

الخطة العالمية

عقد العمل من أجل السلامة على الطرق
للفترة 2030-2021





أعدّت هذه **الخطّة العالمية** منظمةُ الصحة العالمية واللجان الإقليمية للأمم المتحدة، بالتعاون مع فريق الأمم المتحدة المعني بالتعاون في مجال السلامة على الطرق، وأصحاب مصلحة آخرين، لتكون وثيقة إرشادية تدعم تنفيذ عقد العمل للفترة 2021-2030 وأهدافه.



أعلن القرار 74/299 الصادر عن الجمعية العامة للأمم المتحدة
«عقد العمل من أجل السلامة على الطرق 2021-2030»
بهدف خفض عدد الوفيات والإصابات الناجمة عن حوادث المرور

على الأقل 50% خلال الفترة
المذكورة

كيف نفعل

ما هي الجهات
المضنية بالعمل؟



التمويل



الحكومات

30

السيطرة على
السرعة



تطوير
القدرات



المجتمع المدني



القطاع الخاص



التكنولوجيات



التركيز على البلدان ذات
الدخل المنخفض
والمتوسط



الممولون



وكالات الأمم المتحدة

للمزيد من المعلومات:

عقد العمل من أجل السلامة على الطرق 2021-2030

عقد العمل من أجل
السلامة على الطرق



2030 - 2021

الخطة العالمية

عقد من العمل من أجل السلامة
على الطرق 2030-2021

وتصف الخطة العالمية الإجراءات اللازمة لتحقيق
هذا الهدف، وتهيب بالحكومات والشركاء تنفيذ

نهج نُظمي آمن
ومتكامل

ذلك؟

ماذا نفعل؟



النقل المتعدد الوسائط
وتخطيط استخدام الأراضي



البنى التحتية
الآمنة للطرق



المركبات الآمنة



استخدام الطرق الآمن



الاستجابة بعد
الاصطدام



الأطر
القانونية



القضايا الجنسانية





السلامة على الطرق – ما الوجهة القادمة؟

السلامة على الطرق توجد في مفترق طرق

اللازمة لتحقيق هذا الهدف. وتستهدف صانعي السياسات من أعلى الهرم وينبغي أن تكون بمثابة العمود الفقري لوضع الخطط والأهداف الوطنية والمحلية. وبينما نخوض العقد الثاني للعمل من أجل السلامة على الطرق، يجب على الحكومات وأصحاب المصلحة من كل أنحاء العالم الاختيار بين «مواصلة العمل كالمعتاد» - على أمل أن يكون هذا كافياً لتقليص عدد الوفيات بشكل كبير - أو التصرف بجسارة وحزم، باستخدام الأدوات والمعرفة المكتسبة من العقد الأخير من العمل لتغيير المسار.

وتفرض الخطة العالمية بشأن العقد الثاني للعمل من أجل السلامة على الطرق مواصلة العمل كالمعتاد وتدعو الحكومات وأصحاب المصلحة إلى اتخاذ مسار جديد - مسار يعطي الأولوية لنهج متكامل حول النظام المأمون وينفذه، ويتعين أن يكون نهجا يضع بشكل مباشر السلامة على الطرق كمحرك رئيسي للتنمية المستدامة. كما تدعو إلى اتخاذ إجراءات تساعد العالم على تحقيق هدف تقليص عدد الوفيات الناجمة عن حوادث المرور والإصابات الخطيرة بنسبة 50 في المائة بحلول عام 2030.

على الصعيد العالمي، تسبب حوادث المرور ما يقارب 1.3 مليون حالة وفاة يمكن الوقاية منها وما يقدر بنحو 50 مليون إصابة كل عام - مما يجعلها القاتل الرئيسي للأطفال والشباب في جميع أنحاء العالم. وفي ظل الوضع الحالي، من المقرر أن تتسبب فيما يقدر بنحو 13 مليون حالة وفاة و500 مليون إصابة خلال العقد المقبل وتعوق التنمية المستدامة، لا سيما في البلدان المنخفضة والمتوسطة الدخل. وظلت هذه الأرقام غير المقبولة، من الناحيتين المطلقة والنسبية، دون تغيير إلى حد كبير على مدار العشرين عاماً الماضية، على الرغم من العمل المضني الذي قامت به الأمم المتحدة وغيرها من هيئات السلامة على الطرق.

