

Distr.: General
24 September 2021
Arabic
Original: English



الدورة السادسة والسبعون
البند 13 من جدول الأعمال
تحسين السلامة على الطرق في العالم

تحسين السلامة على الطرق في العالم

مذكرة من الأمين العام

يحيل الأمين العام طيه التقرير المتعلق بتحسين السلامة على الطرق في العالم، الذي أعدته منظمة الصحة العالمية بالتشاور مع لجان الأمم المتحدة الإقليمية وشركاء آخرين في فريق الأمم المتحدة المعني بالتعاون في مجال السلامة على الطرق.



الرجاء إعادة استعمال الورق



موجز

وفقا لقرار الجمعية العامة 299/74، يقدم هذا التقرير لمحة عامة شاملة عن التقدم المحرز في تحقيق أهداف العقد الثاني للعمل من أجل السلامة على الطرق. ولقد أعدته منظمة الصحة العالمية بالتعاون مع لجان الأمم المتحدة الإقليمية وشركاء آخرين في فريق الأمم المتحدة المعني بالتعاون في مجال السلامة على الطرق.

ويسلط التقرير الضوء على الأنشطة التي نُفذت دعما لهدف هذا العقد، وهو تخفيض الوفيات والإصابات الناجمة عن حوادث المرور بنسبة 50 في المائة على الأقل في الفترة من عام 2021 إلى عام 2030. وتشمل هذه الأنشطة وضع خطة عمل عالمية لمساعدة البلدان على إعداد الخطط الخاصة بها، وأنشطة الدعوة من أجل الحفاظ على الإرادة السياسية طوال العقد، ودعم جهود التنفيذ، بما في ذلك التمويل وبناء القدرات والدعم التقني. وأخيرا، يتضمن التقرير معلومات عن السبل المتاحة لرصد التقدم المحرز في تحقيق أهداف العقد، ويختتم بمجموعة من التوصيات لكي تنتظر فيها الجمعية العامة.

أولاً - مقدمة

- 1 - في كل عام، يموت ما يقرب من 1,3 مليون شخص على الطرق. وتمثل الإصابات الناجمة عن حوادث المرور السبب الرئيسي لوفاة الأشخاص الذين تتراوح أعمارهم بين 5 أعوام و 29 عاماً، كما هو مبين في التقرير العالمي عن حالة السلامة على الطرق لعام 2018.
- 2 - والسلامة على الطرق هي بطبيعتها قضية إنمائية وقد عولجت على وجه التحديد بهذه الصفة في خطة التنمية المستدامة لعام 2030 التي اعتمدها الجمعية العامة في القرار 1/70 (الغاييتان 3-6 و 11-2).
- 3 - وفي إعلان ستوكهولم⁽¹⁾، الذي اعتمد كوثيقة ختامية للمؤتمر الوزاري العالمي الثالث بشأن السلامة على الطرق، جرى التشديد بقوة على الترابط بين السلامة على الطرق والقضايا الإنمائية الأخرى. وأيدت الجمعية العامة الإعلان في القرار 299/74، وهو أحدث قرار لها بشأن تحسين السلامة على الطرق في العالم.
- 4 - وفي هذا القرار، أعلنت الجمعية العامة الفترة 2021-2030 عقد العمل الثاني من أجل السلامة على الطرق، بهدف تخفيض الوفيات والإصابات الناجمة عن حوادث المرور بنسبة 50 في المائة على الأقل في الفترة من عام 2021 إلى عام 2030، وفي هذا الصدد، دعت الدول الأعضاء إلى مواصلة العمل حتى عام 2030 بشأن جميع الغايات ذات الصلة بالسلامة على الطرق ضمن أهداف التنمية المستدامة، بما في ذلك الغاية 3-6، آخذة في الاعتبار على وجه الخصوص الفترة المتبقية من عقد العمل لتحقيق كامل أهداف التنمية المستدامة بحلول عام 2030.
- 5 - وقررت الجمعية العامة كذلك أن تُدرج في جدول الأعمال المؤقت لدورتها السادسة والسبعين البند المعنون "تحسين السلامة على الطرق في العالم"، وطلبت إلى الأمين العام أن يُعَدِّم إلى الجمعية العامة في تلك الدورة تقريراً عن التقدم المحرز في بلوغ أهداف عقد العمل الثاني.
- 6 - ولقد أعدت منظمة الصحة العالمية هذا التقرير بالتعاون مع لجان الأمم المتحدة الإقليمية والشركاء في فريق الأمم المتحدة المعني بالتعاون في مجال السلامة على الطرق لتقديم لمحة عامة عن التقدم المحرز منذ بداية العقد الثاني للعمل من أجل السلامة على الطرق.

ثانياً - وضع خطة عالمية لتوجيه البلدان نحو تحقيق الهدف المتمثل في تخفيض الوفيات والإصابات الناجمة عن حوادث المرور بنسبة 50 في المائة

- 7 - أعلنت الجمعية العامة في قرارها 299/74 الفترة 2021-2030 العقد الثاني للعمل من أجل السلامة على الطرق، بهدف تخفيض الوفيات والإصابات الناجمة عن حوادث المرور بنسبة 50 في المائة على الأقل في الفترة من عام 2021 إلى عام 2030، وطلبت إلى منظمة الصحة العالمية ولجان الأمم المتحدة الإقليمية أن تقوم، بالتعاون مع الشركاء الآخرين في فريق الأمم المتحدة المعني بالتعاون

(1) متاح على الموقع الشبكي التالي: www.roadssafetysweden.com/about-the-conference/stockholm-declaration.

في مجال السلامة على الطرق وغيره من أصحاب المصلحة، بإعداد خطة عمل العقد الثاني لتكون بمثابة وثيقة توجيهية لدعم تنفيذ أهدافه (القرار 299/74، الفقرة 4).

8 - وفي سبيل تنفيذ هذه الولاية، أنشئت فرقة عمل مشتركة بين الوكالات في أيلول/سبتمبر 2020، تضم موظفين من منظمة الصحة العالمية من المقر والمكاتب الإقليمية، وموظفين من كل لجنة من لجان الأمم المتحدة الإقليمية. ولدى وضع الخطة العالمية للعقد الثاني، أخذت فرقة العمل في الاعتبار الخطة العالمية لعقد العمل من أجل السلامة على الطرق للفترة 2011-2020، ومجموعة قرارات الجمعية العامة بشأن تحسين السلامة على الطرق في العالم (مثل القرار 299/74)، والوثائق الختامية للمؤتمرات الثلاثة الرفيعة المستوى بشأن السلامة على الطرق (بما في ذلك إعلان ستوكهولم)، والتوجيه التقني الحالي وتقارير الخبراء التي توثق الدروس المستفادة والتحديات الرئيسية المنبئة من عقد العمل من أجل السلامة على الطرق للفترة 2011-2020.

9 - واستُرشد لدى وضع خطة العمل العالمية بسلسلة من المشاورات. والتمست فرقة العمل المشتركة بين الوكالات في البداية آراء الشركاء في فريق الأمم المتحدة المعني بالتعاون في مجال السلامة على الطرق ووكالات الأمم المتحدة الأخرى. وفيما بعد، التمسست فرقة العمل، من خلال جلسة إعلامية مع الدول الأعضاء عقدت في 6 أيار/مايو 2021 ومشاورات عامة، آراء الدول الأعضاء والشركاء الآخرين. وتم تيسير المشاورة العامة من خلال الموقع الشبكي لمنظمة الصحة العالمية في الفترة من 6 إلى 28 أيار/مايو 2021. وسعياً لتمكين طائفة واسعة من البلدان والمناطق من إبداء آرائها، أتيح مشروع الخطة العالمية باللغات الرسمية الست للأمم المتحدة⁽²⁾.

10 - ومن المقرر إعلان بدء العقد وخطة العالمية في 28 تشرين الأول/أكتوبر 2021. وفي الوقت الراهن، تقوم الجهات صاحبة المصلحة في مجال السلامة على الطرق في العالم، بما في ذلك منظمة الصحة العالمية، ولجان الأمم المتحدة الإقليمية، وغيرها من الشركاء في فريق الأمم المتحدة المعني بالتعاون في مجال السلامة على الطرق، بوضع خطط لدعم تنفيذ الخطة على مدى العقد بوسائل مختلفة، مثل تخصيص موظفين للإشراف على تنفيذ الخطة في البلدان، وتقديم الدعم التقني والمالي، وتنفيذ أنشطة الدعوة.

ثالثاً - حشد الدعم وإشراك الحكومات والجهات الفاعلة العالمية

ألف - الاستفادة من الزخم الذي تمخض عنه المؤتمر الوزاري العالمي الثالث للسلامة على الطرق

11 - أدى المؤتمر الوزاري العالمي الثالث بشأن السلامة على الطرق دوراً رئيسياً في حشد الاهتمام السياسي بمسألة السلامة على الطرق. وخلال المؤتمر وفي وثيقته الختامية، إعلان استكهولم، عرضت السلامة على الطرق باعتبارها قضية إنمائية ينبغي تناولها كعنصر متكامل في خطة عام 2030 (فيما يتعلق، على سبيل المثال، بالسلامة في ظروف العمل، والسلامة في عمليات الشراء، والسلامة

(2) ترد معلومات عن عملية وضع الخطة في الموقع الشبكي التالي: www.who.int/teams/social-determinants-of-health/safety-and-mobility/decade-of-action-for-road-safety-2021-2030.

في تصميم المدن). ومهد المؤتمر السبيل لإعلان الجمعية العامة عقداً ثانياً للعمل من أجل السلامة على الطرق.

12 - وعقدت عدة فعاليات للمتابعة منذ انعقاد المؤتمر عام 2020 من أجل دعم تنفيذ قرار الجمعية العامة 299/74:

(أ) في 26 شباط/فبراير 2021، نظمت اللجنة الاقتصادية لأوروبا مائدة مستديرة عالمية بشأن السلامة على الطرق بالتزامن مع الدورة الثالثة والثمانين للجنة النقل الداخلي، ركزت على مسار العمل الجديد اللازم لتعزيز النظم الوطنية للسلامة على الطرق من أجل تحقيق الهدف المحدد للعقد الثاني للعمل من أجل السلامة على الطرق.

