد تلاش و ایجاد ایمنی راه در دستور کار این سازمان می‌باشد، به گونه‌ای که ایمنی راه در مذاکرات مربوط به توسعه پایدار جای گیرد. این همان هدف برگزاری این کنفرانس می‌باشد: یعنی ایمنی راه از دیدگاه سیاسی مورد توجه قرار گیرد. به اعتقاد ما ایمنی راه عنصر کلیدی در راهکار اجرایی است و من فکر می‌کنم که امور حقوقی، آموزشی و همچنین راهکارهای مهندسی هم خودرو و هم جاده را در بر می‌گیرد.

قبل از هر چیز مایلم تا از آقای دیوید سیلکاک (David Silcock) خواهش کنم تشریف بیاورند و مطالب خویش را بیان کنند. ایشان مدیر اجرایی GRSP می‌باشند که با ابتکار بانک جهانی تشکیل شده و باری

شیرمن به عنوان معاون رییس در آن فعالیت می‌کند. این سازمان در تلاش است تا زمینه همکاری بین مؤسسات بین‌المللی، دولتها و بخش خصوصی را برای حل مشکل ایمنی راه در کشورهای در حال توسعه فراهم آورد.

دیوید سیلکاک

مدیر اجرایی، GRSP

متشکرم، دیوید. صبح بخیر خانم‌ها و آقایان یا بهتر است بگویم عصر بخیر. امروز صبح مطالب زیادی در مورد مشارکت شنیدیم که باعث خوشحالی من است و همچنین مطالب زیادی در خصوص GRSP شنیدیم که جای بسی خشنودی است. اما من مایلم چند دقیقه‌ای فقط در خصوص چارچوب این مشارکت از آنچه که در ذهن ماست - نکاتی عرض کنم، موضوع خوشایندی که به سختی می‌توان با آن مخالفت کرد، اما ما به واقع در این خصوص چه انجام می‌دهیم و چگونه می‌توانیم به آن پردازیم؟

بنابراین قبل از هر چیز باید ببینیم GRSP چیست؟ براساس تعاریف ارائه‌شده، نوعی مشارکت جهانی بین بخشهای سه‌گانه جامعه یعنی بازار، دولت و انجمنهای شهری با هدف کاهش پایدار در تصادفات جاده‌ای وجود دارد و من چند کلمه‌ای در مورد واژه پایداری صحبت خواهم کرد.

همان گونه که شنیده‌اید ما فعالیتهای خود را با حمایت مالی بانک جهانی به عنوان یکی از چهار شریک تجاری‌مان در برنامه‌های توسعه آغاز کردیم، اما اکنون در حال اجرای برنامه جداگانه‌ای هستیم. ضمن اینکه بنده خیلی خوشحالم از اینکه بانک جهانی، صندوق جهانی توسعه دولت بریتانیا، WHO، تعدادی از سازمان‌دهندگان برنامه از جمله اعضا و حامیان آن باقی می‌مانند، اما حمایت‌های مالی از سوی بانک جهانی کافی نمی‌باشد. بسیاری از سرمایه‌گذارهای مالی ما از جای دیگری تأمین می‌شود.

بنابراین چرا مشارکت؟ امروز صبح از جان فلورا شنیدیم که به ما می‌گفت علی‌رغم تمامی تلاشهای بانک جهانی و سایر مؤسسات توسعه و کمک‌رسانی مختص ایمنی راه، واقعیت آن است که خروجی تقریباً اندک بوده است و شمار تصادفات جاده‌ای در کشورهای در حال توسعه و کشورهای در حال گذار روبه‌افزایش است و سایر سخنرانان این واقعیت را امروز صبح با ارایه آمار و ارقام نشان داده‌اند.

مطالعات متعددی انجام شده و نیز پژوهشی که اخیراً توسط مؤسسه Price Water House Coopers در خصوص شرکای تجاری برنامه توسعه به عمل آمده است، نشان از این واقعیت دارد که تلاشهای جمعی در مقایسه با تلاشهای فردی مؤثرتر و پایدارتر است و این اصل با رویکرد مشارکت نمود می‌یابد.

این اسلاید به پنج نکته اصلی اشاره می‌کند که به اعتقاد ما با مشارکت در زمینه ایمنی راه می‌توان به آنها دست یافت و من در مورد هر یک از آنها کمی صحبت خواهم کرد. از نخستین نکته یعنی دسترسی به منابع و نفوذ سرمایه مالی آغاز می‌کنیم. یک منبع مالی اغلب وقتی شکل حرفه‌ای و فنی به خود می‌گیرد به همان اندازه که به عنوان پول مورد استفاده قرار می‌گیرد، حایز اهمیت است.

البته این بدان معنا نیست که لازم باشد میلیون‌ها و میلیارد‌ها دلار هزینه شود، بلکه بیشتر هدف استفاده از دلارهای موجود با شیوه‌ای مؤثرتر است که این کار به اعتقاد ما با گرد هم آوردن گروه‌های دست‌اندرکار دست‌یافتنی خواهد بود. همراه با هر دلاری که در یک بخش هزینه می‌شود، اگر بتوانیم دیگر بخشها را متقاعد کنیم تا ضمن مشارکت، مبالغ دیگری را در اختیار ما قرار دهند، بدین ترتیب میزان منابع مالی را افزایش داده‌ایم.

از بخش خصوصی می‌توان پاسخگویی و نوآوری بیشتری را انتظار داشت و آگاهی مردم را در مورد مشکل موجود افزایش داد. با روابط مستمر و افزایش آگاهی مردم می‌توان در مسیری گام برداشت که به پایداری منتهی شود.

در گذشته اغلب اوقات در حرفه قبلی خویش به عنوان مشاور در مطالعات متعددی پیرامون ایمنی راه که هزینه آنها اغلب توسط بانک جهانی تأمین می‌شد، حضور داشتم. مشاور می‌آمد، اخم می‌کرد و می‌رفت، بدون آنکه اتفاق خاصی بیفتد. پایداری در آنجا وجود ندارد. با ایجاد این گونه روابط ما امیدواریم که آن برنامه پایدار شود و این امر در واقع بخش اصلی و مهم کل فرایند می‌باشد.

بنابراین آنچه که ما می‌توانیم در کشورهای مورد نظر خود انجام دهیم، گرد هم آوردن بازار، دولت و انجمنهای شهری در کشورهای در حال توسعه و در حال گذار می‌باشد. این نمودار کوچک حوزه‌ای را نشان می‌دهد که ما به عنوان GRSP در تلاشیم تا آن را در اختیار گیریم و گسترش دهیم. مدعی نیستیم که مشارکت تنها راه حل مشکل است. دست‌کم در حوزه ایمنی راه تنها راه حل نمی‌باشد، اما فضای در حال توسعه‌ای که در وسط سه عنصر قرار گرفت، یعنی همان مشارکت جهانی در زمینه ایمنی راه، می‌تواند نقش هدایتگرانه‌ای را بر عهده گیرد و ما باور داریم که می‌توان ایمنی راه را بهبود بخشید.

دو استراتژی اصلی داریم: مشارکت براساس استراتژیهای راه - من بعداً به آن خواهم پرداخت، بهبود روند اشاعه درسهای مربوط به ایمنی راه و ارایه تمرین‌های خوب و مطلوب.

ما ضمن تسهیل اجرای پروژه‌ها در کشورهای مورد نظر، زمینه ارتباطات کاری جدید را در کشورهای یادشده بین بخشهای سه‌گانه فراهم آورده و آگاهی در خصوص نیازهای ایمنی راه را افزایش می‌دهیم. ما امروز صبح در این باره مطالب زیادی شنیدیم و قطعاً با نوآوری‌هایی مواجه هستیم که زمینه افزایش آگاهی سیاسی در بالاترین حد و آگاهی مردم را فراهم می‌آورد. ما تجهیزات مناسبی را برای این کار پیشنهاد

می‌کنیم و این امر با توجه به ابزارهای الکترونیکی موجود در سایتهای اینترنتی بیش از پیش در دسترس می‌باشد و من در پایان سخنرانی خود آدرس اینترنتی خودمان را اعلام خواهم کرد و تلاش خواهیم کرد تا در این زمینه در حوزه‌های گسترده‌تر امکان مشارکت را فراهم آوریم.

همان گونه که امروز شنیدیم مقوله ایمنی راه و امور مرتبط با آن مقوله پیچیده‌ای است. از این بخش من به حوزه حمل‌ونقل می‌آیم - بخش بهداشت موقعیتهای زیادی را می‌تواند ارائه دهد و لازم است که ما نیروهای پلیس و انجمنهای شهری را به همکاری و مشارکت تشویق کنیم و درسهای فراگرفته را ارائه دهیم. این درسها تقریباً جدید هستند و به آرامی نمود می‌یابند. من امیدوارم که در ماههای آینده موقعیتهای بیشتری فراهم آید. در این جا برای اینکه اطلاعات مختصری در خصوص پیشینه GRSP به شما ارائه دهم به عرض می‌رسانم که سرمایه‌گذاری توسط سازمانهایی مانند SEDAR، دولت سوئیس، DFID، دولت بریتانیا و وزارت حمل‌ونقل هلند تأمین می‌شود. من و بانک جهانی فکر می‌کنیم که شما با حروف اختصاری مندرج در انتهای گزارش آشنا باشید. ما لیستی از اعضای تجاری در اختیار داریم که این لیست روبه‌افزایش است - صنعت نفت، 3M که در زمینه ساخت محصولات زیادی (بسیاری از علامتهای راهنمایی و رانندگی که در جاده‌های بیرون از این جا مشاهده می‌کنید از جمله تولیدات 3M می‌باشد)، فعال می‌باشد، صنعت خودروسازی و مرکز بین‌المللی سیاست محدود ساختن مصرف مشروبات الکلی. این سازمانها از جمله اعضای شاخص جهانی هستند. ما در کشورهای متبوع از حمایت برخی از مؤسسات تجاری محلی و مؤسسات تجاری بین‌المللی برخورداریم و امیدواریم که در سطح جهان درگیر این فعالیتها شویم. مشارکت انجمنهای شهری و حضور آنها نیز حایز اهمیت است. FIA که برگزارکننده این کنفرانس است، اتحادیه بین‌المللی راه، فدراسیون بین‌المللی صلیب سرخ، جمعیت صلیب سرخ از جمله انجمنهای شهری می‌باشند. تمامی این سازمانها می‌توانند با سازمانهای فعال در بخش بازرگانی و سازمانهای دولتی همکاری کنند، زیرا این گونه سازمانها از روابط عمیق محلی برخوردارند. آنها می‌توانند مردم کشور خود را وارد ماجرا کنند و پیامهای مرتبط را در زمینه ایمنی راه انتقال دهند و شما لیستی از حروف اختصاری از این سازمانها را در پایان این گزارش مشاهده می‌کنید.

کشورهای مورد توجه GRSP

GRSP focus countries	
<u>Africa</u>	<u>Latin America</u>
<ul style="list-style-type: none"> • South Africa • Ghana 	<ul style="list-style-type: none"> • Costa Rica • Brazil
<u>Eastern Europe</u>	<u>Asia</u>
<ul style="list-style-type: none"> • Poland • Hungary • Romania 	<ul style="list-style-type: none"> • India (Bangalore) • Thailand • Vietnam

ما در حال حاضر در این ۱۰ کشور (آفریقای جنوبی، غنا، لهستان، مجارستان، رومانی، کاستاریکا، برزیل، هند، تایلند و ویتنام) مشغول فعالیت هستیم. یکی از اهداف والای من آن است که مفهوم جهانی بودن در مشارکت جهانی پیرامون ایمنی راه به واقع جهانی باشد. من ادعایی ندارم که تصویری که ما ارائه می‌دهیم تصویری جهانی است، ولی این یک نمونه در حال گسترش است. در خلال فعالیتهای سال جاری انتظار داریم تا تلاشهای خود را علاوه بر ۱۰ کشور یادشده به ۲ کشور و در صورت امکان به ۳ کشور دیگر هم تعمیم دهیم و هدف ما آن است که این کشورها برنامه‌های پایدار خود را بهبود بخشند و بتوانند به سفرای ما در مناطق خود تبدیل شده و پیام ما را به همسایگان خود انتقال دهند و ما هم اکنون شاهد به وقوع پیوستن این امر به ویژه در اروپای شرقی هستیم.

هم اکنون من مایلیم تا نمونه‌هایی از انواع مختلف پروژه‌های در دست اقدام ارائه دهم. ما با درک اهمیت و مزایای مشارکت، گروههای مختلف را به انجام این پروژه‌ها تشویق می‌کنیم. اما چه چیزی را نشان می‌دهد؟ من خیلی سریع به سه پروژه GRSP خواهیم پرداخت. درون پاکتی که در اختیار شماست جدیدترین نسخه نشریه GRSP را ملاحظه می‌فرمایید و در صفحه اول آن مقاله‌ای درباره این پروژه ویژه در کشور تایلند چاپ شده است. در این پروژه ترکیب جالبی را مشاهده می‌کنید که در آن اداره راه، به همراه بانک جهانی در فرایند اجرای پروژه در تایلند فعالیت می‌کند، علاوه بر آن شرکت خودروسازی ولوو و یک گروه از اعضای GRSP تایلند همگی در پروژه یک میلیون دلاری مشارکت داشتند، این یک پروژه پایدار است و با هدف ایجاد یک مرکز پژوهشی در انستیتو آسیایی تکنولوژی (AIT) به اجرا در آمده است. ممکن است بعضی از شما این انستیتو را بشناسید، AIT مؤسسه کاملاً شناخته‌شده و یک مرکز آموزش عالی پژوهشی در بانکوک می‌باشد و هدف این مرکز پژوهشی که نخستین مرکز پژوهشی در آسیای جنوب شرقی است، جمع‌آوری و بهبود اطلاعات است که نوآوری و فعالیتهای مرتبط بر پایه این گونه اطلاعات صورت

می‌گیرد. ما در سخنرانی عدنان حیدر تفاوت‌های زیادی را که وجود دارند، مشاهده کردیم و این گونه تفاوت‌ها هم بین کشورهای در حال توسعه شمال و جنوب قابل‌رؤیت می‌باشند. ولی هدف، فهم آن چیزی است که در آسیای جنوب شرقی به ویژه در تایلند در جریان است و ایجاد نوآوری‌هایی است که با کارایی بیشتری مورد استفاده قرار می‌گیرند.

صندلی مناسب کودک - لهستان



نمونه دیگر پروژه‌ای است که در لهستان، یکی از کشورهای اروپای شرقی عضو GRSP که از ۱۸ ماه پیش عضو اتحادیه اروپا شده است، به اجرا در آمده است. هدف از اجرای این پروژه ویژه، ایجاد زمینه مناسب برای سفر ایمن کودکان است که براساس پژوهش‌های به‌عمل‌آمده کمتر از ۵۰ درصد از کودکان به هنگام سفر با خودرو از ایمنی یا ایمنی کامل برخوردار بوده‌اند. بنابراین با حمایت‌های به‌عمل‌آمده توسط سازمان دایمرل کریسلر - مرسدس بنز (Daimler Chrysler organisation – Mercedes Benz) که آن نقطه از جهان فروشنده محلی آنهاست، زمینه آموزش هم برای فروشنده و هم فعالیتهای روابط عمومی جهت افزایش آگاهی مردم فراهم می‌آید.

در این نمونه این امکان برای همگان با هر نوع وسیله نقلیه‌ای وجود داشت که به یکی از این فروشندگان مراجعه کنند، خودروهای خود را برای بازدید فنی در اختیار کارشناس قرار دهند، توصیه‌های لازم را برای خرید محصولات دریافت کنند و برخی از آنها به شکل شانس‌ی صندلی‌های ایمنی مجانی دریافت کنند. پروژه‌ای که به نوبه خود پروژه‌ای متوسط است، اما حتی اگر تنها جان یک کودک در نتیجه اجرای این پروژه نجات پیدا کرده باشد، فکر می‌کنم می‌توانیم از انجام این پروژه که در حال اجراست احساس غرور کنیم.

مورد دیگری که امروز صبح درباره کشورهای در حال توسعه بیان شد که اطلاعات ما در این خصوص بسیار اندک است، تأثیر مشروبات الکلی و مواد مخدر به ویژه استفاده از مواد مخدر توسط رانندگان کامیون و خودروهای سنگین برای بیدار ماندن می‌باشد. سازمان DFID بریتانیا برای تشکیل کمیسیون پژوهشی، سرمایه لازم را در اختیار ما قرار داده است و TRL با حضور در این فعالیت پژوهشی در تلاش است تا ضمن شناسایی میزان جدی بودن مشکل در کشورهای در حال توسعه، راهکارهای مناسب را برای حل آن ارائه دهد.

یکی از راهکارهای مفید و مؤثر را می‌توان در برنامه ما در بنگالور (Bangalore) مشاهده کرد که عملیات نیروی ضربت بنگالور (Bangalore Agenda Task Force)، NIMHANS متشکل از یک پژوهشگر محلی، پلیس و دو تن از اعضای مبارزه با مصرف مشروبات الکلی است و با کمک فعالیتها و اقدامات ما حمایت می‌شود و مهمتر از آن اجرای قانون است. در خصوص تلاشهای صورت گرفته مطالب زیادی شنیدیم و باید اذعان داشت که این تلاشها برای افزایش آگاهی مردم یک ضرورت به حساب می‌آیند. لازم است به مردم آگاهی داد که چرا قانون باید اعمال شود، اما بدون حمایت از این امور تأثیر آنها بسیار محدود می‌باشد. لازم نیست که مردم حتماً بد باشند تا قانون اجرا نشود، اگر حضور قانون و اجرای آن را در جامعه حس کنند، به نتایج ارزشمندی دست خواهند یافت. هم تشویق از فعالیتهای صورت گرفته را داریم و هم تهدید و ترس از پلیس را و در این نمونه خاص در بنگالور از حمایت همه‌جانبه پلیس بهره‌مندیم.

این برنامه قبل از اجرا با مطالعات پژوهشی آغاز شد که این مطالعات نشان داد که چیزی حدود ۳۰ درصد از موتورسواران بنگالور هنگام شب در خارج از محدوده قانونی به موتورسواری می‌پردازند. یک سوم این افراد از جمله جوانان کم سن و سال بوده که مشروبات الکلی بیش از حد مجاز مصرف کرده‌اند و این امر به راستی برای آنها خطرهای جدی به همراه دارد. بنابراین هدف پروژه که هم اکنون در حال اجراست - تلاشهایی که به عمل آمده، پلیس که مشغول اجرای قوانین است - شناسایی تأثیری است که اجرای این نوع برنامه بر جای خواهد گذاشت. به اعتقاد ما این برنامه با اثراتی همراه خواهد بود. ما از درسهایی که از ارزیابی انجام شده گرفتیم، برای بهبود و توسعه برنامه استفاده خواهیم کرد. بنابراین اینها فعالیتهایی هستند که با همکاری و مشارکت قابل اجرا می‌باشند. این تنها راهی نیست که می‌توان با آن به ایمنی راه پرداخت، ولی راهی است که ما در GRSP معتقدیم که مؤثر می‌باشد.

با مراجعه به وبسایت، امکان دسترسی به اطلاعات مربوط به فعالیتهایی که تاکنون انجام داده‌ایم، وجود دارد و خوشحال می‌شویم که نقطه نظرات شما را از طریق پست الکترونیکی دریافت کنیم. ما باور داریم که جا برای فعالیتهای بیشتر در حوزه ایمنی راه وجود دارد. بنده این دیدگاه تقدیرگرایانه را که اگر قرار است حادثه‌ای اتفاق بیافتد، اتفاق می‌افتد را نمی‌پذیرم. ما به کمک یکدیگر می‌توانیم به شکلی

مؤثرتر امور را بهبود بخشیم و این کار به تنهایی میسر نخواهد بود و این همان چیزی است که با مشارکت ارتباط می‌یابد و بنده نمونه‌هایی را به اختصار تشریح کردم که در GRSP در تلاش برای اجرای آن هستیم. متشکرم، آقای رییس.

دیوید وارد: خیلی متشکرم، سخنران بعدی ما آقای مورای مکی (Murray Mackay) می‌باشد که من فکر می‌کنم نزد اکثر دست‌اندرکاران ایمنی راه شخصیتی کاملاً شناخته شده است. پروفیسور ممتاز ایمنی حمل‌ونقل در دانشگاه بیرمنگام که سالها مدیریت مرکز پژوهش تصادفات بیرمنگام را بر عهده داشتند و همچنین ایشان نقشی کلیدی در استقرار شورای مشورتی و پارلمانی ایمنی حمل‌ونقل (PAC TS) در بریتانیا و در سطح اروپایی، در شورای ایمنی حمل‌ونقل اروپایی ایفا کردند.

پروفیسور مورای مکی

پروفیسور ممتاز ایمنی حمل‌ونقل

دانشگاه بیرمنگام

متشکرم، دیوید. نظر من این است که ۳۰ سال را صرف پژوهش در مورد صدمات ناشی از تصادفات کرده‌ام و خیلی زود یاد گرفتم که حتی بهترین تحقیق در دنیا هم به هیچ وجه خوب نیست، حداقل در یک حوزه عملی، به جز برای کسانی که به آن توجه کنند و از آن بهره جویند. من به باری شیرمن در بیان ضرورت استفاده از کمربند ایمنی در بریتانیا کمک کردم و فهمیدم که سطح آگاهی که نمایندگان در خصوص موارد ایمنی ترافیک دارند، پایین است. بنابراین به منظور فراهم کردن خط مستقیمی از جامعه متخصصین تا نمایندگان برای بالا بردن اهمیت مسایل ایمنی حمل‌ونقل نزد آنان چیزی دیدم که از لحاظ ادامه آگاهی پژوهشی دارای اهمیت زیادی است.