وإدراكاً منها لأهمية هذه المشكلة والحاجة إلى العمل لحلها، أعلنت الحكومات من جميع أنحاء العالم بالإجماع - من خلال قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة 74/299 - عقداً ثانياً للعمل من أجل السلامة على الطرق للفترة 2021-2030 مع تحديد هدف واضح وهو تقليص عدد الوفيات والإصابات على الطرق بنسبة لا تقل عن 50 في المائة خلال تلك الفترة. وتصف هذه الخطة الإجراءات

وهناك أمل

ويعكس إدراج أهداف محددة للسلامة على الطرق في جدول أعمال 2030 الاعتراف العالمي بأن الوفيات والإصابات الناجمة عن حوادث المرور هي الآن من بين أخطر التهديدات التي تواجه حول التنمية المستدامة للبلدان. وهذا يعني أنه لا يمكن المساس بالسلامة على الطرق أو التخلي عنها من أجل تحقيق احتياجات اجتماعية أخرى. وفي هذا السياق، لا ينبغي التعامل مع السلامة على الطرق كمسألة قائمة بذاتها ولكن كعنصر متكامل في العديد من جداول أعمال السياسات المختلفة، بما في ذلك صحة الطفل والعمل المناخي والاعتبارات الجنسانية والإنصاف. وكما أبرزت جائحة كوفيد-19، ستزيد الحاجة إلى التنقل لا محالة في العقد المقبل وسيؤدي هذا حتماً إلى إحداث تغييرات في نظم النقل بطرق متوقعة وغير متوقعة. ومن أجل ضمان ألا تؤدي هذه التغييرات إلى الوفاة أو الإصابة فلا بد من الاستمرار في اليقظة والتكيف.

هناك فرصة سانحة لإحراز تقدم أتاحتها مجموعة قوية من العوامل، بما في ذلك إعلان الجمعية العامة للأمم المتحدة عن العقد الثاني للعمل من أجل السلامة على الطرق؛ وتجديد الالتزام السياسي من الدول الأعضاء والأسس القوية التي أرساها العقد الأخير للعمل من أجل السلامة على الطرق؛ وإدراج السلامة على الطرق في الغايتين 3-6 و 11-2 من أهداف التنمية المستدامة. وبالإضافة إلى ذلك، تشير المؤتمرات الوزارية العالمية الثلاثة، وتعيين الأمين العام للأمم المتحدة مبعوث خاص معني بالسلامة على الطرق، وإنشاء صندوق الأمم المتحدة للسلامة على الطرق، بوضوح إلى الأهمية المتزايدة التي تُولى للسلامة على الطرق وتعزيز الآليات لتحسينها على الصعيد العالمي.

جعل السلامة على الطرق من القيم الأساسية

على الطرق؛ وعلى الدور الذي ستؤدي المرأة في أنظمتنا للنقل والتنقل. وسيؤدي وضع السلامة في صميم جهودنا المبذولة في مجال السلامة على الطرق إلى جعل التنقل المأمون حقاً من حقوق الإنسان تلقائياً. وسيدفعها إلى أن تأخذ مكانها في أعلى جدول الأعمال العالمي وسيخلق حافزاً جديداً لزيادة التزام الحكومات والشركات والمنظمات الدولية بتنفيذ التدابير التي يمكن أن تقلص بشكل كبير من مآسي الطرق.

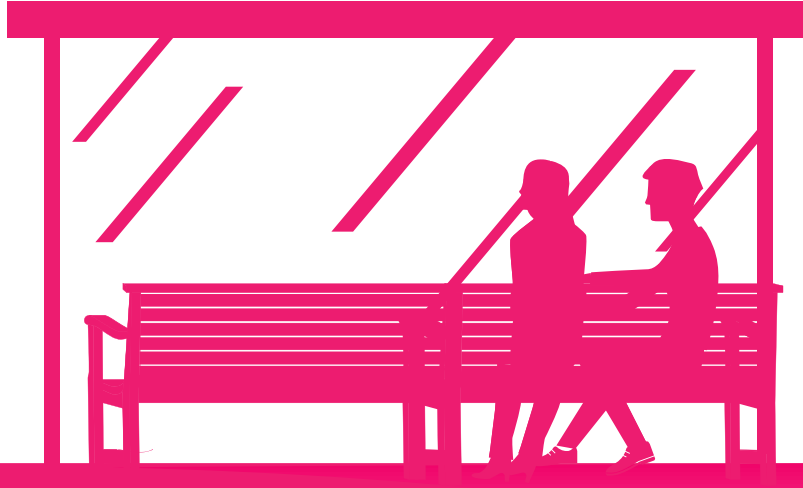
حان وقت العمل الآن: إن سقوط عدد لا يُطاق من القتلى والجرحى، وبداية العقد القادم للسلامة على الطرق، لأمر تمنح مجتمع العاملين في مجال السلامة على الطرق في كل أنحاء العالم الحافز للقيام بالأشياء بشكل مختلف.