(ب) عقدت اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ اجتماعاً إقليمياً لرؤساء البلديات والمسؤولين الحكوميين وغيرهم من الجهات الفاعلة من غير الدول من 30 بلداً حول موضوع "المدينة والنقل: السلامة والكفاءة والاستدامة" في حزيران/يونيه 2021. واعتمد الاجتماع إعلان بانكوك المعنون "المدينة والنقل: السلامة والكفاءة والاستدامة".

(ج) في حزيران/يونيه 2021، نظم المنتدى الدولي للنقل، وإدارة النقل السويدية، والمعهد الوطني السويدي لأبحاث الطرق والنقل، والاتحاد الدولي للدراجات النارية، والرابطة الدولية لصانعي الدراجات النارية، والرابطة الأوروبية لصانعي الدراجات النارية، بدعم من البرنامج الدولي لتقييم الطرق، حلقة عمل عالمية⁽³⁾ بشأن السياسات لإعداد توصيات من أجل معالجة سلامة راكبي الدراجات النارية.

باء - تنسيق الجهات الفاعلة العالمية وتعزيز السلامة على الطرق

13 - عقد فريق الأمم المتحدة المعني بالتعاون في مجال السلامة على الطرق، الذي استضافته منظمة الصحة العالمية، اجتماعات افتراضية مرة كل شهرين لتنسيق الإجراءات دعماً لعقد العمل الجديد، بما يشمل تقديم مدخلات لوضع الخطة العالمية. وإضافة إلى ذلك، أطلقت سلسلة من الندوات عبر الإنترنت لمعالجة القضايا الرئيسية التي أثّرت خلال المؤتمر الوزاري العالمي الثالث بشأن السلامة على الطرق، بما في ذلك المسائل المتعلقة بالتمويل وإشراك القطاع الخاص. ويقوم فريق الأمم المتحدة المعني بالتعاون في مجال السلامة على الطرق أيضاً بتنسيق إطلاق الخطة العالمية في 28 تشرين الأول/أكتوبر، فضلاً عن دعم الاحتفال باليوم العالمي لإحياء ذكرى ضحايا حركة المرور على الطرق في تشرين الثاني/نوفمبر.

14 - وواصل المبعوث الخاص للأمين العام المعني بالسلامة على الطرق العمل مع الحكومات والجهات الفاعلة الأخرى على زيادة الاهتمام السياسي بشأن السلامة على الطرق، فضلاً عن حشد التمويل وزيادته. ومنذ بداية العقد الثاني، تعاون مع جهات فاعلة في القطاعين العام والخاص من عدة بلدان لزيادة الوعي بشأن العقد الثاني للعمل وهدفه.

15 - وأعيد تعيين مايكل بلومبرغ سفيراً عالمياً لمنظمة الصحة العالمية لشؤون الأمراض غير السارية والإصابات. وسيواصل، بهذه الصفة، دعم المبادرات العالمية والإقليمية للسلامة على الطرق واستخدام مركزه للتوعية وتشجيع الاستثمارات في مجال السلامة على الطرق.

(3) انظر www.itf-oecd.org/motorcyclists-safety-workshop-riding-safe-system.

جيم - دعوة الحكومات إلى تحديد السرعة في المناطق الحضرية بحيث لا تتجاوز 30 كم/ساعة من خلال أسبوع الأمم المتحدة العالمي السادس للسلامة على الطرق

16 - عقد أسبوع الأمم المتحدة العالمي السادس للسلامة على الطرق في الفترة ما بين 17 و 23 أيار/مايو 2021. واستناداً إلى التوصيات الرئيسية الواردة في إعلان ستوكهولم، كان موضوع الأسبوع العالمي للسلامة على الطرق هو تحديد السرعة بحيث لا تتجاوز 30 كم في الساعة حيث يختلط الناس وحركة المرور. واحتفل بالأسبوع العالمي للسلامة على الطرق تحت شعار "شوارع من أجل الحياة" - وهي دعوة إلى تحديد السرعة بحيث لا تتجاوز 30 كم/ساعة (20 ميلاً في الساعة) لتكون القاعدة المتبعة في المدن والبلدات والقرى في جميع أنحاء العالم. وتواءم هذا الموضوع أيضاً مع أحد مجالات العمل الرئيسية لمشروع الخطة العالمية للعقد الثاني للعمل من أجل السلامة على الطرق، وهو إدارة السرعة.

17 - وخلال أسبوع الأمم المتحدة العالمي للسلامة على الطرق، نُظِّمَت أنشطة كثيرة على الصعيدين العالمي والقطري، بما في ذلك منتديات النقاش، والندوات عبر الإنترنت، وتوقيع العرائض، ومحتوى وسائط التواصل الاجتماعي، والمقابلات التلفزيونية والإذاعية⁽⁴⁾. واضطلعت منظومة الأمم المتحدة وشركاؤها في فريق الأمم المتحدة المعني بالتعاون في مجال السلامة على الطرق بالعديد من هذه الأنشطة، ومنها على سبيل المثال:

(أ) قبل أسبوع الأمم المتحدة العالمي للسلامة على الطرق، عقدت حلقة عمل تقنية لأعضاء البرلمان في الشبكة الإقليمية الأفريقية للمشرعين المعنيين بالسلامة على الطرق لتقديم الأدلة حول تأثير السرعة على السلامة والسفر النشط والتلوث في أفريقيا، وتقديم الحملة المتعاضمة الأهمية لتحديد السرعة بحيث لا تتجاوز 30 كم/ساعة وتنفيذها في جميع أنحاء العالم ومناقشة تطبيقها وفوائدها المحتملة في السياق الأفريقي. وأدى ذلك إلى انضمام عدد من البرلمانيين إلى أنشطة الدعوة التي عقدها التحالف العالمي للمنظمات غير الحكومية المعنية بالسلامة على الطرق لدعم تحديد السرعة بحيث لا تتجاوز 30 كم/ساعة في المنطقة والالتزام بذلك؛

(ب) في مناسبة عالمية⁽⁵⁾ اشتركت في تنظيمها منظمة الصحة العالمية ومؤسسة السيارة والمجتمع التابعة لاتحاد السيارات الدولي، عرضت تجارب ناجحة في تنفيذ تحديد السرعة بحيث لا تتجاوز 30 كم/ساعة والفوائد المرتبطة بمناطق تبلغ السرعة فيها 30 كم/ساعة. وتضمنت المناسبة بيانات دعم أدلى بها، من بين شخصيات أخرى، كل من المدير العام لمنظمة الصحة العالمية، والمديرة التنفيذية لبرنامج الأمم المتحدة للمستوطنات البشرية (ممثل الأمم المتحدة)، والمبعوث الخاص للأمين العام المعني بالسلامة على الطرق؛

(ج) نشرت سلسلة من المقالات في وسائط الإعلام التابعة للأمم المتحدة للتوعية بمسألة السلامة على الطرق وضرورة معالجة مسألة السرعة، من بينها مقالان نشر في مجلة وقائع الأمم المتحدة بعنوان "دور منظومة الأمم المتحدة في تحسين السلامة على الطرق لإنقاذ الأرواح وتعزيز التنمية

(4) انظر www.unroadsafetyweek.org/en/news/news-item/t/global-events-during-the-un-week.

(5) انظر www.youtube.com/watch?v=OaakCpAfg0.

المستدامة⁽⁶⁾، وفي "وفيات وإصابات حوادث الطرق تحطم النفوس: الدافع وراء السرعات المنخفضة والاستجابة الجادة لما بعد الحادث"⁽⁷⁾، ومقال عن تأثير العبء ودعوة إلى العمل في النشرة الإخبارية عن الصحة العالمية الصادرة عن منظمة الأمم المتحدة للطفولة (اليونيسف)؛

(د) قامت لجان الأمم المتحدة الإقليمية أيضا بتنظيم أنشطة. ونظمت اللجنة الاقتصادية لأفريقيا، بالشراكة مع مفوضية الاتحاد الأفريقي، مسيرة قصيرة في أديس أبابا واغتتمت الفرصة للتوعية بكون السرعة تتسبب في حوالي 30 في المائة من الوفيات على الطرق وتشكل عاملا مسببا لأكثر من 50 في المائة من حوادث الطرق في أفريقيا. وأنتجت اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا) شريطا ترويجيا⁽⁸⁾ لحملة #حدودك_30، بث عبر منصاتها الإعلامية وعرض أثناء ورشة العمل الإقليمية حول السلامة المرورية على الطرق في البلدان العربية يوم 18 أيار/مايو 2021؛

(هـ) نفذ المرفق العالمي للسلامة على الطرق التابع للبنك الدولي سلسلة من الأنشطة في إطار حملة "شوارع من أجل الحياة" (#حدودك_30)، بما يشمل تنظيم حلقتي نقاش رفيعتي المستوى، حيث أطلق دليل المناطق المنخفضة السرعة، وأعلن مسبقا عن إطلاق الدليل العالمي لإدارة السرعة (أعدّ كلاهما بالاشتراك مع معهد الموارد العالمية)؛

(و) ناشدت إدارة السلامة والأمن صناع السياسات في نظام الأمم المتحدة لإدارة الأمن العمل على تخفيض السرعة في الشوارع في جميع أنحاء العالم، والحد من السرعة بحيث لا تتجاوز 30 كم/ساعة (20 ميلا في الساعة) حيث يسير الناس ويعيشون ويلعبون، ودعت إلى أن يكون هذا هو المعيار للمدن والبلدات والقرى في جميع أنحاء العالم؛

(ز) قدم التحالف العالمي للمنظمات غير الحكومية المعنية بالسلامة على الطرق، بدعم مالي من شركة فيديكس (FedEx) ومؤسسة السيارة والمجتمع التابعة لاتحاد السيارات الدولي ومنظمة الصحة العالمية، منحا إلى 63 منظمة غير حكومية في 44 بلدا للحصول على التزامات سياسية بتنفيذ تحديد السرعة بحيث لا تتجاوز 30 كم/ساعة و/أو تأييد سياسي لموضوع الأسبوع العالمي للسلامة على الطرق؛

(ح) ساهمت كيانات القطاع الخاص أيضا بطرق متنوعة في تعزيز الأسبوع العالمي للسلامة على الطرق. فعلى سبيل المثال، أنتجت مؤسسة مافري⁽⁹⁾ (MAPFRE) أشرطة فيديو ومحتويات لدعم الحملة. وقدم اتحاد السيارات الدولي منحا للترويج للأسبوع العالمي للسلامة على الطرق في 31 بلدا، وفي 17 أيار/مايو، نظم الفريق الرفيع المستوى المعني بالسلامة على الطرق بمؤسسة السيارة والمجتمع التابعة للاتحاد حوارا عبر الإنترنت بين الأجيال بشأن السلامة على الطرق بين القادة الشباب والوزراء، وأيد 31 عضوا من أعضاء الفريق رسميا حملة "شوارع من أجل الحياة".

