

Distr.
LIMITEDE/ESCWA/EDGD/2011/IG.1/5(Part III)
4 May 2011
ORIGINAL: ARABIC

المجلس

الاقتصادي والاجتماعي

اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا)

لجنة النقل

الدورة الثانية عشرة

بيروت، ١٧-١٩ أيار/مايو ٢٠١١

البند ٦ (ج) من جدول الأعمال المؤقت

التقدم المحرز في تنفيذ مكونات نظام النقل المتكامل في المشرق العربي

سلامة المرور على الطرق

موجز

تتناول هذه الوثيقة أهم الأنشطة التي اضطلعت بها اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا) في سياق متابعة توصيات قراراتي الجمعية العامة ٥/٦٠ المؤرخ ٢٦ تشرين الأول/أكتوبر ٢٠٠٥ و ٢٤٤/٦٢ المؤرخ ٣١ آذار/مارس ٢٠٠٨ بشأن تحسين السلامة على الطرق في العالم، وقرار الإسكوا ٢٧٩ (د-٢٤) حول تنفيذ مكونات نظام النقل المتكامل في المشرق العربي (إتسام) ومن ضمنها سلامة المرور على الطرق وقرارات إعلان "المؤتمر الوزاري العالمي الأول بشأن السلامة على الطرق: حان وقت العمل" (موسكو، ١٩-٢٠ تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠٩) خاصة فيما يتعلق بعقد العمل من أجل السلامة على الطرق ٢٠١١-٢٠٢٠ الذي سيتم إطلاقه في صباح اليوم الأول للدورة الثانية عشرة للجنة النقل (بيروت، ١٧ أيار/مايو ٢٠١١). كما تستعرض النتائج والتوصيات التي خرج بها الخبراء من اجتماعهم الذي نظمته الإسكوا مؤخراً بشأن تمويل مشاريع البنى التحتية للنقل والسلامة المرورية على الطرق في منطقة الإسكوا (المنامة، ١-٣ شباط/فبراير ٢٠١١).

وتتضمن هذه الوثيقة ملخصاً عن أنشطة البلدان الأعضاء في الإسكوا في هذا الصدد، كما تعرض خطة عمل عقد الأمم المتحدة للعمل من أجل السلامة على الطرق ٢٠١١-٢٠٢٠، وتختتم باقتراح عدد من التوصيات ذات الصلة.

-٢-

المحتويات

| <u>الصفحة</u> | <u>الفقرات</u> | |
|---------------|----------------|---|
| ٣ | ٤-١ |مقدمة |
| | | <u>الفصل</u> |
| ٣ | ٢٠-٥ | أولاً- أهم التطورات الحاصلة في البلدان الأعضاء في الإسكوا في مجال السلامة على الطرق |
| ٧ | ٢١ | ثانياً- خطة عمل الأمم المتحدة للعمل من أجل السلامة على الطرق ٢٠٢٠-٢٠١١ |
| ٢٥ | ٢٢ | ثالثاً- التوصيات |

مقدمة

١- لا يزال موضوع السلامة على الطرق ينال اهتماماً كبيراً في بلدان العالم، لا سيما نظراً إلى عدد الخسائر البشرية والإصابات الخطيرة والإعاقات الناتجة من حوادث المرور على الطرق. والواقع أن الجمعية العامة للأمم المتحدة كانت قد أصدرت عدداً من القرارات الهامة في هذا الشأن منذ عام ٢٠٠٣. آخرها القرار ٢٥٥/٦٤ المؤرخ ١٠ أيار/مايو ٢٠١٠ بشأن تحسين السلامة على الطرق في العالم على ضوء إعلان المؤتمر الوزاري العالمي الأول بشأن السلامة على الطرق: حان وقت العمل (موسكو، ١٩-٢٠ تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠٩). ويدعو القرار إلى إعلان الفترة ٢٠١١-٢٠٢٠ عقداً للعمل من أجل السلامة على الطرق وهدفه تثبيت عدد الوفيات الناجمة عن حوادث المرور على الطرق ثم خفض المستوى المتوقع منها على الصعيد العالمي عن طريق زيادة الأنشطة المضطلع بها وطنياً وإقليمياً وعالمياً. ويطلب القرار إلى منظمة الصحة العالمية ولجان الأمم المتحدة الإقليمية أن تقوم، بالتعاون مع الشركاء الآخرين في فريق الأمم المتحدة المعني بالتعاون في مجال السلامة على الطرق وغيره من أصحاب المصلحة، بإعداد خطة عمل العقد لتكون بمثابة وثيقة توجيهية لدعم تنفيذ أهدافه. كما يدعو القرار الدول الأعضاء للقيام بوضع الخطط والاستراتيجيات الهادفة إلى الحد من حوادث المرور فيها.

٢- وقامت اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا) بالمشاركة مع نظيراتها من لجان الأمم المتحدة بالتعاون مع منظمة الصحة العالمية بوضع خطة عمل لعقد الأمم المتحدة من أجل سلامة المرور على الطرق. وتعرض الوثيقة تفاصيل هذه الخطة لعرضها على لجنة النقل للإطلاع على بنودها ومناقشة كيفية تنفيذها.

٣- من جهة أخرى، قدمت الإسكوا خلال عام ٢٠١٠ وحتى تاريخ إعداد هذه الوثيقة دعماً فنياً لعدد من البلدان الأعضاء في هذا المجال منها المملكة العربية السعودية والبحرين التي استضافت مؤخراً اجتماعاً للخبراء بشأن تمويل مشاريع البنى التحتية للنقل والسلامة على الطرق في منطقة الإسكوا (المنامة، ١-٣ شباط/فبراير ٢٠١١) حيث أوصى المجتمعون بضرورة تعاون القطاعين العام والخاص في مجال تحسين سلامة المرور على الطرق وخاصة في تنفيذ خطة عمل عقد الأمم المتحدة للعمل من أجل السلامة على الطرق ٢٠١١-٢٠٢٠. وطلب إلى الإسكوا الاستمرار في تقديم الدعم الفني في المجالات كافة لا سيما تلك المتعلقة بالبنى التحتية للنقل وسلامة المرور على الطرق وتوصيات أخرى تتعلق باستكمال تنفيذ نظام النقل المتكامل في المشرق العربي.

٤- كما تستعرض هذه الوثيقة التطورات الحاصلة في بعض البلدان الأعضاء في الإسكوا في مجال تحسين سلامة المرور على الطرق بناءً على التقارير الوطنية الواردة للإسكوا في إطار متابعة تنفيذ توصيات الدورة الحادية عشرة للجنة النقل (بيروت، ٢٢-٢٤ آذار/مارس ٢٠١٠).

أولاً- أهم التطورات الحاصلة في البلدان الأعضاء في الإسكوا في مجال السلامة على الطرق

٥- جاء القرار ٢٧٩ (د-٢٤) المؤرخ ١١ أيار/مايو ٢٠٠٦ الصادر عن الدورة الرابعة والعشرين للإسكوا بشأن متابعة تنفيذ مكونات نظام النقل المتكامل في المشرق العربي (إتسام) ومن ضمنها سلامة

المرور على الطرق، بمثابة حافز إضافي للبلدان الأعضاء في الإسكوا للعمل على تحسين سلامة المرور على الطرق بهدف الحد من الخسائر البشرية والمادية.

٦- وفيما يلي ملخص عن التطورات الحاصلة في موضوع السلامة على الطرق في بعض دول منطقة الإسكوا.

٧- المملكة الأردنية الهاشمية: لم يتضمن التقرير المرسل من وزارة النقل بتاريخ ٢ تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠١٠ أي معلومات تتعلق بموضوع سلامة المرور على الطرق في المملكة الأردنية الهاشمية.

٨- دولة الإمارات العربية المتحدة: يتضمن التقرير الوارد من الهيئة الوطنية للمواصلات بتاريخ ٣١ آب/أغسطس ٢٠١٠ بعض الأنشطة والخطط الموضوعة لتحسين سلامة المرور على الطرق وأهمها استضافة دولة الإمارات العربية المتحدة لمؤتمر السلامة على الطرق في القارات الأربع (أبو ظبي، آذار/مارس ٢٠١٠) وإعداد دراسة بشأن معدلات الحوادث المرورية في الدولة ومسبباتها وكيفية تلافئها وإعداد نموذج النقل الوطني، وإعداد دراسة بشأن معايير السلامة على الطرق الاتحادية وإعداد دليل المواصفات القياسية الخاصة بالنقل البري وإعداد دراسة في مجال النقل البري للحفاظ على البيئة.

٩- مملكة البحرين: قدمت وزارة التخطيط البحرينية في اجتماع الخبراء بشأن تمويل مشاريع البنى التحتية للنقل والسلامة المرورية على الطرق في منطقة الإسكوا عرضاً مفصلاً عن تطوير إستراتيجية السلامة على الطرق في مملكة البحرين. وتتخلص هذه الإستراتيجية فيما يلي:

- (أ) كلف مركز أبحاث النقل بتطوير إستراتيجية السلامة المرورية في البحرين؛
- (ب) بدأت دراسة المشروع في آب/أغسطس ٢٠٠٦ واستمرت لمدة عام؛
- (ج) في المرحلة الأولى، جرى تقييم قطاعات سلامة المرور على الطرق والجهات المعنية؛
- (د) في المرحلة الثانية، وضعت إستراتيجية شاملة وخطة عمل خمسية بمشاركة الجهات المعنية كلها في مختلف القطاعات؛
- (هـ) تتضمن خطة العمل مهام الجهات المعنية للسنوات الخمس القادمة، وجدولاً زمنياً، وميزانية كل جهة؛
- (و) عُرِضت الإستراتيجية على المجلس الأعلى للمرور الذي اعتمدها وأبدى دعمه لتنفيذها؛
- (ز) كلفت وزارة الأشغال بالإشراف على عملية التنفيذ من خلال إنشاء وحدة إستراتيجية لسلامة المرور على الطرق تعمل مع الجهات المعنية لتنفيذ المهام حسب الخطة الموضوعة.