يضعنا التطور المستمر الذي يشهده قطاع النقل في جميع أنحاء العالم أمام تحديات متعددة: انبعاثات غازات الاحتباس الحراري وتغير المناخ؛ وتلوث الهواء؛ والاعتماد على الوقود الأحفوري؛ وتفشي الأمراض المزمنة؛ ومخاطر الوفيات والإصابات المتعلقة بالطرق. وتشكل التكنولوجيا المتطورة بسرعة، وزيادة الكثافة السكانية والنمو السكاني في المناطق الحضرية، إلى جانب ظهور وتزايد حضور التنقل باستخدام المركبات الخفيفة، واستخدام خدمات التنقل بكثرة مؤشرات على التحديات التي تنتظرنا.

غير أن نظم التنقل التي تضع في صميمها السلامة هي التي سيكون لها حقاً تأثير مفيد كلياً على صحتنا وبيئتنا؛ وعلى الحد من الخسائر الاجتماعية والاقتصادية التي تسببها مآسي السلامة

أعلن القرار 74/299 الصادر عن الجمعية العامة للأمم المتحدة
«عقد العمل من أجل السلامة على الطرق 2021-2030» بهدف
خفض عدد الوفيات والإصابات الناجمة عن حوادث المرور بنسبة

على الأقل 50% خلال الفترة
المذكورة



رؤية الخطة العالمية

المناخ. وفي الواقع، تساهم كفاءة نظم النقل وإمكانية الوصول إليها وسلامتها بشكل مباشر وغير مباشر في تحقيق العديد من أهداف التنمية المستدامة. وإذا نُظر إليها بشكل معزول، فإن حركة السلامة على الطرق بمفردها محدودة من حيث إفادتها وتأثيرها الذي يمكن أن تحدثه، وغالبًا ما تكون لصيقة بالاحتياجات الاجتماعية الأخرى. ولكن إذا نُظر إلى السلامة على الطرق على أنها ضرورة يمكن أن تيسر إحراز تقدم في تلبية الاحتياجات الاجتماعية - بدءًا من المساواة بين الجنسين ووصولًا إلى الاستدامة البيئية - فيمكن توسيع إمكاناتها بشكل كبير.

التنقل جزء لا يتجزأ من كل جانب من جوانب حياتنا اليومية تقريبًا. فبمجرد ما نترجل من منازلنا إلا وندمج في النظام الطرقي الذي يحملنا إلى العمل والمدرسة، وإلى أماكن تبضع أو تناول الطعام، وقضاء العديد من أغراضنا اليومية والاجتماعية. وبالتالي فنظام النقل على الطرق منتشر في كل مكان لدرجة أن سلامته - أو عدم سلامته - يترك أثره على مجموعة واسعة من الاحتياجات البشرية الأساسية. وعلى هذا النحو، يلعب ضمان سلامة الطرق وتمكين التنقل المستدام دورًا مهمًا في الحد من الفقر وعدم المساواة، وزيادة فرص الحصول على العمل والتعليم، وكذلك التخفيف من تأثير تغير

وتصف الخطة العالمية الإجراءات اللازمة لتحقيق هذا الهدف، وتهيب بالحكومات والشركاء تنفيذ نهج

نُظمي آمن ومتكامل

من تستهدفه هذه الخطة

الخاص، والجهات المانحة، وقادة المجتمع والقادة الشباب، وأصحاب المصلحة الآخرين) أثناء قيامهم بوضع خطط عمل وأهداف وطنية ومحلية ضمن عقد العمل.

تهدف هذه الخطة إلى إلهام الحكومات الوطنية والمحلية، وكذلك أصحاب المصلحة الآخرين الذين يمكنهم التأثير على السلامة على الطرق (بما في ذلك المجتمع المدني، والأوساط الأكاديمية، والقطاع

الاستناد إلى نهج النظام المأمون

السلامة مع مستعملي الطريق، بحيث عند وقوع حادث مثلاً، يتم البحث عن الحلول في جميع أنحاء النظام، بدلاً من إلقاء اللوم فقط على السائق أو مستعملي الطريق الآخرين؛

■ متابعة الالتزام بتطوير الطرق والمركبات بشكل استباقي ومتواصل بحيث يصبح النظام بأكمله مأموناً بدلاً من التركيز فقط على المواقع أو المواقف التي حدثت فيها حوادث التصادم مؤخراً؛

■ الالتزام بالفرضية الأساسية التي مفادها أن نظام النقل يجب ألا ينتج عنه وفيات أو إصابات خطيرة وأنه لا ينبغي مقايضة السلامة بعوامل أخرى مثل التكلفة أو الرغبة في جعل أوقات النقل أسرع مما هي عليه.