18 - وأسفر أسبوع الأمم المتحدة العالمي للسلامة على الطرق عن عدد من النتائج الملموسة. ففي البرازيل على سبيل المثال، أتيح لرؤساء البلديات، بفضل تحديد مناطق يُطبَّق ضمنها حد السرعة البالغ

(6) متاح على الموقع الشبكي التالي: www.un.org/ar/139721.

(7) متاح على الموقع الشبكي التالي: www.un.org/ar/139506.

(8) انظر www.youtube.com/watch?app=desktop&v=XUf4KrOdRs&feature=youtu.be.

(9) متاح على الموقع الشبكي التالي: <https://love30.fundacionmapfre.org/en/>.

30 كم/ساعة، في إطار أنشطة الأسبوع العالمي للسلامة على الطرق، فرصة لتجربة مناطق منخفضة السرعة وتوسيعها تدريجياً دون مواجهة مقاومة كبيرة. وفي مدن مثل كامبو غراندي وسلفادور، أدت الجهود المبذولة إلى توسيع المناطق القائمة أو المخطط لها التي يبلغ حد السرعة فيها 30 كم/ساعة إلى الشوارع الأخرى المحيطة بها. وفي لبنان، تعاونت الإسكوا مع تجمع الشباب للتوعية الاجتماعية (يازا) وبلدية بيروت لتحديد منطقتين يبلغ حد السرعة فيهما 30 كم/ساعة في بيروت.

19 - وسعياً للحفاظ على الزخم الذي تمخض عنه أسبوع الأمم المتحدة العالمي للسلامة على الطرق ودعم التطبيق الموسع لحد السرعة البالغ 30 كم/ساعة حيث يختلط الناس وحركة المرور، وضع الشركاء في فريق الأمم المتحدة المعني بالتعاون في مجال السلامة على الطرق خططاً للحفاظ على استمرار حملة تحديد السرعة بحيث لا تتجاوز 30 كم/ساعة خلال العقد المقبل. وإضافة إلى ذلك، أعلنت مؤسسة السيارة والمجتمع التابعة لاتحاد السيارات الدولي، وهي أيضاً شريكة في فريق الأمم المتحدة المعني بالتعاون في مجال السلامة على الطرق، في أيار/مايو 2021 عن إنشاء مركز جديد للدعوة في إطار حملة "شوارع من أجل الحياة" بلغت تكلفته 15 مليون يورو، يدعم الحملات التي تنظمها المدن والمنظمات غير الحكومية ووكالات الأمم المتحدة، بما في ذلك اليونسف وبرنامج الأمم المتحدة للبيئة، واعتمادها حد السرعة في المناطق الحضرية البالغ 30 كم/ساعة.

دال - حشد القيادة السياسية المستمرة من خلال عقد اجتماع رفيع المستوى للجمعية العامة بشأن تحسين السلامة على الطرق

20 - قررت الجمعية العامة، في قرارها 299/74، أن تعقد اجتماعاً رفيع المستوى للجمعية العامة، في موعد لا يتجاوز نهاية عام 2022، بشأن تحسين السلامة على الطرق في العالم بغية معالجة الثغرات والتحديات، وحشد القيادة السياسية وتعزيز التعاون بين القطاعات وأصحاب المصلحة المتعددين في هذا الصدد، وقررت كذلك تحديد نطاق وطرائق هذا الاجتماع في موعد لا يتجاوز الدورة الخامسة والسبعين للجمعية العامة.

21 - وفي القرار 308/75، قدمت الجمعية العامة نطاق الاجتماع الرفيع المستوى المعني بتحسين السلامة على الطرق في العالم وطرائقه وشكله وتنظيمه. وفي هذا الصدد، قررت أن يعقد هذا الاجتماع الرفيع المستوى في نيويورك في عام 2022 بعد المنتدى السياسي الرفيع المستوى المعني بالتنمية المستدامة وأن يكون الموضوع "أفق عام 2030 للسلامة على الطرق: تأمين عقد للعمل والإنجاز".

22 - وقررت الجمعية العامة أيضاً أن يعقد الاجتماع على مدى يومين وحددت الهيكل العام لأجزاء الاجتماع. وتناولت أيضاً نوع المشاركة التي نظر فيها وأشارت إلى اعتماد إعلان سياسي مقتضب وعملي المنحى يُتفق عليه مسبقاً بتوافق الآراء في مفاوضات حكومية دولية.

23 - وقبل الاجتماع الرفيع المستوى، سيعقد اجتماع تحضيري لمدة يوم واحد بجزأين: حوار مواضيعي تفاعلي حول التمويل المرتبط بالسلامة على الطرق وجلسة تحاور بين أصحاب المصلحة المتعددين. ويجري حالياً بحث موعد للاجتماع التحضيري المقرر عقده قبل نهاية عام 2021.

رابعاً - مساعدة البلدان على تعزيز أطرها القانونية ووضع خطط وطنية وإقليمية للسلامة على الطرق

ألف - التقدم المحرز في الانضمام إلى الصكوك القانونية للأمم المتحدة بشأن السلامة على الطرق ووضع صكوك جديدة

24 - واصلت الجمعية العامة التشديد على أهمية صكوك الأمم المتحدة القانونية المتعلقة بالسلامة على الطرق، وتشجيع الدول الأعضاء التي لم تنتظر بعد في أن تصبح أطرافاً متعاقدة في هذه الصكوك على القيام بذلك (القرار 299/74، الفقرتان 7 و 8). وقد أحرز تقدم في هذا الصدد منذ التقرير السابق للأمين العام عن تحسين السلامة على الطرق في العالم (A/74/304)، ولا سيما ما يلي:

(أ) انضمت خمس بلدان أخرى (إستونيا، وبروني دار السلام، وكرواتيا، وليختنشتاين، ومالطة) إلى اتفاقية السير على الطرق لعام 1949؛

(ب) انضمت خمس بلدان أخرى (تايلند، ودولة فلسطين، وعمان، وليختنشتاين، وهندوراس) إلى اتفاقية السير على الطرق لعام 1968؛

(ج) انضمت دولة واحدة أخرى (ليختنشتاين) إلى اتفاقية لافتات وإشارات الطرق لعام 1968؛

(د) انضمت دولة واحدة أخرى (أوزبكستان) إلى الاتفاق الأوروبي لعام 1957 المتعلق بالنقل الدولي للبضائع بالطرقة البرية؛

(هـ) انضمت دولة أخرى (باكستان) إلى اتفاق عام 1958 المتعلق باعتماد مواصفات الأمم المتحدة التقنية الموحدة للمركبات ذات العجلات، والمعدات والقطع التي يمكن تركيبها و/أو استخدامها في المركبات ذات العجلات وشروط الاعتراف المتبادل بالموافقات الممنوحة على أساس هذه المواصفات؛

(و) انضمت دولة واحدة أخرى (تونس) إلى اتفاق عام 1997 المتعلق باعتماد شروط موحدة لعمليات التفتيش التقني الدورية للمركبات ذات العجلات والاعتراف المتبادل بهذه العمليات.

25 - وفي كانون الثاني/يناير 2021، أبلغ مكتب الأمم المتحدة للشؤون القانونية الأطراف المتعاقدة في اتفاقية السير على الطرق لعام 1968 بتعديل اعتمده المنتدى العالمي المعني بسلامة السير على الطرق في دورته الحادية والثمانين لتيسير الاستخدام المسؤول لنظم القيادة الآلية في ظل ظروف مقبولة لدى الأطراف المتعاقدة. ومن المتوقع أن يسري التعديل في صيف عام 2022 عند الانتهاء من فترة الإخطار.

26 - وواصل المنتدى العالمي المعني بسلامة السير على الطرق في دورته الثانية والثمانين، المعقودة في آذار/مارس 2021، مناقشاته حول مشروع القرار المتعلق باعتبارات السلامة بالنسبة للأنشطة غير القيادة التي يقوم بها السائق عندما يمارس نظام القيادة الآلية رقابة دينامية، وأقرّ مذكرة توجيهية بعنوان "الاتفاقية السارية بشأن إصدار/استخدام رخص القيادة المحلية ورخص القيادة الدولية الصادرة بموجب اتفاقيتي 1949 و 1968 للسير على الطرق".

27 - واعتمد المنتدى العالمي لتنسيق اللوائح المتعلقة بالمركبات في دورتها 183 المعقودة في آذار/مارس 2021، لائحة جديدة للأمم المتحدة بشأن مسجلات بيانات السير تتعلق بجمع بيانات السير لحوادث تصادم المركبات الآلية وتخزينها وضمان بقائها بالحد الأدنى نظراً لما تكتسبه من قيمة لإجراء

تحقيقات فعالة في حوادث السير وتحليل أداء معدات السلامة (أنظمة التقييد الوقائي المتطورة، ونظام منع انغلاق المكابح، ووحدة التحكم الإلكترونية بالسرعة على سبيل المثال).

