

Distr.
LIMITED

E/ESCWA/GRID/2006/IG.1/3(Part I)/Add.1
12 January 2006
ORIGINAL: ARABIC



اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا

لجنة النقل

الدورة السابعة

بيروت، ١٧-١٩ نيسان/أبريل ٢٠٠٦

البند ٦ (أ-١) من جدول الأعمال المؤقت

متابعة تنفيذ توصيات الدورة السادسة للجنة النقل

اتفاق الطرق الدولية في المشرق العربي

موجز

دخل اتفاق الطرق الدولية في المشرق العربي حيز التنفيذ في ١٩ تشرين الأول/أكتوبر ٢٠٠٣. ومنذ ذلك التاريخ تم اعتماد خطة عمل لتنفيذ الاتفاق وصدر قرار اختيار المحاور ذات الأولوية في التنفيذ وبدأت فعلاً كثير من الدول المصدقة على الاتفاق في تنفيذه.

يتضمن هذا التقرير ملخصاً لما تم إنجازه منذ دخول الاتفاق حيز التنفيذ.

ألف- متابعة تنفيذ اتفاق الطرق الدولية في المشرق العربي منذ دخوله حيز التنفيذ في ١٩ تشرين الأول/أكتوبر ٢٠٠٣

١- بمناسبة دخول اتفاق الطرق الدولية في المشرق العربي حيز التنفيذ أعدت الإسكوا مقترح خطة عمل لتنفيذ الاتفاق وناقشت هذا المقترح في ندوة بناء القدرات في مجال تسهيل النقل والتجارة التي عقدت في بيروت في الفترة من ٢ إلى ٤ كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٣. وفي الندوة نفسها قدم ممثلاً الجمهورية العربية السورية والمملكة العربية السعودية ورقتي عمل حول ما أنجز في كل من الدولتين بشأن تنفيذ الاتفاق^(١).

٢- وأوصى المشاركون في الندوة المشار إليها آنفاً بسرعة تصنيع وتثبيت لافتات التعريف بالطرق الدولية ابتداء بوصلات الشبكة بين المدن والتي لن تجرى عليها أية تعديلات في المستقبل القريب، على أن يكون ذلك قبل نهاية عام ٢٠٠٤. وأوصوا كذلك بأن تقدم الإسكوا خطة العمل المعدلة لتنفيذ الاتفاق إلى لجنة النقل في دورتها الخامسة لاعتمادها والبدء في تنفيذها^(٢).

٣- وعقدت لجنة النقل دورتها الخامسة في الفترة من ٢ إلى ٤ آذار/مارس ٢٠٠٤ واتخذت التوصيات التالية في هذا الشأن^(٣):

(أ) إسراع الدول في تصنيع وتثبيت لافتات التعريف بالطرق الدولية ابتداء بوصلات الشبكة بين المدن والتي لن تجرى عليها أية تعديلات في المستقبل القريب، بحيث يكون ذلك قبل آخر عام ٢٠٠٤؛

(ب) اعتماد الوثيقة E/ESCWA/GRID/2004/1 المتضمنة مسودة خطة عمل لتنفيذ اتفاق الطرق الدولية في المشرق العربي بعد إدخال التعديلات التحريرية عليها والبدء في تنفيذها حسب الجدول الزمني الموضح في الوثيقة؛

(ج) إسراع الدول التي وقعت على اتفاق الطرق الدولية في المشرق العربي ولم تصدق عليه في استكمال إجراءات التصديق ومن ثم إيداع أداة التصديق لدى الأمين العام للأمم المتحدة، وكذلك حث الدول التي لم توقع على الاتفاق على الإسراع في استكمال إجراءات الانضمام؛

(د) إسراع الدول الأعضاء في تنفيذ خطة العمل المقترحة، وعدم الانتظار للفترة القصوى المسموح بها حسب الاتفاق، نظراً إلى أهمية مواكبة التطورات والتقدم التكنولوجي في العالم وبهدف إنجاز هذا الاتفاق في أسرع وقت ممكن.

٤- وأرسلت الإسكوا خطاباً إلى الدول الأعضاء في ٤ أيار/مايو ٢٠٠٤ بشأن الإسراع في تنفيذ اتفاق الطرق الدولية في المشرق العربي وتصنيع وتثبيت لافتات التعريف بالطرق الدولية. وفيما يلي التطورات التي سجلت على هذا الصعيد^(٤):

(١) E/ESCWA/GRID/2004/IG.1/3(Part I).

(٢) انظر الوثيقة E/ESCWA/GRID/2004/IG.1/7.

(٣) انظر الوثيقة E/ESCWA/GRID/2004/IG.1/7.

(٤) انظر الوثيقة E/ESCWA/GRID/2005/IG.1/5.

المملكة الأردنية الهاشمية: قامت وزارة الأشغال العامة والإسكان بتصنيع ٢٢٢ لافتة في شباط/فبراير ٢٠٠٤، جرى تركيبها على الطرق الدولية المارة في المملكة.

دولة الإمارات العربية المتحدة: لم يصل رد.

مملكة البحرين: لم يصل رد.

الجمهورية العربية السورية: البدء في تصنيع ١ ٠٠٠ لافتة للتعريف بالطرق الدولية.

جمهورية العراق: لم يصل رد.

سلطنة عمان: لم يصل رد.

فلسطين: لم يصل رد.

دولة قطر: لم يصل رد.

دولة الكويت: بصدد الانضمام إلى الاتفاق وفق الإجراءات المتبعة.

الجمهورية اللبنانية: يجري تصنيع اللافتات.

جمهورية مصر العربية: يجري العمل على تصنيع اللافتات وتثبيتها.

المملكة العربية السعودية: اعتمدت وزارة النقل تنفيذ اللافتات وفق المواصفات المنفق عليها للطرق التي لن تجرى عليها تعديلات وكذلك المشاريع التي هي قيد التنفيذ.

الجمهورية اليمنية: يجري حالياً تصنيع اللافتات التعريفية ويتوقع الانتهاء من التصنيع والتثبيت قريباً.

٥- واعتمدت لجنة النقل في دورتها الخامسة خطة العمل بعد أن اتفق على إدخال التعديلات عليها بحيث اتخذت الصيغة الواردة في الوثيقة المعدلة E/ESCWA/GRID/2004/1/Rev.1، وبوشر في تنفيذها حسب البرنامج الزمني الوارد في الجدول ٢ من الوثيقة.