يقر نهج النظام المأمون - وهو سمة أساسية ضمن عقد العمل - بأن النقل الطرقي هو نظام متشعب إلا أنه يضع السلامة في صميمه. كما يقر بضرورة تفاعل البشر والمركبات والبنى التحتية للطرق بطريقة تضمن مستوى عالٍ من السلامة. ولذلك يتعين على النظام المأمون أن يقوم بما يلي:

■ توقع حدوث أخطاء بشرية وتقبلها؛

■ اعتماد تصاميم في الطرق والمركبات تخفف من خطورة الحوادث إلى مستويات في حدود تحمل الإنسان لتفادي حدوث الوفيات أو الإصابات الخطيرة؛

■ تحفيز المشرفين على تصميم الطرق وصيانتها، وعلى تصنيع المركبات، وعلى إدارة برامج السلامة بأن يتقاسموا المسؤولية عن





الإجراءات الموصى بها

التوصيات إلزامية ولكن يمكن استخدامها لتوجيه عملية وضع خطط العمل الوطنية بشأن السلامة على الطرق المصممة لتلائم السياقات المحلية والموارد والقدرات المتاحة.

استمدت التوصيات التالية من التدخلات المثبتة والفعالة وأفضل الممارسات للوقاية من حوادث المرور وهي تقدم نظرة عامة شاملة عن الإجراءات اللازمة لتنفيذ النظم المأمونة وتعزيزها. وليست هذه

النقل متعدد الوسائط والتهيئة العمرانية

ويعد النقل متعدد الوسائط والتهيئة العمرانية نقطة انطلاق مهمة لتنفيذ نظام مأمون. فهو عامل يخلق المزيج الأمثل بين وسائط النقل الآلية وغير الآلية لضمان سلامة الجميع أثناء النقل واستفادتهم منه بنحو عادل، إلى جانب تلبية مختلف احتياجات السكان وتفضيلاتهم. ويجب تكييف النقل متعدد الوسائط والتهيئة العمرانية مع السياقات والبيئات المحلية. ويجب أن تشمل التهيئة العمرانية اعتبارات إدارة الطلب على السفر، واختيار وسيلة النقل، وإتاحة رحلات مأمونة ودائمة للجميع، لا سيما عند استخدام أكثر وسائل النقل صحة ونظافة وغالبًا الأكثر اتجاهًا: المشي وركوب الدراجات والنقل العام. ويجب أن يكون هذا مصحوبًا بمعايير تضمن تفادي المخاطر المحتملة التي تهدد السلامة على الطرق بشكل صريح أو تخفف منها وتتطلب

بما أن التوقعات تشير إلى أن حوالي 70 في المائة من سكان العالم سيعيشون في المناطق الحضرية بحلول عام 2030، فإن الطلب المتزايد على التنقل الحضري سيتجاوز قدرة النظم التي تعتمد إلى حد كبير على المركبات الخاصة مثل السيارات والدراجات النارية. ولذلك فإن الاستثمار في نظم النقل العام لتسهيل تنقل الأعداد الكبيرة والمتزايدة من السكان بشكل مأمون وفعال هو أمر أساسي لمعالجة هذه المشكلة. وتستقبل نظم النقل العام مثل الحافلات والترام وقطارات الركاب عددًا أكبر من الأشخاص مقارنة بالسيارات الخاصة وغالبًا ما تكون تكلفتها ميسورة. وهي نظم تقلص من نسب التعرض للحوادث كما أنها وسائل رئيسية لتحسين مستويات السلامة على الطرق، كما تم التأكيد على ذلك في الغاية 2-11 من أهداف التنمية المستدامة.

يتعرض لها المشاة وراكبو الدراجات من حركة مرور السيارات، بل يجب تعزيز شعور الناس بالأمان. وتحقيقاً لهذه الغاية، تُعد الاستثمارات في البنية التحتية ووضع السياسات بما يحسن شعور الأشخاص بالأمان، سواء من حركة المرور والجريمة، وخاصة تلك التي تعالج مخاوف السلامة بين الجنسين، من الشروط المسبقة الهامة لتشجيع النقل متعدد الوسائط والتنقل النشط.

الالتزام بالحد الأدنى من أداء السلامة بالنسبة لجميع وسائل النقل وجميع الأشخاص أياً كانت قدراتهم وجميع الرحلات.