١٠- الجمهورية العربية السورية: بحسب تقرير وزارة النقل حول تطور قطاع النقل في الجمهورية العربية السورية المؤرخ ٢١ أيلول/سبتمبر ٢٠١٠، أصدر قانون تصنيف وحماية الطرق العامة رقم ٢٦ لعام ٢٠٠٦ ثم أدخل عليه بعض التعديلات. كما جرى تشكيل اللجنة الوطنية للسلامة المرورية برئاسة وزير النقل وهي تضم جميع الجهات المعنية بالسلامة على الطرق العامة، وتعدّد اجتماعات دورية برئاسة رئيس مجلس الوزراء لتفعيل دورها واتخاذ القرارات الحاسمة بهدف تخفيض عدد حوادث المرور. وتطرق الوفد

السوري إلى اجتماع الخبراء بشأن تمويل مشاريع البنى التحتية للنقل والسلامة المرورية على الطرق (المنامة، ١-٣ شباط/فبراير ٢٠١١) خلال عرضه إلى أهم الخطوات التي اتخذتها وزارة النقل لتحسين سلامة المرور على الطرق وأهمها: تعديل قانون السير والمركبات رقم ٣١ لعام ٢٠٠٤ على أساس المرسوم التشريعي رقم ١١ لعام ٢٠٠٨ الذي تبنى العقوبات على المخالفات المرورية وهي تشمل فرض غرامات مالية وحسم نقاط من رصيد حامل الإجازة وفق خطورة المخالفة، والتشديد في تطبيق أحكام القانون؛ ومراقبة السرعة على مختلف محاور الشبكة بواسطة الرادارات وكاميرات التصوير؛ وتطوير وتحسين البنى الإنشائية والهندسية لشبكة الطرقات وملحقاتها، ولأجهزة ووسائل التحكم المروري في مناطق العمل؛ والتحكم في مواصفات المركبات وخصائصها. كما أن وزارة النقل بصدد إعداد مشروع إستراتيجية وطنية وخطة تنفيذية لسلامة المرور على الطرق.

١١- جمهورية السودان: لم تتلق الإسكوا أي معلومات بهذا الشأن حتى تاريخ إعداد هذا التقرير.

١٢- جمهورية العراق: لم تتلق الإسكوا أي تقرير حول التطورات الحاصلة في قطاع النقل في جمهورية العراق لعام ٢٠١٠. إنما استعرض ممثل عن العراق سلامة المرور على الطرق في اجتماع الخبراء بشأن تمويل مشاريع البنى التحتية للنقل والسلامة المرورية على الطرق (المنامة، ١-٣ شباط/فبراير ٢٠١١). ولخص الخطوات المتخذة على النحو التالي: في مجال تنفيذ المشاريع الاستثمارية الهادفة إلى رفع مستوى الأمان والسلامة على الطرق، تعمل الجهات المعنية على استكمال الممرات المتشعبة من الطرق الرئيسية والثانوية بين المدن وإلغاء تقاطع الطرق مع سكك الحديد من خلال بناء الجسور أو الأنفاق في مناطق التقاطع، وتفعيل أعمال الصيانة بأنواعها وتكثيفها، ووضع اللافتات وإشارات الإرشاد والتحذير، والمباشرة بإنشاء محاور جديدة حيث شارفت المحاور القائمة حد الإشباع، وتنفيذ محاور مختصرة، وتنفيذ طرق حولية (حول المدن) لتجنب دخول المرور النافذ (وخاصة المركبات الكبيرة والثقيلة) إلى داخل المدن، وتنفيذ مشاريع الجسور والأنفاق أو التقاطعات على مستويات مختلفة في مناطق التقاطعات الأساسية والمزدحمة داخل المدن وفي ضواحيها وفي الطرق الخارجية، وبناء الحواجز الوقائية الداخلية والخارجية على جانب الطرق، واستبدال الجسور المؤقتة بجسور ثابتة، وإعادة تأهيل الطرق التي تعرضت للتلف والتخريب. أما في مجال التوعية فقد نظمت حملات التوعية التي تستهدف المواطنين من خلال وسائل الإعلام المرئية والمسموعة وفي المدارس والجامعات، وصار منح رخص القيادة مشروطاً بتدبير جديدة تتضمن محاضرات للتوعية المرورية. ومن الخطط المقترحة إقامة مراكز للتحكم بحركة المرور من خلال كاميرات رئيسية وفرعية. وبالنسبة إلى زيادة الأمان في المركبات يُقترح القيام بالفحص الشامل للمركبة عند تجديد البطاقة السنوية، وبصار إلى تشجيع استيراد السيارات الحديثة.

١٣- سلطنة عُمان: أرسلت وزارة النقل والاتصالات تقرير متابعة تنفيذ توصيات الدورة الحادية عشرة للجنة النقل إلى الإسكوا بتاريخ ٢٩ تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠١٠ وتضمن لائحة بعدد من القوانين والأنظمة المعتمدة في سلطنة عمان لتحسين سلامة المرور على الطرق وأهمها قانون المرور واشتراطات السلامة من أخطار الطريق واعتماد دليل وسائل التحكم المروري لدول مجلس التعاون الخليجي.

١٤- فلسطين: تضمن عرض وزارة النقل والمواصلات في اجتماع الخبراء بشأن تمويل مشاريع البنى التحتية للنقل والسلامة المرورية على الطرق (المنامة، ١-٣ شباط/فبراير ٢٠١١) أهم الخطوات المتخذة في فلسطين لتحسين سلامة المرور على الطرق وعلى رأسها إنشاء المجلس الأعلى للمرور. ويهدف المجلس

أساساً إلى توفير السلامة المرورية للمواطنين وتنظيم شبكة الطرق في فلسطين والمساعدة في الحد من حوادث الطرق والاختناقات المرورية والمساهمة في رفع مستوى كفاءة الوزارات والمؤسسات والأجهزة ذات الصلة بقطاع المرور ونشر الوعي المروري بين فئات المجتمع كافة والمساهمة في رفع مستوى الأداء المهني والفني لأفراد شرطة المرور والعاملين في هذا المجال من خلال البرامج والدورات العلمية المتخصصة والمساهمة في رفع مستوى كفاءة السائقين من خلال تطوير المناهج والبرامج المرورية وتعزيز التعاون مع المؤسسات الحكومية وغير الحكومية الوطنية والدولية ذات الصلة، وتشجيع البحوث العلمية في مجال السلامة المرورية ودعمها وتنظيم المناسبات والفعاليات المرورية على المستوى الوطني والإقليمي والدولي. ويعتبر مجلس إدارة المجلس الأعلى للمرور السلطة العليا المكلفة إقرار السياسات والإشراف على إدارة عملياته وهو يتمتع بالصلاحيات الكاملة لتحقيق الأهداف المرجوة، ويكون برئاسة وزير النقل والمواصلات. إضافة إلى ذلك، أقرت السلطات المختصة نظام الغرامات المالية على المخالفات المرورية من أجل توفير بيئة مرورية آمنة، وإحداث التغيير المرجو في سلوكيات السائقين غير الملتزمين بالقوانين والأنظمة ذات العلاقة، وللتخفيف من العبء الكبير على المحاكم التي كانت تنظر في المخالفات المرورية. كما جرى إقرار نظام خصم النقاط وذلك لتسريع التغيير في سلوكيات السائقين نظراً إلى ما يترتب عليهم من مسؤوليات مادية وإدارية وللحد من الحوادث. ويُصار حالياً إلى وضع مشروع قانون المرور الفلسطيني الجديد واللائحة التنفيذية وإعداد الإستراتيجية القطاعية للنقل والمواصلات.

١٥- دولة قطر: لم تتلق الإسكوا أي معلومات بهذا الشأن حتى تاريخ إعداد هذا التقرير.

١٦- دولة الكويت: تضمن تقرير دولة الكويت بشأن متابعة تنفيذ توصيات الدورة الحادية عشرة للجنة النقل تفاصيل الإستراتيجية الوطنية للمرور وقطاع الطرق. وقد أعدت هذه الإستراتيجية للفترة ٢٠٠٩-٢٠١٩ في إطار التعاون الفني بين دولة الكويت وبرنامج الأمم المتحدة الإنمائي. واندرجت الإستراتيجية الوطنية في الخطة الخمسية للدولة ٢٠٠٩-٢٠١٣ التي يصار إلى تنفيذها عملاً بقرار مجلس الوزراء رقم ٥٣٢ في تموز/يوليو ٢٠٠٩. واستعرضت دراسة مفصلة عن الإستراتيجية الوطنية للمرور وأنشطة دولة الكويت خلال اجتماع مجلس وزراء الداخلية العرب الأخير، بناءً على طلب الأمانة التنفيذية للمجلس المعني بتحسين سلامة الطرق في الدول العربية. وتهدف الإستراتيجية إلى تحسين كفاءة الجهات المعنية وتعزيز مفهوم الإدارة الذكية ومعالجة موضوع نقص الخبرات الوطنية والمعلومات، وزيادة الوعي بسلامة الطرق وإبراز فوائد دعم خطط الدولة والاستعمال الأمثل لنظام النقل، وإنشاء قطاع نقل مستدام يتسم بمعايير السلامة العالية وكفاءة الحركة المرورية فيدعم النمو الديمغرافي والاحتياجات الاجتماعية والاقتصادية للمجتمع.

١٧- الجمهورية اللبنانية: لم تتلق الإسكوا أي معلومات بهذا الشأن حتى تاريخ إعداد هذا التقرير.

١٨- جمهورية مصر العربية: تضمن تقرير جمهورية مصر العربية الوارد عبر البريد الإلكتروني بتاريخ ٢ أيار/مايو ٢٠١١ شرحاً مفصلاً للخطة المالية لعام ٢٠١٠/٢٠٠٩ التي تغطي نفقات مشاريع الدولة الهادفة إلى تحسين سلامة المرور على الطرق.

١٩- المملكة العربية السعودية: لم يتضمن التقرير المرسل من وزارة النقل المؤرخ ٢٦ تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠١٠ أي معلومات تتعلق بموضوع سلامة المرور على الطرق في المملكة العربية السعودية.

٢٠- الجمهورية اليمنية: لم تتلق الإسكوا أي معلومات بهذا الشأن حتى تاريخ إعداد هذا التقرير.

ثانياً - خطة عمل الأمم المتحدة للعمل من أجل السلامة على الطرق ٢٠١١-٢٠٢٠

٢١- فيما يلي النص المترجم إلى اللغة العربية لخطة عمل عقد الأمم المتحدة للعمل من أجل السلامة على الطرق ٢٠١١-٢٠٢٠.

