

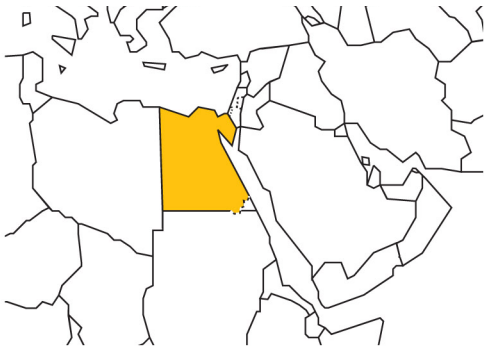


مصر:

عقد العمل الوطني من أجل السلامة على الطرق

2020-2011

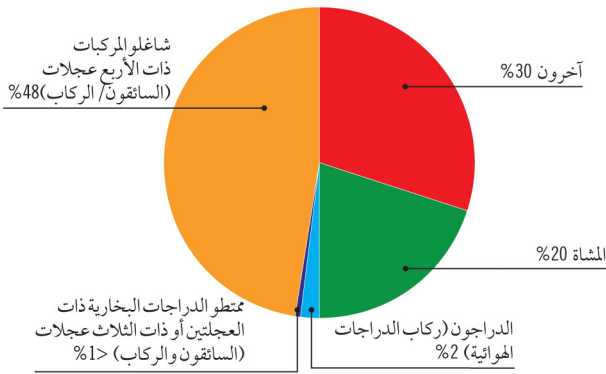




البيانات
العدد المبلغ لوفيات التصادمات المرورية (2007) 12 295 (70% من الذكور، 30% من الإناث)
العدد المبلغ للإصابات غير المميتة الناجمة عن التصادمات المرورية (2007) 154 000 هـ
هل توجد دراسة عن التكلفة لا

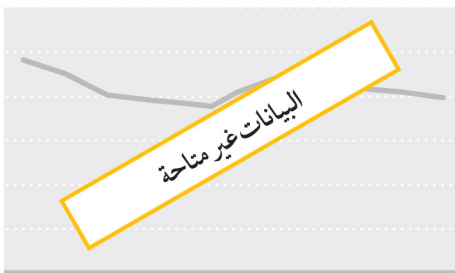
بيانات الصحة، حيث تعرف بأنها الوفاة في موقع التصادم.  
بيانات الصحة، 2007، هـ

## الوفيات بحسب فئات مستخدمي الطريق



المصدر: 2005، مركز المعلومات الوطني للصحة والسكان

## اتجاهات الوفيات الناجمة عن التصادمات المرورية



عدد المركبات المسجلة
إجمالي عدد المركبات (2008) 4 300 000
السيارات 60%
الدراجات البخارية ذات العجلتين وذات الثلاث عجلات 19%
الشاحنات 18%
الحافلات (الباصات) 2%
أخرى 1%

أذن بنشر البيانات من قبل وزارة الصحة والسكان.

الإطار المؤسسي
هنالك مؤسسة رائدة تتولى القيادة هل يتم تمويلها من خلال الميزانية الوطنية نعم
هنالك استراتيجية وطنية للسلامة على الطرق تتضمن الاستراتيجية أهدافاً وطنية قابلة للقياس الاستراتيجية ممولة نعم لا لا

التشريعات الوطنية
هنالك حدود للسرعة مقررة على المستوى الوطني بمقدور السلطات المحلية إقرار حدود أقل للسرعة السرعة القصوى على الطرق الحضرية الإنفاذ <sup>أ</sup> نعم لا 60 كم/ساعة 10 9 8 7 6 5 4 3 2 1 0
هنالك قانون للقيادة تحت تأثير المسكرات حدود تركيز المسكر في الدم (ت.ك.د) - عامة الشعب حدود تركيز المسكر في الدم (ت.ك.د) - الشباب أو السائقون المبتدئون يتم اللجوء إلى اختبار النفس العشوائي و/ أو نقاط تفتيش الشرطة الوفيات المرورية التي يمكن عزوها إلى شرب المسكرات الإنفاذ <sup>أ</sup> نعم لا توجد لا توجد لا - 10 9 8 7 6 5 4 3 2 1 0
هنالك قانون لخوذات الدراجات البخارية/النارية ينطبق القانون على جميع ركاب الدراجة (السائق والركاب) توجد معايير إلزامية للخوذات معدل ارتداء الخوذات الإنفاذ <sup>أ</sup> نعم لا لا 70% لدى الركاب 10 9 8 7 6 5 4 3 2 1 0
هنالك قانون بشأن حزام الأمان ينطبق القانون على جميع شاغلي المركبة معدل ارتداء حزام الأمان الإنفاذ <sup>أ</sup> نعم لا 70% من قبل السائقين 10 9 8 7 6 5 4 3 2 1 0
هنالك قانون بشأن مقيدات حركة الأطفال الإنفاذ <sup>أ</sup> لا لا/ط