كما أن إتاحة مواقف لركن الدراجات والمركبات الخاصة في محطات الحافلات والقطارات، على سبيل المثال، يمكن أن يسهل التنقلات متعددة الوسائط. فلا ينبغي الاكتفاء فقط بالقضاء على المخاطر التي

الإطار 1

الإجراءات الموصى بها لتشجيع النقل متعدد الوسائط والتهيئة العمرانية

- تنفيذ السياسات التي تعزز تصميم المدن المترابطة.
- تنفيذ السياسات التي تخفض السرعات وتعطي الأولوية لاحتياجات المشاة وراكبي الدراجات ومستخدمي وسائل النقل العام.
- تعزيز العمران الموجه نحو النقل العام لتركيز المنشآت السكنية والتجارية في المدن حول نقاط النقل الجماعي.
- جعل الإقامات السكنية العامة والمدعومة من الدولة والخاصة بالقوى العاملة في موقع استراتيجي -حيثما أمكن ذلك- لضمان استفادة السكان بشكل مناسب من خدمات النقل عالية السعة.
- الحث على عدم استخدام المركبات الخاصة في المناطق الحضرية عالية الكثافة من خلال وضع قيود على مستخدمي السيارات والمركبات والبنية التحتية للطرق، وتوفير بدائل مفتوحة للجميع ومأمونة وسهلة الاستخدام، مثل المشي وركوب الدراجات والحافلات والترام.
- إتاحة الربط المتعدد الوسائط بين نظم النقل العام ونقاط تقاسم الدراجات في محطات النقل الرئيسية وإنشاء نقاط ربط بالنقل العام عند التنقل بالدراجات ومشياً والتي من شأنها أن تقلص إجمالي وقت السفر.
- تشييد (أو ترميم) شبكات النقل الحالية لضمان أن تكون وسائط السفر غير الآلية مأمونة كنظيرتها الآلية، والأهم من ذلك أن تلي احتياجات السفر للأشخاص أياً كانت أعمارهم وقدراتهم.
- تعزيز التسويق الإيجابي واستخدام الحوافز مثل تقاسم صاحب العمل تكاليف اشتراكات النقل العام.

البنية التحتية المأمونة للطرق

طرق وسائل النقل المختلفة؛ وفصل الطرق عالية السرعة من الوسط؛ ووضع تصميم يجعل تقاطع الطرق مأمونا؛ وتحديد السرعة المناسبة بكل موقع؛ وتوفير وسائل الراحة المطلوبة ونوع حركة المرور. ولابد لهذه المعايير أيضا من توصيف البنية التحتية المادية والرقمية التي تشمل التكنولوجيات المتطورة لمساعدة السائقين والمركبات الذاتية القيادة.

ويجب استخدام تصميم البنية التحتية المنطقي والبدهي لتحديد السرعة بغرض ضمان سلامة جميع مستخدمي الطريق (مثل السرعة في مداخل المدن وأثناء الأشغال الطرقية). وبالإضافة إلى تحسين مستويات السلامة، يجب أن تعزز البنية التحتية للطرق استفادة الجميع منها، بما في ذلك الأشخاص ذوي الإعاقة، وتسهيل النقل من وسيلة إلى أخرى. وأعدت إرشادات بشأن المعايير المناسبة لمختلف مكونات السلامة على المستويين العالمي والإقليمي ويمكن أن تستخدمها البلدان عند إعداد معاييرها الخاصة.

تعد البنية التحتية المأمونة للطرق ضرورية لتقليص حوادث المرور. ويجب تخطيط البنية التحتية للطرق وتصميمها وبنائها وتشغيلها لإتاحة التنقل متعدد الوسائط، بما في ذلك النقل العام/المشترك والمشاة وركوب الدراجات. ويجب أن تقضي على المخاطر التي تهدد جميع مستخدمي الطريق، وليس السائقين فقط، أو تخففها بدءاً من الفئات الأكثر ضعفاً.

ولابد من استيفاء الحد الأدنى من المعايير التقنية في بناء البنية التحتية، والتي تشمل سلامة المشاة وراكبي الدراجات الهوائية وراكبي الدراجات النارية وراكبي المركبات المزودة بمحرك ومستعملي النقل العام ومشغلي الشحن ومستعملي النقل الآخرين. ويجب أن تتضمن هذه المعايير ميزات أساسية مثل التشوير العمودي والأفقي (العلامات والطلاء على الأرض)؛ والأرصعة؛ ومعايير مأمونة؛ ومسارات الدراجات الهوائية؛ وممرات الدراجات النارية؛ وممرات الحافلات؛ وجوانب الطرق المأمونة؛ والفصل بين