28 - ودخلت لائحتان جديدتان، اعتمدهما المنتدى العالمي لتنسيق اللوائح المتعلقة بالمركبات في 11 تشرين الثاني/نوفمبر 2020، حيز النفاذ في 10 حزيران/يونيه 2021، وستُقلَّان من عدد وشدة حوادث الاصطدام بين المركبات ومستخدمي الطرق المعرضين للخطر (المشاة وراكبو الدراجات) عند انطلاق المركبة أو خلال المناورات العكسية بسرعة منخفضة. وهاتان اللائحتان التنظيميتان هما:

- اللائحة الأمم المتحدة رقم 158 بشأن الحركة العكسية (تحسين وعي السائقين بالمستخدمين المعرضين للخطر الذين يقفون خلف المركبات عند عكس اتجاهها). وقد أدخلت هذه اللائحة متطلبات للسيارات والشاحنات الصغيرة والحافلات والشاحنات الكبيرة (في فئتي المركبات M و N) للكشف عن الأشياء خلف السيارة التي لا يقل طولها عن 80 سم وعرضها عن 30 سم في منطقة تتراوح بين 20 سم ومتر واحد خلف المركبة. وتستخدم تقنيتان رئيسيتان هما أجهزة استشعار بالموجات فوق الصوتية وكاميرات للرؤية الخلفية. وفي حالة الكاميرات، اشترطت اللائحة ضمان رؤية المنطقة الواقعة بين 30 سم و 3,5 أمتار خلف المركبة.

- اللائحة رقم 159 بشأن نظم المعلومات للكشف عن المشاة وراكبي الدراجات لدى الانطلاق بالمركبات. وتتص هذه اللائحة على تفعيل إشارة المعلومات المتعلقة بالمسافات القريبة في الحافلات والباصات والشاحنات المتوسطة والكبيرة الحجم (المركبات من فئات M2 و M3 و N2 و N3) في حالة دخول المشاة أو راكبي الدراجات إلى منطقة المواضع المحجوبة الحرجة أمام المركبة، إذا كانت المركبة إما تستعد للانطلاق من وضعية السكون في خط مستقيم أو التقدم مباشرة إلى الأمام بسرعات منخفضة تصل إلى 10 كم/ساعة. وتشترط اللائحة أيضا إعطاء إشارة إضافية عندما يصبح الاصطدام وشيكاً، على سبيل المثال، عندما تتسارع حركة المركبة من وضعية السكون ويكون أحد المشاة أو راكب دراجة موجوداً مباشرة أمام المركبة. ويجب أن تضمن النظم الكشف عن المشاة البالغين أو الأطفال وكذلك راكبي الدراجات البالغين.

29 - عدلت لائحة الأمم المتحدة رقم 152 بشأن النظم المتطورة لمكابح الطوارئ لتشمل متطلبات الأداء بحيث تصمم هذه النظم أيضاً لتجنب (أو على الأقل لتخفيف) حوادث التصادم مع مستخدمي الطرق المعرضين للخطر (مثل المشاة وراكبي الدراجات).

30 - وعلاوة على ذلك، أدخلت لائحة الأمم المتحدة الجديدة المنقحة رقم 17 واللائحة التقنية العالمية رقم 7 للأمم المتحدة، التي اعتمدها المنتدى العالمي لتنسيق اللوائح المتعلقة بالمركبات في عام 2020، أحكاماً جديدة لمنع إصابات الرقبة والحد منها بشكل كبير أيضاً من خلال استخدام دمية اختبارات التصادم بقدر أكبر. ودخلت أحكام لائحة الأمم المتحدة رقم 17 حيز النفاذ في حزيران/يونيه 2021 في إطار اتفاق عام 1958.

31 - واعتمدت الفرقة العاملة المعنية بنقل البضائع الخطرة عدداً من التعديلات على الاتفاق المتعلق بالنقل الدولي للبضائع الخطرة بالطرق البرية بهدف تعزيز السلامة والأمن على الطرق. ودخلت هذه التعديلات حيز النفاذ في 1 كانون الثاني/يناير 2021 وهي تتعلق بنقل بطاريات الليثيوم والبطاريات المعيبة والنفايات الطبية والمواد المشعة. وقد نشرت طبعة جديدة من الاتفاق تتضمن هذه التعديلات في عام 2020.

باء - التقدم المحرز في سن التشريعات والخطط المتعلقة بالسلامة على الطرق في المناطق والبلدان

32 - وضعت خطة العمل الأفريقية للسلامة على الطرق للعقد 2021-2030، آخذة في الاعتبار تقرير تقييم خطة العمل الأفريقية للسلامة على الطرق للعقد 2011-2020. ثم اعتمدت الخطة الجديدة التي صدق عليها الخبراء خلال اجتماعهم في أيار/مايو 2021، في الدورة العادية الثالثة للجنة التقنية المتخصصة التابعة للاتحاد الأفريقي بشأن النقل والبنية التحتية عبر القارية والأقاليمية والطاقة، التي نظمتها مفوضية الاتحاد الأفريقي، بالتعاون مع وكالة الاتحاد الأفريقي للتنمية - الشراكة الجديدة من أجل تنمية أفريقيا، ومصرف التنمية الأفريقي، واللجنة الاقتصادية لأفريقيا، في الفترة من 1 إلى 3 حزيران/يونيه 2021.

33 - ومنذ كانون الثاني/يناير 2021، اعتمدت الدول الأعضاء في اللجنة الاقتصادية لدول غرب أفريقيا حدا أقصى لمستويات الانبعاثات Euro 4 وحدا عمريا قدره 5 سنوات للمركبات الخفيفة و 10 سنوات للمركبات الثقيلة لاستيراد المركبات المستعملة نتيجة لمشروع "المركبات المستعملة الأكثر أمانا ونظافة لأفريقيا" الذي يهدف إلى وضع وتنسيق مجموعة معايير دنيا لتجارة المركبات المستعملة. وبدأت الدول الأعضاء في جماعة شرق أفريقيا مناقشات لوضع وتنسيق المعايير الدنيا لاستيراد المركبات المستعملة إلى المنطقة.

34 - وقرر الاتحاد الأوروبي أن يضيف طابعا إلزاميا على استخدام لائحة الأمم المتحدة رقم 158 بشأن الحركة العكسية واللائحة رقم 159 بشأن نظم المعلومات للكشف عن المشاة وراكبي الدراجات لدى الانطلاق بالمركبات، اعتبارا من 6 تموز/يوليه 2022.

35 - وحقق الاتحاد الأوروبي تطورات كبيرة في وضع المعايير التقنية للمساعدة الذكية في السرعة بصيغتها النهائية، حيث أقرت الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي هذه المعايير ومهّدت الطريق لتركيب نظام المساعدة الذكية في السرعة على جميع النماذج الجديدة من المركبات المباعة في الاتحاد الأوروبي اعتبارا من تموز/يوليه 2022.

36 - وأطلق فرع الهند للاتحاد الدولي للطرق في بداية عام 2021 سلسلة من الندوات عبر الإنترنت بعنوان "تحديات السلامة على الطرق في الهند وإعداد خطة عمل"، بالتعاون مع وزارة النقل البري والطرق السريعة في الهند، وذلك لإنكاء الوعي والتشاور مع عدد كبير من أصحاب المصلحة من أجل إعداد خطة عمل تدعم تحقيق هدف العقد الثاني.

جيم - تعزيز دور البرلمانين في مجال السلامة على الطرق من خلال شبكات المشرّعين

37 - من خلال الشبكة العالمية للمشرّعين المعنيين بالسلامة على الطرق وفروعها الإقليمية، شارك أعضاء البرلمانات مشاركة نشطة في مناسبات عالمية متعددة للقيام، بين الأقران، بتعزيز الدور الذي يمكن أن يقوم به البرلمانين خلال العقد الثاني من أجل تخفيض الوفيات والإصابات الناجمة عن حوادث المرور. وخلال أسبوع الأمم المتحدة العالمي للسلامة على الطرق، دعا العديد من أعضاء البرلمانات إلى وضع حد السرعة البالغ 30 كم/ساعة لحماية راكبي الدراجات والمشاة على الطرق الحضرية.

38 - وسعياً لتيسير الاتصالات المنتظمة بين أعضاء البرلمان في الشبكات، أنشأت منظمة الصحة العالمية، بوصفها أمانة الشبكات، منبراً للتواصل الافتراضي⁽¹⁰⁾، لتيسير تبادل الخبرات الخاصة بكل بلد بشأن القوانين والسياسات وتنفيذها بين أعضاء البرلمان في الشبكة، وكأداة يمكن من خلالها لأعضاء البرلمانات الآخرين الراغبين والراغبات في الانضمام إلى الشبكة أن يطلبوا الانضمام إليها.

خامساً - دعم تنفيذ استراتيجيات السلامة على الطرق على المستوى القطري

ألف - تحسين السلامة على الطرق في سياق جائحة كوفيد-19

39 - أجريت دراسات لفهم تأثير جائحة كوفيد-19 على النقل والتنقل. وشملت، على سبيل المثال، دراسة بتمويل من برنامج البحوث التطبيقية للنقل الكبير الحجم وبدعم من الاتحاد الدولي للطرق والتحالف العالمي للمنظمات غير الحكومية المعنية بالسلامة على الطرق، لاستعراض السياسات والممارسات في سبعة بلدان أفريقية (أوغندا، وجمهورية تنزانيا المتحدة، والسنگال، والكاميرون، وكينيا، والمغرب، وموزامبيق) وفهم تأثيرها على النقل والتنقل⁽¹¹⁾.

40 - وأضيف مستودع جديد للمعارف عن آثار جائحة كوفيد-19 إلى بوابة الشراكة العالمية لمعارف النقل التي يديرها الاتحاد الدولي للطرق بدعم من برنامج البحوث التطبيقية للنقل الكبير الحجم⁽¹²⁾.

41 - ووضعت أيضاً إرشادات بشأن سبل ضمان السلامة في سياق الجائحة، منها، على سبيل المثال، ما يلي:

(أ) نشرت منظمة الصحة العالمية، بدعم من البرنامج الأوروبي للنقل والصحة والبيئة، "إرشادات بشأن دعم النقل والتنقل الصحيين في المناطق الحضرية في سياق جائحة كوفيد-19"⁽¹³⁾، التي تقدم أمثلة على التدابير التي اتخذتها مختلف الجهات المعنية لضمان سلامة جميع وسائل النقل؛

(ب) نشرت اليونيسف ومبادرة صحة الطفل "إرشادات بشأن العودة الآمنة والصحية إلى المدرسة خلال جائحة كوفيد-19 وما بعدها"⁽¹⁴⁾. وتقتصر هذه الإرشادات المتوافرة بلغات الأمم المتحدة الرسمية الست اتخاذ خطوات عملية لضمان رحلات آمنة وصحية مع إعادة فتح المدارس. وقد أنجزت مشاريع تجريبية للتنفيذ تستند إلى هذه الإرشادات في أوزبكستان وباراغواي وكازاخستان؛

(ج) ساعد المرفق العالمي للسلامة على الطرق التابع للبنك الدولي البلدان على التصدي لتحديات التنقل الناجمة عن جائحة كوفيد-19، بما في ذلك تقديم المساعدة التقنية إلى حكومة الفلبين لبناء هياكل أساسية آمنة ويمكن الوصول إليها للنقل النشط في المدن الرئيسية في البلد.