٦- وسجلت على صعيد استكمال إجراءات التصديق والانضمام التطورات التالية (حتى تاريخه):

الدولة	ت. التوقيع	ت. التصديق
المملكة الأردنية الهاشمية	٢٠٠١/٥/١٠	تم إيداع أداة التصديق في ٢٠٠٢/١/١٨
دولة الإمارات العربية المتحدة	٢٠٠١/٥/١٠	-----
مملكة البحرين	٢٠٠٢/٣/٨	-----
الجمهورية العربية السورية	٢٠٠١/٥/١٠	تم إيداع أداة التصديق في ٢٠٠٣/٧/٢١

الدولة	ت. التوقيع	ت. التصديق
جمهورية العراق	٢٠٠٢/١٢/١٩	-----
سلطنة عمان	-----	-----
فلسطين	٢٠٠١/٥/١٠	-----
دولة قطر	٢٠٠١/٥/١٠	تم إيداع أداة التصديق في ٢٠٠٢/٦/٢٨
دولة الكويت	-----	-----
الجمهورية اللبنانية	٢٠٠١/٥/١٠	تم إيداع أداة التصديق في ٢٠٠٣/٥/١
جمهورية مصر العربية	٢٠٠١/٥/١٠	تم إيداع أداة التصديق في ٢٠٠٤/٥/٥
المملكة العربية السعودية	٢٠٠١/٥/١٠	تم إيداع أداة التصديق في ٢٠٠٤/٧/٢٦
الجمهورية اليمنية	٢٠٠١/٥/١٠	تم إيداع أداة التصديق في ٢٠٠٣/١١/١٥

٧- وسجلت على صعيد تنفيذ خطة العمل التطورات التالية:

المملكة الأردنية الهاشمية: تقوم وزارة الأشغال العامة والإسكان بدراسة الطرق وتصميمها وتنفيذها وفق أحدث المواصفات والمراجع العالمية، كما تقوم بإجراء الصيانة اللازمة وتعزيز عناصر السلامة المرورية على الطرق في المملكة.

دولة الإمارات العربية المتحدة: لم يصل رد.

مملكة البحرين: لم يصل رد.

الجمهورية العربية السورية: لم يصل رد.

جمهورية العراق: لم يصل رد.

سلطنة عمان: لم يصل رد.

فلسطين: لم يصل رد.

دولة قطر: لم يصل رد.

دولة الكويت: لم يصل رد.

الجمهورية اللبنانية: لم يصل رد.

جمهورية مصر العربية: لم يصل رد.

المملكة العربية السعودية: يجري التنفيذ وفق خطة العمل.

الجمهورية اليمنية: يجري العمل على ذلك.

٨- وفي ٢٧ تموز/يوليو ٢٠٠٤ وجهت الإسكوا إلى الدول الأعضاء رسالة بشأن إعداد تقرير حول متابعة ما تم إنجازه من توصيات لجنة النقل في دورتها الخامسة وتطورات النقل في تلك الدول أرفقتها بنموذج لتقرير المتابعة المطلوب إعداده من الدول الأعضاء.

٩- وسجلت على الصعيد الإعلامي التطورات التالية:

المملكة الأردنية الهاشمية: احتفلت بالانتهاء من تثبيت لافتات التعريف بالطرق الدولية في ١٣ نيسان/أبريل ٢٠٠٤ تحت رعاية وزير النقل وبحضوره شخصياً ومشاركة الأمين التنفيذي للإسكوا على رأس وفد من الإسكوا. وأثناء الاحتفال جرى توزيع ١٠٠ نسخة من الخرائط الملونة لشبكة الطرق الدولية في المشرق العربي، و ١٠٠ نسخة من خطة العمل لتنفيذ اتفاق الطرق الدولية في المشرق العربي التي أصدرتها الإسكوا في عام ٢٠٠٤ لهذا الغرض، و ٢٠ نسخة من وثيقة الاتفاق.

جمهورية مصر العربية: جرى الاحتفال ببدء تنفيذ الاتفاق في ٢ شباط/فبراير ٢٠٠٥ على غرار ما تم في المملكة الأردنية الهاشمية.

١٠- وأوصت لجنة النقل في دورتها السادسة المنعقدة في الفترة من ٢٢ إلى ٢٤ آذار/مارس ٢٠٠٥ بالإسراع في تنفيذ الاتفاق. وفي هذا الصدد اقترحت الإسكوا اختيار محورين رئيسيين والتركيز على تنفيذ الاتفاق على هذين المحورين باعتبار أن لهما الأولوية، ووضعت معايير اختيار المحورين وأعدت مشروع قرار بهذا الشأن^(٥) تم اعتماده في الدورة الوزارية الثالثة والعشرين للإسكوا المنعقدة في دمشق في الفترة من ٩ إلى ١٢ أيار/مايو ٢٠٠٥، ويتضمن المرفق الأول نص هذا القرار.

١١- ونظمت الإسكوا، تنفيذاً للقرار المذكور أعلاه، اجتماع خبراء حول تسهيل النقل من أجل التكامل الإقليمي يومي ٥ و ٦ كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٥ في بيروت، حيث تركزت المداولات حول تنفيذ القرار. لذلك تم توجيه الدعوات إلى كافة الدول الأعضاء لتقديم أوراق عمل حول ما تم إنجازه بشأن تنفيذ الاتفاق حسب خطة العمل المعتمدة. أما بالنسبة إلى الدول السبع التي تمر بها المحاور ذات الأولوية (M40) و (M45) فقامت الإسكوا بالتعاقد مع خبراء لإعداد خطط عمل مفصلة للمشاريع اللازمة لتنفيذها في الدول المعنية على هذين المحورين.

باء- التقدم المحرز في تنفيذ اتفاق الطرق الدولية في المشرق العربي في الدول الأعضاء الأطراف في الاتفاق

١٢- دخل اتفاق الطرق الدولية في المشرق العربي حيز التنفيذ في ١٩ تشرين الأول/أكتوبر ٢٠٠٣ ووقعت عليه إحدى عشرة دولة من الدول الأعضاء، وصدقت عليه حتى تاريخه سبع دول أعضاء هي المملكة الأردنية الهاشمية (١٨ كانون الثاني/يناير ٢٠٠٢)، ودولة قطر (٢٨ حزيران/يونيو ٢٠٠٢)، والجمهورية اليمنية (١٥ تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠٢)، والجمهورية اللبنانية (١ أيار/مايو ٢٠٠٣)، والجمهورية العربية السورية (٢١ تموز/يوليو ٢٠٠٣)، وجمهورية مصر العربية (٥ أيار/مايو ٢٠٠٤)، والمملكة العربية السعودية (٢٦ تموز/يوليو ٢٠٠٤).

١٣- وفقاً للقرار ٢٥٧ (د-٢٣) الصادر عن اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا) في دورتها الـ ٢٣ والـ ٢٤ المنعقدة في دمشق في الفترة من ٩ إلى ١٢ أيار/مايو ٢٠٠٥، فقد تم اختيار المحورين M40 و M45 ليكون لهما الأولوية في تنفيذ الاتفاق. وعليه فقد طلب إلى الدول الأعضاء التي يقع أي جزء من هذين المحورين في أراضيها أن تقدم تصوراً كاملاً ومفصلاً عن خطة العمل لتنفيذ الاتفاق على كل من المحورين. وهذه الدول السبع هي: المملكة الأردنية الهاشمية والجمهورية العربية السورية وجمهورية العراق وفلسطين وجمهورية مصر العربية والمملكة العربية السعودية والجمهورية اليمنية.