مرفق

الخطة العالمية الخاصة بعقد للعمل من أجل السلامة على الطرق ٢٠١١-٢٠٢٠

١- الغرض من هذه الوثيقة

أعلنت الفترة ٢٠١١-٢٠٢٠ عقد العمل من أجل السلامة على الطرق بموجب قرار الجمعية العامة ٦٤/٢٥٥^(*) المؤرخ آذار/مارس ٢٠١٠، بهدف تثبيت معدل الوفيات الناتجة من الحوادث على الطرق في العالم والحد منها من خلال زيادة عدد الأنشطة على المستوى الوطني والإقليمي والعالمي.

وتطلب الجمعية العامة في القرار ٦٤/٢٥٥ إلى منظمة الصحة العالمية ولجان الأمم المتحدة الإقليمية أن تقوم، بالتعاون مع الشركاء الآخرين في فريق الأمم المتحدة المعني بالتعاون في مجال السلامة على الطرق وغيره من أصحاب المصلحة، بإعداد خطة عمل العقد لتكون بمثابة وثيقة توجيهية لدعم تنفيذ أهدافه. كما تدعو منظمة الصحة العالمية ولجان الأمم المتحدة الإقليمية إلى القيام، في إطار فريق الأمم المتحدة المعني بالتعاون في مجال السلامة على الطرق، بتنسيق الرصد المنتظم للتقدم المحرز على الصعيد العالمي في تحقيق الأهداف المحددة في خطة العمل وإعداد تقارير مرحلية عالمية عن السلامة على الطرق ووضع أدوات رصد مناسبة أخرى.

وفي ضوء ما ورد، أعدت هذه الخطة لتكون بمثابة وثيقة توجيهية للبلدان، تعمل على تيسير التدابير المنسقة والمتسقة بغية إحراز مرامي وأهداف عقد العمل من أجل السلامة على الطرق ٢٠١١-٢٠٢٠. وهي تقدم سياقاً يوضح الخلفية والأسباب الكامنة وراء إعلان الجمعية العامة للأمم المتحدة، لعقد العمل هذا. وتعمل الخطة العالمية كأداة لدعم إعداد خطط العمل الوطنية والمحلية، في ذات الوقت الذي تقدم فيه إطاراً يسمح بالتنسيق بين الأنشطة على الصعيد الإقليمي والعالمي. وهي موجهة لجمهور عريض يشمل ممثلين عن الحكومات الوطنية والمحلية، والمجتمع المدني، والشركات الخاصة التي ترغب في ترتيب أنشطتها لبلوغ الهدف المشترك مع الحفاظ على شمولية ومرونة تمكنها من تلبية حاجة كل بلد.

٢- الخلفية

٢-١ حجم المشكلة، والاتجاهات المتزايدة

تؤدي تصادمات المرور على الطرق كل عام بحياة نحو ١,٣ مليون شخص - أي ما يربو على ٣٠٠٠ وفاة كل يوم - ونصف هؤلاء المصابين من غير متخذي المركبات. كما يتعايش ما بين عشرين

(*) http://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/UN_GA_resolution-54-255-ar.pdf

وخمسين مليوناً آخرين مع إصابات غير قاتلة ناجمة عن التصادمات، وتعد هذه الإصابات سبباً مهماً للعجز في العالم قاطبة. ويقع تسعون بالمائة من الوفيات الناجمة عن حوادث المرور على الطرق في البلدان المتوسطة الدخل والبلدان المنخفضة الدخل، والتي تمتلك أقل من نصف أسطول المركبات المسجلة في العالم. وتعتبر الإصابات الناجمة عن حوادث المرور على الطرق من الأسباب الثلاثة الرئيسية لوفيات الناس بين سن ٥ أعوام و٤٤ عاماً. وما لم يتم اتخاذ تدابير فورية فعالة، فيتوقع أن تصبح الإصابات الناجمة عن حوادث المرور على الطرق، خامس سبب رئيسي للوفيات في العالم، وهو ما يسفر عن زهاء ٢,٤ مليون وفاة كل عام. ويعزى هذا، نوعاً ما، إلى الزيادة السريعة في استخدام المحركات الآلية، دون أن يطرأ تحسن كاف على استراتيجيات السلامة على الطرق، وتخطيط استخدام الأراضي. وقدّر أن العواقب الاقتصادية الناجمة عن تصادمات المركبات الآلية، تتراوح ما بين ١ في المائة و٣ في المائة من الناتج المحلي الإجمالي لبلدان العالم، ليصل الإجمالي إلى ما يربو على ٥٠٠ مليار دولار.

ومن ثم فإن الأنشطة المتخذة كجزء من تدابير عقد للعمل من أجل السلامة على الطرق، ستؤثر أيضاً على الخطوات المتخذة لتحسين نظم التنمية المستدامة.

٢-٢ المبادرات المجدية

إن الإصابات الناجمة عن حوادث المرور على الطرق يمكن توقيها؛ إذ تشير التجربة إلى أن وجود وكالة رائدة ذات تمويل كاف، وخطة أو إستراتيجية وطنيتين لهما أهداف يمكن قياسها، من العناصر الحاسمة في الاستجابة المضمونة الاستمرار للسلامة على الطرق. وتتضمن التدخلات الفعالة إدراج سمات السلامة على الطرق، في طرق استخدام الأراضي وتخطيط الحضر وتخطيط النقل؛ وتصميم طرق أكثر أمناً، والمطالبة بإجراء مراجعة مستقلة للسلامة على الطرق للمشروعات الإنشائية الجديدة؛ وتحسين خصائص السلامة في المركبات؛ وتحسين النقل العام؛ وسيطرة الشرطة على السرعة بفعالية من خلال اتخاذ تدابير لتهدئة المرور؛ ووضع وإنفاذ قوانين تتطلب استخدام أحزمة المقاعد، والخوذات، وأحزمة سلامة الأطفال؛ ووضع وإنفاذ حدود لتركيز المسكرات في دم السائقين؛ وتحسين رعاية ضحايا التصادم على الطرق بعد التصادم. ولا مراء في أن حملات التوعية العامة تضطلع أيضاً بدور مهم في دعم إنفاذ التدابير التشريعية من خلال زيادة الوعي بالمخاطر وبالعقوبات المصاحبة لخرق القانون.

والأدوات القانونية التي وضعتها الأمم المتحدة برعاية اللجان الإقليمية قد ساعدت العديد من البلدان على وضع قوانين المرور والتدابير اللازمة في هذا الإطار وتطبيقها؛ وإنتاج سيارات أكثر أماناً؛ والحد من مخاطر الاصطدام بالبضائع والمواد الخطرة؛ وضمان أن يسمح للمركبات الآمنة التي تحظى بصيانة جيدة وللسائقين الجديرين المشاركة في حركة المرور. فالاتفاقات بشأن البنى التحتية لقطاع النقل التي وضعت تحت إشراف لجان الأمم المتحدة الإقليمية قد وفرت شبكات نقل بري أكثر أماناً وترابطاً في العالم.

٢-٣ اكتساب زخم

هنالك وعي متنام بأن الوضع الراهن للسلامة على الطرق يمثل أزمة حقيقية، لها تداعيات صحية واقتصادية واجتماعية مدمرة، تهدد ما أحرز مؤخراً من مكاسب تنموية وصحية، وبالرغم من أن قضية السلامة على الطرق ليست بالجديدة، إلا أن الأنشطة المرتبطة بها اكتسبت زخماً على الصعيد الدولي في

العقد الأخير. وتم إعداد عدد من الوثائق تصف جسامه وضع الإصابات الناجمة عن حوادث المرور على الطرق، وتأثيرها الاجتماعي والصحي والاقتصادي، وعوامل اختطار محددة، والتدخلات الفعالة. وقد ساعدت هذه الوثائق في إعطاء زخم لتبني عدد من القرارات التي تطالب الدول الأعضاء والمجتمع الدولي بإدراج السلامة على الطرق بوصفها قضية سياسات عالمية، مع تقديم توصيات محددة للعمل. وطالبت القرارات بتقوية أو اصرر التعاون الدولي.

وكمتابعة لقرار الجمعية العامة ٢٨٩/٥٨ المؤرخ نيسان/أبريل ٢٠٠٤، تم إنشاء فريق الأمم المتحدة المعني بالتعاون في مجال السلامة على الطرق، نظراً إلى ضرورة أن تدعم منظومة الأمم المتحدة الجهود المبذولة لمواجهة أزمة السلامة على الطرق على المستوى العالمي. ودعت الجمعية العامة في قرارها هذا منظمة الصحة العالمية إلى أن تؤدي، داخل منظمة الأمم المتحدة وبالتعاون الوثيق مع اللجان الإقليمية التابعة لها، دور منسق المسائل المتعلقة بالسلامة على الطرق، برئاسة منظمة الصحة العالمية، وبالتعاون مع اللجان الإقليمية للأمم المتحدة كنواب للرئيس بالتناوب. وقد عمل هذا الفريق على لم شمل المنظمات الدولية، والحكومات، والمنظمات غير الحكومية، والمؤسسات، وكيانات القطاع الخاص لتنسيق الاستجابة الفعالة لقضايا السلامة على الطرق اعتباراً من عام ٢٠٠٤. فهو عبارة عن آلية استشارية غير رسمية، يلتزم أعضاؤها بدعم الجهود لتعزيز السلامة على الطرق، وتزود الحكومات والمجتمع المدني بالمبادئ التوجيهية للممارسات الجيدة للتصدي للعوامل الأساسية التي تقوض السلامة على الطرق.

ومع هذا، فإن المبادرات ومستويات الاستثمار الراهنة لا تكفي لوقف الزيادة المتوقعة في معدلات الوفيات الناجمة عن حوادث المرور على الطرق، أو إعادتها إلى معدلاتها الأولى. وقد أشار تقرير الأمين العام للأمم المتحدة لعام ٢٠٠٩ حول الأزمة العالمية للسلامة على الطرق، أنه بالرغم من وجود بيانات على تنامي الوعي والالتزام بقضايا السلامة على الطرق، إلا أن مستويات الإرادة السياسية والتمويل لا تتناسب مطلقاً مع حجم المشكلة. وخلص الأمين العام للأمم المتحدة إلى أن هذه الأزمة تتطلب رؤية طموحة، وزيادة الاستثمار، والارتقاء بمستوى التعاون. وقد ألقى الضوء على المؤتمر الوزاري العالمي الأول حول السلامة على الطرق بوصفه فرصة كبيرة لبلورة خطط العمل وتحفيز خطوات العمل التالية.