ما سپس آن نوع رویکرد را با همکاری شورای ایمنی حمل‌ونقل اروپا در بروکسل به کار بردیم. من فکر می‌کنم شما می‌توانید منصفانه نگاهی به این رویکرد بیاندازید و اذعان دارید که تأثیری عمیق بر شکل‌گیری سیاست ایمنی حمل‌ونقل اتحادیه اروپا دارد، هدفی تعیین می‌کند و زمینه‌ارایه و اجرای تمهیدات بسیار مؤثر با مبانی علمی را فراهم می‌آورد که لازم است شما به نوع هدفی که تعیین شده دست یابید. بنابراین از آن جایی که جلسه امروز مربوط به رویکردهایی است که در آینده به اجرا در خواهند آمد، فکر کردم بهتر است تا برخی اندیشه‌ها و نقطه‌نظراتی را به شما ارائه دهم که بیشتر تصادفی و اتفاقی هستند، زیرا

ایمنی حمل‌ونقل از جمله موضوعاتی است که انسان درون خیابان با آن مواجه است، او همه راه‌حلهای موجود را می‌شناسد.

فرهنگهای عامیانه غلطی در خصوص امور ایمنی حمل‌ونقل وجود دارد. به عنوان مثال، چون انسان باعث بروز سانحه می‌شود، بنابراین رفتار مردم باید تغییر کند. مطالبی درباره تأثیرگذاری تبلیغات عمومی و آموزش شنیدیم و برنامه‌هایی نیز وجود دارد که مؤثر هستند، این برنامه‌ها اغلب باید با تغییرات مناسب در رفتار و اجرای آنچه که مردم موظف به انجام آن هستند، همراه باشند. بنابراین این یک حوزه پیچیده است و هنوز فرهنگهای عامیانه زیادی وجود دارد. نوعی نگاه جبرگرایانه به موضوع وجود دارد، چون حوادث ناشی از اراده خداوند هستند بنابراین همچون فقر همواره با ما خواهند بود.

واقعیت آن است که اکثریت مردم ترافیک را با بودن در جریان آن فرا می‌گیرند، اینکه صدمات ناشی از تصادفات جاده‌ای به تحلیل اپیدمی‌شناسی حساس است، کنترل جراحات در واقع نوعی علم است که ثابت کرده تمهیدات پیشگیرانه مؤثر هستند. هر یک از تمهیدات پیشگیرانه نسبت به اثرگذاری کلی آنها احتمالاً کمتر از ۱۰ درصد انواع مختلف تصادفات است و بنابراین شما به انواع مختلف رویکردها برای پرداختن به این مشکل نیازمند می‌باشید.



نیاز به نوعی سیستم حمل‌ونقل که متحمل خطای انسانی شود، بیش از پیش احساس می‌شود. بیش از دو یا سه دهه این احساس یا باور وجود داشت که ما در مورد اینکه حوادث بیشتر ناشی از خطا یا ایراد در سیستم است تا رفتار غلط راننده، اشتباه می‌کردیم. می‌توانید این طور بیان کنید که همه مردم همان گونه هستند که خدا آنها را آفریده و خیلی اوقات بدتر از آن، اما اشتباه یک راننده ضرورتاً نایستی مشمول مجازات مرگ شود. این مورد در بسیاری جاها اتفاق می‌افتد. در این جا شما نوعی گاردریل در امتداد پیچ می‌بینید. گاردریلها برای آن طراحی می‌شوند تا یک خودرو را با احتیاط از مسیر پیچ منحرف کنند، به

گونه‌ای که راننده بتواند هوشیار بماند و به رانندگی ادامه دهد. در شکل مشاهده می‌فرمایید که به دلیل عدم تلاقی بخش گاردریل و علامت راهنمایی و رانندگی راننده نتوانست به موقع و درست عمل کند. بنابراین ابعاد زیرساخت بسیار مهم هستند.

از راهبردهای متعددی که باید مورد توجه قرار گیرد و عمومیت یابد، مجموعه‌ای از تمهیدات پیشگیرانه و رویکردهای مؤثری هستند که حوزه‌های متفاوتی شامل کنترل عملکرد، جلوگیری از تصادفات، تغییر رفتار، خود تصادف، کاهش صدمات و مدیریت امور پس از بروز حادثه را در بر می‌گیرند. بنابراین شما باید مجموعه‌ای از تمهیدات علمی پیشگیرانه را در اختیار داشته باشید و آنچه که متخصصان در این حوزه می‌بایست انجام دهند، انتقال پیام به کسانی است که افکار را شکل می‌دهند و علاوه بر آن، این پیام باید به رویکردهای مورد نظر هم در بخشهای خصوصی و هم در بخشهای دولتی انتقال یابد.

به ویژه با تمهیدات پیشگیرانه مهندسی در کشورهای در حال توسعه که بر پایه شنیده‌ها ۸۰ درصد از کل آمار مرگ‌ومیر و صدمات در این گونه کشورها اتفاق می‌افتند، از نگاه من نیازهای فوری با اصلاحات زیرساختی، برنامه‌ریزی استفاده از اراضی، طراحی راه، مدیریت ترافیک، طراحی وسیله نقلیه در ارتباط است، اما نکته‌ای که شما باید توجه ویژه‌ای به آن مبذول دارید، ترافیک و محیط ترافیک در کشورهای در حال توسعه در مقایسه با کشورهای صنعتی است و ما نباید فقط راه‌حلهای غربی را به این کشورها ارایه دهیم، زیرا در بسیاری از موارد این راه‌حلهای ناکارآمد هستند و ما باید به ویژه با توجه به تفاوت‌های موجود در وضعیت ترافیکی کشورهای غیرمتفاوت از دانش جدید برای توسعه یافتن بهره‌گیریم و همچنین راه‌حلهای مناسب مهندسی را که در این مرحله از آنها برخورداریم، مد نظر قرار دهیم. من مطمئنم که پروفیسور موهان (Mohan) در این خصوص مطالبی را ارایه خواهند فرمود. به عنوان مثال، موتورسیکلت اساساً وسیله نقلیه خانوادگی نیست، ولی شما می‌بینید که روی یک موتورسیکلت ۲، ۳، ۴ و گاهی اوقات ۵ نفر سوار می‌شوند. بنابراین با مشکلات گوناگون مواجه هستید و به راه‌حلهای گوناگون نیاز دارید که باید در محلی چون بریتانیا به آنها پرداخته شود.



شما می‌توانید موانع موجود در سیستم فعلی جهت ارایه سیاست‌های علمی کارآمد را مورد توجه قرار دهید و بنده ۵ مورد را در نموداری که مشاهده می‌فرمایید، لیست کرده‌ام. همان گونه که مشاهده می‌فرمایید تأکید بر تلفات جانی در جای نخست قرار دارد، زیرا تعیین شمار تلفات کار نسبتاً راحتی است. کمیت گزارش آن اندازه که پژوهشگران می‌گویند بد نیست، اما تنها بخش کوچکی از مشکل است. با هر مرگ دست‌کم ۴ مورد نقص عضو، آسیب مغزی، قطع نخاع، بروز اختلال جدی در سیستم عصبی وجود دارد و این که بسیاری از مردم چشمان خود را به روی واقعیت‌های دیگر بسته و توجه آنها بیشتر به آثار تلفات و مرگ‌ومیرهای ناشی از تصادفات جاده‌ای است تا نقص عضو و عواقب آن خود مسأله‌ای است.

در بسیاری مناطق وجود موانع اداری کاملاً مشهود است، ایمنی حمل‌ونقل به عنوان مسؤلیتی که تنها بر عهده بخش دولتی است در نظر گرفته می‌شود و اغلب اوقات ایمنی راه و کنترل سوانح و صدمات ناشی از آن تنها به وزارت حمل‌ونقل سپرده می‌شود و در سطح سیاسی بدان توجه خاصی نمی‌شود. فقدان دانش و آگاهی نیز هنوز بسیار به چشم می‌آید. در بسیاری از کشورها انجام پژوهش‌های مطالعاتی در انحصار بخش دولتی است و هنوز هم در دانشگاه‌های سراسر جهان به موضوع ایمنی راه علاقه چندانی نشان داده نمی‌شود و در پایان باید به فقدان اراده سیاسی نیز اشاره کرد.

حالا می‌توانید این ۵ نکته را مورد توجه قرار دهید و می‌توانید بگویید که هر یک از این نکات نشانگر یک فرصت است: اگر به جز مرگ‌ومیر بر نکات دیگری نیز تأکید دارید، اگر فکر می‌کنید که چگونه می‌توانید کنترل تصادفات جاده‌ای و صدمات ناشی از آن را با بهبود سیاست حمل‌ونقل در سطح جهان به بهترین شکل هماهنگ سازید، می‌توانید ساماندهی‌های جدید سازمانی و اداری را معرفی کنید، از دانش بهتری بهره‌گیرید و سیاستمداران را وادار سازید تا با اشتیاق بیشتر به اقدامات ریشه‌ای برای حل مشکلاتی که امروز صبح مطرح شده است، دست زنند. تنها در ۳ مورد از ۵ مورد اشاره‌شده برای هماهنگ ساختن کنترل صدمات ناشی از تصادفات جاده‌ای لازم است که خیلی زود توازن بین جابجایی و ایمنی را تشخیص داد، تشخیص دادن این که استفاده‌کنندگان از جاده یکسان نیستند و سرمایه‌گذاری مالی برای هزینه تصادفات که با بهبود و توسعه جاده افزایش می‌یابد، باید به بخش جدانشدنی توسعه سیاست حمل‌ونقل تبدیل شود.

من فکر می‌کنم که رویکرد علمی، مقوله‌ای درازمدت است که قرار است با بهره‌گیری از آن به موقعیت‌های واقعی دست یابیم. شناسایی جهانی صدمات ناشی از حوادث جاده‌ای به عنوان مشکلی که سلامت عموم را تهدید می‌کند، همراه با اعتبار آکادمیک در زمینه انجام پژوهش بیشتر، آگاهی بیشتر و آموزش بیشتر نظریه‌پردازان که یک موضوع چندرشته‌ای است و به لحاظ تأمین سلامت عموم از اهمیتی ویژه برخوردار است و ارتباطات پزشکی و مهندسی را فراهم می‌آورد. ما باید مشوق جمع‌گرایی و پژوهش به عنوان یک اصل باشیم. این نباید محدود به بخش دولتی شود و لازم است که از فعالیتهای پژوهشی با کیفیت رقابتی بالا

برخوردار باشیم.

حرکت به سمت اقدامات سازمانی، ایجاد مؤسسات راهبری در زمینه ایمنی ترافیک با پاسخگویی سیاسی مستقیم در کشورهایی که تجربه کافی برای ارایه سیاستهای مناسب در اختیار دارند، بسیار موفقیت‌آمیز بوده است. لازم است که از همکاری و تعاون بین مؤسسات برخوردار باشید، لازم است که وظیفه عملیاتی را از ارزیابی و پژوهش جدا سازید. باید دیگران در خصوص میزان موفقیت برنامه‌های اجرایی قضاوت کنند. به اعتقاد من باید روی آموزش درازمدت و نقش تخصصها در کنترل حوادث و صدمات ناشی از آن در سطح جهان سرمایه‌گذاری شود.

می‌توانید شیوه‌ای که کارها براساس آن انجام می‌شود را به ۴ بخش تقسیم کنید. ۲ بخش ابتدایی در سطح ملی صورت می‌گیرد که در این سطح از تلاشهای بخش دولتی وزارت حمل‌ونقل، اداره راه، پلیس، بیمارستانها و غیره برخوردارید. بخش خصوصی را با متخصصها، تولیدکنندگان خودرو، دانشگاهها و گروههای حقوقی در اختیار دارید. در سطح بین‌المللی در پایین نمودار و سمت چپ از مؤسسات مختلفی برخورداریم که از آنها مطالب زیادی شنیده‌ایم، جایی که من احساس می‌کنم نوعی شکاف وجود دارد، یعنی نبود مشارکت بخش خصوصی در سطح بین‌المللی و یک راه برای پرداختن به این مسأله توسط یک بنیاد بین‌المللی ایمنی ترافیک ارایه شده است.

انواع فعالیتهایی که بنیادی این چنینی می‌تواند انجام دهد در این نمودار توسط اینجانب لیست شده است. یقیناً، افزایش آگاهی در مقایسه با دیگر امور مربوط به ایمنی ترافیک نظیر بکارگیری راه‌حلهای علمی، تقویت شبکه ارتباطی و به ویژه استفاده از یافته‌های پژوهشی، ارتقای سطح ایمنی ترافیک و کنترل سوانح جاده‌ای و صدمات ناشی از آن در سطح آکادمیک می‌بایست بیش از پیش مد نظر قرار گیرد. نوعی هماهنگی در زمینه سیاست ایمنی ترافیک می‌بایست بین بخش دولتی و خصوصی ایجاد شود. چنین بنیادی می‌تواند به عنوان مکانیسمی مؤثر برای ایجاد سرمایه‌گذاری‌های لازم جهت کنترل حوادث جاده‌ای و صدمات ناشی از آن مورد استفاده قرار گیرد و به اعتقاد من مؤسسات بخش دولتی هم اکنون در حال شناسایی اهمیت بسیار زیاد صدمات ناشی از سوانح جاده‌ای می‌باشند. پاسخ مناسب از بخش خصوصی همان چیزی است که ما نیاز داریم تا به سوی رویکردهای آتی گام برداریم و مورد یادشده تفکری است که بنده مایلم آن را به همه شما واگذار کنم. متشکرم.

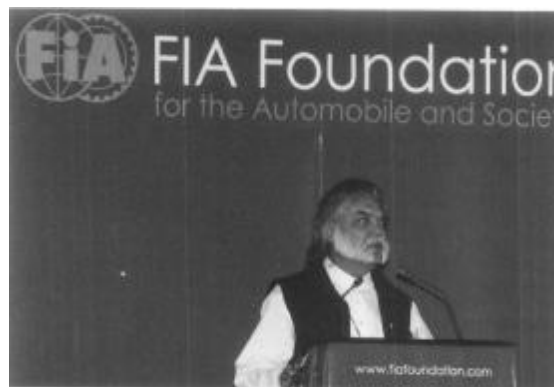
دیوید وارد: خیلی متشکرم به خاطر این سخنرانی بسیار عالی و مهیج. مطالب بسیار روشنی بیان شد و سؤالات جالبی نیز مطرح شد که بنیاد باید بدانها پردازد و پاسخهای آنها را بیاید. سخنران بعدی ما پروفیسور دینش موهان (Dinesh Mohan) خواهد بود. ایشان استاد بیومکانیک و ایمنی حمل‌ونقل دانشگاه هنری فورد

(Henry Ford) هستند و به عنوان هماهنگ‌کننده پژوهش حمل‌ونقل و برنامه جلوگیری از سوانح در انستیتو تکنولوژی در دهلی به فعالیت اشتغال دارند و همان گونه که در بیوگرافی ایشان مشاهده خواهید کرد، مطالب زیادی را در خصوص امور مربوط به ایمنی به رشته تحریر در آورده‌اند.

پروفسور دینش موهان

استاد بیومکانیک و ایمنی حمل‌ونقل دانشگاه هنری فورد

انستیتو تکنولوژی هند



خیلی متشکرم. ابتدا مایلم از FIA تشکر کنم که از اینجانب برای شرکت در این کنفرانس دعوت به عمل آورد و این فرصت را در اختیار بنده گذاشت تا به نمایندگی از طرف ۳ میلیارد آسیایی در این جلسه صحبت کنم. از آنجایی که به هر حال بخشی از صدمات و مرگ‌ومیرها مربوط به کشورهای در حال توسعه است، به اعتقاد من کاملاً منصفانه است تا کسی که به واقع در زمینه ایمنی راه در کشورهای در حال توسعه مشغول فعالیت است در این جلسه حضور داشته باشد.

مایلم سخنانم را با قدردانی از همکارانم در اروپایی غربی و آمریکای شمالی که تعدادی از آنها در اینجا حضور دارند، آغاز کنم. من به آنها بسیار مدیونم. هر آنچه را که طی ۳۳ سال گذشته از ایمنی راه فرا گرفته‌ام، مدیون مردم این قسمت از دنیا هستم. بنابراین امیدوارم که این مردمی که به من امکان فهم و درک اینکه چرا تصادفات رخ می‌دهند و با آنها چه باید کرد را دادند، به اندازه همان مردم و همان منابع در آن سوی دنیا جایی که من زندگی می‌کنم، درست و صادق باشند تا بتوان از همان دانش و همان آگاهی بهره گرفت. موردی که مرا گاهی اوقات نگران می‌کند، حضور استانداردهای دوگانه است. این که علم و آگاهی که فرض می‌شود جهانی باشند وقتی به آفریقا، آمریکای لاتین و آسیا می‌رویم، نادیده گرفته یا متزلزل

می‌شوند، زیرا مطالعات مربوط به کنترل تصادفات توسط دانشمندان مشهور در اروپای غربی و آمریکای شمالی در حال انجام است، دانشمندانی که به ندرت می‌توان به آنها دسترسی یافت، دانشمندانی که باید به شناخت آنها افتخار کرد، بخش اعظم یافته‌های آنان از نظر دور نگه داشته می‌شوند و یافته‌هایی که هم اکنون در کشورهای در حال توسعه مورد استفاده قرار می‌گیرند، همان یافته‌هایی هستند که در دهه‌های ۲۰، ۳۰، ۴۰، ۵۰ و ۶۰ میلادی در اروپای غربی و ایالات متحده مورد استفاده قرار می‌گرفته است.

نخستین گزارش در خصوص ایمنی راه در سال ۱۹۳۳ یا ۱۹۳۴ میلادی به کنگره ایالت متحده ارایه شد که در آن همان مطالبی بیان شد که ما امروز در خصوص آن در حال گفتگو هستیم، اما تعداد تلفات تا اواسط دهه ۷۰ میلادی در ایالات متحده کم نشد. بیش از ۴۰ سال طول کشید تا ایالات متحده توانست به برخی تمهیدات مؤثر در این زمینه دست یابد، اما وقتی از کشورهای آسیایی و آفریقایی صحبت می‌کنیم انتظار داریم که اگر کسی به درستی رفتار کرد، این مشکل فردا حل شود. مایلیم به همه کسانی که در اینجا حضور دارند یادآوری کنم که پس از اختراع کمربند ایمنی سالهای طول کشید تا قانون استفاده از کمربند ایمنی در این کشور به اجرا در آمد.

بنده بسیار خوشنودم از اینکه طی ۳۰ سال گذشته از ۴۰ یا ۵۰ کشور جهان چه به عنوان مشاور چه برای شرکت در این گونه جلسات دیدار کرده‌ام. چیزی که طی این دیدارها فهمیدم آن است که مردم تقریباً در سرتاسر جهان در این خصوص که ترافیک مقوله‌ای نگران‌کننده است، رفتار مشابهی دارند. آنچه که با کنترل مستندات موجود بدیهی به نظر می‌آید، آن است که باید به یک نقطه از جهان در مقایسه با نقطه دیگر بیشتر اهمیت داد. اما در تجزیه و تحلیل‌های خود دچار اشتباه می‌شویم. ما در خصوص افزایش آگاهی مردم در آسیا و آفریقا پیرامون مشکلات مربوط به ایمنی راه سخن می‌گوییم. مایلیم که شما از تعدادی از روستاها در آفریقا و آسیا دیدن کنید و ببینید که مردم چه فکر می‌کنند. هر روز در گوشه‌ای در آفریقا یا آسیا یک اتومبیل، یک اتوبوس یا کامیون به دلیل تصادف کردن با یکی از ساکنین روستا توسط اهلی آن روستا به آتش کشیده می‌شود. این امر مؤید آن است که آنها تا چند اندازه نسبت به زندگی خود جدی هستند، تا چند اندازه برای آن ارزش قایلند و در قبال آن چه واکنشی نشان می‌دهند. همه روزه رانندگان در برخی نقاط جهان، در آسیا و آفریقا به علت بروز تصادفات رانندگی مورد تعرض قرار می‌گیرند. بنابراین مردم عادی به واقع به موضوع ایمنی راه علاقه نشان می‌دهند و در نتیجه کارشناسان باید آنها را هدایت کنند.

هر یک از روستاهای هند بر خلاف قوانین کشور و بر خلاف قوانین و استانداردهای طراحی سازمانهای بین‌المللی دارای سرعت گیر هستند. روستاهای هند، چین، اندونزی و پاکستان با کتک زدن مهندسان محلی آنان را مجبور به ساخت سرعت گیرها کرده‌اند و جان خیلی‌ها را نجات داده‌اند. روستاییان غیرتحصیل‌کرده جان هزاران نفر را نجات داده‌اند، زیرا آنها در خلال ۱۵ سال گذشته، برخلاف قانون و بدون آگاهی از

اصطلاحات فنی آرامش ترافیکی ایجاد کرده‌اند، در حالی که این کار در اروپا به شیوه‌ای علمی صورت گرفت. من متأسفم آقای رییس از اینکه ۳ یا ۴ دقیقه اضافه زمان را به خود اختصاص دادم، زیرا این مطالب پس از شنیدن برخی نقطه‌نظرات که امروز بیان شد به ذهنم خطور کرد و فکر می‌کنم شنیدن مطالبی از روستاییان و اینکه مردم عادی، نه کارشناسان محلی و نه مقامات دولتی در مورد ایمنی راه چه نظری دارند، برای برخی کارشناسان حرفه‌ای خالی از لطف نباشد.