١٤- وفيما يلي عرض موجز لما تم تنفيذه من الاتفاق في الدول التي صادقت عليه وكذلك ما تم إنجازه بالنسبة للمحورين ذوي الأولوية M40 و M45:

المملكة الأردنية الهاشمية^(٦)

١٥- كانت الأردن أول دولة تقوم بتثبيت علامات التعريف بالمحاور الواقعة ضمن اتفاق الطرق الدولية في المشرق العربي، وقد تم تركيب اللافتات على جميع المحاور، ويجري حالياً جرد اللافتات والإشارات الواقعة على المحاور الواقعة ضمن الاتفاق من أجل إعداد خطة العمل لتطبيق كافة المواصفات المنصوص عليها. ومن جهة أخرى فقد تم تعميم مواصفات الطرق التي يتضمنها مشروع اتفاق الطرق الدولية في المشرق العربي على جميع المكاتب الاستشارية التي تقوم بإعداد الدراسات ووثائق العطاء لمشاريع الطرق بحيث يتم التقيد بجميع ما ورد فيها من بنود ومنها المواصفات المحددة لتصميم اللافتات والإشارات والعلامات من حيث الأبعاد ونوع الخط والكتابة والاعتبارات البيئية. كما تهتم الأردن بأمر الصيانة بأنواعها الوقائية والروتينية وهذا يتمثل في بيان المبالغ التي يتم رصدها في موازنة الوزارة لكل عام. وقد تم تخصيص مبالغ لتعزيز الطرق بعناصر السلامة المرورية (شواخص مرورية، دهان أرضي، عاكسات أرضية، حواجز معدنية)، علماً بأنه يوجد برنامج عمل مستمر لصيانة وتركيب عناصر السلامة المرورية.

أما مسارات المحورين (M40) و (M45) ضمن حدود أراضي المملكة الأردنية الهاشمية فهي:

مسار المحور (M40): منفذ الكرامة (الأردن/العراق) - الأزرق - عُمان - منفذ جسر الملك حسين (الأردن/الأراضي الفلسطينية المحتلة).

مسار المحور (M45): منفذ جابر (الأردن/سوريا) - عمان - معان - منفذ المدورة (الأردن/السعودية).

١٦- وتقوم وزارة الأشغال العامة بالعديد من الأنشطة والمشاريع والدراسات والخطط المستقبلية لرفع كفاءة الطرق ضمن هذين المحورين وإعادة تأهيلها وتحسينها وتوسيعها. وتم رصد مبالغ مالية من أجل تنفيذ مشاريع هذه الطرق ضمن موازنات الوزارة للسنوات السابقة. كذلك يتم الإعداد لعدد من المشاريع التي تؤثر بشكل مباشر أو غير مباشر على حركة النقل على هذين المحورين. كما يتم التركيز في وزارة

(٦) المعلومات مستقاة من التقرير المكتوب الذي أعدته المهندسة إيمان الرمحي والمهندسة إيفون سهاونة من وزارة الأشغال العامة في المملكة الأردنية الهاشمية، وقدمه المهندس أنمار الخصاونة في اجتماع الخبراء حول تسهيل النقل من أجل التكامل الإقليمي، بيروت، ٦-٥ كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٥.

الأشغال العامة على المراكز الحدودية التالية التي تعتبر من أطراف المحورين الرئيسيين (M40) و (M45): مركز حدود الكرامة، ومركز حدود المدورة، ومركز حدود جابر، وجسر الملك حسين.

١٧- وتعد الوزارة حالياً لإجراءات مستقبلية لتحسين مستوى الخدمة على الطرق الخارجية لتأمين حركة نقل حر على الطرق الرئيسية التي تمر بمناطق مأهولة. وأجرت مسحا سريعا للطرق الرئيسية التي تقع بمحاذاتها تجمعات سكانية وقرى ومدن وتم اعتماد الحل المقترح والخاص باستحداث طرق خدمة جانبية للطرق الرئيسية ضمن المناطق المأهولة. ويتم حالياً إعداد شروط مرجعية لدراسة الطريق الصحراوي (جزء من المحور M45) ما بين تقاطع المطار وحتى تقاطع تحويلة معان (على الطريق الصحراوي).

المملكة العربية السعودية^(٧)

١٨- يتم تنفيذ أعمال التحسينات ورفع مستوى شبكة الطرق الدولية الواقعة ضمن الاتفاق على المحاور. فعلى المحور M25 يجري حالياً تنفيذ ازدواج الطريق من القريات حتى رفحاء بطول ٦٣١ كلم ويتم استكمال إصلاح الطريق من القريات حتى أبو حدرية بطول ١٢٠٣ كلم. وعلى المحور M35 يجري حالياً استكمال ربط منطقة حائل بمنطقة الجوف بطريق مزدوج طوله ٣٣٦ كلم وتنفيذ طريق سريع بين حائل والقصيم بطول ٢٤٥ كلم وتنفيذ ازدواج طريق القريات - سكاكا بطول ٢٧٥ كلم. وعلى المحور M55 اعتمد ازدواج طريق منفذ الدرة - ضباء - ينبع بطول ٧٧١ كلم وتم الانتهاء من تنفيذ طريق سريع بين ينبع ورابغ إلى ثول (شمالي جدة) بطول ٢٦٢ كلم ويتم حالياً تنفيذ ازدواج طريق جدة - الدرب - منفذ الطوال بطول ٧٥٤ كلم. وعلى المحور M70 اعتمد ازدواج طريق الرقعي - حفر الباطن بطول ١٩ كلم ويتم حالياً تنفيذ ازدواج طريق حفر الباطن - الأرطاوية بطول ١٧٢ كلم وأيضاً تنفيذ طريق سريع بين المدينة المنورة وينبع بطول ١٥٣ كلم. وعلى المحور M90 يجري حالياً تنفيذ ازدواج طريق سلوى - بطحاء بطول ١١٦ كلم واستكمال ازدواج الطريق من الافلاج حتى أبها بطول ٧١٤ كلم.

١٩- أما بالنسبة للمحور ذي الأولوية M45 (محور سوريا - الأردن - السعودية - اليمن)، تبدأ مسؤولية السعودية عن محور M45 من منفذ المدورة (الأردن/السعودية) - منفذ حالة عمار (السعودية/الأردن) - تبوك - القلبية - تيماء - الجهراء - خيبر - المدينة المنورة - مكة المكرمة - الطائف - الباحة - أبها - خميس مشيط - ظهران الجنوب - منفذ علب (السعودية اليمن):

- منفذ المدورة - منفذ حالة عمار (١,٨٠ كلم): تم ازدواجه من قبل السعودية لمسافة ٨٩٠ متر وحالة الطريق سيئة. وقد تم تكليف مقاول الصيانة بإعادة إنشاء الطريق واستكمال الجزء المزدوج منه؛

- منفذ حالة عمار - تبوك (٩٣ كلم): تم الانتهاء من ازدواجه بالكامل وتم اعتماد استكمال إعادة إنشاء الطريق القديم ومن المتوقع الانتهاء من تنفيذه في شهر آذار/مارس ٢٠٠٩؛

(٧) المعلومات مستقاة من التقرير الذي قدمه المهندس محمد السويكت من وزارة النقل في المملكة العربية السعودية في اجتماع الخبراء حول تسهيل النقل من أجل التكامل الإقليمي، بيروت، ٥-٦ كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٥.