<sup>أ</sup> تصنيف الإنفاذ يمثل إجماعاً في الرأي المهني للمجيبين، على مقياس من 0 إلى 10 حيث يشير الرقم 0 إلى إنفاذ غير فعال والرقم 10 إلى إنفاذ شديد الفعالية.  
<sup>ب</sup> القيادة تحت تأثير المسكرات غير معرفة بحدود تركيز المسكر في الدم.  
<sup>ج</sup> 2003، وزارة الداخلية.

معايير المركبات
يتوجب على مصنعي السيارات التقيد بمعايير معينة بشأن استهلاك الوقود تركيب أحزمة أمان على جميع المقاعد لا لا
عمليات التدقيق على السلامة على الطرق
هنالك عمليات تدقيق رسمية على المشاريع الكبرى الحديثة لتشديد الطرق هنالك عمليات تدقيق دورية على البنية التحتية للطرق القائمة نعم نعم
تشجيع استخدام وسائل النقل البديلة
هنالك سياسات وطنية لتشجيع المشي أو ركوب الدراجات الهوائية هنالك سياسات وطنية لتشجيع استخدام وسائل النقل العام لا نعم

الرعاية التالية للتصادم
هنالك نظام رسمي للرعاية السابقة للمستشفى متاح لعامة الجمهور هنالك رقم هاتف وطني متاح للجميع نعم نعم

البيانات غير متاحة.  
لا/ط: البيانات غير مطلوبة/البيانات لا تنطبق في هذا السياق.



## المقدمة

تتسبب التصادمات على الطرق عبر العالم في وفاة ما يقرب من 1.3 مليون شخص كل عام وإصابة خمسين مليوناً، ويعاني إقليم شرق المتوسط (إلى جانب الإقليم الأفريقي) من أعلى معدل للوفيات بين سائر أقاليم العالم مسجلاً 23.2 حالة من بين كل 100 ألف فرد.

وفي ظل هذا التحدي العالمي الكبير حرص الأمين العام للأمم المتحدة، في تقريره إلى الجمعية العامة عام 2009م على تشجيع الدول الأعضاء لمساندة الجهود المبذولة لإعلان عقد للسلامة على الطرق. وكان الهدف المنشود من هذه الخطوة هو توفير إطار زمني للعمل من أجل تشجيع الالتزامات السياسية والمواردية، على الصعيدين العالمي والوطني نحو الحد من حوادث السير وتداعياتها. ثم جاءت خطوة حاسمة ثانية، في نهاية العام ذاته، عندما أقر الوزراء المجتمعون في المؤتمر الوزاري العالمي الأول حول السلامة على الطرق، المعقد في موسكو، إعلان عقد العمل من أجل السلامة على الطرق. كما تم الاتفاق على ترتيب مؤتمر وزاري للمتابعة كل خمس سنوات لاستعراض التقدم المحرز في هذا السياق.

وقد تُوّجت تلك الخطوات في آذار/ مارس 2010م بإعلان الجمعية العامة للأمم المتحدة الفترة 2011-2020 عقداً للعمل من أجل السلامة على الطرق (وفق القرار 64/255)، بهدف "وقف الزيادة في الوفيات الناجمة عن حوادث الطرق، ثم خفض المستوى المتوقع منها على الصعيد العالمي عن طريق زيادة الأنشطة المضطلع بها وطنياً وإقليمياً وعالمياً". ودعا القرار الدول الأعضاء إلى تنفيذ أنشطة للسلامة على الطرق، وعلى الأخص في مجالات إدارة السلامة والبنية التحتية للطرق وسلامة المركبات وسلوكيات مستخدمي الطرق والتثقيف حول الموضوع والاستجابة اللاحقة للتصادمات.