٣- لماذا نحتاج إلى عقد للعمل من أجل السلامة على الطرق؟

أطلقت لجنة السلامة على الطرق في العالم في تقريرها لعام ٢٠٠٩، دعوة إلى تخصيص عقد للسلامة على الطرق. وحظي الاقتراح بتأييد طيف كبير من الشخصيات العامة، فضلاً عن فريق الأمم المتحدة المعني بالتعاون في مجال السلامة على الطرق. وقد حث الأمين العام للأمم المتحدة في تقريره لعام ٢٠٠٩ الذي قدمه للجمعية العامة، الدول الأعضاء على دعم الجهود الرامية إلى تخصيص عقد لهذا الغرض. فتخصيص عقد سيهيئ الفرصة للتنسيق بين الأنشطة على المدى الطويل، دعماً للسلامة على الطرق على الصعيد الإقليمي والوطني والمحلي.

وانفق الشركاء الرئيسيون المعنيون بالسلامة على الطرق في العالم، على أنه قد حان الأوان لتسريع وتيرة الاستثمار في السلامة على الطرق في البلدان المنخفضة الدخل والبلدان المتوسطة الدخل، بالإضافة إلى إعداد استراتيجيات وبرامج مضمونة الاستمرار لتعزيز السلامة على الطرق، من خلال إعادة التفكير في العلاقة بين الناس والطرق، وتشجيع استخدام المواصلات العامة، فضلاً عن تغيير الأساليب المتبعة لقياس

التقدم الوطني المُحرَز في سياسات النقل. ونحن نعي عوامل الاخطار الأساسية، كما نعي التدابير المضادة الفعالة في التصدي لها. وهناك بالفعل بنى تعاونية تجمع مع الأطراف الدولية الأساسية، والممولين، والمجتمع المدني، كما يوجد آلية تمويل لدعم تسريع وتيرة الأنشطة والاستثمارات. ولكن لا يزال يعوزنا عنصران أساسيان ألا وهما الموارد الكافية والإرادة السياسية.

إن تحديد عقد سيوفر إطاراً زمنياً للعمل مما يشجع الالتزام السياسي والالتزام بتوفير الموارد سواء على الصعيد العالمي أو الصعيد الوطني. وقد يستخدم المانحون العقد كمحفز لإدراج السلامة على الطرق في برامج المساعدة لديهم. ويمكن للبلدان المنخفضة الدخل والبلدان المتوسطة الدخل الاستفادة منه في التعجيل بتبني برامج فعالة وعالية الفعالية لقاء التكاليف. أما البلدان المرتفعة الدخل فستتفع منه في إحراز تقدم في الارتقاء بأداء السلامة على الطرق لديها، وفي تبادل خبراتها ومعارفها مع الآخرين.

وفي آذار/مارس ٢٠١٠، أعلن قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة ٦٤/٢٥٥ الفترة ٢٠١١-٢٠٢٠ عقداً للعمل من أجل السلامة على الطرق، بهدف تثبيت المستوى المتوقع لحالات الإماتة الناجمة عن حوادث المرور على الطرق حول العالم، ثم تقليصه من خلال زيادة الأنشطة التي تتم على الصعيد الوطني والإقليمي والعالمية. ويدعو القرار الدول الأعضاء إلى تنفيذ أنشطة لتعزيز السلامة على الطرق، ولا سيما في مجالات إدارة السلامة على الطرق، والبنية الأساسية للطرق، وسلامة المركبات، وسلوكيات مستخدمي الطرق، والتقيف بالسلامة على الطرق، وكيفية الاستجابة بعد وقوع التصادم. وبالرغم من أن القرار يدعم الرصد الدوري للتقدم المحرز صوب بلوغ الأهداف العالمية المرتبطة بالعقد، إلا أنه يشير إلى ضرورة قيام كل دولة من الدول الأعضاء بوضع الأهداف الوطنية المرتبطة بكل مجال من مجالات النشاط. ويطلب القرار إلى منظمة الصحة العالمية واللجان الإقليمية للأمم المتحدة بالتعاون مع سائر الشركاء الآخرين المشاركين في فريق الأمم المتحدة المعني بالتعاون في مجال السلامة على الطرق، وسائر أصحاب المصلحة بإعداد خطة عالمية للعقد لتكون بمثابة وثيقة توجيهية لدعم تنفيذ أهدافها.

وفي عام ٢٠١٠، وضعت لجان الأمم المتحدة الصيغة النهائية للمشروع العالمي المعنون "تحسين السلامة على الطرق في العالم: تحديد أهداف إقليمية ووطنية للحد من الإصابات الناجمة عن حوادث المرور" مع التقرير النهائي الذي يلقي الضوء على أهمية الأهداف من حيث تحسين سلامة المرور ومساعدة البلدان المنخفضة الدخل والمتوسطة الدخل على وضع أهداف وطنية مشابهة.

٤ - إطار العقد للعمل

إن المبادئ التوجيهية الكامنة وراء خطة العقد للعمل هي المبادئ المتضمنة في أسلوب "النظام الآمن". ويهدف هذا الأسلوب إلى إعداد نظام للنقل على الطرق يمكنه أن يستوعب أخطاء البشر على نحو أفضل، وأن يأخذ بعين الاعتبار سرعة تأثير جسم الإنسان. ويبدأ هذا النظام بقبول الخطأ البشري، ومن ثم، إدراك أن تصادمات المرور لا يمكن تفاديها تماماً. أما بالنسبة للمرمى المتوخى من النظام الآمن فهو ضمان أن الحوادث لا تسفر عن إصابات بشرية وخيمة. ويأخذ هذا الأسلوب في الاعتبار أن حدود الإنسان - بمعنى ما يمكن لجسد الإنسان تحمله من حيث الطاقة الحركية - أساساً مهماً في تصميم نظام النقل على الطرق، وإن الجوانب الأخرى المتعلقة بنظام الطرق من قبيل تطوير بيئة الطرق والمركبات يجب مواضعها على أساس هذه الحدود. وقد تم التعاطي مع مستخدمي الطرق والمركبات وشبكة الطرق والبيئة بصورة

متكاملة من خلال طيف واسع من التدخلات، مع إيلاء المزيد من الاهتمام للتحكم في السرعة وتصميم الطرق والمركبات، أكثر من الاهتمام بالأساليب التقليدية للسلامة على الطرق.

وهذا الأسلوب يعني تحويل قدر كبير من المسؤولية الواقعة على مستخدمي الطرق إلى مصممي نظام النقل على الطرق. ويضم مصممو النظام مديري الطرق بشكل أساسي، وصناعة السيارات، والشرطة، والساسة، والهيئات التشريعية، بيد أن هناك العديد من الأطراف الفاعلة الأخرى والتي تكون أيضاً مسؤولة عن السلامة على الطرق مثل الخدمات الصحية، والنظام القضائي، والمدارس، والمنظمات غير الحكومية. أما مستخدمو الطرق من الأفراد فإنهم مسؤولون عن الالتزام بالقوانين واللوائح.

إن خطة العقد تترك أيضاً أهمية الشعور بالملكية على الصعيدين الوطني والمحلي، وأهمية إشراك قطاعات ووكالات متعددة. ويتعين تنفيذ الأنشطة الهادفة إلى تحقيق مرمى العقد من خلال أنسب مستوى للتنفيذ مع تشجيع إشراك مختلف القطاعات (النقل، الصحة، الشرطة، القضاء، التخطيط العمراني، إلخ). ويتعين إشراك المنظمات غير الحكومية والمجتمع المدني والقطاع الخاص في عملية التنمية، وفي تنفيذ الأنشطة الوطنية والدولية الرامية إلى تحقيق مرامي العقد.

وفي هذا الصدد، من الضروري وضع تشريعات في مجال السلامة على الطرق، ومواءمتها قدر الإمكان بين مختلف البلدان. ولذلك، ينبغي اعتماد أهم اتفاقات الأمم المتحدة الدولية ذات الصلة كأساس للتشريعات في مجال السلامة على الطرق، كما هو مبين في قرارات الجمعية العامة وتقريرها. كما يجدر إيلاء اهتمام خاص للفئات الأكثر ضعفاً، لا سيما تلك في البلدان التي تعاني من النزاعات أو حيث لا تعتبر السلامة على الطرق من العوامل التي تحسن نوعية الحياة.

٤-١ المرمى والأهداف المحددة

يتمثل المرمى العام للعقد في تثبيت المستوى المتوقع لحالات الإماتة الناجمة عن حوادث المرور على الطرق على مستوى العالم ثم تقليصه بحلول عام ٢٠٢٠. ويمكن تحقيق ذلك من خلال:

- الالتزام الكامل والعمل على تنفيذ اتفاقيات الأمم المتحدة الرئيسية المعنية بالسلامة على الطرق وذات الصلة، والاستناد إلى الاتفاقيات الأخرى كمبادئ لتعزيز الاتفاقيات الإقليمية، حسب الاقتضاء؛
- إعداد وتنفيذ استراتيجيات وبرامج مضمونة الاستمرار لتعزيز السلامة على الطرق؛
- وضع هدف طموح ولكنه قابل للتحقيق، بغية تقليص حالات الإماتة على الطرق بحلول عام ٢٠٢٠، من خلال استكمال الأطر الراهنة الخاصة بنسب الإصابات الإقليمية المستهدفة؛
- تعزيز إدارة البنية الأساسية والقدرة على التنفيذ التقني لأنشطة السلامة على الطرق على الصعيد الوطني والإقليمي والعالمي؛
- الارتقاء بجودة تجميع البيانات على الصعيد الوطني والإقليمي والعالمي؛

- رصد التقدم المحرز والأداء بالنسبة لعدد من المؤشرات المحددة مسبقاً على الصعيد الوطني والإقليمي والعالمي؛
- تشجيع زيادة التمويل المخصص للسلامة على الطرق، والاستفادة بشكل أفضل من الموارد المتاحة، بما في ذلك العمل على ضمان إدراج عنصر السلامة على الطرق في مشاريع البنية الأساسية للطرق؛
- بناء القدرات على الصعيد الوطني والإقليمي والدولي في إطار السلامة على الطرق.