- تبوك - القليبية (١٢٤ كلم): تم استكمال ازدواج الطريق في مراحل سابقة ويتم حالياً استكمال إعادة إنشاء الأجزاء المتبقية من الطريق القديم ومن المتوقع الانتهاء من تنفيذه في شهر حزيران/يونيو ٢٠٠٧؛
- القليبية - تيماء - الجهراء (٢٤٩ كلم): تم البدء بازدواج الطريق ومن المتوقع الانتهاء من تنفيذه في شهر شباط/فبراير ٢٠٠٦ وقد اعتمد إعادة إنشاء الطريق القديم لكامل هذا الجزء ومن المتوقع الانتهاء من التنفيذ في شهر كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٩؛
- الجهراء - خيبر - المدينة المنورة (٣١٧ كلم): من المتوقع اعتماد ازدواج الطريق بالكامل خلال ميزانية العام ٢٠٠٦ ومن المتوقع الانتهاء من التنفيذ مع نهاية عام ٢٠١٠؛
- المدينة المنورة - مكة المكرمة (٤٣٤ كلم): طريق سريع حر الحركة بثلاثة مسارات ولا يحتاج لأي أعمال تحسين؛
- مكة المكرمة - الطائف (٩٨,٥٠ كلم): اعتمد استكمال ازدواج الجزء الجبلي من الطريق ومن المتوقع الانتهاء من تنفيذه في شهر آب/أغسطس ٢٠٠٩؛
- الطائف - الباحة (٢٤٠,٩٠ كلم): يتم حالياً ازدواج الطريق الأول من خلال عدة مشاريع ومن المتوقع الانتهاء منها في شهر كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٨ وبعد الانتهاء من ازدواج الطريق ينظر في نقل مسار المحور M45؛
- الباحة - أبها (٣٣١,٦٠ كلم): تم ازدواج الطريق بطول ٥٠,٣ كلم ويتم حالياً ازدواج الطريق بحيث يتوقع الانتهاء من التنفيذ في شهر أيلول/سبتمبر ٢٠٠٩؛
- أبها - ظهران الجنوب - علب: يتم حالياً ازدواج الطريق إلى ظهران الجنوب ومن المتوقع الانتهاء من التنفيذ في شهر تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠٩ ويبقى الجزء الواقع من ظهران الجنوب إلى علب بطول ١٤,٥٠ كلم وهو ليس ضمن مشاريع الازدواج حالياً.
- ٢٠- وتركز المملكة حالياً على رفع مستوى المحور M45 وذلك بازدواج الأجزاء المفردة منه مع إعادة إنشاء الطريق القائم وذلك وفق مواصفات الإسكوا. أما بالنسبة للافتات التعريف لمحاور الطرق الدولية ومنها المحور M45 فقد تم الانتهاء من تركيبها في شهر شباط/فبراير ٢٠٠٥ وبلغ عدد الافتات التي تم تركيبها على هذا المحور (٣٧٨) لافتة.
- ٢١- وبهذا يكون قد تم البدء في تنفيذ الاتفاق في المملكة العربية السعودية بشكل شامل ومتكامل يعتبر نموذجاً للدول الأخرى في المنطقة مع العلم بأن طول الشبكة في المملكة العربية السعودية يمثل حوالي ٤٠ في المائة من مجموع أطوال الشبكة المعتمدة في الاتفاق.

الجمهورية العربية السورية^(٨)

٢٢- تم تصنيع ١٠٠٠ لافتة للتعريف بالطرق الدولية وستثبت قريباً على جميع المحاور. كما عمم الاتفاق على كافة الجهات المعنية للالتزام بالمواصفات الفنية الواردة فيه. وجرى دراسة مشروع الترقيم الجديد في الجمهورية العربية السورية مع مراعاة التقيد بأرقام المحاور الواردة في الاتفاق.

٢٣- إن جزءاً من المحور M45 يمر في أراضي الجمهورية العربية السورية حيث تقع بداية هذا المحور عند المركز الحدودي بين سوريا وتركيا وهو باب الهوى. وينتهي الجزء المار في سوريا عند الحدود الأردنية في المركز الحدودي نصيب:

- باب الهوى - حلب (٤١ كلم): طريق من الدرجة الثانية، يتم إجراء صيانة جارية ودورية لهذا المقطع وفق حالة الطريق؛

- حلب - حماه (١٤٦ كلم): طريق سريع، ويتم إجراء صيانة جارية ودورية لهذا المقطع وفق حالة الطريق؛

- حماه - حمص (٤٧ كلم): طريق سريع، ويتم إجراء صيانة جارية ودورية لهذا المقطع وفق حالة الطريق؛

- حمص - دمشق (١٦٢ كلم): طريق سريع، يتم إجراء صيانة جارية ودورية لهذا المقطع وفق حالة الطريق. وفي العام ٢٠٠٥ تم التعاقد مع شركة استشارية لدراسة إعادة تأهيل مقطع منه بطول ١٠٠ كلم يمتد من دمشق وحتى مدينة قارة قبل حمص وذلك ضمن خطة المؤسسة العامة للمواصلات الطرقيّة التابعة لوزارة النقل لإعادة تأهيل كامل المحور الحالي الممتد من دمشق وحتى حلب. تستغرق الدراسة ١٠ أشهر وستنجز في نهاية آذار/مارس ٢٠٠٦؛

- دمشق - الحدود الأردنية (١٠٤ كلم): طريق سريع، ويتم إجراء صيانة جارية ودورية لهذا المقطع وفق الحاجة.

٢٤- ويتم حالياً تثبيت أكثر من ١٠٠٠ لافتة تعريف بالطرق الدولية في المشرق العربي على كافة المحاور الدولية الواردة في الاتفاق. ويتم توفير منشآت خدميّة على هذا المحور: الجسور - التقاطعات - التحويلات اللازمة - محطات الوقود - مراكز شرطة الطرق العامّة - مراكز إسعاف - استراحات (تم إنشاء خمس استراحات في أماكن متفرقة على هذا المحور).

٢٥- وتم إنشاء مراكز مراقبة الحمولات المحورية على هذا المحور في المنافذ الحدودية في درعا ونصيب على الحدود السورية الأردنية وفي منفذ باب الهوى على الحدود السورية التركية بالإضافة إلى إنشاء المراكز على محور الطريق من الحدود التركية وحتى الحدود الأردنية وذلك لمخالفات المركبات والشاحنات ذات الحمولة الشاذة وتنظيم المخالفات اللازمة ومنع مرور هذه الشاحنات إلى داخل سوريا قبل تسوية المخالفات.