وبعد مرور عام واحد، أي في آذار/ مارس 2011، اتفق الشركاء الوطنيون في مصر من المهتمين بقضية السلامة على الطرق، من الجهات الحكومية وغير الحكومية، وبالتعاون مع منظمة الصحة العالمية، على أن تعلن الحكومة عقداً وطنياً وخطة للعمل من أجل السلامة على الطرق في الحادي عشر من أيار/ مايو 2011. وقد ارتكزت خطة العقد على تنقيح استراتيجية عام 2007م فيما يتعلق بالخطة الوطنية والوزارية والأهلية، إلى جانب التوصيات الصادرة عن مشروع التوأمة المدعوم من الاتحاد الأوروبي بشأن السلامة على الطرق في مصر.

## بيانات الوضع الراهن

تعد الإصابات الناجمة عن تصادمات الطرق من الأسباب الرئيسية لوقوع الوفيات والإدخال إلى المستشفيات في مصر. فقد أظهر مسح مجتمعي، أجرته وزارة الصحة بالتعاون مع منظمة الصحة العالمية بقصد تقدير حجم العبء الناجم عن هذه الإصابات في مصر، أن تصادمات الطرق تتسبب في 62.9٪ من حالات الوفيات المرتبطة بالإصابات و34٪ من الإصابات غير المميتة؛ كما أن 70٪ من جميع إصابات التصادمات المرورية تلحق بأفراد ينتمون إلى الفئات العمرية المنتجة اقتصادياً.

وفي عام 2009م، أصدرت منظمة الصحة العالمية التقرير العالمي عن حالة السلامة على الطرق، الذي يعد التقييم العالمي الأول لحالة السلامة على الطرق في 178 بلداً. وقد صنّف هذا التقرير مصر ضمن البلدان التي تعاني أعلى معدلات الوفيات، حيث تحدث بها 416 حالة وفاة بين كل 100 ألف شخص.

ووفر هذا التقرير تقييماً أساسياً مهماً ساعد في وضع عدد من الإجراءات الوطنية ذات الأولوية بشأن السلامة على الطرق في مصر للتعامل مع القضايا التالية:

- الحاجة إلى تعزيز دور المجلس القومي للسلامة على الطرق (الهيئة الوطنية الرائدة في هذا المجال)؛
- العبء الجسيم للإصابات الناجمة عن التصادمات على الطرق: أكثر من 12 ألف حالة وفاة و150 ألف إصابة في عام 2007م؛
- عدم توافر حسابات التكلفة الاقتصادية ذات الصلة؛
- غياب الأهداف الوطنية القابلة للقياس؛
- الحاجة إلى تنقيح وإحكام التشريعات الوطنية ذات الصلة (مثل مقيدات حركة الأطفال، وحدود نسبة المسكر في الدم، إلخ).





## المبادرات الوطنية 1993 – 2010 م 1993 – 2000 م

- 1993: انعقاد المؤتمر الوطني الأول للحد من الإصابات المرورية والوقاية منها في القاهرة، وهو ما أثمر إصدار أول مطبوعة حول الإصابات: الإصابات في مصر.

- 1994: تنفيذ نظام ترصد الإصابات بمستشفيات وزارة الصحة

- 1996: تشكيل اللجنة الوطنية المعنية بمكافحة الإصابات والوقاية منها بموجب قرار وزاري. وتضم اللجنة وزارات الصحة، والداخلية، والتربية والتعليم، والهيئة العامة للطرق والكباري، والنقل البري، ووزارة النقل، وآخرين من الشركاء المعنيين.

- 1997: تنفيذ حملة للسلامة على الطرق في مجموعة مختارة من الطرق (وزارة الصحة، وزارة الداخلية، الهيئة العامة للطرق والكباري والنقل البري).

- 2000: إطلاق مبادرة: مصريون أصحاء 2010 (وزارة الصحة وإدارة الصحة الأمريكية)، وكان من بين أهدافها تقليص حجم المراضة والوفيات الناجمة عن التصادمات المرورية على الطرق.