٢-٤ الأنشطة

بالرغم من أن الأنشطة على مدى العقد ستكون على الصعيد المحلي والإقليمي والعالمي، إلا أنها ستركز بالأساس على التدابير على المستوى المحلي والوطني. وفي سياق التركيبة القانونية للحكومات الوطنية والمحلية، يحبذ تنفيذ البلدان للأنشطة وفقاً للقواعد الخمس المذكورة أدناه.

الأنشطة الوطنية

| القاعدة ٥ الاستجابة بعد التصادم | القاعدة ٤ مستخدمو طرق أكثر أمناً | القاعدة ٣ مركبات أكثر أمناً | القاعدة ٢ طرق وتنقل أكثر أمناً | القاعدة ١ إدارة شؤون السلامة على الطرق |
|---------------------------------------|--|-----------------------------------|--------------------------------------|--|
|---------------------------------------|--|-----------------------------------|--------------------------------------|--|

تنسيق الأنشطة على المستوى العالمي

١-٢-٤ الأنشطة على الصعيد الوطني

على الصعيد الوطني، يحبذ أن تنفذ البلدان القواعد الأساسية الخمس التالية، بناءً على توصيات التقرير العالمي حول الوقاية من الإصابات الناجمة عن حوادث المرور على الطرق، والمقترح من قبل اللجنة المعنية بالسلامة على الطرق في العالم.

ويتعين أن تتعامل البلدان مع هذه المجالات الخمس في إطار استراتيجياتها الوطنية الخاصة بالسلامة على الطرق، وقدراتها، ونظم جمع البيانات لديها. وبالنسبة لبعض البلدان، يتعين تبني أسلوب تراكمي لتضمين القواعد الخمس الأساسية.

القاعدة ١: إدارة شؤون السلامة على الطرق

الالتزام و/أو العمل على تنفيذ أدوات الأمم المتحدة القانونية تنفيذاً كاملاً والحث على إنشاء الأدوات الإقليمية المعنية بالسلامة على الطرق. تشجيع بناء شراكات متعددة القطاعات، وتسمية الوكالات الرئيسية القادرة على إعداد وقيادة تنفيذ الاستراتيجيات والخطط والأهداف الوطنية المعنية بالسلامة على الطرق، بناءً على البيانات المجمعة والبحوث المثبتة لتقييم تصميم التدابير المضادة، ورصد التنفيذ والفعالية.

النشاط ١: الالتزام والعمل على تنفيذ اتفاقيات الأمم المتحدة الرئيسية المعنية بالسلامة على الطرق وذات الصلة، والحث على إنشاء أدوات إقليمية جديدة على غرار الاتفاق الأوروبي المتعلق بعمل طواقم المركبات المستعملة في النقل الطرقي الدولي (AETR)، حسب الاقتضاء، وهي تشمل:

- اتفاقية السير على الطرق، في ٨ تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٦٨، الهادفة إلى تسهيل حركة المرور على الطرق وزيادة السلامة على الطرق من خلال اعتماد قواعد موحدة لحركة المرور على الطرق؛
- اتفاقية لافتات وإشارات الطرق، في ٨ تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٦٨، وإنشاء مجموعة من لافتات وإشارات الطرق المتفق عليها؛
- الاتفاق الأوروبي المتعلق بعمل طواقم المركبات المستعملة في النقل الطرقي الدولي، المؤرخ ١ تموز/يوليو ١٩٧٠، كنموذج لإنشاء الأدوات القانونية الإقليمية.

النشاط ٢: إنشاء وكالة رائدة (وآليات التنسيق المصاحبة) تعنى بالسلامة على الطرق وتضم شركاء من طائفة من القطاعات وذلك من خلال:

- تسمية وكالة رائدة وإنشاء الأمانة الخاصة بها؛
- تشجيع إنشاء فرق التنسيق؛
- إعداد برامج للأعمال الرئيسية.

النشاط ٣: إعداد إستراتيجية وطنية (على المستوى الوزاري أو مستوى رئاسة الوزراء) وتقوم الوكالة الرائدة بتنسيق أعمالها من خلال:

- تأكيد أولويات الاستثمار على المدى الطويل؛
- تحديد مسؤوليات الوكالة وحدود مساهمتها عن التطوير وتنفيذ برامج العمل الرئيسية؛
- تحديد مشاريع التنفيذ؛
- بناء تحالفات الشراكة؛
- تعزيز مبادرات إدارة شؤون السلامة على الطرق مثل معايير الأيزو الجديدة لإدارة شؤون السلامة على الطرق ISO 39001؛
- إنشاء والحفاظ على نظم جمع البيانات اللازمة لتوفير البيانات الأساسية، ورصد التقدم المحرز في تقليص الإصابات وحالات الإماتة الناجمة عن حوادث المرور على الطرق، وغيرها من المؤشرات المهمة مثل التكلفة وغير ذلك.

النشاط ٤: وضع أهداف واقعية وطويلة الأجل للأنشطة الوطنية بالاعتماد على تحليل البيانات الوطنية للتصادم المروري من خلال:

- تحديد مجالات تحسين الأداء؛
- تقدير مكاسب الأداء المحتملة.

- النشاط ٥:** العمل على ضمان توفير التمويل الكافي للأنشطة المزمع تنفيذها من خلال:
- وضع دراسة جدوى لضمان التمويل المضمون الاستمرار استناداً إلى التكاليف والمنافع التي أثبتت أداءً استثمارياً جيداً؛
 - التوصية بوضع أهداف رئيسية سنوية ومتوسطة الأجل؛
 - تشجيع وضع تدابير لتخصيص الموارد لجميع برامج السلامة بفعالية وكفاءة؛
 - استخدام ١٠ في المائة من الاستثمارات المخصصة للبنية الأساسية لتحقيق السلامة على الطرق؛
 - تحديد آليات تمويل مبتكرة وتنفيذها.
- النشاط ٦:** إنشاء نظم للمعلومات ودعمها بغية إجراء رصد وتقييم متواصل يشمل عدداً من العمليات والمقاييس للحصائل، بما في ذلك:
- إنشاء نظم وطنية ومحلية داعمة لقياس ورصد الوفيات الناجمة عن حوادث المرور على الطرق والإصابات والتصادمات؛
 - إنشاء ودعم النظم الوطنية والمحلية لقياس ورصد الحصائل المؤقتة مثل متوسط السرعة، ومعدلات ارتداء الخوذ، معدلات وضع أحزمة المقاعد، وغير ذلك؛
 - وضع ودعم نظم وطنية ومحلية لقياس ورصد حصائل التدخلات الخاصة بالسلامة على الطرق؛
 - إنشاء ودعم نظم وطنية ومحلية لقياس ورصد التأثير الاقتصادي للإصابات الناجمة عن حوادث المرور على الطرق؛
 - وضع ودعم نظم وطنية ومحلية لقياس ورصد التعرض للإصابات الناجمة عن حوادث المرور على الطرق.

القاعدة ٢: طرق وتنقل أكثر أمناً

زيادة الأمن المتواصل والجودة الواقية لشبكات الطرق لصالح جميع مستخدمي الطرق، ولا سيما الأكثر تعرضاً للمخاطر (مثل المشاة، وراكبي الدراجات، وراكبي الدراجات النارية). ويمكن تحقيق ذلك من خلال تنفيذ تقييم البنية الأساسية للطرق، وتحسين التخطيط والتصميم والتشييد وتشغيل الطرق بشكل يدرك ويراعي أهمية السلامة.

النشاط ١: تعزيز الشعور بتملك السلامة على الطرق والمساءلة عنها لدى السلطات المعنية بالطرق ومهندسيها ومخططي المناطق الحضرية عن طريق:

- تشجيع الحكومات والسلطات المعنية بالطرق على وضع أهداف من أجل "التخلص من الطرق العالية الاختطار بحلول عام ٢٠٢٠"؛
- تشجيع السلطات المعنية بالطرق على الالتزام بتخصيص ١٠ في المائة على الأقل من ميزانية الطرق لبرامج متخصصة في توفير بنية أساسية للطرق أكثر أمناً؛

- جعل السلطات المعنية بالطرق مسؤولة قانوناً عن تحسين السلامة على الطرق في شبكاتها من خلال التدابير العالية الفعالية لقاء التكاليف، وعن إعداد تقارير سنوية عن وضع السلامة واتجاهاتها والأعمال التصويبية التي يتم اتخاذها؛
- إنشاء وحدة متخصصة في المرور أو السلامة على الطرق بغية رصد وتحسين سلامة شبكة الطرق؛
- تعزيز أسلوب نظام السلامة ودور البنية الأساسية للطرق السهلة الفهم والمراعية لسلامة الأفراد؛
- الالتزام و/أو التنفيذ الكامل للاتفاقات الإقليمية المعنية بالبنى التحتية للطرق الموضوعة بإشراف اللجان الإقليمية للأمم المتحدة وتشجيع إنشاء أدوات إقليمية مماثلة، وفق الاقتضاء؛
- رصد أداء الاستثمارات من حيث سلامة البنية الأساسية للطرق من قبل السلطات المعنية بالطرق، والمصارف التنموية، والوكالات الأخرى.

النشاط ٢:

تعزيز احتياجات جميع مستخدمي الطرق كجزء من التخطيط الحضري المضمون الاستمرار، وإدارة الطلب على المواصلات، وإدارة الانتفاع بالأراضي من خلال:

- تخطيط استخدام الأراضي بحيث يستجيب لاحتياجات الجميع إلى التنقل الآمن، بما في ذلك إدارة الطلب على السفر، واحتياجات الوصول، ومتطلبات السوق، والظروف الجغرافية والديمغرافية؛
- جعل تقييم تأثير السلامة جزءاً من كل قرارات التخطيط والتنمية؛
- وضع إجراءات فعالة لمراقبة الإتاحة والتطوير لدرء أي تطورات غير آمنة.