(10) متاح على الرابط التالي: <https://roadsafetylegislators.org/>.

(11) متاحة عبر الرابط التالي: <https://transport-links.com/download/report-covid-19-impact-on-transport-and-mobility-in-africa-a-review-of-policy-and-practice-in-seven-african-countries/>.

(12) متاح على الموقع الشبكي التالي: www.gtgp.com/.

(13) متاح على الموقع التالي: www.who.int/publications/i/item/9789240012554.

(14) متاحة عبر الرابط التالي: www.unicef.org/croatia/media/4351/file/UNICEF%20Guidance%20Safe%20and%20Healthy%20Journeys%20to%20School.pdf.

42 - واستجابة لنداء موجّه من اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ، أسفر جهد متعدد الوكالات عن عقد ندوة عبر الإنترنت في مجال بناء القدرات بشأن أثر الجائحة في المستقبل على الطلب والعرض على خدمات الشحن، مع تسليط الضوء على التحديات، ولكن أيضا على المكاسب في الكفاءة التي سخرت من خلال الجهود الإقليمية والوطنية لتبسيط إجراءات نقل البضائع باستخدام تكنولوجيات المعلومات والاتصالات وغيرها من التكنولوجيات.

باء - تنفيذ مشاريع السلامة على الطرق في البلدان

43 - تتفد اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ حاليا مشروعا لصندوق الأمم المتحدة للسلامة على الطرق لتحسين نظام ترخيص السائقين في جمهورية لاو الديمقراطية الشعبية، بالشراكة مع إدارة النقل التابعة لوزارة الأشغال العامة والنقل في جمهورية لاو الديمقراطية الشعبية، والمعهد الآسيوي لتطوير النقل في الهند، والمعهد الماليزي لبحوث السلامة على الطرق.

44 - وتشارك اللجنة الاقتصادية لأفريقيا في تنفيذ مشاريع في أوغندا ورواندا بعنوان "تعزيز إدارة السلامة على الطرق من أجل تدخل قائم على الأدلة من خلال بيانات موثوقة عن حوادث الطرق، وبناء القدرات في مجال البحث وتقييم الرصد" و "تورندي - دعونا نحمي الرأس" على التوالي. وقد وقع اتفاق تعاون برنامجي بين اللجنة الاقتصادية لأفريقيا ووزارة الأشغال والنقل الأوغندية. وفي حالة رواندا، يتمثل الهدف من المشروع في تطوير القدرات المحية لاختبار الصدمات/إصدار شهادات لخوذات المركبات ذات العجلتين لتحسين نوعية حماية الرأس المتاحة.

45 - وتعمل اللجنة الاقتصادية لأفريقيا، بتمويل من صندوق الأمم المتحدة للسلامة على الطرق وبدعم من الاتحاد الدولي للطرق والبرنامج الدولي لتقييم الطرق، مع وزير الأشغال والنقل في جمهورية تنزانيا المتحدة بشأن خطة الخطوات العشر من أجل بناء بنية تحتية طرقية أكثر أمانا، وذلك للحد من الوفيات والإصابات الناجمة عن حوادث المرور عن طريق بناء قدرة المؤسسات على تحسين سلامة البنية التحتية.

46 - ووسع البرنامج الدولي لتقييم الطرق شراكاته مع الدول الأعضاء لتشمل 104 بلدان، وسينفذ نشاطا جديدا في عام 2021، بما في ذلك 90 000 كيلومتر إضافية من تحديد المخاطر بقيادة إسبانيا، وصربيا وكرواتيا، والمملكة المتحدة لبريطانيا العظمى وأيرلندا الشمالية، و 120 000 كيلومتر أخرى من تقييمات التصنيف بالنجمات والخطط الاستثمارية التي أنجزتها الحكومات والمنظمات غير الحكومية الشريكة في أستراليا، والبرازيل، وبنما، وتايلند، وجنوب أفريقيا، وصربيا، والصين، وكوستاريكا، والمكسيك، والهند، والولايات المتحدة الأمريكية. ويجري وضع برامج وطنية جديدة لتقييم الطرق بقيادة محلية في كل من إسرائيل، وإندونيسيا، وأوروغواي، وأوزبكستان، والبحرين، وتونس، وجمهورية تنزانيا المتحدة، وزامبيا، وقطر، وكازاخستان، وكوستاريكا، وكولومبيا، والمغرب، ونيجيريا.

47 - وتواصل تنفيذ عدة مبادرات لتحسين السلامة في المدارس باستخدام أدوات مختلفة، مثل تطبيق تصنيفات النجمات للمدارس في إطار البرنامج الدولي لتقييم الطرق ومنهجية التقييمات والتحسينات لتأمين السلامة على الطرق في مناطق المدارس. ونفذت المشاريع الشراكة العالمية للسلامة على الطرق في جنوب أفريقيا (بالشراكة مع اتحاد الطرق في جنوب أفريقيا وشركة 3M) وفي جمهورية تنزانيا المتحدة (بالشراكة مع منظمة Amend). ودخلت مؤسسة AIP (طرق آمنة من أجل الحياة) في شراكة مع وزارة النقل في فييت

نام لتصميم وتجريب دليل تصميم المناطق المدرسية الآمنة لتوفير الإرشادات للحكومات المحلية وحكومات المقاطعات بشأن معايير البنية التحتية للمناطق المدرسية الآمنة.

48 - وتدعم منظمة الصحة العالمية وضع سياسات عامة للسلامة على الطرق من خلال مبادرة بلومبرغ للسلامة على الطرق العالمية في 15 بلدا (إثيوبيا، والأرجنتين، وإكوادور، وأوغندا، وأوكرانيا، والبرازيل، وبنغلاديش، والصين، وغانا، وكولومبيا، وكينيا، وماليزيا، والمكسيك، وفيت نام، والهند). وفي عام 2021، أدت تنمية المهارات القيادية في مجال السلامة على الطرق وبناء القدرات المؤسسية إلى إشراك برلمانيين من البلدان المشاركة في مبادرة بلومبرغ للسلامة على الطرق في العالم مع منظمات المجتمع المدني للدعوة إلى حد السرعة البالغ 30 كم/ساعة خلال أسبوع الأمم المتحدة العالمي للسلامة على الطرق. وفيما يتعلق ببناء القدرات، قادت منظمة الصحة العالمية حلقة عمل إقليمية حول تعزيز التشريعات لممثلي الحكومة ومنظمات المجتمع المدني من إثيوبيا وأوغندا وغانا، وأشرفت على إعداد وحدة تدريبية في مجال التشريعات وتنفيذها في إطار الدورة التدريبية العالمية للقيادة في مجال السلامة على الطرق التي تقدمها جامعة جونز هوبكنز والشراكة العالمية للسلامة على الطرق.

49 - وبدأ تنفيذ مشاريع مختلفة لمعالجة مسألة سلامة الدراجات النارية. وعلى سبيل المثال، يهدف برنامج الخوذات الآمنة والميسورة التكلفة⁽¹⁵⁾، الذي استحدثه المبعوث الخاص المعني بالسلامة على الطرق، إلى وضع تشريعات شاملة، وتعزيز ممارسات الإنفاذ، وإذكاء الوعي لدى مستخدمي الطرق بأهمية الخوذات العالية الجودة. ويجري تنفيذ البرنامج حاليا من خلال 11 مشروعا في آسيا وأفريقيا وأمريكا الوسطى والجنوبية (أنجز مشروع واحد، و 5 مشاريع يجري تنفيذها، و 5 مشاريع من المقرر تشغيلها في عام 2021) بالتعاون مع الوكالات الوطنية للسلامة على الطرق، ووزارات النقل وغيرها من الجهات صاحبة المصلحة. وتعمل مؤسسة AIP، من خلال برنامج "توفير السلامة" مع راكبي الدراجات النارية الشباب قليلي الخبرة في تايلند والفلبين وفيت نام والهند على تثقيف راكبي الدراجات النارية والقضاء على سلوكيات تشتت الانتباه أثناء القيادة، وزيادة استخدام الخوذات بين الأطفال.

جيم - إدماج السلامة في السياسات الداخلية والمتطلبات التشغيلية

50 - أدرج البنك الدولي السلامة على الطرق باعتبارها إحدى الضمانات الإلزامية لأي مشروع يشمل جميع القطاعات المشاركة. وإضافة إلى ذلك، صاغ البنك الدولي شروطا مفصلة للسلامة الداخلية على الطرق لمشاريع النقل البري والحضري، مع التركيز على منع وقوع حوادث مرور على طرق المشاريع، بما في ذلك أثناء التشييد والتشغيل. ومن خلال هذا العمل، تتبع المصارف الإنمائية المتعددة الأطراف الأخرى الآن هذا النوع من النهج.

51 - ولقد وقعت عشرة مصارف إنمائية متعددة الأطراف في نهاية عام 2020 التزاما رفيع المستوى بالسلامة على الطرق، بما في ذلك مصرف التنمية الآسيوي، ومصرف التنمية الأفريقي، والبنك الآسيوي للاستثمار في الهياكل الأساسية، ومؤسسة التنمية في منطقة الأنديز (مصرف التنمية لأمريكا اللاتينية)، والمصرف الأوروبي للإنشاء والتعمير، ومصرف الاستثمار الأوروبي، ومصرف التنمية للبلدان الأمريكية، والبنك الإسلامي للتنمية، ومصرف التنمية الجديد، والبنك الدولي، وكل واحد منها عُيّن بطلا للسلامة

(15) انظر www.fia.com/news/new-step-forward-kenya-fia-safe-affordable-helmet-programme.