مجموعة تسيير الأعمال  
رفيعة المستوى

اللجنة الوطنية المعنية بالسلامة على الطرق  
أكثر من 20 ممثل عن كبرى المؤسسات المعنية  
بمجال السلامة على الطرق

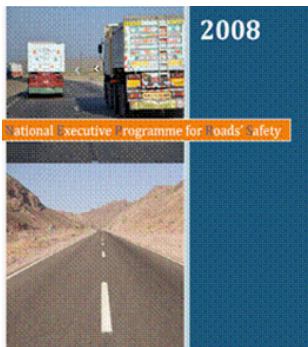
الأمانة  
(المكتب التنفيذي)

اللجان الفرعية

- بيانات التصادمات.
- سلامة المركبات.
- التشريعات المرورية وتطبيقها والتوعية والتثقيف بشأنها.
- تثقيف السائقين وتدريبهم ومنحهم رخص القيادة.
- البنية التحتية واستخدام الأراضي والتنمية الحضرية والطرق بين المدن.

## 2003: تأسيس المجلس القومي للسلامة على الطرق

أنشئ المجلس داخل الهيكل التنظيمي للإدارة العامة للمرور بوزارة الداخلية، ويرفع تقريره إلى مجلس الوزراء. ويتألف من أعضاء ممثلين لجميع الوزارات المعنية مثل وزارة النقل، والهيئة العامة للطرق والكباري والنقل البري، ووزارة الصحة، ووزارة التربية والتعليم، والمنظمات غير الحكومية، ومنظمة الصحة العالمية.



## 2007: الاستراتيجية الوطنية للسلامة على الطرق (2007 – 2009م)

أقر المجلس القومي للسلامة على الطرق في عام 2007م استراتيجية وطنية، غير أنها تتطلب مزيداً من الجهود لتنفيذها. وتشمل بنود الاستراتيجية الاهتمام بالآتي:

**الطرق:** تحسين التصميم الهندسي والإنشائي للطرق ومراجعة تدابير السلامة التي يجب مراعاتها في تصميم الطرق وصيانتها.  
**المركبات:** تحسين حالة المركبات وكفاءة الفحص الفني وعدد مدارس تعليم القيادة ومراجعة اللوائح المنظمة لعمل السائقين المهنيين.

**إذكاء الوعي:** مراجعة وتحديث المحتوى التعليمي حول السلامة على الطرق في المدارس، وإذكاء الوعي عبر وسائل الإعلام الجماهيري والاتصال المباشر، إلى جانب شبكة التواصل الاجتماعي من خلال موقع إلكتروني للمجلس القومي للسلامة على الطرق.

**خدمة الإسعاف:** تحسين محطات سيارات الإنقاذ والإسعاف، وتحسين فعالية الاتصال في هذه المحطات.

## 2008: مشروع التوأمة لتعزيز السلامة على الطرق في مصر (2008 – 2010م)



Federal Ministry  
of Transport, Building  
and Urban Affairs

**الهدف:** إقامة نظام نقل متكامل مأمون وفعال ومرابط الأقسام ويعتمد عليه.

### مجالات التنفيذ:

- تنسيق الأنشطة السنوية في مجال السلامة على الطرق والتعديلات التشريعية المطلوبة.
- دعم جهود الهيئة العامة للطرق والكباري والنقل البري في بناء القدرات وخطة العمل المتكاملة من أجل السلامة على الطرق.
- رفع كفاءة نظام إدارة السلامة على الطرق.
- إعداد قاعدة بيانات محسنة عن التصادمات المرورية.

في نهاية عام 2009م ساهم مشروع التوأمة للاتحاد الأوروبي في دعم تنفيذ أعمال اللجان الفرعية المنضوية تحت مظلة المجلس القومي للسلامة على الطرق، من أجل تعزيز دور المجلس بصفته الرائدة، بما في ذلك توافر البيانات وسلامة المركبات والتشريعات والبنية الأساسية واستخدام الأراضي والتنمية الحضرية، كما سبقت الإشارة.