مایلم صحبت‌م را با بیان برخی اشتباهاتی که در تجزیه و تحلیل مرتکب می‌شویم، ادامه دهم. ما صحبت را با بیان این نکته که چگونه آمار تلفات در هندوستان ۱۰ برابر بیشتر است پی می‌گیریم، میزان تلفات در هند ۲۰ نفر در ۱۰ هزار وسیله نقلیه است، در حالی که این رقم در ایالت متحده ۲ برابر است و بنابراین میزان مرگ‌ومیر ناشی از تصادفات جاده‌ای در هند باید ۲۰ برابر بیشتر باشد. اجازه دهید تا مثالی تئوریک عرض کنم. بیا بید موقعیتی تئوریک را مد نظر قرار دهیم که در آن شهری با ۱۰۰ استفاده‌کننده از جاده وجود دارد و اجازه دهید فرض کنیم که هر وسیله نقلیه ممکن است در ماه یک تصادف با وسیله نقلیه دیگر بکند و نیز فرض کنیم که همه وسایل نقلیه ۶۰ کیلومتر در ساعت حرکت می‌کنند و همه سرنشینان خودرو از کمربند ایمنی استفاده می‌کنند و تمامی وسایل نقلیه مجهز به کیسه هوا هستند. اجازه دهید مورد ۱ را مد نظر قرار دهیم. در این شهر ۹۹ عابر پیاده وجود دارد، بنابراین کاملاً مشخص است که یک وسیله نقلیه با یک عابر پیاده در ماه تصادف خواهد کرد. بنابراین یک عابر پیاده هر ماه کشته خواهد شد و در نتیجه سالیانه ۱۲ نفر تلفات خواهد داشت. بنابراین میزان مرگ‌ومیر در این شهر ۱۲ نفر برای هر وسیله نقلیه در هر سال است.

مورد دومی نیز وجود دارد، با همان فرضیات مورد اول، اما به جای ۹۹ عابر پیاده و یک وسیله نقلیه شما ۱۰۰ وسیله نقلیه دارید و بدون هیچ عابر پیاده‌ای. احتمال مشابهی وجود دارد، همان رانندگان، همان قوانین راهنمایی و رانندگی و شما ماهیانه ۱۰۰ مورد تصادف را شاهد خواهید بود، اما بدون هیچ تلفاتی، زیرا در سرعت ۶۰ کیلومتر در ساعت به دلیل وجود تجهیزات پیشرفته مانند کیسه هوا و استفاده از کمربند ایمنی کسی نخواهد مرد و در نتیجه شما همان ۱۲ نفر کشته در سال را خواهید داشت. بنابراین در مورد دوم تعداد کشته‌شدگان برای هر وسیله نقلیه صفر و در مورد اول این تعداد ۱۲ نفر برای هر وسیله نقلیه در سال می‌باشد، بنابراین مورد اول در مقایسه با مورد دوم در زمینه میزان تلفات بی‌تردید از آمار بالاتری برخوردار است. اما توانایی راننده دقیقاً یکسان است، قوانین راهنمایی و رانندگی دقیقاً یکسان است و این گونه است که ما کشورها را مقایسه می‌کنیم. بنابراین ما باید در خصوص نحوه تحلیل میزان تلفات از آگاهی علمی بیشتری برخوردار باشیم. ما باید در این خصوص که چه چیزی مطلوب و چه چیزی نامطلوب تلقی می‌شود، بیشتر آگاهی یابیم. من فکر می‌کنم در زمینه دانش و آگاهی واقعاً ضعیف هستیم. اجازه دهید مورد دیگری را مد نظر قرار دهیم. ایالات متحده سالیانه تقریباً ۴۵ هزار نفر تلفات دارد. در

ایالات متحده کمتر از ۵ درصد ناوگان این کشور را موتورسیکلتها و بیشتر از ۷۰ درصد را خودروها تشکیل می‌دهند. در هند بیش از ۷۰ درصد ناوگان را موتورسیکلتها و کمتر از ۱۵ درصد را خودروها تشکیل می‌دهند. حال اگر من فقط این معیار را در ایالات متحده تغییر دهم و ۷۰ درصد را برای موتورسیکلتها و ۱۵ درصد را برای خودروها تعیین کنم و میزان تلفات ناشی از تصادفات موتورسیکلت و میزان تلفات ناشی از تصادفات خودرو را مورد توجه قرار دهیم، در ایالات متحده سالیانه ۱۰۰ هزار نفر به علت تصادفات جاده‌ای کشته می‌شوند، با همان رانندگان و با همان آموزش. بنابراین وقتی در این خصوص که برای تأمین ایمنی در سرتاسر جهان چه باید کرد به بحث و تبادل نظر می‌پردازیم، بهتر است ابتدا امور مرتبط را کمی دقیق‌تر مورد تجربه و تحلیل قرار دهیم.

صحبت را با بحث و گفتگو درباره کودکان و چگونگی آموزش آنها برای عبور از عرض خیابان پی می‌گیریم. گفته می‌شود که ۱۰۰ هزار کودک در هند به دلیل سوانح رانندگی جان خود را از دست می‌دهند که این رقم در انگلستان نصف می‌شود. اما اگر تعداد کودکان کشته‌شده در هند را تقسیم بر کل تعداد کودکان این کشور کنید و اگر شمار کودکان کشته‌شده در بریتانیا را تقسیم بر کل تعداد کودکان این کشور نمایید، شمار کشته‌شدگان کودک در بریتانیا در مقایسه با هند بسیار بیشتر است. بنابراین منطقی است که به من بگویید کودکان بریتانیایی در مقایسه با کودکان هندی به آموزش بیشتری نیاز دارند. اما شیوه تجزیه و تحلیل این مورد این گونه است که می‌گوییم ۱۵ درصد از مجموع تلفات ناشی از حوادث جاده‌ای در هند به کودکان اختصاص دارد و این رقم در انگلیس تنها ۹ درصد است. بنابراین تعداد کشته‌شدگان کودک در هند بیشتر از بریتانیاست، اما واقعیت آن است که ۴۰ درصد جمعیت هند را کودکان تشکیل می‌دهند در حالی که این رقم در انگلیس تنها ۱۸ درصد است. نکته‌ای که در این گونه محاسبات فراموش می‌شود و در نتیجه من برای این سؤال پاسخی ندارم آن است که چرا در هند کودکان به رغم آنکه در همه خیابانها پراکنده‌اند و هیچ آموزشی نیز ندیده‌اند، کمتر کشته می‌شوند. در حالی که در بریتانیا کودکان در هیچ خیابانی از شهرهای این کشور دیده نمی‌شوند، اما باز هم بر اثر تصادفات کشته می‌شوند. من برای این مورد هیچ توضیح علمی در اختیار ندارم. خیلی عجیب است وقتی می‌بینیم که کودکان هندی پس از کار و تلاشی بسیار سخت و دشوار در جاده‌های هندوستان نمی‌میرند.

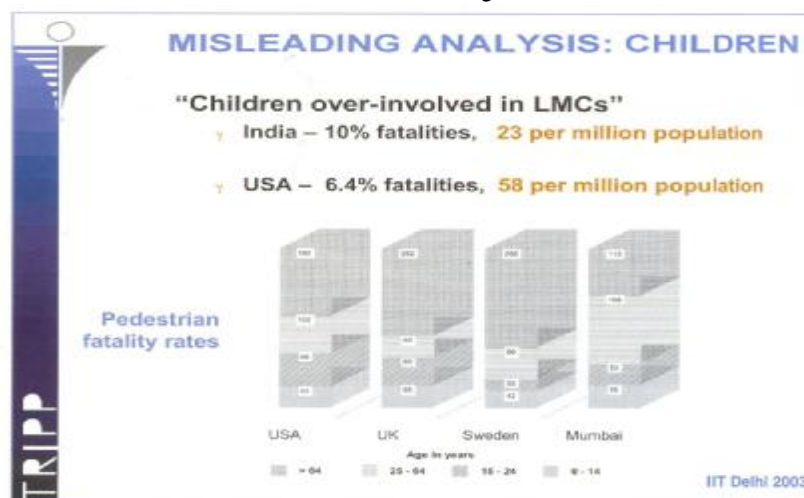
مورای تصاویری از کودکان سوار بر موتورسیکلت را به شما نشان داده است. در واقع تعداد تلفات مربوط به موتورسیکلت در آنجا پایین است. برای فهم این نکته که چرا کودکان جایی که باید کشته شوند کشته نمی‌شوند، به دانش بیشتری نیاز خواهیم داشت و این کار، باید در کشور من صورت گیرد. زیرا نکاتی را می‌یابیم که انتظار آنها را نداریم. کاهش تعداد تلفات ناشی از سوانح جاده‌ای در بمبئی از ۱۰ سال قبل آغاز شده است، این روند در کلکته از ۷ سال پیش و در دهلی از ۳ سال پیش آغاز شده است. این روند هرگز

پیش‌بینی نمی‌شد. تمامی نمودارها نشان دادند که آمار مرگ‌ومیر در کشورهای در حال توسعه روند روبه‌رشدی خواهد داشت، اما کاهش شمار تلفات در بسیاری از شهرها هم اکنون بدون آنکه کاری صورت گرفته باشد، آغاز شده است.

بنابراین چیزی که ما بایستی حقیقتاً بفهمیم آن است که اگر نگاهی به این نمودار بیاندازید می‌بینید که تعداد کودکان کشته‌شده در بمبئی هند تقریباً برابر شمار کودکان کشته‌شده در سوئد است و در نتیجه بنده مایلم که بدانم چگونه می‌توان ایده آموزش را در کشورهای در حال توسعه پیش برد. هم اکنون مستندات علمی از این واقعیت حکایت می‌کنند که آموزش برای تغییر در رفتار مردم مؤثر نمی‌باشند و من از هند مستنداتی را در خصوص نحوه رفتار اروپاییان در دهلی در اختیار دارم. ما مطالعه‌ای را در خصوص نحوه استفاده اروپاییان از راه‌های دهلی در ۶ سال پیش به عمل آورده‌ایم، تجربه‌ای که به واقع نژادی است، زیرا تنها راهی که می‌توان تشخیص داد کسی اروپایی است ظاهر اوست که با هندی‌ها فرق می‌کند و افرادی را که ظاهر اروپایی داشتند شمردیم تا ببینیم که آیا به هنگام رانندگی در خیابانهای دهلی از کمربند ایمنی استفاده می‌کنند یا نه و نتایج این تحقیق نشان داد که تنها ۳۰ درصد اروپایی‌ها در دهلی از کمربند ایمنی استفاده می‌کردند. بنابراین ۷۰ درصد باقیمانده به رغم استفاده از کمربند ایمنی در تمامی سالهایی که در اروپا زندگی کرده‌اند، وقتی وارد دهلی می‌شوند به یک‌باره تمامی آموزشها را از یاد برده و استفاده از کمربند ایمنی را فراموش می‌کنند. یک هندی که به آلمان می‌رود فردای همان روز از کمربند ایمنی استفاده می‌کند. مهماندار هواپیما به او نگفته است که او باید در آلمان از کمربند ایمنی استفاده کند. مردم یک‌سببه رفتار خودشان را تغییر می‌دهند.

اروپایی‌ها در شهر دهلی در مقایسه با شهروندان هندی بیشتر از چراغ قرمز عبور می‌کنند. بنابراین یکی باید بپرسد که چرا این امر اتفاق می‌افتد.

تحلیل نادرست: کودکان



اگر نگاهی به اخذ گواهینامه رانندگی بیاندازید شک نیست که هر چه قدر این فرایند دشوارتر باشد شرایط متفاوت‌تر است، اما در سطح جهان نوعی گرایش در افزایش اخذ گواهینامه رانندگی و آموزش وجود دارد زیرا این کار با سود همراه است. آری، این نکته از نظر علمی تأیید شده است که اخذ گواهینامه توسط افراد تحصیل کرده تأثیرگذار خواهد بود و من فکر می‌کنم مورد یاد شده باید مورد توجه ما قرار گیرد: آیا امکان استقرار سیستم یا الگوهای اخذ گواهینامه به همراه آموزشهای مرتبط در منطقه‌ای چون دهلی وجود دارد؟

بازدید فنی خودرو مقوله مشابهی است: خیلی جالب است که مردم زیادی درباره خودروهای قدیمی در کشورهای در حال توسعه گفتگو می‌کنند. بنده تاکنون حتی یک مورد مطالعه در خصوص فرسوده بودن خودروها به عنوان یک عامل در بروز تصادفات جاده‌ای در کشورهای در حال توسعه ندیده‌ام، اما همگان در این خصوص بدون آنکه مطالعه‌ای انجام دهند دیدگاهی در ذهن دارند. به نظر می‌رسد که میانگین عمر خودروهای موجود در هند ۵ سال است. بنابراین معاینه فنی خودرو در هند خیلی تأثیرگذار نمی‌باشد، زیرا سالهاست که ناوگان این کشور بسیار جوان است. معاینه فنی خودرو در اروپا ضروری است، زیرا در این قاره خودروهای قدیمی زیادی وجود دارد - خودروهای ما خیلی نو هستند. بنابراین چه می‌توانیم انجام دهیم؟ من حدس می‌زنم نخستین کاری که می‌توانیم انجام دهیم آن است که مؤسسات و مشاوران بین‌المللی باید در مورد ایمنی راه مطالبی فرا گیرند، زیرا این همان چیزی است که من فرا گرفته‌ام.

نیاز داریم که ایمنی راه را به ویژه در کشورهای بزرگتر و در کنسرسیوم کشورها ایجاد کنیم، زیرا برای تأسیس ادارات ایمنی راه به مبنای علمی پرداخته نشده است و من فکر می‌کنم که مورای قبلاً در این خصوص توضیحاتی ارائه داده است. من فکر می‌کنم این نکته بسیار حایز اهمیت است که ما آموزش افراد بیشتری را با بهره‌گیری از شیوه‌های علمی در زمینه ایمنی راه آغاز کنیم و شاید لازم باشد از مراکز علمی برای این منظور برخوردار باشیم.

شاید به برخی مطالعات جدی در خصوص نحوه عملکرد نیروهای پلیس در کشورهای متبوع نیاز باشد. روند مطالعه امور با توجه به مقوله فساد اخلاقی و رشوه‌گیری ادامه می‌یابد. تا جایی که به ایمنی راه در هندوستان ارتباط می‌یابد، اگر پلیس به راستی درگیر قضیه فساد مالی بوده باشد و نیروهای پلیس تمایل داشته باشند درآمد خودشان را به حداکثر افزایش دهند، این امر به واقع مطلوب بود، زیرا هر کسی را که قوانین راهنمایی و رانندگی را رعایت نمی‌کرد جریمه می‌کردند. بنابراین فساد مالی برای ما خیلی خوب است - متأسفانه آنها به اندازه کافی رشوه نمی‌گیرند. آنها هر کسی که قوانین ترافیکی را نقض می‌کند متوقف نمی‌کنند، بنابراین باید جای کار ایراد داشته باشد. به نظر نمی‌آید که آنها به آن اندازه‌ای که می‌خواهند درآمد داشته باشند. بنابراین اجازه دهید تا ببینیم که چرا نیروهای پلیس به اندازه کافی درآمد ندارند، مشکل چیست و چه چیزهایی را می‌توان اجرا کرد و چه چیزهایی را نمی‌توان به اجرا در آورد.

انجام برخی مطالعات سراسری پیرامون اجرای قوانین ترافیکی نیز بسیار حایز اهمیت است. ایمنی سرنشین: من فکر می‌کنم اجرای قانون استفاده اجباری از کلاه ایمنی تأثیرگذار باشد. در هر کشوری که این قوانین به اجرا در آمده است، نتیجه مثبت بوده است. بهبود ایمنی خودروها در تمامی نقاط جهان مؤثر است، رعایت چراغهای راهنمایی در تمامی نقاط جهان مؤثر است، قانون استفاده اجباری از کمربند ایمنی، کیسه‌های هوا، ایمنی کودکان در همه کشورهای جهان مؤثر است، تنها ۵ درصد از کشته‌شدگان ناشی از تصادفات جاده‌ای در هند را سرنشینان خودروها تشکیل می‌دهند که اگر این امکان فراهم می‌آمد که همه سرنشینان خودرو دارای کمربند ایمنی و کیسه هوا باشند در آینده در هندوستان ما قادر بودیم میزان مرگومیر را تا ۲ درصد کاهش دهیم. اما اگر همه موتورسواران چراغهای جلوی موتورسیکلت‌هایشان را روشن بگذارند، ممکن است ما بتوانیم میزان مرگومیر را تا ۵ درصد کاهش دهیم. بنابراین شما باید به اهمیت نسبی بودن سیاستهای مختلف توجه کنید و من فکر می‌کنم آنچه که ما به واقع نیاز داریم و من فکر می‌کنم اینجا جایی است که ما به وعده‌ای از سوی FIA نیاز داریم، این است که به ما قول دهند تمامی شرکت‌های سازنده خودرو تا سال ۲۰۰۵ میلادی استانداردهای ایمنی سرنشینان خودروهای سبک و تا سال ۲۰۰۷ میلادی استانداردهای ایمنی سرنشینان خودروهای سنگین (اتوبوس و کامیون) را برقرار سازند، زیرا اکثر مردمی که در آن گوشه دنیا در سوانح رانندگی جان می‌بازند سرنشینان جلوی خودروها هستند. بنابراین بنده معتقدم تنها در صورتی که استانداردهای مربوط به ایمنی عابران پیاده و دوچرخه به اجرا در آید، می‌توان گفت این موضوع جدی گرفته شده است، زیرا در آن صورت جان افراد بیشتری را نجات خواهید داد.

در زمینه راهها لازم است کارهای زیادی در خصوص نحوه طراحی راههای درون‌شهری و بین‌شهری که در آن دوچرخه، موتورسیکلت، حیوانات و غیره در تردد می‌باشند، صورت گیرد، در مورد ترافیک ترکیبی ما فاقد استانداردهای طراحی مطلوب هستیم و در صورتی که در آن مسیر قرار گیریم در آینده مشکل خواهیم داشت. اما در این اثنا می‌توانیم در زمینه میداین، کاهش تراکم ترافیک، طراحی ایمنی سرنشین و ایجاد مسیرهای ویژه دوچرخه‌سواران اقدامات مؤثری را به عمل آوریم. من فکر می‌کنم اینجا نقطه‌ای است که من مایلم سخنانم را با این پیام به پایان برسانم که آنچه که ما واقعاً بدان نیازمندیم دانش است و توجه به آنچه که در واقعیت رخ می‌دهد و آنچه که مردم به نوبه خود انجام می‌دهند، زیرا مردم برای زندگی خود و کسانی که به آنها عشق می‌ورزند ارزش قایلند و آنچه که مردم در نبود کمکهای کارشناسی مشغول انجام آن هستند به ما نکاتی را می‌آموزند که می‌توانیم در اقصی نقاط جهان انجام دهیم. بسیار متشکرم.

دیوید وارد: فکر می‌کنم موضوعات بسیار بسیار جالب و قابل‌بحثی ارائه شد. مورد اخیر احتمالاً مهمترین و

با ارزش‌ترین موضوع مورد بحث بود. جالب است بدانید که جزیی از سیستم‌های سازمان ملل متحد که مربوط به کمیسیون اقتصادی سازمان ملل متحد در اروپاست به تازگی در چارچوبی جهانی برای استانداردهای خودرو استقرار یافته است و از این پس به عنوان اصول و مقررات فنی پیشرفته جهانی برای وسایل نقلیه موتوری مورد استفاده قرار می‌گیرد. همان گونه که بیان شد یک گروه ضربت برای تهیه طرح‌های اولیه استانداردهای ایمنی سرنشین به مثابه مقررات فنی جهانی تشکیل شده است و این یک نمونه عینی و ملموس از سیستم سازمان ملل متحد در راستای ایجاد فرصت کنترل‌کننده جدید که تأثیر بسزایی بر وسایل نقلیه دارد، محسوب می‌شود.

آخرین سخنران این جلسه - امیدوارم فرصت کوتاهی برای بحث و تبادل نظر مختصر و نتیجه‌گیری در اختیار ما قرار گیرد - آقای جان وایت (John White) است که مدیریت بخش حمل‌ونقل OECD را بر عهده دارند. ایشان اهل استرالیا هستند و قبلاً در اداره حمل‌ونقل این کشور در زمینه کارهای راهبردی حمل‌ونقل به فعالیت اشتغال داشتند و نیز در ساختار UNECE در زمینه مقررات وسیله نقلیه مشغول به کار است.

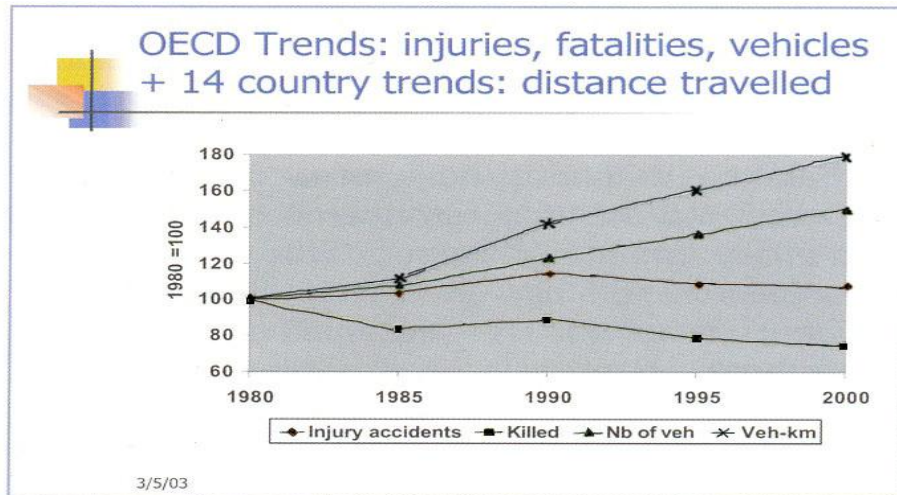
جان وایت

ریس بخش حمل‌ونقل، OECD

متشکرم، دیوید، من مایلم تا به نمایندگی از OECD از FIA به خاطر دعوت از دبیر سازمان توسعه و همکاریهای اقتصادی برای حضور در این جلسه مهم تشکر کنم.