على الطرق لضمان القيادة الكافية داخل وخارج مؤسسات كل منها. وعقد اجتماع رفيع المستوى في أيار/مايو 2021 لمناقشة نهج مشترك وخطط مفصلة لضمان السلامة من خلال المشاريع التي تنفذها المصارف الإنمائية المتعددة الأطراف. وكان أحد القرارات الرئيسية هو أن السلامة على الطرق ينبغي أن تكون من بين المواضيع الرئيسية للنقل المستدام، وينبغي إدماجها في خطط إنمائية أخرى، مثل خفض انبعاثات الكربون، والقدرة على تحمل تغير المناخ، والمساواة بين الجنسين، والتعليم والصحة، من أجل تمكين المصارف الإنمائية المتعددة الأطراف من المساهمة بشكل كامل خلال عقد العمل الثاني.

52 - ويواصل الفريق العامل المعني بالسلامة على الطرق التابع للشبكة المشتركة بين الوكالات المعنية بإدارة الأمن الاجتماع بانتظام لمتابعة أنشطته من أجل تنفيذ استراتيجية الأمم المتحدة للسلامة على الطرق. وتواصل إدارة السلامة والأمن التابعة للأمم المتحدة، بصفتها تتولى رئاسة الفريق العامل، تنسيق الجهود الرامية إلى الحد من الوفيات والإصابات بين مستخدمي الطرق المعرضين للخطر التي تشمل مركبات الأمم المتحدة، وذلك من خلال بذل جهد متعدد التخصصات يشمل الأمن والخدمات الطبية والتدريب والإدارة والبرامج وإدارة الأساطيل على نطاق منظومة الأمم المتحدة. وفي عام 2021، وضع الفريق العامل الصيغة النهائية لسياسة السلامة على الطرق التي يتبعها نظام الأمم المتحدة لإدارة الأمن، والتي تهدف إلى تعزيز السلوك المناسب للسلامة على الطرق من جانب الموظفين التابعين لنظام الأمم المتحدة لإدارة الأمن والتشغيل الآمن لمركبات الأمم المتحدة.

دال - الاستفادة من برامج تقييم سلامة السيارات والمشترىات لدعم إدخال تحسينات على سلامة المركبات

53 - واصلت برامج تقييم السيارات الجديدة في جميع أنحاء العالم اختبار وإصدار نتائج اختبارات صدم جديدة لمساعدة المستهلكين على اتخاذ قرارات شراء أكثر أماناً، على الرغم من التحديات والتأخيرات التي تفرضها جائحة كوفيد-19. وشمل الاختبار على نحو متزايد مجموعة أكثر تنوعاً من المركبات بما في ذلك المركبات الكهربائية وكذلك المركبات التجارية. ومن أبرز النتائج أول مركبة مصنفة من فئة الخمس نجوم لأفريقيا وضعف معدل التجهيز عموماً بتكنولوجيات سلامة المركبات المتقدمة في المركبات التجارية في أوروبا.

هاء - تلبية الاحتياجات في مجال بناء القدرات

54 - واصلت منظومة الأمم المتحدة والجهات صاحبة المصلحة في مجال الطرق على الصعيد العالمي تقديم أنشطة وبرامج في مجال بناء القدرات تغطي طائفة واسعة من المجالات.

55 - وسعياً لبناء القدرات على استخدام التشريعات كأداة لتوسيع نطاق التدخلات التي ثبتت نجاعتها في مجال السلامة على الطرق، عقدت منظمة الصحة العالمية حلقة عمل للبلدان الأفريقية المشاركة في مبادرة بلومبرغ للسلامة على الطرق في العالم (إثيوبيا وأوغندا وغانا). وركزت حلقة العمل التي حضرها ممثلون عن الحكومات (الوطنية وعلى مستوى المدن) فضلاً عن المنظمات غير الحكومية، على وضع إطار تشريعي لدعم نهج النظام الآمن وإتاحة تنفيذه.

56 - ونفذت عدة برامج لتحسين القدرة على تقييم سلامة البنية التحتية الطرقية، شملت ما يلي:

(أ) سلسلة من الندوات عبر الإنترنت نظمها البنك الدولي والبرنامج الدولي لتقييم الطرق لتعليم المشاركين إجراء تقييمات السلامة باستخدام منهجية البرنامج في جميع أنحاء المنطقة الأفريقية⁽¹⁶⁾ ومنطقة أمريكا اللاتينية⁽¹⁷⁾؛

(ب) أعدت مؤسسة الشباب من أجل السلامة على الطرق، بمعونة البرنامج الدولي لتقييم الطرق مبادرة لإعداد القيادات الشابة في بليز وفيت نام وكولومبيا وكينيا والولايات المتحدة الأمريكية من أجل إجراء تقييمات التصنيف بالنجمات، بالاستعانة بتطبيق تصنيف المدارس بالنجمات، وتنفيذ هذه التقييمات حول المدارس والجامعات؛

(ج) تقديم منح تدريبية⁽¹⁸⁾، في إطار اليوم الدولي للمهندسات، استقادت منها 31 مهندسة من الأرجنتين، والأردن، وإسبانيا، وأوغندا، وإيطاليا، والبرازيل، وبنغلاديش، وبولندا، وببرو، وجمهورية تنزانيا المتحدة، ورواندا، ورومانيا، والعراق، وفيت نام، وكولومبيا، وكينيا، وناميبيا، ونيبال، والهند.

57 - وثقت أيضا أنشطة لتنمية القدرات في مجالات الإنفاذ واستخدام البيانات والإبلاغ عن حوادث الطرق:

(أ) دورات تدريبية في مجال بناء القدرات وحلقات العمل لوكالات الإنفاذ التي تقدمها الشراكة العالمية للسلامة على الطرق في تسع مدن، حول موضوعات من قبيل الإنفاذ الردعي للقيادة بسرعات عالية، وضبط الأمن القائم على المعلومات الاستخباراتية، واكتساب المهارات القيادية في خفارة الطرق، والإنفاذ المدفوع بالأدلة؛

(ب) وتهدف مبادرة "LEARN"⁽¹⁹⁾ (التعلم، الدراسة، التطبيق، التكرار، التواصل)، التي أطلقها الاتحاد الدولي للطرق والتحالف العالمي للمنظمات غير الحكومية المعنية بالسلامة على الطرق إلى تعزيز المعارف والمهارات والإجراءات المتعلقة بالبيانات من خلال تطوير القدرات العملية والمصممة خصيصا في البلدان الأفريقية (نفذت أنشطة في إطار هذه المبادرة حتى الآن في أوغندا، والسنغال، والكاميرون، وكينيا)؛

(ج) برنامج الإبلاغ عن الحوادث والتحقيق فيها المعد حديثا الذي نفذته الشراكة العالمية للسلامة على الطرق عن طريق التعلم عن بعد لفائدة أجهزة الشرطة في دول جزر سليمان وساموا وفانواتو الجزرية.

58 - وعرضت أيضا برامج في مجال بناء القدرات لتعزيز مهارات القيادة والدعوة، شملت ما يلي:

(16) انظر <https://irap.org/2021/07/bigrs-africa-online-series-world-bank-and-irap-help-to-save-lives-on-african-roads/>

(17) انظر www.roadsafetyfacility.org/events/saving-lives-infrastructure-world-bank-grsf-regional-course-latin-america

(18) انظر <https://irap.org/training-grants-for-women-in-engineering/>

(19) انظر <https://irfnet.ch/2021/05/04/phase-2-of-the-learn-project-kicks-off-in-senegal/>

(أ) دورة عالمية على الإنترنت للقيادة في مجال السلامة على الطرق للممارسين في مجال السلامة على الطرق وفئات المجتمع المدني المشاركة في مبادرة بلومبرغ للسلامة على الطرق في أمريكا اللاتينية وأفريقيا وآسيا نظمتها جامعة جونز هوبكنز والشراكة العالمية للسلامة على الطرق؛

(ب) "حاضنة التحالف"⁽²⁰⁾ التي وضعها التحالف العالمي للمنظمات غير الحكومية المعنية بالسلامة على الطرق، باعتبارها برنامجا مصمما خصيصا لبناء القدرات من أجل دعم المنظمات غير الحكومية لتحقيق أهدافها في مجال الدعوة.

واو - بناء التحالفات والمجتمعات المحلية

59 - أطلقت مؤسسة الشباب من أجل السلامة على الطرق التحالف العالمي للشباب من أجل السلامة على الطرق⁽²¹⁾ الذي يضم حاليا 1 500 مشارك ومشاركة من 70 بلدا. والتحالف هيكل قائم على الأعضاء يقدم الدعم للشباب في جميع أنحاء العالم من أجل قيادة أنشطة الدعوة العالمية العملية والمبادرات الشعبية المحلية.

60 - ودخلت مؤسسة توتال والاتحاد الدولي للطرق في شراكة لتشكيل تحالفات القطاع الخاص للسلامة على الطرق من أجل تضافر التمويل والمبادرات من القطاع الخاص وتعزيز التعاون مع المؤسسات الدولية والمنظمات غير الحكومية والسلطات المحلية. وقد أطلق تحالف أول في آذار/مارس 2021 في جمهورية تنزانيا المتحدة، وسيعلم عن تحالفات أخرى بحلول نهاية العام في باكستان والسنغال والمغرب.

61 - وفي مؤتمر قمة "التنقل" الذي استضيف في الفترة من 1 إلى 4 حزيران/يونيه 2021، أطلق الاتحاد الدولي للطرق، بالتعاون مع شركة إسيلور (Essilor)، ومؤسسة الشباب من أجل السلامة على الطرق، ومعهد سياسات النقل والتنمية، مجتمعا جديدا للمصالح المشتركة المتعلقة بالشوارع الآمنة والصحية لتوفير السياسات والتوجيه العملي للسلطات المحلية⁽²²⁾.

زاي - الاستفادة من التوجيه التقني والموارد الإلكترونية

62 - أطلق المرفق العالمي للسلامة على الطرق التابع للبنك الدولي مركز إدارة السرعة، وهو منصة إلكترونية تزود صناع القرار والمهنيين بموارد مرتكزة على الأدلة. ويتضمن هذا المركز وثائق توجيهية وأسئلة متكررة ومكتبة عالمية للموارد المتصلة بالسرعة.