النشاط ٣:

تعزيز سلامة العمليات والصيانة وسبل تحسين البنية الأساسية للطرق الحالية، من خلال مطالبة السلطات المعنية بالطرق بما يلي:

- تحديد عدد وموقع الوفيات والإصابات بحسب نوع مستخدم الطرق، وعوامل البنية الأساسية الرئيسية التي تؤثر على ما تتعرض له كل مجموعة من المستخدمين من مخاطر؛
- تحديد مواقع الطرق الخطرة أو التقسيمات التي تشهد أكبر عدد من التصادمات أو أكثرها وخامة، من أجل اتخاذ إجراءات تصويبية بناءً عليها؛
- إجراء تقييم لسلامة البنية الأساسية للطرق الحالية، وتنفيذ طرق المعالجة الهندسية التي أثبتت جدواها في تحسين أداء السلامة؛
- الاضطلاع بدور قيادي فيما يتعلق بإدارة السرعة، والتصميم المراعي للسرعة، وتشغيل شبكة الطرق؛
- ضمان سلامة منطقة العمل.

النشاط ٤: التشجيع على تهيئة بنية أساسية جديدة آمنة تلبي احتياجات سائر مستخدمي الطرق للتنقل والوصول إلى ممتلكاتهم، وذلك من خلال حث السلطات المعنية على ما يلي:

- أخذ جميع طرق المواصلات بعين الاعتبار عند تشييد البنية الأساسية الجديدة؛
- وضع حد أدنى لتقييم السلامة بالنسبة للتصميمات الجديدة والاستثمارات الموجهة للطرق، تضمن إدراج احتياجات السلامة لسائر مستخدمي الطرق في مواصفات المشروعات الجديدة؛
- الاستفادة من التقييم المستقل لتأثير السلامة على الطرق وما يتوصل إليه مراجعة السلامة من نتائج في تخطيط وتصميم وبناء وتشغيل وصيانة المشروعات الجديدة للطرق، وضمان تنفيذ توصيات المراجعة كما ينبغي.

النشاط ٥: تشجيع بناء القدرات ونقل المعارف بشأن البنية الأساسية الآمنة من خلال:

- إبرام الشراكات مع المصارف التنموية، والسلطات الوطنية، والمجتمع المدني، ومقدمي المعلومات التقييمية، والقطاع الخاص لضمان الاستيعاب التام لمبادئ تصميم البنية الأساسية الآمنة وتطبيقها؛
- تعزيز التدريب على السلامة على الطرق والتوعية بهندسة السلامة المنخفضة التكلفة، ومراجعة السلامة وتقييم الطرق؛
- إعداد وترويج المعايير الخاصة بتصميم الطرق الآمنة، والعمليات التي تستوعب وتتكامل مع العوامل البشرية وتصميم المركبات وتعامل معها.

النشاط ٦: تشجيع البحث والتطوير في مجال الطرق والنقل الأكثر مأمونية من خلال:

- استكمال والتشارك في البحوث الخاصة بدراسة جدوى البنية الأساسية للطرق الأكثر أمناً، وبمستويات الاستثمار اللازمة لتلبية أهداف عقد العمل؛
- تعزيز البحث والتطوير في مجال الارتقاء بسلامة البنية الأساسية لشبكات الطرق في البلدان المنخفضة الدخل والبلدان المتوسطة الدخل؛
- تعزيز المشاريع الإيضاحية لتقييم الابتكارات الهادفة لتحسين السلامة ولا سيما بالنسبة لمستخدمي الطرق المعرضين للخطر.

القاعدة ٣: مركبات أكثر أمناً

تشجيع إتاحة التكنولوجيا المحسنة لسلامة المركبات للجميع، سواء السلامة السلبية أو السلامة الإيجابية من خلال استخدام توليفة متوائمة من المعايير العالمية ذات الصلة، ومن نظم معلومات المستهلكين ومن الحوافز بهدف تسريع وتيرة الاستفادة من التكنولوجيا الحديثة.

| | |
|--|-----------|
| النشاط ١: تشجيع الدول الأعضاء على استخدام ونشر اللوائح الخاصة بسلامة المركبات الآلية، والتي أعدها المنتدى العالمي للأمم المتحدة لموازمة اللوائح المتعلقة بالمركبات (WP 29). | النشاط ١: |
| النشاط ٢: تشجيع تنفيذ برامج تقييم السيارات الجديدة في سائر أقاليم العالم بهدف زيادة إتاحة المعلومات للمستهلك عن أداء سلامة المركبات الآلية. | النشاط ٢: |
| النشاط ٣: تشجيع الاتفاقات لضمان تزويد جميع المركبات الآلية الحديثة بأحزمة المقاعد ووسائل أمان تلبي المتطلبات التنظيمية، وأنها اجتازت المعايير السارية لاختبار وقع التصادمات (كحد أدنى لأوجه السلامة). | النشاط ٣: |
| النشاط ٤: تشجيع نشر تكنولوجيا تفادي التصادمات في العالم قاطبة، والتي أثبتت فعاليتها مثل نظم التحكم الإلكتروني في الثبات ونظام منع انغلاق المكابح في المركبات الآلية. | النشاط ٤: |
| النشاط ٥: تشجيع استخدام الحوافز المالية وغيرها من الحوافز للمركبات الآلية التي توفر مستوى عالٍ من الحماية للمستخدم على الطريق. وعدم التشجيع على تصدير واستيراد السيارات الجديدة أو المستعملة والتي تتمتع بمستوى أقل من الأمان. | النشاط ٥: |
| النشاط ٦: تشجيع تطبيق نظم حماية المشاة، وزيادة البحوث حول تكنولوجيا السلامة، المصممة لتقليل ما يتعرض له مستخدمو الطرق من مخاطر. | النشاط ٦: |
| النشاط ٧: تشجيع المديرين المعنيين بوقوف السيارات في الحكومة والقطاع الخاص على شراء وتشغيل وصيانة المركبات المزودة بتكنولوجيا متقدمة للأمان، ومستوى عالٍ من الحماية للركاب. | النشاط ٧: |
| القاعدة ٤: مستخدمو طرق أكثر أماناً | |
| إعداد برامج شاملة للارتقاء بسلوك مستخدمي الطرق. ومواصلة أو زيادة إنفاذ القوانين والمعايير، بجانب زيادة الوعي والتنقيف العام لزيادة معدلات استخدام أحزمة الأمان والخوذات، ولتقليل القيادة تحت تأثير المسكرات، وخفض السرعة، وغيرها من عوامل الخطر. | |
| النشاط ١: زيادة الوعي بعوامل الخطر المرتبطة بالسلامة على الطرق، وبالتدابير الوقائية، وبتنفيذ حملات تسويق اجتماعية للمساعدة في التأثير على الآراء والمواقف بشأن الحاجة إلى برامج لسلامة المرور على الطرق. | النشاط ١: |
| النشاط ٢: وضع قواعد ومعايير مُسنَّدة بالبيانات، وحدود للسرعة، والسعي إلى الالتزام بها، بُغية تقليل الإصابات والتصادمات المرتبطة بالسرعة. | النشاط ٢: |
| النشاط ٣: وضع قوانين، ومعايير وقواعد مُسنَّدة بالبيانات، لمكافحة القيادة تحت تأثير المسكرات، والسعي إلى الامتثال لتلك القوانين، لتقليل الإصابات والتصادمات المرتبطة بالمسكرات. | النشاط ٣: |
| النشاط ٤: وضع قوانين، ومعايير وقواعد مُسنَّدة بالبيانات خاصة باستخدام قائدي الدراجات النارية للخوذات، بُغية تقليل إصابات الرأس. | النشاط ٤: |

| |
|---|
| <p><u>النشاط ٥:</u> وضع قوانين ومعايير وقواعد مُسنَّدة بالبيانات لاستخدام أحزمة المقاعد، وأحزمة سلامة الأطفال، والالتزام بها لتقليل الإصابات الناجمة عن التصادمات.</p> |
| <p><u>النشاط ٦:</u> وضع قوانين ومعايير وقواعد مرتبطة بالنقل والصحة المهنية والسلامة، والالتزام بها، من أجل توخي التشغيل الآمن لمركبات الشحن التجارية، ومركبات النقل، وخدمات نقل الركاب على الطرق، وأساطيل المركبات العامة والخاصة الأخرى، بهدف تقليل الإصابات الناجمة عن التصادمات.</p> |
| <p><u>النشاط ٧:</u> بحث وإعداد وترويج السياسات والممارسات الشاملة لتقليل إصابات العمل الناجمة عن حوادث المرور على الطرق في القطاعين العام والخاص والقطاع غير الرسمي، دعماً للمعايير المتعارف عليها دولياً والخاصة بنظم إدارة السلامة على الطرق، وبالصحة المهنية، وبالسلامة.</p> |
| <p><u>النشاط ٨:</u> تعزيز إنشاء نظام الترخيص المتدرج للسائقين الجدد.</p> |
| <p>القاعدة ٥: الاستجابة بعد التصادم</p> |
| <p>زيادة القدرة على الاستجابة لحالات الطوارئ بعد التصادم، وتحسين قدرة النظام الصحي، وغيره من النظم، على توفير المعالجة المناسبة لحالات الطوارئ، وعلى تقديم خدمات إعادة تأهيل ضحايا التصادم على المدى الطويل.</p> |
| <p><u>النشاط ١:</u> إعداد نظام للرعاية قبل دخول المستشفى، بما في ذلك استخراج الضحية من المركبة بعد التصادم، وتخصيص رقم هاتفي واحد للطوارئ على المستوى الوطني، من خلال تنفيذ الممارسات الحالية الجيدة.</p> |
| <p><u>النشاط ٢:</u> إعداد نظم في المستشفيات لرعاية الرضوح، وتقييم جودة الرعاية من خلال تنفيذ الممارسات السليمة على نظم رعاية الرضوح وضمان الجودة.</p> |
| <p><u>النشاط ٣:</u> توفير نظام للتأهيل المبكر ولمساعدة المرضى المصابين، وكذلك المفجوعين من جراء التصادم المروري على الطرق، بغية تقليل الرضوح البدنية والنفسية.</p> |
| <p><u>النشاط ٤:</u> الحث على إنشاء نظم تأمين مناسبة لمستخدمي الطرق، لتمويل خدمات إعادة التأهيل لضحايا التصادم، من خلال:</p> |
| <ul style="list-style-type: none"> • إدخال مسؤولية إزامية لطرف ثالث؛ • الاعتراف الدولي المتبادل بالتأمين، نظام البطاقة الخضراء على سبيل المثال. |
| <p><u>النشاط ٥:</u> تشجيع إجراء تحريات دقيقة بشأن التصادم، واتخاذ استجابة قانونية فعالة بشأن الوفيات والإصابات على الطرق، مما يشجع على توخي العدالة، وإجراء تسوية عادلة من أجل المصابين والمفجوعين.</p> |
| <p><u>النشاط ٦:</u> توفير التشجيع والحوافز لأرباب العمل لتوظيف ذوي الإعاقة واستبقائهم.</p> |
| <p><u>النشاط ٧:</u> تشجيع البحث والتطوير بغية تحسين الاستجابة بعد التصادم.</p> |