بنده امروز قرار است تا در خصوص تجربه کشورهای عضو OECD یعنی کشورهای توسعه‌یافته، در تلاش برای بهبود ایمنی راه صحبت کنم و به تصویر کشیدن این تجربیات یکی از مشارکتهایی است که کشورهای در حال توسعه می‌توانند برای بهبود ایمنی راه در سراسر جهان انجام دهند. بنده به ویژه بر روی راهبردهای اجرایی که یافته‌ها حاکی از آن است که با بهترین نتایج در بخش ایمنی راه همراه بوده‌اند، تمرکز می‌یابم و حمایت‌های مادی از آنچه که در اینجا ارایه می‌دهم، در واقع با مشارکت کارشناسان ایمنی از ۲۰ کشور عضو فراهم آمده و در تلاش‌های به‌عمل‌آمده تأکید بیشتر متوجه تمهیداتی بوده که براساس ارزیابی‌های صورت‌گرفته کارآمد و تأثیرگذار تشخیص داده شده‌اند.

آمار OECD: جراحات، تلفات، وسایل نقلیه + آمار ۱۴ کشور: مسافت طی شده



قبل از هر چیز تصویری ارایه دهیم: این نمودار به طور خلاصه خط سیر ایمنی را در کشورهای عضو OECD از سال ۱۹۸۰ تا ۲۰۰۰ میلادی بر مبنای متفاوت نشان می‌دهد.

نخست، خط بالایی با مسافت طی شده ارتباط می‌یابد که طی ۲۰ سال، ۸۰ درصد افزایش را نشان می‌دهد. دومین خط مربوط به مالکیت خودرو است که حدود ۵۰ درصد افزایش یافته است. سومین خط که برای کشورهای عضو OECD به عنوان یک مجموعه است، مربوط به جراحات ناشی از تصادفات بوده که شاید اندکی افزایش را نشان می‌دهد و تلفات ناشی از تصادفات که نمایانگر کاهش ۴۰ درصدی طی ۲۰ سال می‌باشد. همان گونه که امروز صبح مشاهده کردیم، نتایج به دست آمده در دیگر کشورهایی که سخنرانان قبلی در خصوص آنها توضیحاتی ارایه دادند، کاملاً متفاوت می‌باشد.

من فکر می‌کنم وقتی افزایش قابل ملاحظه مالکیت خودرو و در نتیجه افزایش سریع استفاده از خودرو را با آمار تلفات و صدمات ناشی از تصادفات جاده‌ای مقایسه می‌کنید، در می‌یابید که به رغم افزایش تعداد خودروها و استفاده از آن، بهبود قابل توجهی در ایمنی راه در کشورهای عضو OECD طی بیست سال گذشته حاصل شده است.

بنابراین نتایج چگونه به دست آمده است؟ ما به تازگی گزارشی تحت عنوان «ایمنی در راهها - چه نظری دارید؟» تهیه کرده‌ایم. این گزارش سال گذشته توسط OECD منتشر شد و مجموعه‌ای از راهبردهای موفق را بیان می‌کند. دستیابی به نتایج مطلوب به عوامل متعددی وابسته است، اما موارد ذیل از جمله عوامل بدیهی در این فرایند می‌باشند: تعهد سیاسی، راهبردهای کم‌هزینه ایمنی، ایمنی راه، آموزش و تربیت افراد برای رسیدن به رفتار مطلوب، کیفیت مطلوب زیرساخت، خودروهای ایمن و البته اجرای مستمر قوانین و مقررات ترافیک.

بایید تا نگاه دقیق‌تری به برخی عوامل یادشده بیاندازیم. براساس ارزیابی‌های انجام‌شده - نگرشهای ایمنی راه در سطح ملی و اهداف ایمنی اغلب باعث بهبود نتایجی است که به تازگی در زمینه ایمنی راه به دست آمده است، زیرا موارد یادشده عموماً به اخذ حمایت‌های سیاسی و اجتماعی و رشد احتمالی عملکرد کارآمد کمک می‌کند. همزمان این در بعضی از کشورها مورد ارزیابی قرار گرفته است، اهداف بلندپروازانه اغلب به کاهش قابل ملاحظه تعداد کشته‌شدگان و جراحات منتهی شده است. من فکر می‌کنم دیمتریوس از کمیسیون اروپایی در این خصوص قبلاً در اتحادیه اروپا بحث و گفتگو کرده است.

طرح‌های اجرایی جامع برای دستیابی به اهداف مورد نظر و دیدگاه‌های ارایه‌شده بسیار حایز اهمیت می‌باشند و همان گونه که برخی از سخنرانان اظهار داشتند، برای به تصویر کشیدن خط سیر تلاش‌های به‌عمل‌آمده و شناسایی امور کلیدی به تیم‌های پژوهشی و کارشناسی نیاز دارند.

هر چند فلسفه و راهبردها متفاوت می‌باشند، اما اکثر کشورها در جستجوی کم‌هزینه‌ترین تمهیدات برای پرداختن به امور هستند. البته کسب نتایج مطلوب در گرو آن است که همه دست‌اندرکاران درگیر باشند و با درک خطر فقدان ایمنی راه از راهکارهای ارایه‌شده حمایت به عمل آورند و شکی نیست که ایمنی راه سیاستمداران، تمامی مقامات دولتی، نیروهای پلیس، حمل‌ونقل، بهداشت، آموزش و البته عموم مردم را در بر می‌گیرد.

طرح‌های خوب با توازن دقیق همراه است. با توجه به محدودیتهای منابع مالی موجود آنها مشکلات شناخته‌شده و نگرانی‌های اصلی را مورد توجه قرار داده و همان گونه که شنیدیم برخی سخنرانان عموماً این مشکلات را به خودروها، زیرساخت، رفتار استفاده‌کننده از جاده ارتباط می‌دهند و من فکر می‌کنم پرفسور مورای مکی اطلاعات مختصر و مفیدی را در مورد آنچه که مورد نیاز می‌باشد، ارایه نمودند. البته رویکردهای طراحی شده باید خطرات را هدف قرار دهند و به تازگی نمونه خوبی در کشورهای عضو OECD به عنوان مرجع موجود است که حدود ۶۰ درصد تلفات جاده‌ای در خارج از شهرها و در مناطق شهری اتفاق می‌افتد و این سهم ۶۰ درصدی روبه‌افزایش است و نتایج خوبی به دست نخواهد آمد، مگر آنکه راهبردهای مؤثر جاده‌های بین‌شهری را مد نظر قرار دهند.

رویه‌مرفته، نتایج به‌دست‌آمده به تعهد سیاسی و حمایت از تمامی برنامه‌ریزها و فعالیتهای مرتبط بستگی دارد. رهبری قوی سیاسی در تمامی این مراحل اجرایی مورد نیاز می‌باشد و من در اینجا لیستی در اختیار دارم که در آن اموری که در اولویت قرار دارند - حمایت از منابع، مشارکت دادن سهامداران، معرفی اقدامات و راهکارها، تقویت نیروهای پشتیبانی و تعیین اهداف درج شده است، لازم به ذکر است که از دیدگاه دولت برنامه‌ریزی دقیق و معتبر و اجرای مستمر قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی نیز در اولویت قرار دارند.

بنابراین این تعداد اسلاید حکایت از حجم عظیم کاری داشت که برای دستیابی به نتایج مورد نظر در راستای بهبود وضعیت ایمنی راه در کشورهای عضو که در نخستین اسلاید نشان دادم، ضروری بوده است. البته آنچه که در مراحل برنامه‌ریزی صورت می‌گیرد نیز مهم است.

موفقیت‌آمیزترین راهبردهای اجرایی کاملاً شناخته شده‌اند، اما این امر نشانگر این واقعیت است که تفاوت‌های جزئی موجود بین کشورها ممکن است بسیار مهم باشند و من در اینجا تنها به چند مورد اشاره می‌کنم. به عنوان مثال، به محدودیتهای مصرف مشروبات الکلی حین رانندگی در یک کشور توجه کنید. البته این امر به رفتارهای اجتماعی و توازن بین آزادی فردی و مسؤلیت اجتماعی ارتباط می‌یابد. حد مجاز از نگاه OECD، یک BAC ۰/۵ یا کمتر است. در بعضی کشورها، در واقع در تعدادی از کشورها ۰/۸ و در برخی ایالتها، در ایالتها بزرگتر، ۱ گرم در هر لیتر می‌باشد و تفاوت در بروز خطرات بسیار قابل توجه است. البته تشخیص حد مجاز به آزمایش بازدم بسیار دقیق وابسته است، اما بعضی از کشورها آن را انجام نمی‌دهند. یافته‌ها نشان می‌دهند که آزمایش بازدم نقش مهمی در محدود کردن مصرف مشروبات الکلی دارد و مجازات شدید، تغییرات واضحی را در نتایج به همراه خواهد داشت.

در خصوص استفاده از کمربند ایمنی مطالب زیادی شنیده‌ایم و نیازی نیست بنده به جزئیات بیشتری پردازم و تنها به بیان این نکته اکتفا می‌کنم که بالاترین میزان استفاده از کمربند ایمنی، ۹۰ درصد یا بیشتر است، اما در برخی از کشورها این میزان در سطح پایین‌تری قرار دارد.

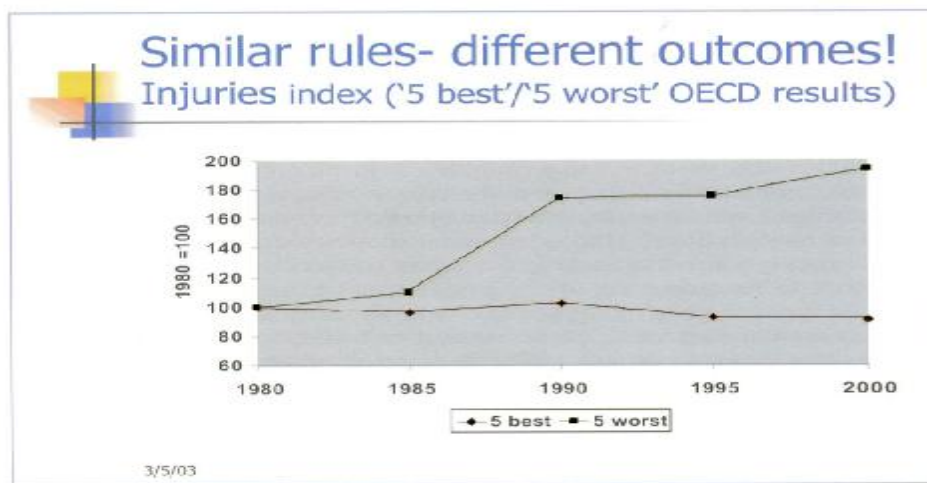
در زمینه سرعت - اعمال مقررات مربوط به رعایت سرعت مجاز راهبرد کلیدی در این زمینه است، همان گونه که همگان می‌دانند سرعت از جمله عوامل بسیار مؤثر در بروز سوانح جاده‌ای است و با افزایش سرعت می‌توان بروز حوادث بیشتری را انتظار داشت.

بسیاری کشورها به این نتیجه رسیدند که میزان جریمه تخلفات رانندگی برای خودروها بسیار بالاست. علت آن را می‌توان به عنوان مثال در رانندگی در حین مستی یافت و ثبت تخلفات سرعت به میزان زیادی بر رفتار رانندگان تأثیر می‌گذارد. در خصوص رانندگان جوان باید گفت که این گونه رانندگان در تمامی کشورها با خطرات جدی مواجه هستند. پژوهش‌های به عمل آمده نشانگر خطراتی است که رانندگان به ویژه رانندگان جوان را در سه سال اول رانندگی تهدید می‌کند. مصرف مشروبات الکلی و سرعت غیرمجاز اصلی‌ترین نگرانی‌ها هستند، اما تجربه در رانندگی عامل مؤثر دیگری در کاهش خطر بروز تصادفات رانندگی است. بنابراین رانندگان به آموزش و تجربه بیشتر نیاز دارند تا احتمال بروز تصادفات را کاهش دهند.

بنابراین همه چیز خیلی درست و صحیح به نظر می‌رسد. خیلی از مردم با بسیاری از این نکات آشنا هستند. بنابراین نتایج چه هستند؟ من فکر می‌کنم که این مورد مردم زیادی را متعجب خواهد ساخت و شایان ذکر

است که هر چند قوانین مشابهی در بسیاری از کشورها وجود دارد، اما نتایج همان گونه که در این نمودار - که میزان صدمات ناشی از تصادفات جاده‌ای را در ۵ کشور از بهترین کشورهای عضو OECD مقایسه می‌کند - نشان داده شده است ممکن است بسیار متفاوت باشند - خط قرمز رنگ در قسمت پایین نمودار - به همراه نتایج مربوط به صدمات ناشی از تصادفات جاده‌ای در ۵ کشور OECD با بدترین نتایج در خلال ۲۰ سال گذشته که مؤید رشد ۱۰۰ درصدی آمار تلفات همان سالهاست، همراه می‌باشد. بنابراین ممکن است این مورد عجیب به نظر برسد. شاید درستی و صراحت به آن اندازه که همگان فکر می‌کنند نباشد. من فکر می‌کنم این امر نشانگر این واقعیت است که وقتی قوانین حایر اهمیت باشند، آنچه که به واقع صورت گرفته است تعیین‌کننده نتایج و پیامدهاست. محدودیتهای در نظر گرفته شده برای سرعت را مد نظر قرار دهید. در بعضی کشورها به عنوان مثال هلند، این محدودیت تا مرز حدود ۳ کیلومتر در ساعت به شدت اعمال می‌شود. در دیگر کشورها به نظر نمی‌رسد این مورد خیلی به اجرا در آید، بعید است که اصلاً اعمال شود. بنابراین نتایج تنها با قوانین ارتباط نمی‌یابند. کشورها متفاوتند، بعضی از آنها بسیار متفاوتند.

قوانین و مقررات یکسان - نتایج متفاوت



نگاهی به آینده پیش‌رو و آنچه که هم اکنون در جریان است بیاندازید. یکی از نگرانی‌های موجود در بسیاری از کشورهای در حال توسعه افزایش مصرف مواد مخدر است. هر چند مصرف مواد مخدر بر ایمنی راه تأثیرگذار است، اما با این وجود در معرض دید عموم قرار دارد. پژوهشهای متعدد در کشورهای مختلف هم اکنون نشانگر افزایش تصادفات به دلیل رانندگی تحت تأثیر مصرف مواد مخدر است. پژوهشها همچنین نشان داده است که خطر بروز تصادفات جاده‌ای در صورت مصرف زیاد مشروبات الکلی همراه با استفاده از مواد مخدر قانونی و غیرقانونی ممکن است افزایش خیره‌کننده‌ای داشته باشد. رانندگان از خطراتی که آنها را

تهدید می‌کند، خیلی آگاه نیستند. این امور پیچیده‌تر از مصرف مشروبات الکلی هستند و باید بیشتر به آنها توجه شود.

مطالبی در خصوص تصادفات موتورسیکلتها و موقعیت کشورهای در حال توسعه شنیدیم، اما در کشورهای توسعه‌یافته نیز شرایط مشابهی مشاهده می‌شود. یکی از مواردی که در حال حاضر باید مورد توجه قرار گیرد، افزایش شمار تصادفات موتورسیکلتها و به ویژه افزایش سریع میزان تلفات موتورسوارانی است که بیش از چهل سال سن دارند و با موتورهای قوی‌تر رانندگی می‌کنند.

وقتی به راهبردهای اجرایی و اموری که ممکن است تفاوت شگرفی را ایجاد کنند، نگاه می‌کنیم باید اجتناب از تصادف را مد نظر قرار دهیم، موردی که سایر سخنرانان نیز به آن اشاره کردند. برای کاهش تعداد کشته‌شدگان و مجروحان ناشی از تصادفات جاده‌ای باید تلاشهای بیشتری در این زمینه صورت گیرد و البته کاهش سرعت همواره تأثیرگذار خواهد بود، اما دیگر تمهیدات نیز همچون اصلاح زیرساخت همان طور که درباره آن شنیده‌ایم - میدانها و غیره و محل عبور عابر پیاده - همچنین تمهیداتی برای کمک به رانندگان بسیار مفید خواهند بود. در این حوزه نقش مؤثر فناوری ایمنی روشن و بدیهی است. OECD به زودی گزارشی را در خصوص تأثیر فناوری بر ایمنی منتشر خواهد کرد. امیدواریم که این گزارش طی دو یا سه ماه آینده منتشر شود.

بنابراین راهبردهای اجرایی در کشورهای توسعه‌یافته دست‌کم در برگیرنده بهترین امکان استفاده از فناوری ایمنی به رغم محدودیتهای منابع مالی می‌باشد و احتمالاً می‌توان از این راهبردها به شکل کلی و عمومی استفاده کرد.

با توجه به زمان نسبتاً کوتاه، قضاوت در مورد راهبردهای اجرایی تعیین‌شده توسط کشورهای عضو OECD برای بهبود ایمنی راه کار دشواری است. بنده بیشتر بر روی دولت‌ها و مدیریت تمرکز یافته و برخی راهبردهای کلیدی را مشخص ساختم. در عین حال، کل جزئیات کار که مورد نظر من می‌باشد در جزوه‌ای تحت عنوان «ایمنی راهها، دیدگاه شما چیست؟» اشاره شده است. اگر بتوانم بازاریابی کنم، تعدادی بروشور در اختیار دارم که می‌توانم نسخه‌ای را به علاقه‌مندان تقدیم کنم.

یکی از مهمترین نتایج کار، رسیدن به حد مطلوب در کشورهای عضو OECD است که احتمال نجات ۵۰ درصد از جان انسانهایی که در کشورهای OECD در معرض خطر هستند را فراهم می‌آورد. قرار نیست این مورد که نوعی وابسته وصفی است برای کشورهایی که به بهترین تمهیدات نزدیکند (احتمالاً مانند بریتانیا) حقیقت داشته باشد، اما بهبود شرایط ممکن است هنوز هم به واسطه بهره‌گیری از بهترین تمهیدات ادامه یابد.

فناوری‌های جدید نیز که در راهند به همان اندازه می‌توانند در نجات جان انسانها، آنهایی که به علت

تصادفات جاده‌ای کشته یا زخمی می‌شوند، ایفای نقش کنند. بنابراین پیام چیست؟ البته پیام، همان گونه که شنیدیم، این است که تلفات و جراحات جاده‌ای غیرقابل قبول هستند و در یک مقیاس بزرگتر اجتناب‌پذیرند.

به موضوع اصلی کنفرانس یعنی تقسیم مسؤولیت برای داشتن جاده‌های ایمن‌تر باز گردیم که در آن دست‌اندرکاران زیادی مشغول به کار هستند. برای حفظ بهترین نتایج به بهترین و ممکن‌ترین مشارکتها از سوی همه نیاز داریم و البته چالش - تجربه از کشورهای توسعه‌یافته است - چالش اطمینان یافتن از سهم بودن همه در این کار دشوار است و کار دشوار زمان زیادی می‌برد و به منابع مهمی نیز نیاز دارد.

بنابراین اگر ممکن باشد من تنها به مدت یک دقیقه در مورد کشورهای در حال توسعه صحبت کنم و بگویم که تأکید من روی کشورهای توسعه‌یافته عضو OECD بود. مطمئن هستم که کشورهای در حال توسعه درسهایی مهمی را می‌توانند از برخی تجربیات OECD فرا گیرند، اما به این مطلب نخواهم پرداخت، زیرا مورای و دیگران در این خصوص توضیحات کاملی ارائه داده‌اند. فقط مایلیم بگویم OECD از طرحهای پیشنهادی FIA جهت پررنگ‌تر شدن مقوله ایمنی راه در سطح جهانی و همچنین از اقدامات سازمان ملل متحد که امروز صبح بیان شد، حمایت به عمل می‌آورد. بار دیگر سپاسگزارم دیوید و ممنونم از این که این فرصت در اختیار من قرار داده شد.

دیوید وارد: خیلی متشکرم به خاطر این سخنرانی بسیار خوب. اگر سؤالی دارید مطرح بفرمایید تا به تعدادی از آنها پاسخ داده شود.

سؤال: جین برین (Jeanne Brean) متشکرم دیوید و از FIA به خاطر برگزاری این جلسه مهم و همچنین به خاطر خبرهای خوب از تلاشهای برنامه‌ریزی‌شده WHO برای نامگذاری روز بهداشت جهانی تحت عنوان ایمنی راه سپاسگزارم. من فقط می‌خواستم نگاهی به تلاشهای به‌عمل‌آمده توسط مدیر اجرایی شورای ایمنی حمل‌ونقل اروپایی طی ۱۰ سال گذشته و تلاشهای مدیر شورای مشورتی پارلمانی در زمینه ایمنی حمل‌ونقل در این جا در بریتانیا طی ۱۱ سال گذشته بیان‌اندازیم. به عنوان حمایت از اظهارات مورای مکی در سطح جهانی به نظر می‌رسد خلأیی برای سازمانی که بتواند اطلاعات علمی بی‌طرفانه‌ای را مستقیماً در اختیار سیاست‌گذاران در یک پایه منظم و پایدار شده قرار دهد، وجود دارد. من فکر می‌کنم که ایجاد چنین سازمانی به دو دلیل ضروری است: نخست آنکه، با ایجاد این سازمان این امکان برای ما فراهم می‌آید تا به جای متکی بودن صرف به نیات خوبی که در ذهن ماست، اندیشه‌های خوب را در زمینه ایمنی راه اصلاح کنیم یا به تلاش برای بهبود اندیشه‌های شما ادامه دهیم. در طی سالهای گذشته ایمنی راه در بسیاری موارد

با اندیشه‌ها و نظریات خوب دچار مشکل شده است و فکر می‌کنم که بسیاری از سخنرانان، به ویژه سخنرانان جلسه قبل، تشخیص داده‌اند که شکاف بزرگی بین آنچه که ما می‌دانیم درست است و آنچه که در حال اجراست، وجود دارد.