## 2010م: مشروع السلامة على الطرق في عشرة بلدان (RS 10)

مصر .. واحدة من عشرة بلدان تم إدراجها في مشروع السلامة على الطرق، والذي تموله مؤسسة بلومبرج. ويتولى تنفيذ المشروع مجموعة من الشركاء الوطنيين بدعم فني مقدم من اتحاد شركاء السلامة على الطرق. والشركاء في مصر هم منظمة الصحة العالمية (الهيئة الرائدة)، والشراكة العالمية من أجل السلامة على الطرق، ومركز جامعة جونز هوبكنز الدولي لدراسة الإصابات، ورابطة سلامة السفر على الطرق الدولية.



### الأهداف:

- إعداد البرامج النموذجية الريادية التي تتعامل مع تنظيم السرعة واستخدام أحزمة الأمان، لتطبيقها في مواقع أخرى داخل مصر؛
- تحسين نوعية البيانات عن الإصابات المرورية من خلال تنفيذ قاعدة بيانات "تصادمات الطرق"، وكذلك من خلال ترصد الإصابات في المستشفيات، وإجراء المسوحات المجتمعية، ودقة بيانات سجلات الوفيات؛
- إذكاء الوعي العام من خلال حملات التسويق الاجتماعي المناسبة؛
- تعزيز القدرات البشرية في مجال السلامة على الطرق من المهنيين من مختلف القطاعات من خلال برامج التدريب الملائمة؛
- تحفيز مشاركة المنظمات غير الحكومية المعنية بقضية السلامة على الطرق؛
- رصد وتقييم أثر التدخلات المنفذة.

### أنشطة المرحلة الأولى من المشروع (2010-2011م):

- مراجعة وتنقيح تشريعات السلامة على الطرق؛
- تعزيز إنفاذ اللوائح المنظمة للسلامة على الطرق؛
- تبني قضية الإصابات الناجمة عن التصادمات على الطرق، وتحفيز الوعي العام حول العبء الجسيم الناجم عنها، وإمكان تحسين السلامة على الطرق؛
- تدريب طواقم العمل الرئيسيين على التخطيط للسلامة على الطرق وتقييم عوامل الاختطار وإنفاذ التشريعات المنظمة لها؛
- دعم المنظمات غير الحكومية للقيام بأنشطة الدعوة وإذكاء الوعي؛
- توفير المعدات اللازمة للمساعدة في مواجهة عوامل الاختطار؛
- تحسين نظم بيانات الإصابات والوفيات الناجمة عن التصادمات المرورية على الطرق؛
- إجراء الدراسات لرصد أثر التدخلات وتقييمها.

### مجالات تنفيذ الاستراتيجية:

- أنشطة التصدي لعمالين من عوامل الاختطار في مصر؛ وتحديد السرعة واستخدام أحزمة الأمان، لمدة خمس سنوات في (موقعين تجريبيين في مصر: الطريق الدائري بالقاهرة الكبرى - الإسكندرية).
- تطوير إدارة البيانات المتعلقة بالسلامة على الطرق.

## العقد الوطني للعمل من أجل السلامة على الطرق 2011-2020م

### الهدف:

يتمثل الهدف العام من عقد العمل من أجل السلامة على الطرق في مصر في خفض معدلات الوفاة والإصابة والإعاقة الناجمة عن تصادمات الطرق بحلول عام 2020م، ويمكن بلوغ هذا الهدف من خلال:

- إعداد وتنفيذ استراتيجيات وبرامج مستدامة حول السلامة على الطرق؛
- تقليص عدد الوفيات الناجمة عن تصادمات الطرق بحلول عام 2020م؛
- تعزيز الإدارة والبنية الأساسية والقدرة على التنفيذ التقني لأنشطة السلامة على الطرق على المستوى الوطني؛
- تحسين جودة عملية جمع البيانات على المستوى الوطني؛
- رصد التقدم المحرز والأداء لعدد من المؤشرات المحددة مسبقاً على المستوى الوطني؛
- تشجيع زيادة التمويل الموجه لأنشطة السلامة على الطرق والاستخدام الأفضل للموارد المتاحة، ومن هذه الأنشطة العمل على ضمان إدراج مكّون السلامة على الطرق في مشروعات البنية الأساسية للطرق.