(٨) المعلومات مستقاة من التقرير الذي قدمته المهندسة إيهاب موالدي من وزارة النقل في الجمهورية العربية السورية في اجتماع الخبراء حول تسهيل النقل من أجل التكامل الإقليمي، بيروت، ٥-٦ كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٥.

الجمهورية العراقية^(٩)

٢٦- يبدأ المحور (M40) من منفذ المنذرية (العراق/إيران) - خانقين - بعقوبة - بغداد - الرمادي - الرطبة - منفذ الطريبيل (العراق/الأردن) ويستمر في الأراضي الأردنية والفلسطينية والمصرية وينتهي عند معبر السلوم على الحدود المصرية - الليبية. ويبلغ إجمالي طول الجزء الواقع داخل حدود العراق ٨٣٧ كلم. إن أغلب الطرق التي تشكل هذا الجزء ضمن الأراضي العراقية هي من طرق الدرجة الأولى الحرة/الدرجة الأولى السريعة، ما عدا مقطع الطريق الذي يصل منفذ المنذرية بمدينة بعقوبة فإنه طريق من الدرجة الثانية/مفرد.

- **مقطع المنذرية - بعقوبة (١٤٠ كلم):** طريق من الدرجة الثانية/مفرد. تم إدراج مشروع إنشاء ممر ثان لمقطع الطريق الذي يصل مدينة خانقين بمدينة بعقوبة بطول ١٤٠ كلم في خطة الدولة للموازنة الاستثمارية لعام ٢٠٠٥ من أجل تطوير الطريق ليكون بمواصفات الطرق من الدرجة الأولى السريعة/مزدوج مقسم بدلاً من حالته الحالية. ويشمل العمل إنشاء ٤ جسور وكميات كبيرة من الأعمال الترابية والحصى الخابط وأعمال الإسفلت الكونكريتي. ويكون تنفيذ المشروع في ثلاث مراحل تبدأ من العام ٢٠٠٥ والتاريخ المتوقع للإنجاز عام ٢٠١٠؛

- **مقطع بعقوبة - بغداد (٦٠ كلم):** طريق من الدرجة الأولى. جرى الاتصال بأمانة العاصمة وتعريفها بمتطلبات اتفاقية الطرق الدولية في المشرق العربي فأثمر ذلك عن إدراج إنشاء طريق ضمن برنامج عام ٢٠٠٦ يختصر المسافة لمن يريد استخدام الطريق الدولي عبر المحور M40 حيث يقتصر المرور على أطراف بغداد الشمالية دون المرور على التقاطعات والطرق المزدحمة داخل بغداد والتاريخ المتوقع للإنجاز عام ٢٠٠٧؛

- **المقطع بغداد - رطبة (٤١٠ كلم):** من الطرق الحرة السريعة IF التي نفذت بمواصفات عالية جداً، مزدوج، مقسم. وقد قامت الهيئة العامة للطرق والجسور بإنشاء ٣ محطات استراحة متكاملة على طريق المرور السريع بغداد - رطبة والهيئة مستمرة بالإعلان عن استثمار ما تبقى من محطات الاستراحة؛

- **المقطع رطبة - منفذ الطريبيل (العراق/الأردن) (١٣٢ كلم):** من الطرق الحرة السريعة IF التي نفذت بمواصفات عالية جداً، مزدوج، مقسم. ويبلغ عرض التبليط فيه ١١,٧٥ متراً بواقع ممرين للسيارات وممر للتوقف الاضطراري لكل اتجاه.

٢٧- وتعتمد الهيئة العامة للطرق والجسور في العراق المقاييس العالمية في تهيئة العلامات المرورية للطرق العامة. وأدت الظروف التي يمر بها العراق حالياً إلى فقدان وتضرر عدد كبير من العلامات المرورية المنصوبة على الطرق العامة. وإن الهيئة العامة للطرق عازمة على تنظيم حملة لنصب العلامات حال توفر الظروف الملائمة.

(٩) المعلومات مستقاة من التقرير الذي قدمه المهندس حميد كاظم علوان من الهيئة العامة للطرق والجسور في وزارة النقل في الجمهورية العراقية في اجتماع الخبراء حول تسهيل النقل من أجل التكامل الإقليمي، بيروت، ٥-٦ كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٥.

جمهورية مصر العربية^(١٠)

٢٨- بعد أن قامت جمهورية مصر العربية بتنشيط لافتات التعريف بشبكة الطرق الدولية في شهر شباط/فبراير ٢٠٠٥، أعدت خطة عمل متكاملة من أجل الانتهاء من تنفيذ كافة متطلبات الاتفاق في الفترة المحددة لها. وقد تم تحديد كامل المواصفات الحالية وتحديد جميع اللافتات والإشارات غير المطابقة للمواصفات وتم تزويد الإسكوا ببيان مفصل عنها إلكترونياً، مما يعني أنه تم تحديد جميع الأعمال المطلوب تنفيذها والانتهاء من توحيد العلامات المرورية وتعديل المواصفات الفنية لها لتتوافق مع مواصفات الاتفاقية. وقد بينت الخطة المقترحة من جمهورية مصر العربية بأن تركيب جميع لافتات التعريف بالطرق الدولية سيتم إنجازه قبل نهاية عام ٢٠٠٥، في حين أنه سيتم تبديل اللافتات والإشارات غير المطابقة للمواصفات والانتهاء منها في نهاية عام ٢٠١١. أما الجزء المتعلق بإنهاء الأعمال المطلوبة للتحسينات حتى تصبح شبكة الطرق الدولية في جمهورية مصر العربية والواقعة ضمن اتفاق الطرق الدولية للمشرق العربي مطابقة بالكامل لمواصفات الاتفاق فسيتم الانتهاء منه في نهاية عام ٢٠١٩.

٢٩- يمر المحور M40 داخل الأراضي المصرية بكل من المدن التالية: السلوم ومطروح والإسكندرية وبور سعيد وكوبري القنطرة والعريش ورفح بطول إجمالي يبلغ ١٠٥٣ كلم. وهو كما يلي:

- رفح - العريش (٤٥ كلم): نوع الطبانات ترابي والحالة جيدة؛
- العريش - كوبري القنطرة (١٦٠ كلم): مرصوف والحالة جيدة؛
- كوبري القنطرة - بور سعيد (٤٠ كلم): مرصوف والحالة سيئة؛
- بور سعيد - دمياط (٤٦ كلم): مرصوف والحالة سيئة؛
- دمياط - الإسكندرية (٢١٥ كلم): مرصوف والحالة سيئة؛
- الإسكندرية - مطروح (٢٦٧ كلم): مرصوف والحالة جيدة؛
- مطروح - السلوم (٢٣٠ كلم): مرصوف والحالة جيدة جداً.

٣٠- وتم الانتهاء من رفع قيمة الأحمال المكافئة إلى ١٣ طناً على معظم القطاعات الواقعة على المحاور ويجري رفع كفاءة باقي القطاعات وسيتم الانتهاء منها في المدة المحددة في الاتفاقية.