دلیل دومی که ایجاد این سازمان را ضروری می‌سازد، کمک به سیاست‌گذاران است تا بحث و تبادل نظرها و یا منافع به‌هدررفته را مد نظر قرار دهند، این دلیل دیگر کندی روند پیشرفت در این حوزه ویژه بوده است. بنابراین بنده از آن پیشنهاد حمایت کامل به عمل می‌آورم. من فکر می‌کنم که در کل ایده تقسیم مسؤلیت ایده بسیار جالبی است، اما در این جا سؤالی که پیش می‌آید این است که چگونه می‌توانیم اطمینان حاصل کنیم که تقسیم مسؤلیت به واقع صورت خواهد گرفت و چگونه می‌توانیم اطمینان حاصل کنیم که تک تک شرکا مسؤولیت‌های تقسیم‌شده را به خوبی انجام خواهند داد. آیا ما اهداف مورد نظر را به عنوان مثال برای فعالیت هر یک از سهامداران تعیین می‌کنیم؟ و من مایلم نظر عزیزان را به مقوله ویژه‌ای یا عبارت ویژه‌ای که توسط جیمز روزن‌اشتاین از کمپانی تویوتا ارایه شده است - نمی‌دانم ایشان هنوز اینجا حضور دارند - جلب کنم. بحث در خصوص مسؤولیت‌های صنعت خودروسازی. من فکر می‌کنم که یکی از یافته‌های جالب پژوهش‌های بریتانیا از TRL، آن است که جلوگیری از تصادفات وسایل نقلیه از دهه ۱۹۸۰ میلادی اصلی‌ترین وظیفه متولیان حمل‌ونقل در زمینه کاهش میزان تلفات جانی و جراحات به ویژه در بریتانیا بوده است. من فکر می‌کنم که این یک یافته جالب توجه است. اما ایشان به مسؤولیت‌های صنعت خودروسازی اشاره کرده و به دیدگاهی رسیده است و آن اینکه شرکت در تلاش برای رسیدن به چیست؟ یکی از کارهایی که من قبل از آمدن به اینجا انجام دادم، مراجعه به سایت اینترنتی شرکت تویوتا بوده است و از شما نیز می‌خواهم به سایت اینترنتی تویوتا توجه کنید که این سایت نگاه آینده تویوتا را بیان می‌کند: به آینده خوش آمید - آن را محکم بچسبید. من فقط به قرائت آن اکتفا خواهم کرد، زیرا فکر می‌کنم مهم است: رانندگی دقیق‌تر، سریع‌تر و لذت‌بخش‌تر. در مورد آن اظهار نظرهای مختلفی وجود دارد. کمپانی تویوتا باید آن پیامها را مرور کند، پیامهایی که امروز صبح با لحنی جدی ارایه شدند. مرور اینها نخستین چیزی است که باید مد نظر قرار دهند.

سؤال: من لافلان مک‌این‌تاش (Laughlan McIntosh) از انجمن اتومبیلرانی استرالیا هستم. بنده همچنین ریاست NCAP استرالیا را بر عهده دارم. دوست داشتم گفتگو در خصوص ایده کمپانی تویوتا را ادامه دهم، اما اجازه دهید از آن صرف نظر کنم. نکته جالب آن است که تغییر دیدگاه هنوز کار دشواری است و من فکر می‌کنم اگر ایمنی راه را با صنعت خودروسازی مقایسه کنید، زبان عامیانه‌ای که با آن در مورد ایمنی صحبت شد جالب می‌باشد. امروز در کشورهای توسعه‌یافته تصادفات جاده‌ای بیش از این قابل تحمل

نمی‌باشند. شکی نیست که میزان تلفات در محیط کار در کشورهای بسیار توسعه‌یافته به شکل قابل‌توجهی کاهش یافته است و من فکر می‌کنم موردی را بیان کردم که اگر شما امروز در یک سمینار صنعت نفت حضور داشتید، نخستین چیزی که بیان می‌کردید این بود که اینها روشهای تخلیه هستند. صنعت نفت در فرایند مدیریت امور مربوط به این صنعت کاملاً متفاوت فکر می‌کند. ما نیز باید در زمینه ایمنی راه نگاه جدی‌تر داشته باشیم. به اعتقاد من کار راحتی نیست و من فکر می‌کنم به چیزهای دیگری فراتر از ارایه سخنرانی برای عمومیت بخشیدن دیدگاه‌ها نیاز باشد و لازم است گروه‌های مرتبط با این مسأله بیشتر تحریک شوند. به اعتقاد من نگاه جدی و مستمر سازمان ملل متحد به این کار قطعاً حیاتی است، من فکر می‌کنم که توجه کمیسیون اروپایی به این قضیه حیاتی است، معتقدم بحث و تبادل نظر شما در خصوص استانداردهای ایمنی خودرو بسیار مهم است. اما در نهایت باید اذعان داشت که این نوع سازمانها بسیار درگیر بروکراسی هستند که فعالیتهای اجرایی را بسیار دشوار می‌سازد و من فکر می‌کنم NCAP اروپایی و NCAP استرالیایی نمونه‌های خوبی هستند که این امکان را برای ما فراهم آورده‌اند که بین تغییرات را اعمال کنیم. باید مراقب باشیم تا زیاده‌روی نکنیم زیرا مردم حساس هستند، اما در برخی صنایع این تغییرات ایجاد شده و ما باید از آنها درسهایی فراگیریم.

دیوید سیلکاک: بحث را با آخرین نکته در خصوص تغییر فرهنگ آغاز می‌کنم. به اعتقاد من یکی از مزایای رویکرد مشارکت آن است که ما می‌توانیم فرهنگهای مختلف را گرد هم آوریم و از آنها سود جوییم و شما به ویژه به صنعت نفت اشاره کردید که ما کمپانی BP و کمپانی شل (Shell) را به عنوان اعضای رهبری در GRSP داریم و همه ما تلاش می‌کنیم تا از برخی ارزشها استفاده نماییم.

بهره جستن از دستاوردها: آری، دانش مانند یک کیک سیب دلنشین است و از آن باید بسیار در دسترس داشته باشیم، اما کاملاً فهمیده‌ایم که در آن زمینه‌ها و نمونه‌هایی که دینش ارایه داد چه محتوایی وجود دارد، بسیار سرگرم‌کننده است. آنچه که آنها نشان می‌دهند جالب است، اما مهم‌تر آن چیزی است که پنهان می‌دارند، و لازم است که ما آن را پایه‌ای‌تر بفهمیم. ایشان در شهری که به عنوان نمونه ارایه کردند، بلی، نژاد را مقایسه کردند، اما باز هم در نمونه نخست ۱۲ نفر کشته شدند و در نمونه B کسی کشته نشد. خوب به من بگویید که در آن سناریو ترجیح می‌دهید در کدام شهر زندگی کنید؟ بنابراین به این گونه نسبت‌ها و اطلاعات آماری می‌بایست با درجه فهم و درک بالاتری نگریم، این که باید مراقب باشیم که چگونه از آنها استفاده کنیم و نباید فقط به تعدادی عدد متکی بود.

در پایان، در خصوص منافع به‌هدررفته که جین مطرح کرد باید عرض کنم بلی، در تمامی جوامع منافع از دست‌رفته دست‌کم بین سیاستمداران وجود دارد که ما باید به آنها پردازیم و یکی از مسایل مربوط به

آموزش و افزایش آگاهی مردم آن است که این قشر باید هر چه بیشتر به مردم عادی نزدیک شوند و باید از آنها خواست آنچه روستاییان هندی به ما می‌گویند قبول کنیم، آنها می‌خواهند کاری درباره سرعت ترافیک انجام دهند و به اعتقاد من این یکی از مهم‌ترین مباحث در افزایش حضور مردم در زمینه ایمنی راه می‌باشد.

مورای مکی: بنده می‌خواهم در صورت امکان به طور خلاصه به دو نکته اشاره کنم. اینجانب به طور قطع از طرح ایجاد نیروی ضربت تحت نظارت سازمان ملل متحد استقبال می‌کنم، اما وقتی به اقدامات متقابلی که وجود دارند نگاهی می‌اندازیم، می‌بینیم که کارآمدترین و ضروری‌ترین اقدامات در کل، اقدامات مهندسی می‌باشند که مفهوم آن فراهم آوردن پول کافی و ضرورت مشارکت بخش خصوصی با بخش دولتی در سطح بین‌المللی است. تنها این گونه می‌توان آن دسته از تهمیلاتی که مناسب می‌باشند را معرفی کرد. تجربه شخصی من در بخش دولتی حاکی از این است که با استفاده دقیق از رویکردی مناسب می‌توان به تمایلات بشردوستانه زیادی دست یافت. این مکانیسمی است که باید آن را به اجرا در آورد و از منافع شخصی جدا ساخت. اگر مقوله تصادفات جاده‌ای را با دقت و در سطح جهانی مورد بررسی قرار دهید، مشاهده می‌فرمایید که در جریان این گونه حوادث آنهایی که بیرون از خودرو قرار دارند در مقایسه با سرنشینان درون خودرو بیشتر کشته یا زخمی می‌شوند و خیلی چیزها با طراحی خودرو ارتباط می‌یابد و این کل ماجراست.

دینش موهان: بنده به خاطر انجام کارهای پژوهشی حقوق دریافت می‌کنم و این تنها چیزی است که انجام می‌دهم و اگر کارهای پژوهشی انجام نمی‌دادم، احتمالاً پولی دریافت نمی‌کردم. از آنجایی که کارهای پژوهشی تنها فعالیتی است که من در طول عمرم تاکنون انجام داده‌ام، به همین علت آنها را به دقت مورد بررسی قرار می‌دهم تا ببینم که کارهای پژوهشی به ما چه می‌گویند.

اگر کارهای پژوهشی برای دنیای غرب مفید باشند، به اعتقاد من برای دنیای من نیز مفید هستند. اگر همه کارهای پژوهشی انجام شده در غرب به آن علت که ما خیلی متفاوت هستیم باید از پنجره دور ریخته شوند، این اندیشه بی‌تردید نوعی تراژدی خواهد بود و من امیدوارم آنهایی که بر این باورند که می‌توان شیوه رفتاری مردم را تغییر داد به دمکراسی نیز اعتقاد داشته باشند، زیرا تنها سوپاپ اطمینانی که در سطح جهان برای دمکراسی در اختیار داریم این است که نمی‌دانیم چگونه بر مردم تأثیر بگذاریم، زیرا اگر می‌دانستیم که چگونه بر مردم تأثیر بگذاریم، دیکتاتورها قادر نبودند سالها حکومت کنند. بر مردم تأثیر می‌گذاشتند تا به آنها رأی دهند و این واقعیت که ما نمی‌توانیم آن را انجام دهیم نشان می‌دهد که نمی‌دانیم چگونه مردم را در مورد مسایل مهم برای مدت طولانی تحت تأثیر قرار دهیم و بنده امیدوارم اگر خواهان زندگی در دنیایی

آزاد هستیم، این روند نباید ادامه یابد. درباره نحوه تأثیر گذاشتن بر مردم نباید خیلی بدانیم. غیر از این نمی‌توانیم رو به جلو حرکت کنیم و در پایان، من فکر می‌کنم که با موراى موافقم که کارهایی مؤثر واقع می‌شوند که مردم مجبور نباشند در زندگی روزمره خود به آنها فکر کنند و کارها به خودی خود انجام شوند و بنده مطالعه نسخه اصلی کتابی را با عنوان حوادث معمولی (Normal Accidents) نوشته پروا (Perrow) پروفیسور دانشگاه یل (Yale) را به شما پیشنهاد می‌کنم. ایشان مبحث سیستمها را موضوع اصلی کتابش قرار می‌دهد. متأسفانه بسیاری از کسانی که به مقوله ایمنی می‌پردازند، اسم پروا را نشنیده‌اند یا کتاب حوادث معمولی را نخوانده‌اند.

جان وایت: من فقط مایلیم به سؤال مربوط به مسؤولیت شرکا و آنچه که ما برای استفاده از آن انجام می‌دهیم و اینکه آیا باید اهدافی مد نظر قرار گیرند را پاسخ می‌دهم. بنده فکر می‌کنم یکی از نکات آغازین، تشخیص این مسأله است که آیا سازمان حمل‌ونقل جاده‌ای با دیگر سازمانها در سایر بخشها و حتی در بخش حمل‌ونقل جایی که دربانوردی و یا هوانوردی دارای یک سازمان بین‌المللی هستند و همه کم و بیش از مسؤولیت‌هایشان در این گونه سازمانها آگاهند و می‌دانند که چه باید انجام دهند، خیلی تفاوت دارد و البته در مورد حمل‌ونقل جاده‌ای هر کس می‌داند که عملیات حمل‌ونقل جاده‌ای اساساً غیرمتمرکز است و به هیچ وجه خوب سازماندهی نشده است. بنابراین این بدان معناست که دیدگاهی در مورد ایمنی راه و در سطح ملی وجود دارند، برنامه‌ها و اهدافی که به وضوح تعیین می‌شوند نیز وجود دارند و هر کس که به شکل بالقوه درگیر قضیه است مسؤولیت خود را می‌داند، زیرا در حمل‌ونقل جاده‌ای این وظایف روشن نیستند و باید دقیقاً مشخص شوند.

دیوید وارد: در پایان مایلم از دو سخنران پایانی خواهش کنم مطالب خود را بیان فرمایند. نخست دکتر درک یاک (Derek Yack) از سازمان بهداشت جهانی که فقط قرار است بخشی از پیام WHO را ارائه نمایند و سپس آقای روزاریو السی (Rosario Alessi) ریاست FIA، مطالبی را بیان خواهند نمود.

نتیجه‌گیری

دکتر درک یاک

مدیر اجرایی، بیماری‌های واگیردار و بهداشت روان

WHO

من فکر می‌کنم که این گردهمایی از نگاه WHO بسیار حایز اهمیت بوده است و به همین علت اجازه می‌خواهم تا از دیوید، مکس و FIA تشکر کنم که این امکان را به ما داده‌اند تا نوعی رابطه همکاری مهم و ضروری بین حمل‌ونقل و بهداشت عموم فراهم آوریم. بنده به امور اصلی نخواهم پرداخت که یقیناً از مباحثی که امروز مطرح شد خیلی چیزها یاد گرفتیم، اما مطالب مطرح شده بسیار قابل توجه بوده و نیاز به رویکردهای متفاوت را برای پرداختن به مشکل ایمنی راه که در بر گیرنده بهترین راه‌حلهای مهندسی، بهترین راه‌حلهای حقوقی و بهترین راه‌حلهای آموزشی با ترکیبی مناسب باشند در ذهن تداعی می‌کنند.

همان طور که به روز جهانی بهداشت آوریل ۲۰۰۴ میلادی نزدیک می‌شویم، به طور یقین امیدواریم که بتوانیم از نیروها و سرمایه‌های جمع‌آوری شده، به همراه مشارکتهای جدی برای دستیابی به مشارکت حقیقی سازمان ملل متحد در قالب نوعی نیروی ضربت استفاده کنیم و امیدواریم که در بخش خصوصی منافع خصوصی به همراه NGOها و جامعه مهندسان عمران نیز سرمایه‌گذاریهای جدی را در این حوزه انجام دهند تا زمینه حمایت و تأمین نیازهای کشورهای در حال توسعه برای اجرای بسیاری از سیاستهایی که به گفته شما در سرتاسر جهان در دسترس و کاربردی می‌باشند، فراهم آید. متشکرم.

آقای روزاریو آلسی

رییس، FIA

خانمها و آقایان. امیدوارم شما هم موافق باشید که این کنفرانس بسیار مفید و جالب بوده است. خرسندم از این که سازمانهای زیادی امروز در این جمع به عنوان سخنران از پشت تریبون و یا به عنوان شنونده حضور داشتند. ما همگی در تأمین ایمنی راه مسؤول خواهیم بود. بنده به ویژه از دکتر بروندتلند بسیار سپاسگزارم که امروز وقت خود را صرف حمایت از این مقوله حیاتی کردند.



همان طور که امروز صبح شنیدیم، حقایق کاملاً روشن هستند و نیاز به اقدامات مؤثر، ضروری می‌باشد. روزانه ۳ هزار نفر در جهان به علت تصادفات جاده‌ای کشته می‌شوند. بدون شک کاهش این میزان مرگ‌ومیر با توانایی جمعی ما و اقدامی مؤثر میسر می‌شود. تجربیات زیادی از نقاط مختلف جهان در اختیار داشته‌ایم و من مایلیم تا از تمامی سخنرانان جلسه امروز به خاطر ارایه دیدگاهها و نقطه‌نظرات مفیدشان تشکر کنم. اینجانب همچنین مایلیم تا از وزیر محترم کارلا گونزالس از کاستاریکا و سفیر الحنانی از عمان به خاطر حضور در این کنفرانس و ایراد سخنرانی تشکر ویژه‌ای داشته باشم.

از نگاه FIA، گرد هم آمدن سازمانهایی چون WHO و بانک جهانی و نیز مؤسسه‌ای مثل GRSP با هدف یافتن رویکردی مشترک برای کاهش خطرات ناشی از تصادفات جاده‌ای بسیار دلگرم‌کننده می‌باشد. برای آنکه مقوله ایمنی راه در دستور کار مقامات سیاسی جهان قرار گیرد به تلاشهای جمعی نیاز می‌باشد. سازمان ملل متحد را باید متقاعد کرد تا اقدامات جدی را مد نظر قرار دهد. به عنوان مثال، ایمنی راه باید به بخشی جدایی‌ناپذیر در بحث توسعه پایدار تبدیل شود.

سال گذشته در نشست ژوهانسبورگ با موضوع توسعه پایدار، به ایمنی حمل‌ونقل در طرح ۵۴ صفحه‌ای اجرایی، اشاره‌ای مختصر شد. ما باید مطمئن شویم که در آینده راه‌حلهای مربوط به صدمات ناشی از حوادث ترافیکی در رأس دستور کار قرار خواهند گرفت.

همه ما در حال حاضر هدف مشترکی را دنبال می‌کنیم: روز بهداشت جهانی در سال ۲۰۰۴ میلادی را وقتی تمرکز بر روی ایمنی راه باشد، به نوعی موفقیت تبدیل کنیم. با تأکید بر روز بهداشت جهانی می‌توان گام مؤثرتری برای ایجاد زمینه‌های مطلوب‌تر سیاسی جهت کاهش تلفات ناشی از تصادفات جاده‌ای برداشت که این کنفرانس خود مؤید این واقعیت است.

اینجانب به نمایندگی از طرف FIA مایلیم از تمامی کسانی که در جلسه امروز شرکت کردند، تشکر کنم.

بیوگرافی

مکس موسلی

رییس، FIA



آقای مکس موسلی ریاست فدراسیون بین‌المللی اتومبیلرانی (FIA) را بر عهده دارد. محل این فدراسیون، متشکل از باشگاه‌های اتومبیلرانی ملی ۱۱۹ کشور جهان، در شهرهای پاریس و ژنو می‌باشد. FIA همچنین مسؤولیت برگزاری و هدایت مسابقات اتومبیلرانی از جمله مسابقات جهانی فرمول ۱، مسابقات جهانی رالی و بیش از ۶۰۰ مسابقه بین‌المللی اتومبیلرانی دیگر را در سطح جهان بر عهده دارد.

آقای موسلی به عنوان رییس هم وظیفه هدایت فدراسیون و هم ساماندهی امور مربوط به بیش از ۱۰۰ میلیون راننده عادی را در سطح جهان عهده‌دار می‌باشد. ایشان همچنین ریاست برنامه ارزیابی خودروهای جدید اروپایی (Euro NCAP) را از آغاز بر عهده داشته و از سال ۱۹۹۴ تا ۱۹۹۹ رییس افتخاری بین‌گروهی کاربران خودرو در پارلمان اروپایی بوده است. او در ژوئن سال ۲۰۰۱ میلادی به عنوان رییس هیأت نظارت ERTICO سیستم‌های حمل‌ونقل هوشمند اروپایی برگزیده شد. آقای موسلی همچنین عضو هیأت امنای FIA می‌باشد. ایشان تمام وقت اما به شکل افتخاری در این بنیاد کار می‌کند.

آقای موسلی در فرانسه و آلمان تحصیل کرده و تقریباً دوزبانه، فرانسه و آلمانی است. وی در سال ۱۹۶۱ در رشته فیزیک دانشگاه آکسفورد (کریست چرچ) (Oxford - Christ Church) فارغ‌التحصیل شد. ایشان مدتی دبیر اتحادیه آکسفورد بوده است. در سال ۱۹۶۴ به کانون وکلای انگلیس فرا خوانده شد و به مدت ۵ سال به عنوان وکیل مدافع در لندن به وکالت پرداخت. ایشان از اعضای هنگ چترباز نیروی بسیج مردمی (Territorial Army Parachute Regiment) و از جمله رانندگان آماتور موفق مسابقات اتومبیلرانی بوده است. آقای موسلی در سال ۱۹۶۹ مؤسسه‌ای را تحت عنوان مهندسی مارچ (March Engineering) بنیان نهاد که خیلی زود به یکی از تولیدکنندگان اصلی خودروهای مسابقه در جهان تبدیل شد و کار صادرات این گونه خودرو را به اروپا، ژاپن، ایالات متحده آمریکا و آمریکای جنوبی آغاز کرد. در دهه هفتاد و اوایل دهه

هشتاد میلادی یکی از اعضای برجسته انجمن سازندگان فرمول ۱ و یکی از دو نماینده این انجمن در FIA بوده است. ایشان در سال ۱۹۸۱، نقش کلیدی را در مذاکرات مهم کنکورده اگریمنت (Concorde Agreement) که طی ۲۰ سال گذشته مسابقات فرمول ۱ را رهبری کرده است، ایفا کرد. آقای موسلی در سال ۱۹۸۶ به عنوان ریاست کمیسیون تولیدکنندگان FISA (فدراسیون بین‌المللی ورزش اتومبیلرانی) منصوب و به صنعت خودروسازی جهان در شورای جهانی ورزش اتومبیلرانی FIA معرفی شد. در سال ۱۹۹۱ به عنوان رئیس فدراسیون بین‌المللی ورزش اتومبیلرانی و بخش ورزش FIA انتخاب شد. در سال ۱۹۹۳ ریاست FIA را عهده‌دار شد. بار دیگر در سال ۱۹۹۷ و مجدداً در اکتبر ۲۰۰۱ برای یک دوره چهارساله در این سمت ابقا شد.