وحتى يتسنى بلوغ هذه الأهداف، أعدّ شركاء التنمية في مصر خطة متكاملة لعقد العمل من أجل السلامة على الطرق تواكب خطة العمل العالمية. وفيما يلي موجز لوثيقة العقد الوطني للعمل من أجل السلامة على الطرق 2011 - 2020م.

### موجز العقد الوطني للعمل من أجل السلامة على الطرق 2011 - 2020م

#### الركن الأول: إدارة السلامة على الطرق

التشجيع على إقامة شركات متعددة القطاعات، والعمل مع هيئات رائدة تمتلك القدرة على إعداد الاستراتيجيات والخطط والأهداف الوطنية المعنية بالسلامة على الطرق، وتولي مهام تنفيذها، مدعومة بجميع البيانات والبحوث الاستدلالية من أجل تقييم عملية تصميم الإجراءات المضادة ورصد التنفيذ والفعالية.

- 1-1 تعزيز المجلس القومي للسلامة على الطرق واللجان الفرعية الوطنية
- 2-1 تنفيذ قاعدة بيانات موحدة حول التصادمات يتم جمعها من خلال جميع القطاعات
- 3-1 تعزيز النظام الوطني لتسجيل الوفيات
- 4-1 المشاركة الوطنية في قاعدة البيانات الدولية للتصادمات على الطرق
- 5-1 تأييد إعلان المنظمات غير الحكومية بشأن السلامة على الطرق





### الركن الثاني: مأمونية الطرق وسلامة التنقل

رفع معايير السلامة والحماية في شبكات الطرق بما يخدم جميع مستخدميها، وعلى الأخص الفئات الأكثر تعرضاً للمخاطر (مثل المشاة، وراكبي الدراجات الهوائية والبخارية). وسوف يتم تدعيم هذا الركن عن طريق إجراء تقييم للبنية الأساسية للطرق وتحسين عامل السلامة في عملية تخطيط الطرق وتصميمها وبنائها وتشغيلها.

- 1-2 التحقق من تأثير السلامة على الطرق ومراجعة قواعدها
- 2-2 معالجة العيوب في عناصر التصميم الهندسي
- 3-2 بناء قدرات المهندسين المعنيين بالسلامة على الطرق
- 4-2 تعزيز وتنفيذ التشريعات ذات الصلة بالطرق العامة

### الركن الثالث: مركبات أكثر أماناً

- التشجيع على نشر تكنولوجيا محسنة لسلامة المركبات من حيث السلامة السلبية والإيجابية، ومن خلال الجمع بين تنسيق المعايير العالمية ذات الصلة وبرامج معلومات المستهلكين، وحوافز التعجيل باستخدام التكنولوجيا الحديثة.
- 1-3 تطبيق قواعد سلامة المركبات بما يتفق مع دعوة المنتدى العالمي لتنسيق اللوائح المتعلقة بالمركبات التابع للأمم المتحدة
  - 2-3 التعامل مع القضايا المتعلقة بحالة المركبة

### الركن الرابع: مستخدمو طرق أكثر سلامة

إعداد برامج شاملة لتحسين سلوكيات مستخدمي الطرق لضمان استمرار وتحسين إنفاذ القوانين والمعايير، إلى جانب إذكاء الوعي والتثقيف لرفع معدّل استخدام حزام الأمان والخوذة، وخفض معدّلات القيادة تحت تأثير المُسكّرات والسرعة المفرطة وغيرها من عوامل الاختطار.

1-4 تعزيز وعي مستخدمي الطرق بمعايير السلامة من خلال تنفيذ مشروع السلامة على الطرّيق في عشرة بلدان RS 10 وفق آليات التسويق الاجتماعي، وحملات التوعية في مواقع مختارة كمنافذ قطرية يتم تعميمها لاحقاً على المستوى الوطني.