الإطار 2

الإجراءات الموصى بها لتحسين سلامة البنية التحتية للطرق

- وضع تصنيفات وظيفية ومعايير مستويات السلامة المطلوبة لكل فئة من مستخدمي الطريق على مستوى التهيئة العمرانية والممرات الطرقية.
- مراجعة وتحديث التشريعات ومعايير التصميم المحلية التي تأخذ في الاعتبار وظيفة الطريق واحتياجات جميع مستخدمي الطريق، والخاصة بكل منطقة على حدة.
- تحديد معيار تقني وهدف قابل للتقييم باستخدام النجوم في جميع التصاميم المرتبطة بكل فئة من مستخدمي الطريق، ومعايير مستويات السلامة المطلوبة في ذلك الموقع.
- وضع بنية تحتية تضمن الامتثال المنطقي والبدهي لمستويات السرعة المطلوبة (على سبيل المثال، 30 كيلومتر في الساعة في المراكز الحضرية؛ وسرعة تعادل أو أقل من 80 كيلومتر في الساعة على الطرق الريفية غير المقسمة؛ و100 كيلومتر في الساعة في الطرق السريعة).
- إجراء عمليات تدقيق للسلامة على الطرق في جميع أقسام الطرق الجديدة (انطلاقاً من الجدوى المسبقة حتى التصميم التفصيلي) وإجراء تقييمات كاملة باللجوء إلى خبراء مستقلين ومعتمدين لضمان أدنى تقييم من ثلاثة نجوم أو أفضل لفائدة جميع مستخدمي الطريق.
- إجراء تخطيط لمخاطر التعرض لحوادث المرور (على أن تكون بيانات حوادث المرور موثوقة) وإجراء تقييم وتقنيش بنحو استباقي للسلامة على الشبكة المستهدفة مع التركيز على احتياجات مستخدمي الطريق ذات الصلة حسب الاقتضاء.
- تحديد المستوى المستهدف تحقيقه لكل فئة من مستخدمي الطريق بناءً على نتائج التقنيش المتحصل عليها باستخدام مقاييس واضحة قابلة للقياس على مستوى خصائص الطريق (مثل إتاحة الأرصفة).

سلامة المركبات

وهناك حاجة ماسة إلى تطبيق معايير تشريعية منسقة لتصميم المركبات والتكنولوجيا داخلها بغرض ضمان مستوى موحد ومقبول من السلامة في جميع أنحاء العالم. ويجب أن تقرر الحكومات، من خلال التشريعات، مجموعة من معايير السلامة الدنيا في المركبات، مع مراعاة جميع الأصناف «التقليدية» من المركبات، بما في ذلك السيارات، والشاحنات الصغيرة، والشاحنات الثقيلة، والحافلات، والدرجات النارية بعجلتين وثلاث عجلات، رغم أن هناك أصناف أخرى «غير رسمية» تنتشر في العديد من البلدان (مثل التوكتوك والسكايلا وباص الحيني).

يجب تصميم المركبات لضمان سلامة من بداخلها ومن خارجها. ولأجل تحسين السلامة التي تتيحها المركبة، يمكن دمج ميزات مختلفة في تصميمها إما لتجنب الحوادث (السلامة التفاعلية) أو لتقليل خطر تعرض الركاب ومستعملي الطريق الآخرين لأي إصابة عند وقوع حادث (السلامة غير التفاعلية). وعلى الرغم من تطوير عدة أنواع من الحلول التكنولوجية، فإن تغلغلها يختلف من بلد لآخر، فما يتم دمجه كـ «معدات موحدة» في المركبات الجديدة يختلف بين البلدان. وفي الواقع، تُنتج المركبات بميزات أمان مختلفة حسب اللوائح المعمول بها في السوق الموجهة إليه. وتقوم شركات السيارات في كثير من الأحيان «بالغاء إدراج» ميزات حفظ الحياة في الطرازات الجديدة التي تُباع للبلدان التي لا تشترط لوائحها هذه الميزات.