گروه‌ارلم برون‌تلند

مدیرکل، سازمان بهداشت جهانی



دکتر گروه‌ارلم برون‌تلند در بیستم آوریل سال ۱۹۳۹ در شهر اسلو، پایتخت نروژ متولد شد. گروه‌ارلم برون‌تلند پزشک و استاد بهداشت عمومی (MPH)، مدت ده سال به عنوان یک پزشک و دانشمند در سیستم بهداشت عمومی در نروژ فعالیت کرد. بیش از ۲۰ سال در ادارات دولتی به کار مشغول بود که ۱۰ سال آن را به عنوان نخست‌وزیر انجام وظیفه کرد. در سالهای ۱۹۸۰ میلادی ایشان به عنوان رئیس کمیسیون جهانی محیط‌زیست و توسعه (کمیسیون برون‌تلند) منصوب شد و با تلاش برای پشتیبانی از توسعه پایدار به شهرتی جهانی دست یافت.

نخستین شغلی که دکتر برون‌تلند انتخاب کرد نه کارشناس محیط‌زیست بود و نه سیاستمدار، بلکه ایشان تمایل داشت تا همچون پدرش یک دکتر شود. او یک متخصص توانبخشی بود، رشته‌ای که پس از جنگ جهانی دوم بسیار پرطرفدار بود. وقتی گروه‌ارلم ده سال داشت، خانواده‌اش به آمریکا رفتند و در آنجا پدرش از راکفلر (Rockefeller) بورس تحصیلی دریافت کرد. پدرش پس از بازگشت به نروژ بار دیگر به مأموریت خارج از کشور رفت، این بار به عنوان کارشناس توانبخشی سازمان ملل متحد به کشور مصر اعزام شد. عقیده ملیت‌گرایی در گروه جوان ریشه دوانید.

دکتر برون‌تلند خصوصیت دیگری را از پدرش به ارث برد و آن فعالیت‌های سیاسی بود. او در سن هفت سالگی به عضویت جنبش کارگری نروژ (Norwegian Labour Movement) در بخش کودکان در آمد و این عضویت ادامه یافت، حزب کارگر به رهبری ایشان سه بار در انتخابات به پیروزی رسید. حس آگاهی و شناخت جهانی که از همان دوران کودکی در او پدید آمد، در دورانی که مادری جوان بود و دکتری که به تازگی فارغ‌التحصیل شده بود، ادامه یافت. گروهارلم برون‌تلند موفق به اخذ بورس تحصیلی از مدرسه بهداشت عمومی هاروارد شد.

در اینجا دید دکتر برون‌تلند نسبت به مقوله بهداشت با کار کردن کنار کارشناسان مشهور بهداشت عمومی که محدود به دنیای پزشکی بودند، به امور زیست‌محیطی تعمیم یافت و علاقه به توسعه و پیشرفت انسانی در او شروع به شکل‌گیری کرد.

دکتر برون‌تلند با بازگشت به اسلو و حضور در وزارت بهداشت در سال ۱۹۶۵، ۹ سال پراثرتهاب را پشت سر گذاشت. ایشان در وزارت بهداشت در زمینه بهداشت کودکان از جمله تغذیه با شیر مادر، پیشگیری از سرطان و سایر بیماریها فعالیت داشت. در بخش کودکان بیمارستان ملی و بیمارستان شهر اسلو اشتغال داشت و مدیریت خدمات بهداشتی دانش‌آموزان اسلو را بر عهده گرفت. همراه با تمامی این فعالیتها ایشان در محیط خانواده و معرفی کشور نروژ به کنفرانسهای بین‌المللی، پرتلاش ظاهر شد.

انرژی زیاد و شور و عشق فراوان به کار و حس تعهد بالا باعث شد تا تغییری غیرمنتظره در زندگی حرفه‌ای دکتر برون‌تلند رخ دهد. در سال ۱۹۴۷، پست وزارت محیط‌زیست به ایشان پیشنهاد شد. در آغاز، ایشان به پذیرفتن این مسؤلیت تمایل نداشت، زیرا معتقد بود که در زمینه امور زیست‌محیطی از تجربه کافی برخوردار نیست. اما ارتباط بین بهداشت و امور زیست‌محیطی نظر او را تغییر داد. در خلال سالهای ۱۹۷۰ میلادی او در زمینه امور زیست‌محیطی به شهرتی جهانی دست یافت و در نروژ به یک چهره شناخته‌شده سیاسی تبدیل شد. در سال ۱۹۸۱ میلادی، در سن ۴۱ سالگی، برای نخستین بار به سمت نخست‌وزیری منصوب شد. گروهارلم برون‌تلند جوان‌ترین و اولین نخست‌وزیر زنی بود که تاکنون در نروژ به این مقام دست یافته است. دکتر برون‌تلند دو دوره دیگر یعنی از سال ۱۹۸۶ تا ۱۹۸۹ و ۱۹۹۰ تا ۱۹۹۶ در این پست انجام وظیفه کرد و در مجموع به مدت ۱۰ سال ریاست دولت را بر عهده داشت.

دکتر برون‌تلند در خلال فعالیت‌های سیاسی خود به شکلی فزاینده توجه جهانیان را به مسایل نگران‌کننده معطوف داشت. دبیر کل سازمان ملل متحد در سال ۱۹۸۳ از ایشان دعوت کرد تا کمیسیون جهانی امور زیست‌محیطی و توسعه را ایجاد کند و ریاست آن را بر عهده گیرد. کمیسیون یادشده که در زمینه توسعه بعد گسترده و فراگیر سیاسی پیرامون مقوله توسعه پایدار نهاد شناخته‌شده‌ای است، گزارشی را تحت عنوان آینده مشترک ما (Our Common Future) در آوریل سال ۱۹۸۷ میلادی منتشر کرد. توصیه‌های کمیسیون به

برگزاری نشست زمین (Earth Summit)، کنفرانس سازمان ملل متحد در خصوص امور زیست‌محیطی و توسعه (UNCED) در شهر ریودوژانیرو (Rio de Janeiro) در سال ۱۹۹۲ منتهی شد. دکتر برون‌تلدند سرانجام در اکتبر سال ۱۹۹۶ میلادی از مقام نخست‌وزیری کناره گرفت. در تلاشی موفقیت‌آمیز برای عهده‌دار شدن پست مدیر کلی سازمان بهداشت جهانی، بسیاری از مهارت‌های وی به عنوان یک پزشک، سیاستمدار، فعال در امور مختلف سیاسی و اجتماعی و مدیریتی گرد هم آمد. دکتر برون‌تلدند در ژانویه سال ۱۹۹۸ میلادی از سوی هیأت‌رئیس سازمان بهداشت جهانی به عنوان مدیرکل WHO منصوب شد. مجمع بهداشت جهانی در ۱۳ مه سال ۱۹۹۸ میلادی ایشان را برای این پست انتخاب کرد. دکتر برون‌تلدند در جریان سخنرانی خود در مجمع بهداشت جهانی گفت: مأموریت کلیدی ما چیست؟ بنده نقش WHO را به عنوان صدایی که وجدان‌های خفته را بیدار می‌کند و هدایت‌کننده فنی جهت بهبود بهداشت مردم جهان می‌بینم. سازمانی که آماده است تا در خصوص امور کلیدی که می‌توانند توسعه و بهبود را افزایش و درد و رنج را کاهش دهند، توصیه‌های لازم را ارائه دهد. من هدفمان را مبارزه با بیماری و فقر بهداشتی - اصلاح سیستم‌های بهداشتی پایدار و متساوی در همه کشورها می‌بینم. دکتر برون‌تلدند کارش را در ۲۱ ژوئیه همان سال به عنوان مدیرکل WHO آغاز کرد.



آرتی. هون آلیستردارلینگ

وزیر حمل‌ونقل، دولت محلی و مناطق

آرتی هون آلیستردارلینگ، ۴۸ ساله، هم‌اکنون وزیر حمل‌ونقل می‌باشد. مسؤولیت‌های قبلی ایشان به شرح زیر است:

۱. وزیر کار و امور بازنشستگی از ژوئن سال ۲۰۰۱ تا مه سال ۲۰۰۲،
۲. وزیر تأمین اجتماعی از ژوئیه سال ۱۹۹۸ تا ژوئن سال ۲۰۰۱،
۳. رئیس کل خزانه‌داری از مه سال ۱۹۹۷ تا ژوئیه سال ۱۹۹۸.

آلیستردارلینگ از ژوئیه سال ۱۹۹۶ تا آوریل سال ۱۹۹۷ به عنوان معاون رئیس کل خزانه‌داری و از سال ۱۹۹۲ تا ژوئیه ۱۹۹۶ به عنوان سخنگوی جناح مخالف در خدمات مالی و شهری و بین سال‌های ۹۲ - ۱۹۸۸ در تیم فعالیت‌های جناح مخالف (Opposition Home Affairs Team) به کار اشتغال داشت.

آلیستردارلینگ در مدرسه لورتو (Loretto) در موسلبورگ (Musselburgh) حضور یافت و در دانشگاه آبردین (Aberdeen University) حقوق خواند. او قبل از آنکه به کانون وکلای اسکاتلند فرا خوانده شود به عنوان وکیل در ادینبورگ (Edinburgh) کار می‌کرد و در سال ۱۹۸۴ در جمع وکلای حقوق به عنوان استاد دانشگاه پذیرفته شد. ایشان از سال ۱۹۸۷ عضو پارلمان ادینبورگ مرکزی بوده است. قبل از اینکه عضو پارلمان شود، عضو شورای منطقه‌ای لوسین (Lothian Regional Council) و رییس کمیته حمل‌ونقل شورای یادشده بوده است.

آلیستردارلینگ با مارگات روگان (Margaret Vaughan) ازدواج کرده است و صاحب دو فرزند می‌باشد.

باری شیرمن، عضو پارلمان

معاون رییس، GRSP



باری شیرمن بین سالهای ۸۳ - ۱۹۷۹ عضو پارلمان به نمایندگی از شهر هادرسفیلد ایست (Huddersfield East) و از سال ۱۹۸۳ عضو پارلمان به نمایندگی از شهر هادرسفیلد بوده است. ایشان ریاست کمیته منتخب مجلس عوام در امر آموزش و مهارتها را بر عهده داشته و عضو کمیته منتخب در زمینه ارتباطات می‌باشد. بین سالهای ۸۷ - ۱۹۸۳ به عنوان سخنگوی مخالف در آموزش و استخدام و بین سالهای ۹۲ - ۱۹۸۷ سخنگوی معاونت امور داخلی و بین سالهای ۹۴ - ۱۹۹۲ به عنوان رییس امور معلولان انجام وظیفه کرده است. در بین پستهایی که آقای شیرمن هم اکنون در اختیار دارد، می‌توان به رییس و مدیر میان‌پارلمانی دمکراسی بین‌المللی، رییس دیوان عالی کار برای امور کیفری، رییس گروه تولیدکنندگان صنعت Parliamentary All-Party، رییس گروه نوآوری و طراحی، معاون رییس گروه ایمنی حمل‌ونقل اشاره کرد. او همچنین ریاست مدرسه اقتصاد لندن را بر عهده دارد.

باری شیرمن رییس شورای مشورتی پارلمان بریتانیا در امر ایمنی حمل‌ونقل (PACTS) و معاون GRSP می‌باشد. ایشان در سال ۲۰۰۲ - ۲۰۰۱ میلادی ریاست GRSP را عهده‌دار بوده است.

اتین کراگ

مدیر، پیشگیری از تصادفات و سوانح، WHO



دکتر کراگ در اکتبر سال ۲۰۰۰ میلادی به عنوان مدیر بخش پیشگیری از تصادفات و سوانح WHO در ژنو، پایتخت سوییس منصوب شد. قبل از آن، دکتر کراگ پستهای مختلفی در بخش پیشگیری از تصادفات و سوانح در WHO عهده‌دار بوده است. ایشان در فرایند ارایه اولین گزارش WHO در خصوص خشونت و بهداشت که در سال ۲۰۰۲ میلادی منتشر شد، نقش هماهنگ‌کننده داشته است.

دکتر کراگ از ژوئیه سال ۱۹۹۵ میلادی تا دسامبر ۱۹۹۹ در بخش پیشگیری سوانح مرکز کنترل و پیشگیری بیماری آتلانتا در ایالت متحده به عنوان پزشک متخصص بیماری‌های واگیردار به کار اشتغال داشت. طی این مدت او طرح‌های پژوهشی و مطالعاتی پیرامون بیماری‌های واگیردار با تمرکز بر پیشگیری از سوانح در سطح ملی و بین‌المللی طراحی، اجرا و منتشر کرد.

دکتر کراگ بین سالهای ۱۹۸۷ و ۱۹۹۵ برای بسیاری از سازمانهای بشردوستانه در کشورهای جنگزده فعالیت کرد. ایشان به عنوان پزشک در موزامبیک و مدیر محلی در نیکاراگوا و السالوادور برای پزشکان بدون مرز، به عنوان هماهنگ‌کننده بهداشت و تغذیه برای کمیساریای عالی پناهندگان سازمان ملل متحد در خلال قتل عام شهروندان رواندایی و به عنوان ناظر حقوق بشر در هائیتی انجام وظیفه کرد.

دکتر کراگ دارای مدرک دکترای در رشته پزشکی از دانشگاه لوواین (Louvain) بروکسل، بلژیک و دارای مدرک فوق‌لیسانس در زمینه بهداشت عمومی از دانشگاه هاوارد می‌باشد. ایشان جوایز متعددی از جمله جایزه الکساندر دی. لانگ‌مویر (Alexander D. Langmuir) در سال ۱۹۹۸ و جایزه پل سی. شنیتکر (Paul C. Schnitker) از مرکز کنترل و پیشگیری بیماری دریافت کرد. دکتر کراگ سردبیر بسیاری از مجلات علمی است و مقالات، سرمقالات و مطالب زیادی را به چاپ رسانده است. ایشان به زبانهای فرانسه، انگلیسی، هلندی، اسپانیایی و پرتغالی تسلط دارد.

جان فلورا

مدیر، حمل‌ونقل و بخش توسعه شهری

بانک جهانی



آقای فلورا مدیریت قسمتی را بر عهده دارد که عهده‌دار مسؤولیت حمل‌ونقل، توسعه شهری و مدیریت حوادث غیرمترقبه و بخشهای تعدیل در معاونت مرکزی امور مالی، بخش خصوصی و زیرساخت بانک جهانی با بیش از ۳۷ سال تجربه در سیاست، برنامه‌ریزی، طراحی و راهبری می‌باشد. ایشان کار خود را در شهرداری و مسؤولیت برنامه‌ریزی و راهبری حمل‌ونقل شهری آغاز کرد. پس از آن آقای فلورا به مدت ۱۲ سال به عنوان مشاور در امور حمل‌ونقل و توسعه شهری در ایالت متحده، اروپا، آسیای شرقی و جنوبی، آمریکای لاتین چه در بخش دولتی و چه در بخش خصوصی فعالیت کرد.

ایشان به عنوان پژوهشگر اصلی در مطالعات پژوهشی وزارت حمل‌ونقل ایالت متحده حضور مؤثر داشت و در آمریکا و سایر کشورها به تدریس در دوره‌های آموزشی توسعه شهری / حمل‌ونقل شهری پرداخت. او در سال ۱۹۸۲ میلادی به بانک جهانی پیوست. جان فلورا یک برنامه‌ریز شهری است، شغل اصلی او مهندسی حرفه‌ای است و نجاری با چوب را تفریحی انجام می‌دهد.

عدنان حیدر

استادیار و رییس دانشکده توسعه لئون رابرتسون

دانشگاه جان هاپکینز



دکتر عدنان ای. حیدر استادیار و رییس دانشکده توسعه لئون رابرتسون در بخش سلامت بین‌المللی، بلومبرگ، مدرسه سلامت عمومی دانشگاه جان هاپکینز می‌باشد. ایشان مدیر دفتر برنامه بهداشت عمومی در

بخش بهداشت بین‌المللی و دانشکده مشترک در مرکز پژوهش سوانح دانشگاه جان هاپکینز و انستیتو بیوتکنیک جان هاپکینز می‌باشد. دکتر حیدر به عنوان مشاور دایم مجمع جهانی پژوهش پیرامون سلامتی و مشاور فنی WHO در ژنو به فعالیت اشتغال دارد. ایشان در مورد سیستم‌های بهداشتی در کشورهای در حال توسعه، به ویژه آسیای جنوبی و منطقه زیر صحرای آفریقا به مدت یک دهه کار کرده است و در زمینه امور مربوط به بهداشت عمومی در ادبیات بین‌الملل مطالبی را به رشته تحریر در آورده است.

به جهت فعالیت‌هایی که در زمینه ارائه تمهیدات لازم جهت پیشگیری از بیماری و سوانح انجام داده است، شخصیتی شناخته شده می‌باشد. وی در مورد اثرات ناشی از سوانح ناخواسته در آسیای جنوبی و شرق آفریقا پژوهش‌هایی انجام داده است. دکتر عدنان نخستین مطالعات پیرامون سوانح جاده‌ای را در کشور پاکستان انجام داد و در ادامه اقدامات مشابهی را در زمینه سوانح جاده‌ای در اوگاندا و عربستان سعودی و کنیا پیگیری کرد. دکتر حیدر موفق به اخذ مدرک کارشناسی ارشد از دانشگاه آقاخان (Aga Khan University) و کارشناسی ارشد و دکترا در رشته بهداشت عمومی از دانشگاه جان هاپکینز ایالات متحده آمریکا شد. او به عنوان استادیار دانشگاه در بسیاری از مؤسسات علمی در پاکستان به تدریس اشتغال داشته و به عنوان مشاور ویژه شورای پژوهش پزشکی پاکستان انجام وظیفه می‌کند.

اوا یاراوان

متخصص بهداشت، گروه توسعه انسانی - منطقه آفریقا،

بانک جهانی



اوا یاراوان متخصص بهداشت بانک جهانی در منطقه آفریقا است. او کار حرفه‌ای‌اش را با تدریس بهداشت عمومی و سیاست و مدیریت خدمات بهداشتی در دانشگاه آمریکایی بیروت آغاز کرد. او سپس به عنوان کارشناس پژوهش و استادیار دانشگاه در دانشگاه میشیگان مشغول به کار شد. وی به مدت ۱۲ سال در بانک جهانی در منطقه آفریقای زیر صحرا و خاورمیانه و آفریقای شمالی در زمینه بهداشت عمومی و کنترل بیماری، تغذیه و بهداشت، توسعه و پیشرفت سیستم بهداشتی و توسعه اجتماعی سابقه خدمت دارد. از خانم یاراوان خواسته شد به دلیل علاقه ایشان به جلوگیری از تصادفات جاده‌ای و برخوردار بودن از تجربه کافی

در زمینه هماهنگی بین بخشهای اداری مختلف، فعالیتهای بانک جهانی را در برخی از گردهمایی‌های بین‌المللی در زمینه ایمنی راه و جلوگیری از تصادفات جاده‌ای معرفی کند. او دارای مدرک دکترا در سازمان بهداشت، مدرک فوق لیسانس مدیریت بازرگانی از دانشگاه ایالتی جورجیا، مدرک کارشناسی و کارشناسی ارشد بهداشت عمومی از دانشگاه آمریکایی بیروت می‌باشد.

کارلا گونزالس کاروایا

معاون وزیر حمل و نقل، کاستاریکا



خانم کارلا گونزالس کاروایا متولد سال ۱۹۶۴، در سال ۱۹۸۷ به دانشگاه کاستاریکا راه یافت. تحصیلات دانشگاهی: دانشگاه کاستاریکا (کارشناسی حقوق و محضر داری)، دانشگاه ملی سان‌دیه‌گو (کارشناس ارشد بازرگانی ۱۹۹۸)، دوره آموزش در زمینه حل اختلاف. سوابق شغلی ایشان: معاون وزیر حمل و نقل کاستاریکا ۲۰۰۲، ناظر، اتاق بازرگانی کاستارکا ۲۰۰۲ - ۱۹۹۸، ناظر اتاق معاملات ملکی ۲۰۰۲ - ۱۹۹۸، عضو هیأت‌مدیره اتاق بازرگانی بین‌المللی ۲۰۰۲ - ۲۰۰۰. ایشان به زبانهای انگلیسی و اسپانیایی مسلط می‌باشند.

حوزه‌های فعالیت: صنفی، اداری و حل اختلاف. Email. dvicetran@mopt.go.cr

سفیر فواد مبارک الحنانی

نماینده دایم سلطان‌نشین عمان در سازمان ملل متحد، نیویورک



آقای فواد مبارک الحنانی در آگوست سال ۱۹۹۸ میلادی از سوی سلطان عمان به عنوان نماینده دایمی سلطان‌نشین عمان در سازمان ملل متحد در نیویورک منصوب شد. آقای الحنانی به طور همزمان، سفیر غیرمقیم عمان در کلمبیا، کوبا و ونزوئلا می‌باشد.