63 - ولقد أعدَّ المرفق، بالشراكة مع المنتدى الدولي للنقل التابع لمنظمة التعاون والتنمية في مجال الاقتصاد، دليلا جديدا لاستعراض بيانات السلامة على الطرق للبلدان المنخفضة الدخل والبلدان المتوسطة الدخل. والدليل الجديد الذي أعدَّ في إطار مشروع لتقييم بيانات السلامة على الطرق في كمبوديا، متاح لجميع البلدان من أجل إجراء تقييم مفصل ومنظم للنشاط الحالي لبيانات السلامة على الطرق وتحديد الثغرات والاحتياجات مستقبلا.

(20) انظر www.roadssafetynbos.org/what-we-do/alliance-incubator/.

(21) انظر <https://claimingourspace.org/>.

(22) انظر <https://irfnet.ch/event/movinon-michelin/>.

64 - وقد وضعت منظمة Amend مجموعة أدوات، بالتعاون مع برنامج البحوث التطبيقية للنقل الكبير الحجم، لتحديد حلول لتحديات البنية التحتية سيستفيد منها على وجه التحديد مستخدمو الطرق بوسائط النقل غير الآلية. وقد وضعت عدة الأدوات، المتاحة باللغتين الانكليزية والفرنسية، للسياق المحدد للمدن الأفريقية، ولكن يمكن تطبيقها على نطاق أوسع.

65 - وقامت حكومة المملكة المتحدة، من خلال وزارة الخارجية والكمونولث والتنمية ووزارة الصحة والرعاية الاجتماعية، بتأليف ما لا يقل عن 14 مقالا أو دليلا منشورا أو المساهمة فيها، بما في ذلك "دليل التدخلات المتعلقة بالسلامة على الطرق: الدليل على ما يصلح وما لا يصلح"⁽²³⁾. وعقدت عدة حلقات عمل حول السلامة على الطرق، بما في ذلك في مؤتمر "تحويل النقل" على الإنترنت في شباط/فبراير 2021.

66 - ونشرت الشراكة العالمية للسلامة على الطرق دليلا⁽²⁴⁾، متاحا بسبع لغات، يُقدّم التوجيه بشأن استخدام عقوبات لردع مستخدمي الطرق عن السلوكيات التي تسبب الإصابات على الطرق أو تزيدها سوءا. وسيكون بمثابة مرجع للحكومات التي ترغب في تحسين نظم العقوبات الخاصة بها لتعظيم تأثيرها على تحسين السلامة على الطرق.

67 - وأصدرت الشراكة الدولية لضحايا الطرق دليلا⁽²⁵⁾، متاحا بسبع لغات، لمساعدة الأسر المفجوعة على فهم استجابة نظام العدالة في حالات حوادث السير على الطرق، بما في ذلك التحقيق في حوادث الاصطدام والملاحقة القضائية والتعويض وخدمات الدعم.

حاء - تطوير ثقافة السلامة من خلال التثقيف في مجال السلامة على الطرق

68 - نشر دليل "تعلم! لتطوير وتقييم أنشطة التثقيف في مجال السلامة المرورية والتنقل"⁽²⁶⁾ في عام 2021 في إطار متابعة تقرير "المبادئ الرئيسية لسلامة المرور والتثقيف في مجال التنقل"، الذي وضعت فيه 17 توصية بشأن التثقيف في مجال السلامة المرورية عالية الجودة والتنقل المستدام. ويهدف الدليل الذي وضعه المجلس الأوروبي لسلامة النقل إلى مساعدة الجهات التي تطور المواد التعليمية على إعداد الأنشطة وتقييمها. وثمة هدف آخر هو مساعدة الوزارات والسلطات والمدارس في تحديد الأنشطة التي يتعين تمويلها.

69 - ونفذت الشراكة العالمية للسلامة على الطرق في تايلند (بالتعاون مع مؤسسة AIP)، وجمهورية تنزانيا المتحدة، وفيجي، ومصر، والمغرب، وموريتانيا برنامج Via للتوعية بالسلامة على الطرق. ويعمل البرنامج، المصمم للأطفال الذين تتراوح أعمارهم بين 10 أعوام و 18 عاما، على بناء معارف الأطفال

(23) متاح عبر الرابط التالي: <https://documents1.worldbank.org/curated/en/206691614060311799/pdf/Guide-for-Road-Safety-Interventions-Evidence-of-What-Works-and-What-Does-Not-Work.pdf>

(24) متاح عبر الرابط التالي: www.grsroadsafety.org/wp-content/uploads/Guide_to_the_Use_of_Penalties_to_Improve_Road_Safety.pdf

(25) متاح عبر الرابط التالي: www.irvp.org/news/Writing-a-Guide-for-Families-Bereaved-by-Road-Crashes.php

(26) متاح عبر الرابط التالي: www.trafficsafetyeducation.eu/manual/

ومهاراتهم لمساعدتهم على التنقل بأمان أكبر من خلال نظم الحركة المرورية المختلفة الموجودة في المجتمعات التي يعيشون فيها.

70 - وأعدّ الاتحاد الإيبيري - الأمريكي لرابطات ضحايا العنف على الطرق، بالتعاون مع مؤسسة مافري، شريط فيديو للتوعية استناداً إلى شهادات ضحايا وأقارب ضحايا حوادث الطرق في المنطقة الإيبيرية - الأمريكية. وسيكون شريط الفيديو، الذي أُعدّ بالإسبانية والبرتغالية، جزءاً من المنهاج التدريبي لكل من السائقين المبتدئين والمهنيين الذين يقومون بتحديث معارفهم.

طاء - تمويل تحسينات السلامة على الطرق في البلدان

71 - يُمول صندوق الأمم المتحدة للسلامة على الطرق حالياً 15 مشروعاً لها أثر كبير ومستدام على السلامة على الطرق في 19 بلداً من البلدان المنخفضة الدخل والبلدان المتوسطة الدخل في أربع مناطق، تتراوح بين تحسين تصميم التنقل النشط، وبناء القدرات، ومواءمة المعايير الدنيا الآمنة والخضراء للمركبات المستعملة، والسياسات وإنفاذ القانون لتعزيز نظم جمع البيانات وحماية الفئات الأكثر ضعفاً على الطرق، مثل الأطفال أو النساء. وفي تشرين الأول/أكتوبر 2020، صدرت دعوة ثالثة لتقديم مقترحات بحد أقصى قدره 4 ملايين دولار للمشاريع المعتمدة. وسيتم الانتهاء من اختيار المشاريع المعتمدة في تشرين الأول/أكتوبر 2021.

72 - وتلقى الصندوق حتى الآن ما مجموعه 18 مليون دولار من الالتزامات؛ و 50 في المائة ممن تعهدوا بهذه الالتزامات هم جدد في مجال تمويل خطة السلامة على الطرق في العالم. وارتفع عدد الجهات المانحة من 7 في عام 2018 إلى 18 في عام 2021، بما في ذلك تسع حكومات وخمس مؤسسات وأربع شركات. وفي عام 2021، أنجز تقييم خارجي مستقل للصندوق، وأشارت النتائج التي نشرت في نيسان/أبريل إلى أن الصندوق أقام الدليل على "إثبات مفهومه" وإمكانية تحقيق النتائج المرجوة منه. ولوحظ أيضاً أن عمل أمانة الصندوق وثيق الصلة بتحقيق مختلف ولايات الأمم المتحدة والأهداف المتصلة بالسلامة على الطرق في أهداف التنمية المستدامة.

73 - ويدير المرفق العالمي للسلامة على الطرق حافظة تضم 28 منحة مخصصة وموجودة رهن التنفيذ، معظمها بمشاركة عمليات إقراضية من البنك الدولي. وتجاوزت قيمة المنح 6 ملايين دولار تتوزع على أكثر من 40 بلداً، قُدمت إما بترتيبات ثنائية أو إقليمية، وشملت جميعها أنشطة للبحث والتطوير. وبالإضافة إلى ذلك، وعقب الدعوة إلى تقديم مقترحات من المرفق في عام 2021، تم توفير التمويل لسبع منح إضافية، وسيبدأ تنفيذ المشاريع في النصف الثاني من عام 2021.

74 - وقدم برنامج منح السلامة على الطرق الذي أطلقته الشراكة العالمية للسلامة على الطرق 19 منحة جديدة إلى المجتمع المدني والمنظمات الحكومية للدعوة إلى إدخال وتنفيذ سياسات قائمة على الأدلة لمستخدمي الطرق.

75 - ولقد قامت عدة مؤسسات وكيانات من القطاع الخاص بتمويل مشاريع في مجال السلامة على الطرق وأنشطة في بلدان، بما في ذلك مؤسسات بلومبرغ الخيرية، ومؤسسة فيديكس، ومؤسسة السيارة والمجتمع التابعة لاتحاد السيارات الدولي، واتحاد السيارات الدولي، ومؤسسة بوتنار، ومؤسسة مافري، وشركة

جونسون أند جونسون، ومؤسسة شل، ومؤسسة ميشلان، وشركة شل، ومؤسسة توتال للطاقة، وشركة توتال، ومؤسسة UPS.

76 - وعلى وجه الخصوص، بدأت مؤسسات بلومبرغ الخيرية تقديم الدعم إلى 15 بلدا كجزء من إعادة استثمارها في السلامة على الطرق بقيمة 250 مليون دولار على مدى فترة ست سنوات في إطار مبادرة بلومبرغ للسلامة على الطرق في العالم.

سادسا - تعزيز آليات الرصد والتقييم والإبلاغ

77 - طلبت الجمعية العامة إلى منظمة الصحة العالمية أن تواصل، من خلال تقاريرها المرحلية عن حالة السلامة على الطرق في العالم، رصد التقدم المحرز صوب بلوغ أهداف عقد العمل، وأن تستفيد، حسب الاقتضاء، من الجهود القائمة، بما فيها جهود المراسد الإقليمية للسلامة على الطرق، من أجل مواءمة البيانات المتعلقة بالسلامة على الطرق وجعلها متاحة وقابلة للمقارنة (القرار 299/74، الفقرة 36).