٤-٢-٢ الأنشطة الدولية

لا بد من القيام بتنسيق دولي شامل، بغية توجيه البلدان في كل أنحاء العالم إلى بلوغ أهداف واقعية يمكن تحقيقها. كما أن اكتساب التنسيق للسماة الرسمية سيهيئ آلية لتيسير تشارك الدول الأعضاء في الخبرات، من أجل إحراز أهدافها الوطنية.

| الأنشطة الدولية للسلامة على الطرق وتنسيقها | |
|--|--|
| <p>ستقوم منظمة الصحة العالمية بالتنسيق مع لجان الأمم المتحدة الإقليمية، في إطار عمل فريق الأمم المتحدة المعني بالتعاون في مجال السلامة على الطرق، لرصد التقدم المحرز في العالم نحو تحقيق الأهداف المحددة في خطة العمل.</p> | |
| <p>النشاط ١: الحث على زيادة التمويل المخصص للسلامة على الطرق، متى كان ذلك مناسباً، من خلال:</p> <ul style="list-style-type: none"> • دعم الآليات الإقليمية والعالمية للسلامة على الطرق؛ • تبني أساليب جديدة مبتكرة للتمويل؛ • تشجيع البلدان على تخصيص ١٠ في المائة من استثماراتها المرتبطة بالبنية الأساسية للطرق، لقضية السلامة على الطرق؛ • الاتصال بمانحين جدد من القطاعين العام والخاص. | |
| <p>النشاط ٢: الدعوة إلى السلامة على الطرق على أعلى مستوى، وتيسير التعاون بين العديد من أصحاب المصلحة، (مثل المنظمات غير الحكومية، والمؤسسات المالية الدولية)، ويتضمن ذلك العمل من خلال:</p> <ul style="list-style-type: none"> • قرارات الأمم المتحدة وجمعية الصحة العالمية حول السلامة على الطرق، متى كان ذلك مناسباً؛ • انضمام البلدان إلى و/أو تنفيذ الأدوات القانونية للأمم المتحدة المعنية بالسلامة على الطرق؛ • اشتراك البلدان في الحملات الإقليمية والدولية المعنية بالسلامة على الطرق؛ • اتخاذ المنظمات الإقليمية ودون الإقليمية الخطوات اللازمة لمعالجة المسائل المتعلقة بالسلامة على الطرق؛ • تحديد أهداف إقليمية ودون إقليمية للحد من الوفيات الناتجة من الحوادث بحلول عام ٢٠٢٠؛ • إدراج موضوع السلامة على الطرق في الاجتماعات الرفيعة المستوى، متى أمكن ذلك، مثل مجموعة دول الثمانية الكبرى والدول العشرين G8/20، والمنندى الاقتصادي العالمي، ومبادرة كلينتون العالمية، وغير ذلك. | |

| |
|--|
| <p>النشاط ٣: إنكفاء الوعي بعوامل الخطر، وبالحاجة إلى تعزيز الوقاية من التصادمات المرورية على الطرق، من خلال:</p> |
| <ul style="list-style-type: none"> • الاستفادة من حملات التوعية العامة، بما فيها الأسابيع العالمية للسلامة على الطرق ومبادرات التوعية الاجتماعية على المستوى الإقليمي ودون الإقليمي؛ • الاحتفال سنوياً باليوم العالمي لتذكر ضحايا الحوادث على الطرق؛ • التعاون مع المنظمات غير الحكومية المناسبة، وغيرها من مبادرات المجتمع المدني، بما يتواءم مع مرامي وأهداف العقد؛ • دعم مبادرات القطاع الخاص التي تتماشى مع أهداف العقد ومراميه. |
| <p>النشاط ٤: تقديم الإرشادات للبلدان حول تعزيز نظم إدارة السلامة على الطرق، وتنفيذ الممارسات السليمة المرتبطة بالسلامة على الطرق، ورعاية الرضوح، من خلال:</p> |
| <ul style="list-style-type: none"> • البلدان التي تنفذ قرارات الأمم المتحدة وأدواتها ذات الصلة؛ • البلدان التي تنفذ إرشادات فريق الأمم المتحدة المعني بالتعاون في مجال السلامة على الطرق، أو غيرها من الإرشادات الخاصة بالممارسة السليمة المتعارف عليها دولياً؛ • إعداد المزيد من الدلائل الإرشادية حول "الممارسة السليمة"؛ • تقديم الدعم التقني للبلدان لتنفيذ الممارسات السليمة. |
| <p>النشاط ٥: تحسين جودة البيانات المجمعّة حول السلامة على الطرق من خلال:</p> |
| <ul style="list-style-type: none"> • تنفيذ الدلائل الإرشادية للممارسة السليمة المستندة على بيانات نظم معلومات؛ • توحيد التعريفات وممارسات التبليغ بالاستناد إلى الأدوات القائمة؛ • تعزيز الاستثمار في مجال إعداد نظم وطنية لتحليل التصادمات ونظم الترصد المرتبطة بها، والتي تكفلها الوكالات الصحية، ووكالات العمل وتعويض العاملين؛ • التحقيق في التصادمات للتعرف على الأسباب والملابس والعواقب؛ • تشجيع إعداد نظم لإدارة البيانات الخاصة بالسلامة على الطرق (مثل دعم الزملاء لبعضهم البعض وهو الدعم الذي يقدمه أعضاء المجموعة الدولية لقواعد البيانات الخاصة بحوادث المرور على الطرق)؛ • التشارك في الدروس المستفادة من النجاحات والفشل. |

٤-٣ تمويل الأنشطة

تشير التقديرات الأولية إلى إنفاق السلطات المعنية بالطرق في العالم زهاء ٥٠٠ مليار دولار أمريكي سنوياً على البنية الأساسية للطرق. ومن ثم يتعين على البلدان إعطاء أولوية لتخصيص قسط يسير من هذه الأموال لتحقيق أهداف العقد.

ومع هذا، فإن تنفيذ خطة العمل بنجاح قد يتطلب التزاماً كبيراً بتوفير موارد إضافية، ولا سيما من البلدان نفسها، وأيضاً من قِبل الأطراف المعنية في القطاعين العام والخاص. وقد دعت اللجنة المعنية بالسلامة على الطرق في العالم، في تقريرها لعام ٢٠٠٦، وموضوعه جعل الطرق أكثر أمناً، إلى تخصيص تمويل يقدر بنحو ٣٠٠ مليون دولار أمريكي لمدة عشر سنوات، من أجل إعداد خطة عمل عالمية، لبلورة المزيد من التركيز على تحسين حصائل السلامة الناجمة عن الاستثمارات المزمعة الواسعة النطاق في مجال البنية الأساسية للطرق على مدى العقد القادم وما عداه. وبالرغم من قصور التمويل الحالي عن بلوغ هذا القدر، إلا أن المرفق العالمي للسلامة على الطرق التابع للبنك الدولي، وكذلك المصارف التنموية الإقليمية، والمانحين من القطاع الخاص، قد أتاحوا التمويل لبعض جوانب الخطة. وتشير التقديرات الأولية إلى أن التمويل المطلوب لبعض الأنشطة يبلغ نحو ٢٠٠ مليون دولار أمريكي سنوياً، مما يعني ملياري دولار أمريكي لتغطية العقد برمته.

وتُقدر الجهود المتضافرة للمجتمع الدولي والمبذولة لتمويل السلامة على الطرق ما بين ١٠ و ٢٥ مليون دولار أمريكي سنوياً. فمن الواضح أن الجهود الإضافية لمجتمع المانحين التقليديين لا تكفي لتوفير المبالغ التي تتناسب مع حجم المشكلة. ومن ثم يتعين رَأب هذه الفجوة التمويلية من خلال التوسع بدرجة كبيرة لشمول طيف كبير من الأطراف المعنية. وكمثال على ذلك، تم بالفعل توفير قدر محدود من التمويل، يهيئ للقطاع الخاص الفرصة لدعم تنفيذ هذه الخطة، ولا سيما في البلدان المنخفضة الدخل والبلدان المتوسطة الدخل.

ضمان التمويل لدعم الأنشطة والمبادرات والمشاريع في مجال السلامة على الطرق المنفذة على المستوى الإقليمي ودون الإقليمي، ضروري لتنفيذ هذه الخطة. وينبغي للمرفق العالمي للسلامة على الطرق التابع للبنك الدولي، وكذلك المصارف التنموية الإقليمية، والحكومات والمانحين من القطاع الخاص تعزيز الجهود لتلبية هذه الحاجة في الوقت المناسب وبشكل كاف.

٥- رصد عقد العمل من أجل السلامة على الطرق، وتقييمه

سيتم رصد التقدم المُحرز صوب بلوغ مرمى العقد من خلال:

- رصد المؤشرات؛
- متابعة المراحل المرتبطة بالعقد؛
- تقييم العقد في منتصف المدة ونهايتها.