الجمهورية اليمنية^(١١)

٣١- بعد مراجعة ودراسة وثيقة مشروع الاتفاقية وبعد تحديد محاور الربط للطرق الدولية التي تمر عبر الجمهورية اليمنية، تم اختيار مواصفات الدرجة الثانية المحددة في مشروع الاتفاقية المذكورة في الجدول. ويرجع سبب اختيار مواصفات الدرجة الثانية إلى ما يلي:

- إن الخصائص المعمول بها لإنشاء الطرق الإسفلتية الرئيسية بشكل عام يكون فيها العرض المتوسط للإسفلت ٧ أمتار للاتجاهين (كل اتجاه ٣,٥ م)، ويتراوح عرض الأكتاف من ١ إلى ١,٥ م بحسب طبيعة المنطقة التي يمر بها الطريق. وهذه الأبعاد مستخدمة في عدد كبير

(١٠) المعلومات مستقاة من التقرير الذي قدمه المهندس كمال أحمد المنجي بوزارة النقل في جمهورية مصر العربية في اجتماع الخبراء حول تسهيل النقل من أجل التكامل الإقليمي، بيروت، ٥-٦ كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٥.

(١١) المعلومات مستقاة من العرض الذي قدمه المهندس حسين محمد حيدر من وزارة النقل في الجمهورية اليمنية في اجتماع الخبراء حول تسهيل النقل من أجل التكامل الإقليمي، بيروت، ٥-٦ كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٥.

من البلدان حيث يجعل اليمن يحصل على الحد الأدنى أو المتوسط من الخصائص النموذجية والمحددة في مقترح الإسكوا وهو ما يسهم في تقليل تكلفة إنشاء الطرق بنسب معقولة نظراً إلى الحاجة الكبيرة للتوسع في إنشاء الطرق في عموم الجمهورية وبما يتناسب مع الوضع الاقتصادي للبلاد؛

- أما فيما يخص المعايير والمواصفات الفنية المتبعة في تصميم الطرق في الجمهورية اليمنية فإن الأسس العامة المتبعة في تصميم وإنشاء شبكة الطرق تقع تحت نطاق مواصفات جمعية مهندسي الطرق الأمريكية المعروفة اختصاراً بالأشتو (AASHTO) وذلك لتحديد سمك طبقات الرصف المختلفة لإنشاء الطرق وكذا جميع الاختبارات الحقلية والمعملية لجميع مراحل الأعمال المختلفة لإنشاء الطرق؛
- يمكن البدء بتنفيذ المواصفات الواردة في الاتفاقية والتي تم اختيارها وخصوصاً في محاور الربط التي تقع ضمن الاتفاقية عند إنشاء مشاريع طرق جديدة حسب الجداول المرفقة؛
- بالنسبة للمشاريع القائمة هناك بعض المقاطع التي لا تنطبق عليها المواصفات وتحتاج إلى تعديلات وتحسينات وقد قامت الوزارة بإجراء هذه التعديلات في عدة مقاطع من الطرق القائمة.

محاور الربط الدولية التي تمر عبر أراضي الجمهورية اليمنية

٣٢- قامت الجمهورية اليمنية مبدئياً باختيار ثلاثة محاور ربط دولية تربط حدودها بحدود سلطنة عمان وكذلك الحدود مع المملكة العربية السعودية. وقد روعي عند الاختيار أن يكون معظم مقاطع هذه المحاور مطابقاً لمواصفات الإسكوا (الدرجة الثانية). وتتمثل هذه المحاور في ما يلي:

- المحور م ٤٥: علبين - صعدة - عمران - صنعاء - تعز؛
- المحور م ٥٥: الطوال - حرص - الحديدية - المفرق - تعز - عدن؛
- المحور م ١٠٠: عدن - المكلا - الغيضة - شحن.

الخطوات المتبعة في تنفيذ برنامج العمل على محاور الربط

المحور م ٤٥

٣٣- هذا المحور يبدأ من أقصى الشمال إلى الجنوب من منطقة علبين م/صعدة حتى يصل إلى منطقة الحوبان م/تعز والمقترح أن يمتد إلى محافظة عدن. وفيما يلي العمل المنجز حتى تاريخه:

- علبين - باقم (١٣ كلم): هذا المقطع تم تنفيذه في ١٩٩٩ والمطلوب تعديل الميول اللازمة والمنحنيات؛
- باقم - صعدة (٨٤ كلم): هذا المقطع تم تنفيذه في عام ١٩٨١ والمطلوب تعديل عرض الأكتاف ووضع طبقة إضافية وصيانة بعض الجسور، لذا فإن صندوق الطرق وضع هذا المحور ضمن ميزانيته لعام ٢٠٠٦؛

- **صعدة - حوث - حرف سفيان (١٠٤ كلم):** تم تكليف المؤسسة العامة للطرق والجسور لهذا الجزء وذلك لتنفيذه حسب مواصفات الإسكوا وسينتهي العمل حسب العقد عام ٢٠٠٦. ومن المتوقع الانتهاء من المشروع في تموز/يوليو ٢٠٠٦؛
- **حرف سفيان - ريده (٨٨ كلم):** تم التعاقد مع المؤسسة العربية للمقاولات للبدء من جهة ريده بتنفيذ خط مزدوج لمسافة ١٠ كلم تقريباً. وتم تعديل المسار من خط مدينة عمران إلى خط ريده - ذيفان ضروان بدل الدخول داخل المدينة. وكذلك تم تنفيذ خط دائري حول مدينة خمر؛
- **عمران - صنعاء (٥٠ كلم):** المطلوب من وزارة الأشغال تنفيذ هذا الجزء للحصول على مواصفات الإسكوا؛
- **صنعاء - معبر (٦٨ كلم):** تنفيذ خط مزدوج من أمانة العاصمة إلى خط تعز تقريباً ٢١ كلم وتم تجهيز التصميم تقريباً ٣٠ كلم حسب مواصفات الإسكوا؛
- **معبر - نمار (٣٢ كلم):** غير مطابق للمواصفات ومطلوب عمل التعديل والتوسعة؛
- **نمار - بريم - كتاب (٤٢ كلم):** غير مطابق للمواصفات والمطلوب عمل توسعة وتحسين الميول والمنحنيات حسب المواصفات؛
- **كتاب - الدليل - إب (٥١ كلم):** تتطلب طوبوغرافية المنطقة إمكانيات فنية وموارد مالية ضخمة لتحسين هذا الجزء؛
- **إب - القاعدة - حوبان (تعز) (٤٤ كلم):** غير مطابق للمواصفات والمطلوب تنفيذ خط دائري أو البحث عن بديل؛
- **تعز - لحج - عدن (١٥٣ كلم):** غير مطابق للمواصفات والمطلوب تنفيذ وتطبيق المواصفات.