الإطار 3

الإجراءات الموصى بها لضمان سلامة المركبات

- فرض معايير منسقة من المستوى العالي بخصوص السلامة في المركبات الجديدة والمستعملة وأحزمة الأمان ونظم تأمين الأطفال وخوذات الدراجات النارية، بما في ذلك:
 - معايير خاصة بالجبهة الأمامية والجانبية لضمان حماية الركاب في حالة الاصطدام الأمامي والجانبية؛
 - أحزمة الأمان ومثبتات أحزمة الأمان في جميع المقاعد لضمان تركيبها في المركبات عند تصنيعها وتجميعها؛
 - فجوات ISOFIX لتنشيط مقاعد الأطفال لضمان أن تكون نظم تأمينهم متصلة مباشرة بإطار السيارة لمنع سوء استخدامها؛
 - التحكم في ثبات المركبة إلكترونياً لمنع الانزلاق وفقدان السيطرة عليها في حالات الخروج عن المسار؛
 - تطور آلية الكبح في حالات الطوارئ من أجل تخفيف الحوادث؛
 - معايير حماية المشاة لتخفيف شدة الاصطدام بالمركبة؛
 - مطابقة خوذات الدراجات النارية للمعايير الدولية المنسقة؛
 - نظام منع انغلاق المكابح ومصابيح القيادة النهارية للدراجات النارية؛
 - نظم ذكية المساعدة في تحديد السرعة من أجل مساعدة السائقين على الالتزام بحدود السرعة؛
 - إتاحة نظم eCall أو نظم مكالمات الطوارئ في حالة الحوادث لإطلاق نداء للاستجابة طارئة بواسطة جهاز استشعار داخل السيارة.
- ضرورة التأكد من الحفاظ على معايير منسقة من المستوى العالي طوال دورة الحياة الكاملة للسيارة. ويمكن القيام بذلك، على سبيل المثال، من خلال ما يلي:
 - نظم إصدار الشهادات والتسجيل الإلزامية للمركبات الجديدة والمستعملة بناءً على متطلبات السلامة المحددة إلى جانب إجراء عمليات التفتيش الروتينية؛
 - اللوائح الخاصة بتصدير واستيراد المركبات المستعملة المصحوبة بعمليات التفتيش عند نقاط الدخول والخروج، والتفتيش التقني الدوري الإلزامي للمركبات؛
 - توجيه الطلب نحو مركبات أكثر أماناً من خلال تشجيع استخدام برامج مستقلة لتقييم السيارات الجديدة.

وبالتوازي مع الإجراءات التنظيمية، يجب على الحكومات تشجيع إتاحة المعلومات الموجهة للمستهلكين بشأن سلامة المركبات من خلال برامج تقييم السيارات الجديدة المستقلة عن الشركات المصنعة للسيارات. وتساعد هذه البرامج المشترين على اتخاذ قرارات شراء بنحو أكثر أماناً من خلال تزويدهم بمعلومات مستقلة عن مستويات أمان المركبات التي تم اختبارها. وبالإضافة إلى ذلك، يمكن لهذه البرامج أن تشجع الشركات المصنعة بشكل مباشر على ملاءمة تكنولوجيات السلامة طوعاً قبل أي إجراء تنظيمي بغرض تلبية الطلب على المركبات الأكثر أماناً. ويمكن لأساطيل القطاعين العام والخاص أن تساهم أيضاً في تحسين سلامة المركبات من خلال شراء المركبات التي تتجاوز على الأقل الحد الأدنى من لوائح السلامة التي تفرضها الأمم المتحدة.

ووضعت الأمم المتحدة اتفاقيات خاصة بلوائح المركبات من أجل مساعدة البلدان على وضع قواعد لتنفيذ معايير السلامة عند تصنيع المركبات وقطع غيارها بالإضافة إلى عمليات التفتيش التقني الدورية طوال حياتها. وبمجرد تحديد المعايير، لابد من ضمان دمج هذه المعايير - والاحتفاظ بها طوال - دورة الحياة الكاملة للسيارة. ويشمل ذلك تصنيع المركبات أو بيعها أو صيانتها أو إعادة بيعها، أو نقلها من خلال الاستيراد أو التصدير. وفي هذا الصدد، يجب على الحكومات وضع آليات لتقييم المركبات دورياً بغية ضمان امتثال جميع المركبات الجديدة والمستعملة للوائح الدنيا من سلامة المركبات.

الاستخدام المأمون للطرق

سلوك مستخدمي الطرق، إلا أنه يجب إنفاذها وإصدار العقوبات المناسبة لردع انتهاكات حركة المرور على الطرق. ويجب دعم استراتيجيات الإنفاذ من خلال طرق الاتصال الفعالة لضمان فهم الجمهور ودعمه، وإشراك أصحاب المصلحة المحليين لتحقيق أقصى قدر من الامتثال. وبالمثل، ينبغي اتخاذ خطوات لمنع الفساد في إنفاذ السلامة على الطرق، مما يقوض الدعم العام والفعالية التشريعية.