سفیر الحنانی ریاست هیأت عمان را در پنجاه‌وششمین نشست مجمع عمومی سازمان ملل متحد در سال ۲۰۰۱، نشست ویژه مجمع عمومی در خصوص کودکان در ماه مه سال ۲۰۰۲ و گردهمایی دفتر هماهنگی جنبش غیرمتعهد (NAM) (در آوریل ۲۰۰۱ در دوربان آفریقای جنوبی و آوریل ۲۰۰۲ در کارتاژنای کلمبیا) بر عهده داشت. سفیر الحنانی همچنین ریاست سومین کمیته (اجتماعی، بشردوستانه و فرهنگی) پنجاه‌وششمین نشست مجمع عمومی سازمان ملل متحد را عهده‌دار بود.

سفیر الحنانی قبل از آنکه به این مقام، نمایندگی دایم سلطان‌نشین عمان در سازمان ملل متحد در آگوست سال ۱۹۹۸ میلادی منصوب شود، از سال ۱۹۹۴ به عنوان معاون رییس بخش سازمانها و کنفرانسهای بین‌المللی وزارت امور خارجه عمان انجام وظیفه کرد. از سال ۱۹۹۲ تا ۱۹۹۴ ایشان به عنوان معاون رییس بخش آموزش وزارت امور خارجه به کار اشتغال داشت.

مشاغل دیپلماتیک سفیر الحنانی به قرار زیر می‌باشد: مشاور و کاردار سفارت عمان در برونتی دارالسلام از ۱۹۸۶ تا ۱۹۹۲ و دبیر اول هیأت دایم عمان اعزامی به سازمان ملل متحد در ژنو از سال ۱۹۸۳ تا ۱۹۸۴. سفیر الحنانی به عنوان دبیر اول سفارت عمان در قاهره، مصر از سال ۱۹۷۹ تا ۱۹۸۲ خدمت کرد.

سفیر الحنانی از سال ۱۹۴۷ تا ۱۹۷۸ به عنوان دبیر دوم و سپس به عنوان دبیر اول هیأت دایم عمان در سازمان ملل انجام وظیفه کرد. از جمله تجربیات دیگر سفیر الحنانی در مقر سازمان ملل متحد انتخاب ایشان به عنوان خبرنگار سومین کمیته مجمع عمومی سازمان ملل متحد در سال ۱۹۷۷ میلادی می‌باشد.

دیمتریوس تئولوژیستیس

ریاست واحد تکنولوژی و ایمنی راه

مدیرکل انرژی و حمل‌ونقل، کمیسیون اروپایی



متولد ۱۹۵۵ در آتن، پایتخت یونان. مهندس عمران (دانشگاه فنی - ملی آتن) متخصص حمل‌ونقل. علایق اصلی: تکنولوژی و زبانهای خارجی. حضور در کمیسیون اروپایی از سال ۱۹۸۴. وظایف شغلی که تاکنون بر عهده داشتند: بهینه‌سازی روشهای کاری و کمکهای رایانه‌ای در امر حمل‌ونقل. ریاست واحد "تکنولوژی و ایمنی راه" در مدیریت کل انرژی و حمل‌ونقل کمیسیون اروپایی از سپتامبر سال ۲۰۰۰ میلادی.

جیمز روزن‌اشتاین

معاون وزیر، امور بین‌المللی، تویوتا موتور اروپا



جیمز روزن‌اشتاین به دلیل وضعیت شغلی به بسیاری از کشورهای اروپایی مسافرت کرده است. ایشان در سال ۱۹۸۸ میلادی، به ریاست ارتباطات بین‌المللی بانک ملی پاریس در شهر پاریس، سپس در سال ۱۹۹۰ میلادی به ریاست بخش مطبوعات و روابط عمومی بانک اروپایی جهت بازسازی و توسعه در لندن منصوب شد. ایشان در سال ۱۹۹۲ میلادی، به سمت مدیر ارتباطات ACEA که مقر آن در لندن است، منصوب شد. او در ژانویه سال ۱۹۹۸ میلادی به عنوان مدیر ارتباطات صنفی به بخش مهندسی و بازاریابی تویوتا موتور اروپا پیوست و در ژانویه ۲۰۰۱ میلادی به عنوان معاون رییس امور خارجی ارتقا یافت. ایشان در اول ژوئیه سال ۲۰۰۲ میلادی، معاون رییس امور خارجی کمپانی جدیدالتأسیس تویوتا موتور اروپا شد. وی همچنین معاون رییس ارتباطات تولیدی بخش بازاریابی تویوتا موتور اروپا می‌باشد.

جیمز روزن‌اشتاین که متولد هارت‌فورد (Hartford) است، در سال ۱۹۴۶ به ایالات متحده آمریکا رفت و در سال ۱۹۶۸ از دانشگاه هاروارد و سپس در سال ۱۹۷۳ از دانشگاه سوربن (Sorbonne) فرانسه فارغ‌التحصیل شد. او در سوربن در رشته‌های تاریخ، ادبیات، زبانهای خارجی و علوم اجتماعی تخصص گرفت. آقای روزن‌اشتاین که هم اکنون در بروکسل زندگی می‌کند، متأهل و دارای یک فرزند است. ورزشهای گلف و تنیس، موسیقی و نویسندگی سرگرمی‌های او به شمار می‌آیند.



دیوید وارد

مدیرکل، FIA

دیوید وارد مدیرکل بنیاد FIA که یک مؤسسه خیریه بین‌المللی در بریتانیا است که در سال ۲۰۰۱ میلادی توسط فدراسیون بین‌المللی اتومبیلرانی بنا نهاده شده است. FIA فدراسیون جهانی است که سازمانهای اتومبیلرانی را پوشش می‌دهد. اهداف بنیاد افزایش ایمنی راه، حفظ محیط‌زیست و جابجایی پایدار می‌باشد. دیوید وارد از سال ۱۹۹۶ تا ۲۰۰۱، پست مدیرکل دفتر اروپایی AIT و FIA را در بروکسل در اختیار داشت و تمایلات سازمانهای اتومبیلرانی را به اتحادیه اروپا ارایه می‌داد. این کار تلاشهای موفقیت‌آمیزی را برای حمایت از استانداردهای جدید اتحادیه اروپا در زمینه ایمنی اتومبیل و استانداردهای زیست‌محیطی و سیاستهای مربوط به افزایش جابجایی پایدار و محافظت از مصرف‌کننده به همراه داشت. دیوید وارد یکی از اعضای گروه اروپایی حمل‌ونقل و انرژی کمیسیون اروپایی و از اعضای هیأت‌مدیره ENCAP (برنامه تست برخورد خودروی اروپایی و برآورد ایمنی آن) می‌باشد.

دیوید وارد از سال ۱۹۸۸ تا ۱۹۹۴، به عنوان مشاور ارشد امور سیاسی مرحوم آرتی هون جان اسمیت (Rt. Hon. John Smith) نماینده پارلمان (رهبر سابق حزب کارگر بریتانیا از سال ۱۹۹۲ تا ۱۹۹۴ و معاون ارشد وزیر دارایی بریتانیا از ۱۹۸۷ تا ۱۹۹۲) به فعالیت اشتغال داشت. دیوید وارد قبل از همکاری با جان اسمیت، ریاست بخش ارتباطات صندوق کودکان سازمان ملل متحد (بریتانیا) را بر عهده داشت. دیوید وارد همچنین مدیر مؤسسه پژوهش مک لنان وارد با مسؤولیت محدود (MacLennan Ward Research Limited) می‌باشد. ایشان در سال ۱۹۷۹ در رشته فلسفه با درجه ممتاز کارشناسی از دانشگاه لندن فارغ‌التحصیل شد.

دیوید سیلکاک

مدیر اجرایی، GRSP



دیوید سیلکاک مدیر اجرایی GRSP - همکاری و مشارکت سه‌جانبه بین بخش تجاری، جامعه مهندسان عمران و دولت با هدف کاهش پایدار حوادث جاده‌ای در کشورهای در حال توسعه می‌باشد. GRSP میهمان فدراسیون جهانی صلیب سرخ و جامعه صلیب سرخ بوده که مقرر آن در ژنو است. GRSP مورد حمایت بانک جهانی، دولت‌های سوئد، هلند و انگلیس و بسیاری از شرکای تجاری قرار دارد.

دیوید سیلکاک که یک مهندس حرفه‌ای است دارای ۳۵ سال سابقه کار به عنوان مشاور و مدرس در بخش حمل‌ونقل و به ویژه ایمنی راه می‌باشد. ایشان به عنوان بانی مؤسسه مشاوران حرفه‌ای ایمنی راه تحت عنوان راس سیلکاک پروژه‌های زیادی را در زمینه ایمنی راه در کشورهای آفریقایی، آسیایی و کشورهای حوزه اقیانوس اجرا کرد. دیوید سیلکاک به عنوان یک پژوهشگر کار هدایت پروژه‌های زیادی را برای وزارت حمل‌ونقل بریتانیا در زمینه مدیریت سرعت، رانندگی بدون گواهینامه، الگوهای مهندسی بدیع و توسعه و گسترش تشکیلات اداری راه بر عهده داشته است. او انتشار بیش از ۸۰ کتاب را در کارنامه خود دارد.

مورای مکی

استاد ایمنی حمل‌ونقل، دانشگاه بیرمنگام



دکتر مکی استاد ایمنی حمل‌ونقل دانشگاه بیرمنگام، بریتانیا است. یک مرکز پژوهشی را تحت عنوان مرکز پژوهش تصادف بیرمنگام بنا نهاد، این مرکز از سال ۱۹۶۵ تا ۱۹۹۶ فعال بوده است که طی این مدت مطالعات پژوهشی پیرامون تصادفات جاده‌ای با تمرکز بر علت بروز سوانح، عملکرد خودروه‌ها به هنگام بروز تصادفات و بیومکانیک در این مرکز صورت گرفته است. ایشان از حامیان فعال استفاده اجباری از کمربند ایمنی و تجهیزات ایمنی ویژه کودکان بوده است و یکی از مدیران بانی شورای مشورتی پارلمان در زمینه ایمنی حمل‌ونقل می‌باشد. وی یکی از مدیران شورای اروپایی ایمنی حمل‌ونقل بوده و ریاست شورای پژوهشی بین‌المللی در خصوص بیومکانیک تصادفات را بر عهده دارد. ایشان مطالب زیادی را در خصوص

مقاله ایمنی حمل‌ونقل چاپ و منتشر کرده است و مؤلف کتاب کاهش صدمات ناشی از تصادفات ترافیکی - چالش جهانی می‌باشد.

دینش موهان

استاد بیومکانیک و ایمنی حمل‌ونقل دانشگاه هنری فورد، انستیتو تکنولوژی هند



دینش موهان استاد دانشگاه هنری فورد در رشته بیومکانیک و ایمنی حمل‌ونقل می‌باشد و به عنوان هماهنگ‌کننده در برنامه پژوهش حمل‌ونقل و پیشگیری از جراحات در انستیتو تکنولوژی هند - دهلی فعال است. ایشان یکی از اعضای هیأت مشورتی پیشگیری از حوادث WHO می‌باشد. در هیأت‌تحریره مجلات بین‌المللی اقتصاد شغلی، روزنامه کنترل سوانح و افزایش ایمنی، دانش ایمنی، پیشگیری از تصادفات و کنترل جراحات و مجله پژوهش ایمنی، مجله آسیایی حمل‌ونقل و زیرساخت حضوری فعال دارد. دینش موهان در گذشته با انستیتو بیمه ایمنی بزرگراه واشنگتن دی سی ۱۹۷۵-۱۹۷۸ و انستیتو پژوهش حمل‌ونقل دانشگاه میشیگان ۱۹۷۵-۱۹۷۱ همکاری می‌کرد.

پرفسور موهان به عنوان مشاور امور مربوط به ایمنی در مراکز دولتی هند، نپال، اندونزی، تایلند، بنگلادش، عراق و لیبی و صنایع خودروسازی از جمله تلکو (TELCO)، اشوک لیلاند (Ashok Leyland)، ولوو (Volvo Trucks)، ایشر موتورز با مسؤولیت محدود (Eicher Motors Ltd.)، اسکورتز با مسؤولیت محدود (Escorts Ltd.)، مروتی یودیگ با مسؤولیت محدود (Maruti Udyog Ltd.)، سیام (SIAM)، بیجاج اتو با مسؤولیت محدود (Bajaj Auto Ltd.) و همچنین با سازمانهای بین‌المللی چون بانک جهانی و سازمان بهداشت جهانی همکاری داشته است.

فعالتهای پژوهشی پرفسور موهان شامل این موارد می‌شود: پژوهش حمل‌ونقل (ایمنی و آلودگی)، بیومکانیک تحمل انسان، ایمنی وسایل نقلیه موتوری، صدمات ناشی از تصادفات جاده‌ای، صدمه دیدن کودکان، کارایی تجهیزات ایمنی خودرو، ارزیابی صدمات وارده به دوچرخه‌سواران و موتورسواران، طراحی کلاه ایمنی موتورسیکلت، ارزیابی استانداردهای دولتی و تولیدکننده وسیله نقلیه موتوری مربوط به ایمنی موتور وسیله نقلیه. پرفسور موهان بیش از ۱۰۰ مقاله علمی در مجلات و کتب بین‌المللی و بیش از یک

دوجین رساله منتشر کرده است. ایشان مؤلف ۳ کتاب ایمنی تحت عناوین کنترل سوانح: نگاهی جهانی، پیشگیری سوانح: دورنمای بین‌المللی و کنترل و پیشگیری سوانح به رشته تحریر در آورده است. پرفسور موهان جوایز زیر را دریافت کرده است:

۱- جایزه مشهور الونوس ۲۰۰۲ (Alumnus Award) از انستیتو تکنولوژی بمبئی، هند، ۲- جایزه برتیل آلدمن ۲۰۰۱ (Bertil Aldman Award) از شورای پژوهش بین‌المللی بیومکانیک تصادفات به خاطر انجام پژوهش برجسته پیرامون بیومکانیک تصادفات، ۳- جایزه بین‌المللی حرفه برجسته (International Distinguished Career Award) از سوی انجمن بهداشت عمومی آمریکا به خاطر قدردانی از تلاشهای شاخص ایشان در حوزه پژوهش تصادفات جاده‌ای و تدریس با مشارکتها و دستاوردهایی که تأثیر مؤثر و و درازمدتی را بر مسأله کنترل و پیشگیری سوانح جاده‌ای بر جای گذاشته است، ۴- جایزه بین‌المللی ولو - سیتی فالکو لکچر (International Velo - City Falco Lecture Prize)، ۵ - جایزه مریت ۱۹۹۱ (Merit) اهدایی از انجمن پیشرفت پزشکی خودرو به خاطر انجام پژوهش برجسته در خصوص ایمنی ترافیک و ۶- جایزه و مدال بین‌المللی انجمن بین‌المللی سوانح و پزشکی ترافیک به خاطر دستاوردهای چشمگیر در حوزه پزشکی ترافیک.

پرفسور موهان دارای مدرک دکترا در رشته مهندسی زیست‌شناسی از دانشگاه میشیگان، مدرک کارشناسی ارشد در رشته مهندسی مکانیک و هوافضا از دانشگاه دلاویر نیویورک (Delaware) و مدرک کارشناس فنی در رشته مهندسی مکانیک از انستیتو تکنولوژی هند - بمبئی است.

او یکی از اعضای هیأت‌مدیره شورای پژوهش بین‌المللی بیومکانیک تصادفات، لیون فرانسه، رییس انستیتو علوم ملل درادون (Dehradun)، عضو هیأت‌مدیره توسعه راههای بین‌شهری هند و کمپانی سیل با مسؤولیت محدود (Siel Ltd.) هند می‌باشد.

جان وایت

مدیر ارشد، بخش حمل‌ونقل، OECD



جان وایت هم اکنون به عنوان مدیر ارشد بخش حمل‌ونقل با OECD کار می‌کند. او مسؤول حمل‌ونقل

جاده‌ای و برنامه پژوهش حمل‌ونقل ترکیبی (RTR) است که تمامی هزینه برنامه یادشده توسط کشورهای عضو OECD تأمین شده است و خط‌مشی و توصیه‌های مرتبط را برای ارابه به دولتهای عضو فراهم می‌آورد. RTR هم اکنون ایمنی راه، آلودگی‌های وسیله نقلیه، پایداری، وسایل نقلیه باربری، تعرفه‌گذاری حمل‌ونقل و تکنولوژی را در بر می‌گیرد.

دبیرخانه OECD به تازگی مقاله‌ای در خصوص آزادسازی حمل‌ونقل هوایی کالا (و پیش‌نویس موافقتنامه چندجانبه) و مطالبی درباره حمل‌ونقل کشورهای عضو OECD در زمینه توسعه پایدار چاپ و منتشر کرده است.

جان وایت در استرالیا به عنوان یک متخصص در امور سیاست‌گذاری حمل‌ونقل داخلی و بین‌المللی، مؤسسات تجاری دولتی و اصلاح قوانین حمل‌ونقل فعالیت داشت و در وزارت حمل‌ونقل و خدمات توسعه منطقه‌ای از پستهای مدیریت بالایی برخوردار بوده است. فعالتهای ایشان به قرار زیر می‌باشد:

- توسعه دستورالعملهای حمل‌ونقل راهبردی برای وزیر،
- استانداردهای زیست‌محیطی و ایمنی وسیله نقلیه موتوری و هماهنگ‌سازی استانداردها (از طریق UNECE در ژنو و APEC)،
- گروه کاری حمل‌ونقل سازمان APEC و مطالعه نقاط پرتراфик،
- چارچوب منظم و دقیق خصوصی‌سازی فرودگاههای اصلی استرالیا (قانون فرودگاهها در سال ۱۹۹۶)،
- اصلاحات اصلی در سیاست‌گذاری حمل‌ونقل (به عنوان مثال حذف نظارت دولت بر شرکتهای هواپیمایی داخلی، آزادسازی هواپیمایی بین‌المللی، خصوصی‌سازی خطوط هوایی استرالیایی، اصلاح سازمان فرودگاههای فدرال)،
- حمل‌ونقل زمینی / ارزیابی حمل‌ونقل شهری و برنامه‌های سرمایه‌گذاری.
- مدارک دانشگاهی جان وایت لیسانس مهندسی (دانشگاه ملبورن) و لیسانس غیرمهندسی (ANU) با گذراندن واحدهای اضافی در زمینه اقتصاد حمل‌ونقل می‌باشد.

درک یاک

مدیر اجرایی بیماری‌های غیرواگیردار و بهداشت روان، WHO

دکتر درک یاک هم اکنون به عنوان مدیر اجرایی گروه بیماری‌های غیرواگیردار و بهداشت روان در WHO مشغول به کار می‌باشد. مسؤولیت‌های وی این موارد را در بر می‌گیرد: توسعه خط‌مشی کلی و مدیریت

WHO در این گونه برنامه‌ها با هدف پیشگیری از عوامل اصلی بروز بیماری‌های مزمن (سیگار، الکل، رژیم غذایی / تغذیه و فعالیت فیزیکی)، مدیریت سرطان، بیماری‌های قلبی، اختلالات روحی و ژنتیکی و پیشگیری از سوانح و صدمات جسمی ناشی از آن. وی قبلاً طرح بدون سیگار WHO را که یکی از پروژه‌های کابینه دکتر برون‌تلند بود را توسعه داده است.

دکتر یاک از ژوئیه سال ۱۹۹۸ تا ۱۹۹۸ میلادی مسؤولیت طراحی و اجرای فرایند مشورتی جهانی WHO را بر عهده داشت که نتیجه این تلاش طرح «بهداشت برای همه در قرن بیست و یکم» برگرفته از نشست سازمان بهداشت جهانی در ماه مه سال ۱۹۹۸ میلادی در زمینه توسعه و بهبود خط‌مشی جدید بهداشت جهانی بوده است. دکتر یاک قبل از پیوستن به WHO در آفریقای جنوبی طرح‌های پژوهشی زیادی را به اجرا در آورده و در برخی از کمیته‌های مشاوره‌ای ملی و بین‌المللی که در سطحی گسترده به بهداشت عمومی می‌پردازند، به فعالیت اشتغال داشته است. ایشان بیش از ۲۰۰ مقاله، سرمقاله و فصلهایی از کتابهای مختلف را به رشته تحریر در آورده است. موضوع اصلی نوشته‌های دکتر یاک نیاز به تلاشهای جهانی برای تکمیل خط‌مشی‌های ملی بسیاری از حوزه‌های بهداشت عمومی و همچنین ایجاد ارتباط بین فعالیتهای پژوهشی و توسعه خط‌مشی و اجرای آن می‌باشد.

ایشان دارای مدرک پزشکی کیپ تاون (Cape Town)، بیماری‌های واگیردار استلن‌بوش (Stellenbosch) و بهداشت عمومی جان‌هاپکینز می‌باشد.

روزاریو آلسی

رییس، FIA



روزاریو آلسی از سال ۱۹۹۳ ریاست کمپانی بیمه SARA و کمپانی بیمه SARA VITA را بر عهده داشته است. او در سال ۲۰۰۰ میلادی از مقام ریاست شورای بین‌المللی فرودگاهها (ACI) استعفا داد و به عنوان رییس افتخاری ACI در امور بین‌الملل برگزیده شد. ایشان همچنین از اعضای کمیته مدیریت AIT، عضو هیأت‌مدیره اروپایی AIT / FIA (بروکسل)، رییس FIA (از سال ۲۰۰۱) و رییس سنای FIA (از سال ۲۰۰۲) می‌باشند.