المحور م ٥٥

٣٤- هذا المحور يمتد من الشمال إلى الجنوب ويبدأ من حدود الجمهورية اليمنية مع المملكة العربية السعودية في منطقة الطوال ليصل إلى محافظة عدن. ويقترح تعديله إلى تعز حيث يصل من تعز إلى عدن ضمن المحور م ٤٥. ويقترح إضافة إلى محور (الحديدة - الخوخة - المخا). هذا المحور يطابق معظم مواصفات الإسكوا من ناحية عرض الإسفلت وعرض الأكتاف والميول الرأسية والمنحنيات الأفقية.

المحور م ١٠٠

٣٥- هذا المحور يمتد من الجنوب إلى الشرق ويبدأ من محافظة عدن ويمر بمحافظة المكلا - الغيظة حتى يصل إلى منطقة شحن على حدود عمان ويقترح إضافة محور (المخا - باب المندب - رأس العارة - عدن) وكذلك (الغيظة - فتك حوف). أما مواصفات التنفيذ فهي غير مطابقة للمواصفات المطلوبة وقد بدأ العمل بالتوسعة وتعديل المنحنيات وكذلك إعادة التأهيل للمقاطع المنتهية.

٣٦- عدد اللافتات المطلوبة حسب الاتفاق ٢٠٠ لافتة وقد تم تثبيت ١٦٠ لافتة والباقي (٤٠ لافتة) سوف يثبت فور الانتهاء من أعمال التوسعة عند مداخل المدن والمتوقع أن تنتهي أعمال التوسعة في نهاية ٢٠٠٦.

الجمهورية اللبنانية

٣٧- يجري العمل على اتخاذ الإجراءات المناسبة من أجل تلزيم اللافتات والإرشادات على الطرق الدولية التي تقع ضمن الشبكة الحالية المحددة في الاتفاق حيث طلب من مجلس الإنماء والإعمار الإسراع بإنجاز التلزيم المطلوب. وقد قام هذا المجلس بالطلب من مجلس الوزراء بتاريخ ٣٠ أيلول/سبتمبر ٢٠٠٥ تكليفه تنفيذ اللافتات والعلامات والفواصل الوسطية على الطريقين الدوليين: طريق الساحل الممتد من العبودية - طرابلس - بيروت - الناقورة وطريق المصنع - بيروت، وتأمين الاعتمادات اللازمة لذلك، الأمر الذي سيعرض على مجلس الوزراء لاتخاذ المناسب^(١٢). ويقوم لبنان حالياً ببعض الأعمال التي تتعلق بالمحورين M30 و M51 اللذين يمران ضمن أراضيهم على النحو التالي^(١٣):

(أ) تم تلزيم جزئين منه، الجزء الأول يربط ما بين المديرج وتعنابل (٢٠ كلم) والجزء الثاني ما بين تعنابل والمصنع (١٠,٩ كلم) الذي يصل بيروت بدمشق. وسيتم شق طريق جديد يربط المديرج بالمصنع عبر تعنابل وبمواصفات عالية تفي بكامل المواصفات المنصوص عليها في اتفاق الطرق الدولية في المشرق العربي. إضافة إلى ذلك بدأت الدراسات في تحسين ورفع مستوى الجزء الواصل بين الجمهور وعاليه على امتداد المحور M30 من أجل الوصول به إلى المواصفات المنصوص عليها في الاتفاق؛

(ب) فيما يتعلق بالمحور M51 وهو الطريق الساحلي، فقد تم طرح مناقصة لدراسة الجزء الواصل ما بين قلمون والبدوي (١١,٣ كلم) إضافة إلى البدء في دراسة إنشاء الجزء ما بين ميناء طرابلس والبدوي (٥,٨ كلم) وهو الذي سيعمل على أن يلتف المحور حول مدينة طرابلس نقادياً للازدحام المروري الخانق حالياً، ولكن لا يوجد جدول زمني للبدء بتنفيذ أعمال الإنشاء.

٣٨- ومن المهم ملاحظة أن لبنان لم يثبت حتى الآن أي لافتات للتعريف بالطرق الدولية ولم يبدأ العمل في تغيير الإشارات الحالية ليتم مطابقتها بحسب ما ورد في الاتفاق.

جيم - توسيع نطاق اتفاق الطرق الدولية في المشرق العربي ليشمل كافة الدول العربية

٣٩- وعلى صعيد إمكانية تنفيذ الاتفاق في الدول العربية غير الأعضاء في الإسكوا أصدر المكتب التنفيذي لمجلس وزراء النقل العرب القرار رقم (٢٣٠) في دورته السابعة عشرة بتاريخ ٢٤ تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠٤ ويقضي بتكليف اللجنة الفنية للنقل البري في جامعة الدول العربية دراسة نظام النقل المتكامل واتفاق الطرق الدولية واتفاق السكك الحديدية الدولية في المشرق العربي المعتمدة في إطار الإسكوا للنظر في إمكانية توسيع العمل بها لتشمل كافة الدول العربية.

(١٢) خطاب السيد فادي النمار مدير عام الطرق والمباني في وزارة الأشغال العامة والنقل اللبنانية في ٢ كانون الأول/ديسمبر

٢٠٠٥.

(١٣) المعلومات مستقاة من السيد إيلي الحلو من مجلس الإنماء والإعمار، الجمهورية اللبنانية.

٤٠- وعقدت اللجنة الفنية للنقل البري اجتماعها الخامس عشر يومي ٣٠ و ٣١ آب/أغسطس ٢٠٠٥ في القاهرة بمشاركة الإسكوا حيث أعربت اللجنة عن تقديرها للجهود التي بذلتها الإسكوا في تبني وتطوير هذا النظام وإنجاز تلك الاتفاقات. واتخذت في هذا الشأن عددا من التوصيات الإيجابية^(١٤). وبعد عرض تقرير هذا الاجتماع على مجلس وزراء النقل العرب في دورته الثامنة عشرة المنعقدة في دمشق يومي ٢٣ و ٢٤ تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠٥، قرر ما يلي^(١٥):

(أ) أخذ العلم بالإطار المنهجي لنظام النقل المتكامل المعتمد في إطار الإسكوا، وإحالته مع البيان الصادر بشأنه إلى الدول العربية غير الأعضاء بالإسكوا للنظر في تبنيهما أسوة بدول المشرق العربي، وإفادة الأمانة العامة بذلك؛

(ب) الترحيب من حيث المبدأ بتوسيع العمل باتفاقي الطرق الدولية والسكك الحديدية الدولية بالمشرق العربي المعتمدين بالإسكوا ليشملا جميع الدول العربية؛

(ج) تكليف الأمانة الفنية، بعد التشاور والتنسيق مع الإسكوا، بعقد اجتماعات فنية لخبراء الدول العربية غير الأعضاء بالإسكوا لاستكمال توصيف شبكتي الطرق الدولية والسكك الحديدية الدولية لدى تلك الدول، على أن تدعى لتلك الاجتماعات دول الإسكوا المصادقة على الاتفاقين، كما تدعى كذلك الاتحادات العربية المعنية.