2-4 إجراء الفحوصات التقنية على رخص المركبات

3-4 إرساء المعايير الوطنية لمدارس تعليم القيادة

4-4 رفع مستوى اختبارات القيادة وإنفاذها

5-4 إعداد وتعزيز البرامج التثقيفية

6-4 الاستعانة بوسائل الإعلام

7-4 الاستخدام الأمثل لشبكة الإنترنت وصفحات التواصل الاجتماعي

8-4 التعاطي مع حقوق فئات المستخدمين المعرضين للمخاطر

9-4 تعزيز التشريعات المتعلقة بالنقل التجاري على الطرق

10-4 تعزيز القوانين والمعايير والقواعد المسندة بالبيانات لاستخدام أحزمة الأمان والخوذة وأجهزة الأمان للأطفال

11-4 تعزيز إذكاء الوعي لدى طلاب المدارس فيما يتعلق بالسلامة على الطرق

### الركن الخامس: الاستجابة اللاحقة للتصادمات

زيادة الاستجابة لحالات الطوارئ اللاحقة للتصادمات وتحسين قدرة النظم الصحية وغيرها من النظم لتقديم المعالجة الطارئة الملائمة وخدمات إعادة التأهيل على الأمد الأطول لضحايا التصادمات

1-5 تعزيز الرعاية الإسعافية قبل الإدخال إلى المستشفى

2-5 تطوير وتحسين أقسام الطوارئ

بالمستشفيات لرعاية المصابين، وتقييم جودة

الرعاية من خلال تنفيذ الممارسات الجيدة

المتصلة بالرعاية وضمان الجودة

3-5 تعزيز أنشطة رعاية الإعاقة على المستوى

الوطني، بما في ذلك التنسيق مع المشروع

المشترك للأمم المتحدة المعني بإدراك حقوق

الأشخاص ذوي الإعاقة في مصر





- [/http://www.mohp.gov.eg](http://www.mohp.gov.eg) وزارة الصحة، مصر
- <http://www.moiegypt.gov.eg/arabic/default> وزارة الداخلية
- <http://www.emoe.org> وزارة التربية والتعليم
- <http://mts.gov.eg> وزارة النقل
- <http://www.mic.gov.eg> وزارة التعاون الدولي
- <http://www.egyptionrc.org> الهلال الأحمر المصري
- <http://saferoadsociety.com> الجمعية المصرية لسلامة الطريق
- <http://www.emro.who.int> المكتب الإقليمي لمنظمة الصحة العالمية لشرق المتوسط
- [http://europa.eu/index\\_en.htm](http://europa.eu/index_en.htm) الاتحاد الأوروبي
- <http://www.un.org.eg> الأمم المتحدة
- <http://www.jhsph.edu> كلية الصحة العمومية - جامعة جونز هوبكنز بلومبرج
- <http://www.grsroadsafety.org> الشراكة العالمية من أجل السلامة على الطرق
- <http://www.asirt.org> جمعية السفر الدولي الآمن على الطرق
- <http://www.capmas.gov.eg> الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء
- المجلس القومي للسلامة على الطرق
- الهيئة العامة للطرق والكباري والنقل البري
- الاتحاد النوعي للسلامة على الطرق

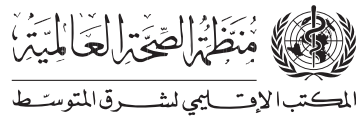
#### منظمة الصحة العالمية 2011

جميع الحقوق محفوظة. إن التسميات المستخدمة في هذه المنشورة، وطريقة عرض المواد الواردة بها، لا تعبر إطلافاً عن رأي منظمة الصحة العالمية، بشأن الوضع القانوني لأي بلد أو إقليم أو مدينة أو منطقة أو لسلطات أي منها أو بشأن تحديد حدودها أو تحومها. وتمثل الحدود المنقوطة على الخرائط خطوطاً حدودية تقريبية قد لا يوجد حولها بعد اتفاق.

WHO-EM/HLP/069/A

تصميم وإعداد أحمد مجدي، الجمعية المصرية لسلامة الطرق  
الإعداد والطباعة في المكتب الإقليمي لمنظمة الصحة العالمية لشرق المتوسط، بالقاهرة، مصر

# عقد العمل الوطني من أجل السلامة على الطرق 2011 - 2020



GLOBAL  
ROAD SAFETY  
PARTNERSHIP



JOHNS HOPKINS  
BLOOMBERG  
SCHOOL of PUBLIC HEALTH



Association for Safe  
International Road Travel