آقای آلسی در رشته حقوق تحصیل کرده است و قاضی دادگاه عالی است. پستهای قبلی ایشان به قرار زیر می‌باشد:

- ۱۹۶۰ روزنامه‌نگار متعلق به لیست روزنامه‌نگاران،
- ۱۹۶۲ - ۱۹۸۲ ریاست باشگاه اتومبیلرانی کالتانیستا (Caltanissetta)،
- ۱۹۷۱ - ۱۹۸۲ ریاست ACI 116 (شرکت خدمات کمکی کنار جاده‌ای و نقص فنی)،
- ۱۹۸۲ - ۲۰۰۰ ریاست باشگاه اتومبیلرانی ایتالیا،
- ۱۹۸۴ - ۲۰۰۱ معاون رییس فدراسیون بین‌المللی اتومبیلرانی،
- ۱۹۸۲ - ۲۰۰۰ عضو کمیته CONI (کمیته ملی المپیک ایتالیا)،
- ۱۹۹۵ - ۲۰۰۰ ریاست AIT منطقه ۱.

ضمیمه ۱

گروه ضربت سازمان ملل متحد در زمینه ایمنی راه

- طرح پیشنهادی

مقدمه

ارزیابی‌های به‌عمل‌آمده از WHO حاکی از آن است که تصادفات جاده‌ای سالیانه بیش از یک میلیون نفر کشته و بسیار بیشتر از این رقم مجروح به همراه دارند. بیش از ۸۰ درصد این تلفات به کشورهای در حال توسعه تعلق دارند. هزینه ناشی از تصادفات جاده‌ای در کشورهای در حال توسعه دست‌کم بالغ بر ۷۰ بیلیون دلار آمریکاست. WHO پیش‌بینی می‌کند که تا سال ۲۰۲۰ میلادی تلفات ناشی از تصادفات جاده‌ای در جدول مهمترین عوامل مرگ‌ومیر در سطح جهانی از مقام نهم به مقام سوم صعود خواهد کرد. جامعه جهانی باید هم اکنون اقدام برای کاهش این روند غم‌انگیز روبه‌افزایش را در اولویت قرار دهد، به خصوص آنکه بسیاری از تصادفات مرگبار جاده‌ای قابل پیشگیری می‌باشند. تجربه در کشورهای صنعتی نشان می‌دهد که اجرای دقیق راهبردهای پیشگیری به طور قطع با ایمنی راه در سطح بالاتری همراه خواهد بود. به همین علت برای جلوگیری از بروز تصادفات مرگبار و افزایش تلفات و جراحات ناشی از این گونه حوادث به شکل فراگیر در سطح جهان طی ۲۰ سال آینده از هم اکنون باید اقدامات بین‌المللی صورت گیرد.

در هر حال حاضر، مقوله ایمنی راه به هیچ وجه در دستور کار سیاست بین‌المللی دولتها قرار ندارد. به عنوان مثال می‌توان به طرح اجرایی نشست جهانی توسعه پایدار که در سپتامبر ۲۰۰۲ میلادی در ژوهانسبورگ برگزار شد اشاره کرد، طرح اجرایی یادشده در برگیرنده اهداف ویژه مربوط به تأثیر محیط‌زیست بر حمل‌ونقل می‌باشد. در عین حال این طرح حتی یک بار صرفاً به مقوله ایمنی راه اشاره نمی‌کند. امروزه ایمنی راه موضوعی است که جامعه جهانی و مدیریت حاکم بر آن بسیار به آن بی‌توجه هستند. چرا این گونه است؟

چرا به ایمنی راه توجه نمی‌شود؟

علت اصلی بی‌توجهی به تلفات و صدمات ناشی از تصادفات جاده‌ای نامشخص بودن نسبی آن است. صدها هزار تصادف جاده‌ای معمولاً فاقد ارزش خبری هستند، اما یک حادثه قطار یا سقوط هواپیما به شکلی

گسترده در رسانه‌های گروهی انعکاس می‌یابد. غم و اندوه ناشی از بروز یک سانحه هوایی یا ریلی باعث انعکاس آن به عنوان یک رویداد مهم خبری می‌شود. تصادفات خودروهای شخصی هر چند اغلب برای کسانی که به نوعی با آن ارتباط می‌یابند غم‌انگیز هستند، اما به نظر عادی و پیش‌پاافتاده می‌آیند. منفی‌گرایان ممکن است بگویند که عدم علاقه رسانه‌های گروهی به مقوله ایمنی راه ممکن است به تشریح این نکته که چرا سیاست‌گذاران به ندرت آن را مورد توجه قرار می‌دهند کمک کند. هر چند دیگر عوامل بسیار تأثیرگذار می‌باشند.

اولاً نیاز به ایمنی راه از تقاضای قبلی افراد برای جابجایی و حمل و نقل ناشی می‌شود. مردم خواهان جابجایی هستند، اما سطح ایمنی که باید برای حمایت از سیستم حمل و نقل در دسترس باشد اغلب چه از دید مصرف‌کننده و چه از دید تولیدکننده به عنوان موضوعی ثانویه در نظر گرفته می‌شود. در نتیجه تجهیزات ایمنی اغلب به عنوان اقدام بعدی مد نظر قرار می‌گیرند و در طراحی سیستم‌های حمل و نقل جای ندارند.

ثانیاً برای ارتقای سطح ایمنی راه به سطح بالایی از همکاری در بخش‌های مختلف ذیربط نیاز می‌باشد. لازم به ذکر است که این کار راحتی نیست یا بهتر بگوییم مسؤولیت دشواری است که دولتمردان و سیاست‌گذاران با آن مواجهند. به عنوان مثال به اصول و قواعد بی‌شمار و بخش‌های متعدد مرتبط توجه کنید. برنامه‌ریزان حمل و نقل، خدمات پزشکی، پلیس، مهندسان، معلمان و سهامداران بخش‌های مختلف صنعتی در تأمین ایمنی راه نقش ایفا می‌کنند. تمامی این گروه‌ها باید در تشریح راهبردهای پیشگیرانه که هم مقرون‌به‌صرفه باشند و هم از نظر سیاسی به اندازه کافی دقیق و عملی باشند، فعالیت نمایند.

ثالثاً در فرایند تعیین دقیق مسؤولیت‌های مربوط به ایمنی راه چه در دولتها و چه در مؤسسات بین‌المللی نوعی خطای مکرر وجود دارد. بر خلاف دیگر مدهای حمل و نقل مانند حمل و نقل هوایی، مسؤولیت در زمینه ایمنی راه به شکلی گسترده بین سازمان‌های مختلف و مراکز تصمیم‌گیرنده تقسیم می‌شوند.

به عنوان مثال، در کشورهای صنعتی، ایمنی راه به جای آنکه اطلاعات لازم را پیرامون حمل و نقل یا خط‌مشی برنامه‌ریزی ارایه دهد، اغلب به عنوان موضوعی ضمیمه مد نظر قرار گرفته است. وزیر ایمنی راه زمانی که در اصل چنین نقشی به کسی اختصاص داده نمی‌شود، به ندرت از پست بالای مدیریتی برخوردار است. به عنوان مثال، در سطح فراملی اتحادیه اروپا، اتخاذ سیاست‌های تأثیرگذار در زمینه ایمنی راه بین مدیریت کمیسیون‌های مختلف تقسیم می‌شود. در سطح جهانی نوعی تلاش بین مؤسسات ذیربط وابسته سازمان ملل متحد وجود دارد، اما سطح این گونه تلاشها در مقایسه با فعالیتهایی که در زمینه امور زیست‌محیطی مرتبط با حمل و نقل جاده‌ای به عمل می‌آید بسیار اندک است. مهم‌تر آنکه به گردهمایی‌های سیاسی (مانند نشست وزرای حمل و نقل یا بهداشت) کمتر بها داده می‌شود یا به ندرت موضوعی مطرح می‌شود که ممکن است پیشرفتهای مؤثر و قابل‌ارزیابی را در زمینه ایمنی راه در پی داشته باشد.

فقدان این حس مسؤلیت مانع از توسعه راهبردهای مدیریت ایمنی راه شده است که می‌بایست توسط مقامات کشورهای مختلف و در سطح جهان مورد استفاده قرار گیرد.

با توجه به افزایش قابل‌انتظار در میزان استفاده از وسایل نقلیه موتوری که براساس پیش‌بینی OECD این میزان تا سال ۲۰۲۰ میلادی ۸۶ درصد افزایش خواهد یافت و همزمان با توجه به هشدارهای WHO در خصوص رشد و افزایش شمار تلفات ناشی از تصادفات جاده‌ای، سرانجام باعث شده است مقوله ایمنی راه مورد توجه قرار گیرد. به عنوان مثال تصمیم WHO در مورد نامگذاری روز بهداشت جهانی در سال ۲۰۰۴ به موضوع راه‌های ایمن‌تر گام مهمی به شمار می‌رود. اگر چه برای افزایش آگاهی و شناخت در زمینه ایمنی راه کارهای بیشتری باید انجام شود و راهبردهای پیشگیرانه مبتنی بر رویکردهای مؤثر در زمینه مدیریت ایمنی راه می‌بایست بهبود و توسعه یابد.

همکاری در زمینه رویکرد سیستمها پیرامون ایمنی راه

موضوع ناکامی در تخصیص مسؤلیت در زمینه ایمنی راه به مقامات دولتی نیز از دیرباز در فرایند بحث و تبادل نظر پیرامون علت بروز تصادفات جاده‌ای مطرح می‌باشد. رویکردهای جدید در خصوص تأمین ایمنی راه با تمرکز بر راننده به عنوان منبع اولیه خطا و در نتیجه بروز حوادث جاده‌ای گرایش داشتند. بنابراین مسؤلیت به افراد منتهی و نقش دولت به تلاش برای به حداقل رساندن اشتباهات رانندگی به وسیله ترکیبی از آموزش و اجرای قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی محدود شد.

هر چند در سالهای اخیر، رویکردی پیشرفته‌تر در زمینه مدیریت ایمنی راه ارایه شده است. در این رویکرد، راننده، خودرو و زیرساخت به عنوان اجزای سه‌گانه سیستم دینامیک مد نظر قرار می‌گیرند. در درون این سیستم ایمنی نوعی تقسیم مسؤلیت مشاهده می‌شود. بدینسان، در این رویکرد تلاش می‌شود تا تمامی منابع مرتبط با بروز تصادفات خودرو شناسایی شوند. این رویکرد نوعی توان بالقوه را برای رفع ضعفهای سیستماتیک پیشنهاد می‌کند، ضعفهایی که درون سیستم نهفته‌اند و می‌توانند نتایج حوادث جاده‌ای را تعدیل کنند. (برای کسب اطلاعات بیشتر در این گونه امور به کتابی که توسط FIA تحت عنوان «امکان‌پذیر بودن رویکرد سیستمها برای ارزیابی تصادفات جاده‌ای مراجعه فرمایید»)

در عین حال، برای بهره‌گیری هر چه بیشتر از مزایای رویکرد سیستمها به ساماندهی بهتر مسؤلیت در حوزه ایمنی راه نیاز می‌باشد. به عنوان مثال، در استفاده از مقوله مؤسسه راهبر برای دستیابی به راهبردهای پیشگیرانه مبتنی بر همکاری در سطح کشور، همان گونه که در گزارش اخیر GRSP تحت عنوان «مدیریت ایمنی راه» نشان داده شده است، نوعی توان بالقوه قابل توجه وجود دارد. اما آنچه که در سطح ملی مطلوب است در سطح جهانی نیز مورد نیاز می‌باشد.

به همین علت FIA بر این باور است که بررسی و مرور مسؤولیت‌های فعلی در حوزه ایمنی راه در سطح جهان هم اکنون اقدامی مفید خواهد بود.

مقوله ایمنی راه در برنامه‌های کاری برخی از مؤسسات تخصصی سازمان ملل متحد و مؤسسات چندجانبه مانند بانک جهانی، WHO و کمیسیونهای اقتصادی سازمان ملل متحد و بانکهای توسعه نمود دارد. سایر نهادهای بین‌المللی مانند OECD و GRSP نیز فعال می‌باشند. این گونه سازمانها درگیر فعالیتهای ارزشمندی هستند. در عین حال، کاملاً روشن است که بین آنها همکاری و مشارکت وجود ندارد. حتی خطر رقابت بین سازمانها (اغلب از رقابت برای دستیابی به منابع محدود ناشی می‌شود)، دوباره کاری (تکرار تلاشی که قبلاً یا همزمان توسط نهادهای دیگر صورت گرفته یا در حال صورت گرفتن است) و مشارکت و همکاری چندرشته‌ای ضعیف احساس می‌شود.

مهم‌تر از همه، همان طور که نتیجه نشست ژوهانسبورگ نشان می‌دهد، تلاشهای نهادهای وابسته به سازمان ملل متحد فاقد اهداف تشریح شده است که می‌بایست توسط جامعه جهانی در سطح سیاسی تعیین شوند. این نقص از توسعه و پیشرفت راهبرد مرتبط با مدیریت ایمنی راه ممانعت به عمل می‌آورد و اگر بخواهیم کلی‌تر بگوییم ایمنی راه تحت‌الشعاع اهمیت آن به عنوان مقوله‌ای که نگرانی جهانی را برانگیخته، قرار می‌گیرد.

پیش به سوی تشکیل یک گروه ضربت وابسته به سازمان ملل متحد برای پرداختن به ایمنی راه تشکیل یک گروه ضربت وابسته به سازمان ملل متحد در حوزه ایمنی راه زمینه این هدایت را فراهم می‌کند. این گروه می‌تواند کار کند، نه تنها کارایی و همکاری را افزایش دهد، بلکه علاوه بر آن رویکرد چندرشته‌ای را که برای کارایی مدیریت ایمنی بسیار مهم باشد، بهبود می‌بخشد.

گروه ضربت باید مهارتها و دیدگاههای مختلف را از سازمانهای چندرشته‌ای مختلف مانند بانک جهانی، سازمان بهداشت جهانی، یونیسف گردآوری کند. این گروه باید به مرکز ارایه بهترین فعالیتهای در زمینه مدیریت ایمنی راه با تأکید بر راهبردهای کم‌هزینه‌ای که مرتبط با نیازهای کشورهای در حال توسعه است، تبدیل شود. گروه ضربت، به سرمایه‌گذاری یا نظام اداری جدید نیاز نخواهد داشت، بلکه می‌کوشد تا از تلاشهای بین‌المللی موجود در جهت افزایش ایمنی راه بهتر استفاده کند. همکاری بهتر نتایج دلخواه را در پی خواهد داشت.

کمیسیون اقتصادی کشورهای اروپایی سازمان ملل متحد (UN-ECE) یکی از مشارکت‌کنندگان در گروه ضربت پیشنهادی می‌باشد. این نهاد بیش از ۴۰ سال است که مسؤولیت تدوین قوانین و مقررات مربوط به ایمنی و محیط‌زیست وسایل نقلیه مرتبط با ایمنی و محیط‌زیست را بر عهده دارد. در سال ۱۹۹۸ میلادی این

مشارکت موفق بین‌المللی در قالب یک مجمع جهانی با هدف هماهنگ‌سازی قوانین و مقررات موبوط به وسیله نقلیه شکل گرفت. این مجمع جهانی ساختاری را فراهم می‌آورد که در آن کشورها و تشکیلات جهانی از جمله ایالات متحده آمریکا، ژاپن و اتحادیه اروپا می‌توانند در خصوص استانداردهای مشترک فنی مربوط به وسیله نقلیه به توافق دست یابند. همان گونه که هم اکنون شاهد آن هستیم ایجاد نوعی تغییر بنیادی در ساختارهای محصولات صنعت جهانی خودروسازی حایز اهمیت است.

امروزه تقریباً دوسوم از خودروهای موتوری در کشورهای OECD تولید می‌شوند. پیش‌بینی می‌شود که تا سال ۲۰۲۰ میلادی این میزان تولید بین کشورهای صنعتی و کشورهای در حال توسعه به نسبت پنجاه به پنجاه برسد. محل تولید با توجه به پیش‌بینی بازارهای روبه‌رشد به ویژه در آسیا، اروپای مرکز و کشورهای مشترک‌المنافع در حال تغییر است.

این نوع تمایل و گرایش به جهانی شدن صنعت خودروسازی با توجه به تمرکز بر مالکیت و مشارکت که در عوض زمینه هماهنگ‌سازی هر چه بیشتر استانداردهای تولیدی را فراهم می‌آورد، در حال تقویت شدن است. در نتیجه، قوانین و مقررات فنی جهانی که توسط مجمع جهانی ارایه می‌شوند، در تهیه و تدوین استانداردهای آتی مهندسی به منبعی کلیدی تبدیل خواهند شد. این استانداردها می‌بایست در رویکرد جهانی سیستمها به مقوله ایمنی راه جای گیرند.

گرایش مشابه دیگری (گرایش به جهانی شدن) را می‌توان در دیگر حوزه‌های کاری حمل‌ونقل UN – ECE انتظار داشت. گروه ایمنی حمل‌ونقل (WPI) بخش حمل‌ونقل UN – ECE به قوانین و مقررات مربوط به ایمنی حمل‌ونقل، به همراه علامتها و استانداردهای جاده‌ای (مانند ایمنی در تونلها) می‌پردازد. گسترش حوزه عملکرد WPI به منظور استقرار یک مجمع جهانی پیرامون ایمنی ترافیک زمینه دسترسی به شیوه‌ای مؤثر را توسط کشورهای در حال توسعه فراهم می‌آورد تا با آن بتوانند در طراحی و تدوین قوانین و مقررات بین‌المللی ترافیک حضور داشته باشند. حداقل تلاشی که ممکن است صورت گیرد، ارایه مطلوب‌ترین راهبردهای علمی و راهنمایی‌های مفید در خصوص اموری چون استفاده اجباری از کمربند ایمنی، مدیریت سرعت، ممنوعیت رانندگی در زمان مستی، اخذ گواهینامه رانندگی و طراحی بزرگراه می‌باشد. این مورد شیوه‌ای ساده برای ارتقای نقش یکی از کارآمدترین نهادهای منطقه‌ای سازمان ملل متحد و گسترش سطح تلاشهای آن به کشورهای دیگر خواهد بود.

گروه ضربت سازمان ملل متحد همچنین می‌تواند نگاه مقامات سیاسی کشورهای جهان را به اندازه کافی به مقوله ایمنی راه معطوف سازد. پذیرش مسؤلیت در زمینه ایمنی، مستلزم اخذ تصمیمات و فعالیتهای سیاسی است. در حال حاضر، وزرای حمل‌ونقل یا بهداشت تقریباً هیچ وقت همدیگر را برای بحث و تبادل نظر پیرامون ایمنی راه ملاقات نمی‌کنند. بنابراین، تلاشهای جاری برای افزایش ایمنی راه توسط نهادهای

چندگانه بین‌المللی در نوعی خلأ سیاسی صورت می‌گیرد. در نتیجه گروه ضربت می‌تواند مسیر سیاسی را شاید از طریق دیدارهای مشترک دوره‌ای وزرای حمل‌ونقل و بهداشت به سوی ایمنی راه هدایت کند. این‌گونه دیدارها باید اهداف مورد نظر را تعیین کنند و زمینه‌ارایه تمهیدات مؤثر و موفق را فراهم آورند.

نتیجه‌گیری

FIA بر این باور است که گروه ضربت سازمان ملل متحد در زمینه ایمنی راه می‌تواند پاسخ مبتنی بر همکاری در قبال چالش جهانی موجود در زمینه ایمنی راه را فراهم آورد، با استفاده بهتر از ساختارها و بودجه موجود مطلوب‌ترین فعالیت را در این زمینه در سرتاسر جهان ارایه دهد. گروه ضربت به نوعی نهاد راهبر درون سازمان ملل متحد تبدیل خواهد شد که مسؤولیت ایمنی راه و ارتقای رویکرد سیستمها را در زمینه مدیریت ایمنی حمل‌ونقل در سطح ملی و جهانی بر عهده خواهد داشت.

دست‌اندرکاران ایمنی راه از طریق این گروه ضربت می‌توانند برای رشد آگاهی سیاسی و آگاهی مردم در زمینه ایمنی راه تلاش کنند که هدف از این تلاش دستیابی به نوعی نیروی فزاینده است تا مقوله ایمنی راه همراه و هماهنگ با نگرانی‌های زیست‌محیطی در دستور کار دولتمردان در سطح جهان قرار گیرد. این امر به دستیابی به نوعی تغییر و دگرگونی حقیقی در رفتارهای مرتبط با ایمنی راه هم بین رهبران سیاسی و هم رفتارهایی که در خیابانها شاهد آن هستیم، کمک خواهد کرد.

فدراسیون بین‌المللی اتومبیلرانی

در خدمت اتومبیل و جامعه

اهداف

FIA با سرمایه‌ای بالغ بر ۳۰۰ میلیون دلار در بریتانیا بنا نهاده شده است، نهادی که مدیریت ورزش اتومبیلرانی و ایمنی بین‌المللی سازمانهای اتومبیلرانی در سطح جهانی را بر عهده دارد. اهداف این بنیاد عبارت است از افزایش ایمنی عمومی و بهداشت عمومی، محافظت و مراقبت از زندگی انسانها و حمایت، محافظت و بهبود شرایط محیط فیزیکی و طبیعی از طریق:

- اجرای طرحهای پژوهشی، انتشار نتایج پژوهشهای به‌عمل‌آمده و فراهم آوردن اطلاعات در هر زمینه‌ای که با منافع عموم ارتباط می‌یابد، از جمله ایمنی راه، تکنولوژی اتومبیل، محافظت و مراقبت از زندگی انسان و بهداشت عمومی، حمل‌ونقل و جابجایی افراد و محافظت از محیط‌زیست و
- بهبود ایمنی در ورزش اتومبیلرانی و رانندگان، مسافران و عابران پیاده و سایر افرادی که از جاده استفاده می‌کنند.

فدراسیون بین‌المللی اتومبیلرانی فعالیتهای پژوهشی و فعالیتهای آموزشی خود را همراه با ارایه حمایت‌های مالی لازم برای سومین گروه پروژه‌ها از طریق برنامه اعطای کمک هزینه‌های مالی به اجرا در می‌آورد.