المؤشرات

وفي ما يلي بعض المؤشرات المحتملة يمكن قياسها على مستوى العالم لرصد العملية والحصائل.

| المؤشرات: القاعدة ١ | |
|---------------------|--|
| أساسية | <ul style="list-style-type: none"> • عدد البلدان التي انضمت إلى اتفاقيات الأمم المتحدة المعنية بالسلامة على الطرق؛ • عدد الأدوات القانونية الجديدة المعنية بالسلامة على الطرق الموضوع على المستوى الإقليمي (وعدد البلدان المشاركة)؛ • عدد البلدان التي لديها وكالة تم تمكينها بوضوح لقيادة السلامة على الطرق؛ • عدد البلدان التي لديها استراتيجية وطنية؛ • عدد البلدان التي لديها أهداف خاصة بالسلامة على الطرق محددة المدة؛ • عدد البلدان التي لديها نظم معطيات لرصد التقدم المحرز صوب بلوغ أهداف السلامة على الطرق؛ • عدد البلدان التي تقوم بجمع معطيات سنوية حول حوادث المرور على الطرق تتسق مع التعريفات المقبولة دولياً. |
| اختيارية | <ul style="list-style-type: none"> • عدد البلدان التي قامت بتخصيص أموال لتنفيذ استراتيجية السلامة على الطرق؛ • عدد البلدان التي أحرزت تقدماً صوب بلوغ أهدافها المحددة. |
| المؤشرات: القاعدة ٢ | |
| أساسية | <ul style="list-style-type: none"> • عدد البلدان التي تتمتع فيها السلطات المعنية بالطرق بمسؤولية قانونية لتحسين السلامة على الطرق في شبكتها؛ • عدد البلدان التي لديها نفقات مخصصة ومحددة لبرامج مخصصة لسلامة البنية الأساسية للطرق؛ • عدد البلدان التي لديها هدف التخلص من الطرق المحفوفة بالأخطار العالية بحلول عام ٢٠٢٠؛ • عدد البلدان التي تبنت سياسات حراك الحضر مضمونة الاستمرار؛ |

| | |
|--|-----------------|
| <ul style="list-style-type: none"> • عدد البلدان التي لديها وحدات متخصصة في البنية الأساسية للسلامة على الطرق، تقوم برصد جوانب السلامة على شبكة الطرق؛ • عدد البلدان التي تجري تدقيقاً منهجياً للسلامة، وممارسات وسياسات لتقييم الطرق أو تأثير السلامة؛ • عدد البلدان التي انضمت و/أو نفذت بشكل كامل الاتفاقيات الإقليمية المعنية بالبنى التحتية للطرق الموضوعه بإشراف لجان الأمم المتحدة الإقليمية؛ • عدد الأدوات الجديدة المعنية بالبنى التحتية للطرق على المستوى الإقليمي (وعدد البلدان المشاركة). | اختيارية |
| <p style="text-align: right;">المؤشرات: القاعدة ٣</p> | |
| <ul style="list-style-type: none"> • عدد البلدان التي تدرج احتياجات السلامة ضمن وظائف التخطيط للنقل واستخدام الأراضي؛ • عدد البلدان التي لديها نظام فعال للوصول للممتلكات، وإجراءات للسيطرة على التنمية؛ • عدد البلدان التي تجري مسوحات دورية بصورة مستمرة لتقييم سلامة الشبكات؛ • عدد البلدان التي يكون فيها تقييم السلامة بالتقديرات الأكبر مقداراً لنحو ١٠ في المائة من الطرق، أعلى من حد معين (ومن هذه التقديرات على سبيل المثال: معدلات التصانم لكل كيلو متر، الحد الأدنى لتقديرات سلامة البنية الأساسية، النسبة المئوية للطرق السريعة ذات ممرين جانبيين وذات الحاجز المتوسط وتوفير طرق مأمونة للمشاة)؛ • عدد البلدان التي تتمتع بحد أدنى لمعايير تقييم السلامة لمشروعات الطرق الجديدة؛ • عدد البلدان التي تقدم تقرير عن ما تقطع المركبات من أميال. | أساسية |
| <ul style="list-style-type: none"> • عدد البلدان التي تشارك في المنتدى العالمي للأمم المتحدة لتنسيق التشريعات المتعلقة بالمركبات، وتطبق معايير تتفق مع هذا التوجه؛ • عدد البلدان التي تشارك في برامج تقييم السيارات الجديدة؛ • عدد البلدان التي تنفذ قوانين تمنع استخدام مركبات دون أحزمة أمان (أمامية وخلفية). | اختيارية |
| <ul style="list-style-type: none"> • عدد البلدان التي تنفذ قوانين لمنع تصنيع المركبات دون وجود خواص محددة لأمان المركبات، مثل نظام التحكم الإلكتروني في الثبات ونظام منع انغلاق المكابح. | |

| المؤشرات: القاعدة ٤ | |
|---------------------|--|
| أساسية | |
| • | عدد البلدان التي لديها حدود للسرعة تتناسب مع نوع الطريق (حضر، ريفي، طريق سريع)؛ |
| • | عدد البلدان التي تكون فيها حدود تركيز المسكرات في الدم تساوي أو أقل من ٠,٠٥ غرام/لكل ديسي لتر؛ |
| • | عدد البلدان التي يكون فيها تركيز المسكرات في الدم أقل من ٠,٠٥ غرام/لكل ديسي لتر بالنسبة لصغار السائقين والسائقين المبتدئين وسائقي المركبات التجارية؛ |
| • | عدد البلدان التي لديها معطيات وطنية حول نسبة التصادمات القاتلة المرتبطة بالمسكرات؛ |
| • | عدد البلدان التي لديها قوانين شاملة تتعلق باستخدام الخوذات (بما فيها المعايير)؛ |
| • | عدد البلدان التي لديها معطيات وطنية حول معدلات ارتداء الخوذات؛ |
| • | عدد البلدان التي لديها قوانين شاملة حول أحزمة المقاعد؛ |
| • | عدد البلدان التي لديها معطيات وطنية حول معدلات ارتداء أحزمة المقاعد (الأمامية، والخلفية)؛ |
| • | عدد البلدان التي لديها قوانين خاصة بأحزمة سلامة الأطفال؛ |
| • | عدد البلدان التي لديها سياسات رسمية لتنظيم الإجهاد بين قائدي المركبات التجارية. |
| اختيارية | |
| • | عدد البلدان التي لديها معطيات وطنية حول السرعات على شبكة الطرق وفقاً لنوع الطريق؛ |
| • | عدد البلدان التي لديها معطيات وطنية حول معدلات ارتداء أحزمة سلامة الأطفال؛ |
| • | عدد البلدان التي تبنت المعايير الجديدة للأيزو ISO 39001؛ |
| • | عدد البلدان التي تقدم تقارير عن التصادمات على الطرق كفئة من البيانات المسجلة عن الإصابات المهنية؛ |
| • | عدد البلدان التي تستضيف أسابيع دورية للسلامة على الطرق. |
| المؤشرات: القاعدة ٥ | |
| أساسية | |
| • | عدد البلدان التي تتطلب نظم تأمين لجميع السائقين من قِبَل طرف ثالث؛ |
| • | عدد البلدان التي تخصص رقماً هاتفياً وطنياً واحداً لخدمات الطوارئ؛ |
| • | عدد البلدان التي لديها مراكز محددة لرعاية الرضوح. |

| اختيارية | |
|---|--------|
| عدد البلدان التي تلزم العاملين في رعاية الطوارئ بالحصول على تدريب خاص في رعاية الرضوح. | |
| المؤشرات: الأنشطة الدولية | أساسية |
| <ul style="list-style-type: none"> • عدد الوفيات الناجمة عن حوادث المرور على الطرق كمؤشر أساسي مجمع لكل الأنشطة؛ • حجم التمويل المخصص للسلامة على الطرق والذي يقدمه مجتمع المانحين الدولي (بما فيه الوكالات الإنمائية والوكالات المانحة، والمؤسسات، والقطاع الخاص، والمانحون الآخرون). • حجم التمويل الموفر على المستوى الإقليمي ودون الإقليمي دعماً للسلامة على الطرق؛ • عدد المنظمات والمؤسسات الإقليمية ودون الإقليمية التي تحدد أهداف للحد من الوفيات الناجمة عن حوادث المرور على الطرق بحلول عام ٢٠٢٠. | |

سيعول على عدد من المعالم البارزة العالمية لقياس التقدم المحرز خلال العقد. وسيتم تقييم العقد وتنفيذ هذه الخطة على فترات منتظمة من قبل منظمة الصحة العالمية ولجان الأمم المتحدة الإقليمية، في إطار عمل فريق الأمم المتحدة المعني بالتعاون في مجال السلامة على الطرق. وسيتم الحصول على المعلومات في فترة البدء الأساسية من خلال إجراء المسوحات القطرية التي يراد منها إعداد التقرير العالمي الثاني حول وضع السلامة على الطرق في العالم، والمزمع نشره في عام ٢٠١٢ وسيتم نشر تقرير ثالث في عام ٢٠١٤ وفي حالة ضمان توافر التمويل اللازم - سيتم إعداد تقارير إضافية عن الوضع. وخلال عملية التقييم، سيتم تقييم مؤشرات العملية والحصائل. وسيتم استخدام التقارير الخاصة بالوضع وغيرها من أدوات الرصد كأساس للمناقشة أثناء عمليات المراجعة العالمية في منتصف المدة وفي نهايتها. أما على الصعيد الوطني، فسيقوم كل بلد بوضع نظام الرصد الخاص به. ونحن نأمل أن تقوم البلدان بإعداد ونشر التقارير الوطنية وتنظيم الفعاليات لمناقشة التقدم المحرز وإقرار الخطط.

ثالثاً - التوصيات

٢٢- بذلت الإسكوا جهوداً حثيثة في مجال التوعية بشأن المرور على الطرق، وساهمت في المؤتمرات الدولية ذات الصلة. ولكن لا بد أن تقوم البلدان الأعضاء بالمبادرات وتبذل الجهود الفعالة للحد من آثار حوادث المرور على الطرق. وينبغي بالتالي وضع الخطط والبرامج التي تتماشى مع الظروف السائدة في كل بلد، ورصد مدى فعالية البرامج والمبادرات المعتمدة. ويوصى في هذا المجال بما يلي:

-٢٦-

(أ) دعوة البلدان الأعضاء للتنسيق مع الإسكوا في تنفيذ بنود خطة عمل عقد العمل من أجل تحقيق السلامة على الطرق وتقديم برنامج زمني محدد لتنفيذ بنود إعلان موسكو (٢٠ تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠٩) والاستعانة بخبرة الإسكوا الفنية في هذا المجال؛

(ب) الطلب إلى البلدان الأعضاء الإسراع في تشكيل لجان/مجالس وطنية تضم الجهات التي تعمل على تحسين سلامة المرور على الطرق كلها وتفعيلها، وتخصيص الموارد المالية والبشرية اللازمة لعملها لا سيما في فترة العقد من أجل سلامة المرور على الطرق؛

(ج) الطلب إلى الأمانة التنفيذية للإسكوا الاستمرار في توفير الدعم الفني للبلدان الأعضاء في مجال سلامة المرور على الطرق لا سيما فيما يتعلق بتنفيذ خطة عمل عقد الأمم المتحدة من أجل سلامة المرور على الطرق ٢٠١١-٢٠٢٠.