78 - ولتعزيز عمليات جمع البيانات المتعلقة بتقارير الحالة العالمية المتعلقة بالسلامة على الطرق والتحقق من صحتها، وضعت منظمة الصحة العالمية منصة إلكترونية جديدة سيتم تجربتها في جميع المناطق. وستسهل هذه المنصة تقديم بيانات السلامة على الطرق والتحقق من صحتها على أساس مستمر، وسيسمح بتتبع التقدم المحرز في البلدان بشكل أكثر تواترا.

79 - وبالإضافة إلى ذلك، تقدم منظمة الصحة العالمية حاليا الدعم التقني لعدة بلدان، بما فيها تونس، والسنغال، وغانا، وكوت ديفوار، وميانمار، ونيبال لتعزيز نظم جمع البيانات المتعلقة بالسلامة على الطرق بهدف تحسين تقاريرها عن الوفيات والإصابات الناجمة عن حوادث المرور على الطرق.

80 - ويقوم المرفق العالمي للسلامة على الطرق التابع للبنك الدولي، بالشراكة مع منظمة الصحة العالمية، واتحاد السيارات الدولي، والمنندى الدولي للنقل، والاتحاد الأفريقي، ومصرف التنمية الأفريقي، وبرنامج سياسات النقل في أفريقيا، ومصرف التنمية الآسيوي، واللجنة الاقتصادية لأفريقيا، واللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ، ومؤسسة توتال للطاقة، والاتحاد الأوروبي وجهات أخرى بدعم إنشاء وعمل المراسد الإقليمية لبيانات السلامة على الطرق في أفريقيا، وآسيا والمحيط الهادئ، وأمريكا اللاتينية وغرب البلقان لتعزيز جمع واستخدام البيانات بغرض إرشاد سياسات السلامة على الطرق وممارساتها.

81 - وخلال حلقة عمل إقليمية بشأن السلامة على الطرق في البلدان العربية⁽²⁷⁾، أطلقت الإسكوا عملية التشاور مع الدول الأعضاء لإنشاء المرصد العربي المتكامل للسلامة المرورية. والتمست الإسكوا التزام هذه الدول بدعم المشروع من خلال الإعراب عن اهتمامها بالعضوية في المرصد، وتعيين جهات تنسيق وطنية، وكذلك التعبير عن رغبتها في استضافة الأمانة الفنية للمرصد.

(27) انظر www.unescwa.org/events/regional-workshop-road-safety-arab-countries.

82 - وواصل المرصد الأوروبي للسلامة على الطرق التابع للمفوضية الأوروبية تقديم محتوى جديد في موقعه الشبكي⁽²⁸⁾ من خلال اتحاد يتألف من معهد فياس (بلجيكا) ومعهد بحوث السلامة على الطرق (هولندا).

83 - وقد تم تطوير العديد من الأدوات لمتابعة حوادث السير بشكل أفضل، وتحديد عوامل الخطر وتقييم أداء السلامة على الطرق. وشملت هذه الأدوات مبادرات من قبل المرفق العالمي للسلامة على الطرق التابع للبنك الدولي، مثل نظام البيانات المتعلقة بالتصور والتقييم والإبلاغ عن حوادث الطرق (المعروف باسم "DRIVER")، الذي يحل محل نظم حصرية الملكية التي وضعتها البلدان ويشمل منصة إلكترونية تتضمن موجزات قطرية عن السلامة على الطرق للبلدان المنخفضة الدخل والبلدان المتوسطة الدخل. وقام معهد فياس (بلجيكا) أيضا بتنسيق مشروع خط الأساس لجمع البيانات المتعلقة بثمانية مؤشرات أداء رئيسية والدراسة الاستقصائية الإلكترونية لمواقف مستخدمي الطرق، التي تركز على السلوك في مجال المرور، والمواقف، وإنفاذ قانون المرور، ودعم تدابير السياسة العامة.

84 - وفي 10 آب/أغسطس 2021، أصدر الكومنولث مؤشره لتنمية الشباب الذي تضمن، لأول مرة، فصلا عن أهمية السلامة على الطرق.

سابعا - استنتاجات وتوصيات

85 - منذ بداية العقد الثاني للعمل من أجل السلامة على الطرق للفترة 2021-2030، نفذ العديد من الأنشطة لدعم وتوجيه البلدان في جهودها الرامية إلى تخفيض الوفيات والإصابات الناجمة عن حوادث المرور بنسبة 50 في المائة على الأقل بحلول عام 2030. ومن الجدير بالذكر أنه قد وضعت خطة عالمية، استنادا إلى الدروس المستفادة من عقد العمل من أجل السلامة على الطرق 2011-2022، ونظمت عدة أنشطة أو يجري التخطيط لها (بما في ذلك أسبوع الأمم المتحدة العالمي للسلامة على الطرق واجتماع رفيع المستوى والحدث التحضيري له) لضمان التزام سياسي واسع النطاق نحو وضع وتنفيذ مستدام للاستراتيجيات والخطط الوطنية والمحلية للسلامة على الطرق.

86 - وللحفاظ على هذا الزخم والبناء عليه، يُوصى بأن تدعو الجمعية العامة الدول الأعضاء إلى القيام بما يلي:

(أ) المشاركة في الاجتماع الرفيع المستوى في عام 2022، وفي المناسبة التحضيرية في عام 2021 بشأن الاستثمار في السلامة على الطريق ومشاركة أصحاب المصلحة المتعددين، بهدف ضمان إجراءات مشتركة بين القطاعات ومنسقة على نطاق الكثير من الوزارات، بما فيها الوزارات المسؤولة عن الصحة والنقل والبنية التحتية والتعليم والداخلية؛

(ب) توفير القيادة السياسية على أعلى مستوى حكومي، وإيلاء الأولوية للسلامة على الطرق والغايات ذات الصلة بأهداف التنمية المستدامة، بما في ذلك الأهداف المتعلقة بالصحة وتغير المناخ والمدن المستدامة والمساواة بين الجنسين، باعتبارها أهدافا إنمائية للعقد المقبل؛

(28) متاح على الموقع التالي: https://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist_en.

(ج) إقرار وتنفيذ الخطة العالمية لعقد العمل الثاني من أجل السلامة على الطرق لفترة 2021-2030، بسبل منها وضع خطط وطنية ومحلية تحدد الأهداف حتى عام 2030 وتنفيذها؛

(د) إطلاق العقد رسمياً على الصعيدين الوطني والمحلي كوسيلة لحشد طائفة واسعة من الجهات الفاعلة، بما في ذلك الأوساط الأكاديمية والمجتمع المدني وقيادة الشباب والقطاع الخاص، لتنفيذ توصيات الخطة العالمية، وعلى وجه التحديد:

1' تشجيع النقل المتعدد الوسائط وإدماج تخطيط استخدام الأراضي لإنشاء مزيج أمثل من وسائل النقل الآلية وغير الآلية، مع التركيز بوجه خاص على النقل العام والمشبي وركوب الدراجات؛

2' وضع معايير تقنية للبنية التحتية التي تغطي سلامة المشاة وراكبي الدراجات وراكبي الدراجات النارية وركاب المركبات ومستخدمي وسائل النقل العام وغيرهم من مستخدمي الطرق وضمان تنفيذ هذه المعايير بالنسبة إلى الطرق الجديدة والقائمة؛

3' تطبيق معايير تشريعية منسقة لتصميم المركبات والتكنولوجيا لمنع حوادث المرور والحد من مخاطر الإصابات التي يتعرض لها ركاب المركبات وغيرهم من مستخدمي الطرق؛

4' سن وإنفاذ التشريعات التي تواكبها أنشطة تعليمية لمعالجة السلوكيات عالية الخطورة وتدعمها تصاميم للبنية التحتية تكون بديهية وتدعم الامتثال للتشريعات؛

5' توفير استجابة مناسبة ومتكاملة ومنسقة بعد وقوع الحوادث، بما في ذلك الرعاية التي توفرها الجهات التي تقدم الخدمات الطبية وغير الطبية على حد سواء؛

6' ضمان تكامل الإدارة الفعالة للسرعة كجزء من نهج النظام الآمن واعتماد حد أقصى للسرعة يبلغ 30 كم/ساعة في المناطق الحضرية حيث يوجد مزيج متكرر يمكن التنبؤ به من السيارات وراكبي الدراجات والدراجات النارية والمشاة وغيرهم، مثل مستخدمي أجهزة التنقل الصغيرة؛

7' ضمان التمويل الطويل الأجل لتنفيذ خطط العمل على المستويات الوطنية ودون الوطنية من خلال مخصصات الحكومة المركزية؛ ومخصصات الحكومة المحلية؛ ورسوم مستخدمي الطرق؛ والجبايات على تأمين القطاع الخاص أو مبيعات الكحول؛ والفائض من التأمين الحكومي؛ واستخدام الغرامات المرورية؛ وسندات الأثر الاجتماعي؛

8' الاستثمار في تنمية قدرات المهنيين العاملين في مجال السلامة على الطرق من خلال تطوير واعتماد التدريب الرسمي داخل مؤسسات التعليم العالي وكذلك من خلال الدورات القصيرة الأجل وأنشطة التعليم المستمر؛

9' ضمان توفير أطر سياسات النقل بيئة تمكينية للرجال والنساء على السواء فضلاً عن تيسير مشاركة النساء بقدر أكبر في تخطيط النقل حرصاً على أن تنعكس الاختلافات بين الجنسين في تصميم الهياكل الأساسية للنقل وتشبيدها؛

‘10’ تحفيز تطوير ونشر تكنولوجيا السلامة في جميع جوانب نهج النظام الآمن، ورصد وإدارة وتخفيف أثر التكنولوجيا المتطورة على السلامة على الطرق، حسب الحاجة.

- (هـ) رصد التقدم المحرز في وضع وتنفيذ الخطط الوطنية والمشاركة بفعالية في إعداد تقرير الحالة العالمية المقبل بشأن السلامة على الطرق، الذي سينشر في عام 2023، ومواصلة تعزيز نظم البيانات من أجل تحسين الإبلاغ عن الوفيات والإصابات الناجمة عن حوادث المرور على الطرق؛
- (و) طلب تقديم تقرير عن هذه المسائل إلى الجمعية العامة في دورتها الثامنة والسبعين.
-