٤١- وتعتبر هذه التوصيات إنجازاً كبيراً للإسكوا على مستوى الدول العربية وتقديراً واضحاً من تلك الدول للجهود التي بذلتها الإسكوا في تبني وتطوير نظام النقل المتكامل واتفاقات الطرق الدولية والسكك الحديدية الدولية في المنطقة.

(١٤) الأمانة العامة لجامعة الدول العربية، تقرير الاجتماع الخامس عشر للجنة الفنية للنقل البري، ٣٠-٣١ آب/أغسطس ٢٠٠٥، مقر الأمانة العامة في القاهرة.

(١٥) الأمانة العامة لجامعة الدول العربية، تقرير الدورة الثامنة عشرة لمجلس وزراء النقل العرب، ٢٣-٢٤ تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠٥، دمشق.

المرفق الأول

القرار ٢٥٧ (د-٢٣) اختيار المحاور ذات الأولوية في تنفيذ اتفاق الطرق الدولية في المشرق العربي

إن اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا،

وإذ تشير إلى اتفاق الطرق الدولية في المشرق العربي الذي اعتمدته بموجب قرارها ٢٣٥ (د-٢١) المؤرخ ١١ أيار/مايو ٢٠٠١، ودخل حيز التنفيذ في ١٩ تشرين الأول/أكتوبر ٢٠٠٣؛

وإذ تشير أيضاً إلى خطة العمل لتنفيذ اتفاق الطرق الدولية في المشرق العربي والتي أقرتها لجنة النقل في دورتها الخامسة المنعقدة في الفترة من ٢ إلى ٤ آذار/مارس ٢٠٠٤، وورد نصها في الوثيقة E/ESCWA/GRID/2004/1/Rev.1؛

وإذ تشير كذلك إلى الخطوات الهامة التي قامت بها بعض الدول الأعضاء في تنفيذ الاتفاق وفق خطة العمل المعتمدة، وخاصة فيما يتعلق بتصنيع وتثبيت لافتة التعريف بالطرق الدولية على المحاور الواقعة ضمن الاتفاق؛

وإذ تؤكد على أهمية تحديد المحاور ذات الأولوية للإسراع في تنفيذ الاتفاق مع تحقيق أكبر فائدة من ذلك في غالبية الدول الأعضاء؛

وإذ تدرك أن هذا يتطلب من الدول الأعضاء إعداد خطة عمل مفصلة للمشاريع اللازمة لتنفيذ المحاور ذات الأولوية،

١- تعتمد المحاور M40 و M45 الداخلة ضمن الاتفاق باعتبارها المحاور ذات الأولوية للأسباب المرفقة بهذا القرار.

٢- تطلب إلى الدول الأعضاء التي يقع جزء من المحاور المذكورة أنفاً ضمن أراضيها الإسراع في إعداد خطة عمل مفصلة للمشاريع اللازمة لتنفيذها على هذه المحاور في موعد أقصاه ٣٠ أيلول/سبتمبر ٢٠٠٧، والبدء في اتخاذ الإجراءات اللازمة لتطوير المحاور بحيث تتوافق مع متطلبات الاتفاق في أسرع وقت ممكن.

٣- تطلب إلى الأمين التنفيذي تقديم المساعدة الفنية في إعداد خطط العمل اللازمة لتنفيذها على هذه المحاور ومتابعة ذلك.

٤- تطلب إلى الأمين التنفيذي تقديم تقرير عن هذا الموضوع إلى اللجنة في دورتها الخامسة والعشرين.

المرفق الثاني

مبررات اختيار المحاور ذات الأولوية في تنفيذ اتفاق الطرق الدولية في المشرق العربي

لتفعيل تنفيذ اتفاق الطرق الدولية في المشرق العربي، وخاصة فيما يتعلق بالخطوات اللازمة اتخاذها لتحقيق ذلك، والتي وردت في وثيقة خطة العمل لتنفيذ اتفاق الطرق الدولية في المشرق العربي^(١٦)، وهي:

- ١- النواحي الإعلامية.
- ٢- لافتة التعريف بالطرق الدولية.
- ٣- تحديد المحاور ومواصفاتها.
- ٤- اللافتات والإشارات على المحاور.
- ٥- المواصفات الفنية للمحاور.

ومن أجل اختيار المحاور ذات الأولوية لحين اكتمال مطابقة كافة المحاور للمواصفات الفنية الواردة في اتفاق الطرق الدولية، فقد اعتمدت المعايير التالية:

- ١- أن يمر المحور بأكبر عدد من الدول الأعضاء، مع إعطاء أهمية للدول التي صادقت أو وقعت على هذا الاتفاق.
 - ٢- أن يكون المحور متصلاً مع الأقاليم الأخرى، بمعنى أن تكون نقطة البداية أو النهاية للمحور هي نقطة اتصال خارج منطقة بلدان الإسكوا.
 - ٣- أن يأخذ في الاعتبار عدم وجود أجزاء بحاجة إلى استكمال أو تحسين بدرجة كبيرة مما يستلزم بعض الوقت والجهد لإنجازه.
 - ٤- أن يكون قد بدأ العمل فعلياً بوضع اللافتات للتعريف بالطرق الدولية وأعمال رفع مستوياتها وتغيير الإشارات الواقعة على أجزاء فيها حسب متطلبات الاتفاق.
 - ٥- أن يتم اختيار أحد المحاور في اتجاه شمال - جنوب والآخر في اتجاه شرق - غرب.
- وفي ضوء هذه المعايير تبين أن المحاور التالية تفي بالمتطلبات أعلاه:

المحاور المتجهة شمال - جنوب:

M45 محور سوريا - الأردن - السعودية - اليمن (٣٧١٣ كلم).

منفذ باب الهوى (سوريا/تركيا) - حلب - حمص - دمشق - منفذ نصيب (سوريا/الأردن) - منفذ جابر (الأردن/سوريا) - عمان - معان - منفذ المدورة (الأردن/السعودية) - منفذ حالة عمار (السعودية/الأردن) - تبوك - القليبة - المدينة المنورة - مكة المكرمة - أبها - منفذ علب (السعودية/اليمن) - منفذ باقم (اليمن/السعودية) - صنعاء - تعز.

المحاور المتجهة شرق - غرب:

M40 محور العراق - الأردن - الأراضي الفلسطينية المحتلة - الساحل الغربي للبحر المتوسط. (٢٢٢٨ كلم).

منفذ المنذرية (العراق/إيران) - خانقين - بغداد - الرمادي - الرطبة - منفذ الطريبييل (العراق/الأردن) - منفذ الكرامة (الأردن/العراق) - الأزرق - عمان - منفذ جسر الملك حسين (الأردن/الأراضي الفلسطينية المحتلة) - القدس - غزة - منفذ رفح (مصر/الأراضي الفلسطينية المحتلة) - العريش - كوبري القنطرة - بور سعيد - الإسكندرية - منفذ السلوم (مصر/ليبيا).