ويمكن لعوامل أخرى، بما في ذلك تحديد أقساط التأمين على أساس أداء السائق، أن تحفز السائقين على الامتثال لقوانين وقواعد المرور المعمول بها. ويمكن للشركات - العامة والخاصة - وضع بروتوكولات تضمن التشغيل المأمون لأساطيلها، بما في ذلك من خلال السماح بتأخيرات معقولة لمنع السرعة، ووضع قيود على الساعات التي يقضيها عمال التوصيل في القيادة، ورصد سلوكيات القيادة لدى السائقين من خلال أجهزة تحديد السرعة وآلات قياس السرعة.

تعد السرعة، والقيادة تحت تأثير الكحول، وعباء السائق، والقيادة المشتتة، وعدم استخدام أحزمة الأمان، ومقاعد الأطفال والخوذات من بين السلوكيات الرئيسية التي تساهم في إصابات حوادث المرور والوفيات. لذلك يأخذ تصميم وتشغيل نظام النقل الطرقي في الاعتبار هذه السلوكيات من خلال سن مجموعة من التشريعات وإنفاذها وإتاحة التوعية بشأنها. وتتأثر سلوكيات مستخدمي الطريق أيضاً بشكل كبير بميزات سلامة المركبات وتصميم البنية التحتية للطرق، والتي يجب أن تأخذ في الاعتبار احتياجات جميع مستخدمي الطريق وأن تُنفذ بطريقة بديهية وسهلة الفهم، والتي تؤكد على أن الإجراءات الأسهل والأوضح هي الأكثر أماناً.

ويمكن سن تشريعات لمعالجة سلوك مستخدمي الطريق على المستوى الوطني أو دون الوطني أو القاري اعتماداً على نظام حكومات البلدان. وعلى الرغم من أن قوانين المرور هي جزء أساسي من ضمان سلامة

الإطار 4

الإجراءات الموصى بها لضمان الاستخدام الآمن للطرق:

- سن وإنفاذ تشريعات السلامة على الطرق:
 - وضع حدود قصوى للسرعة مع مراعاة نوع ووظيفة الطرق.
 - وضع حدود لتركيز الكحول في الدم لمنع القيادة تحت تأثير مخدر (القيادة تحت تأثير الكحول والمخدرات) مع تخصيص أحكام محددة للسائقين المبتدئين والمحترفين.
 - فرض استخدام معدات الحماية (أحزمة الأمان، ومقاعد الأطفال والخوذ).
 - تقييد استخدام الأجهزة الإلكترونية المحمولة أثناء القيادة.
 - إنشاء وكالة متخصصة في الإنفاذ، وتقديم التدريب بشأن ذلك وضمان توفير المعدات المناسبة للقيام بأنشطة الإنفاذ.
- وضع قواعد المرور وشروط ترخيص السياقة:
 - وضع قواعد المرور وقواعد السلوك لمستعملي الطريق وتحديثها بانتظام.
 - توفير المعلومات والتوعية حول قواعد المرور.
 - تحديد الحد الأدنى لمتطلبات العمر والرؤية للسائقين.
 - تنفيذ اختبار قائم على الكفاءة لتقديم رخصة السياقة واعتماد نظام متدرج في الترخيص بالسياقة للسائقين المبتدئين.
 - وضع حدود قصوى لمدة السياقة وأدنى فترات الراحة التي يتعين أن يمثل لها السائقون المحترفون.
 - جعل تأمين المسؤولية إلزاميًا لمشغلي المركبات المزودة بمحرك.
- التأكد من أن البنية التحتية للطرق تأخذ في الاعتبار احتياجات جميع مستعملي الطريق وأنها مصممة لتسهيل اتباع السلوكيات المأمونة، بما في ذلك:
 - وضع تشوير طرقي واضح وعلامات طريق بديهية؛
 - استخدام الدوارات وتصاميم إبطاء حركة المرور مثل مطبات السرعة؛
 - الفصل المادي بين مستعملي الطريق بما في ذلك استخدام ممرات الدراجات المحمية ومناطق خاصة بالمشاة فقط.
- الاستفادة من ميزات وتكنولوجيات سلامة المركبات من أجل دعم السلوكيات المأمونة، بما في ذلك:
 - أحزمة الأمان التلقائية وتنبيهات أحزمة الأمان؛
 - النظم الذكية المساعدة في تحديد السرعة
 - تكنولوجيات تعطيل الرسائل النصية و/أو غيرها من أشكال الإلهاء أثناء القيادة.

استجابة ما بعد وقوع الحادث

ويُعد إعادة التأهيل عنصراً مهماً في الاستجابة بعد الحوادث وفي نظم الرعاية، حيث يمكن لهذه الخدمات أن تقلص بشكل كبير من العاهات المستديمة بين المصابين في حادث مرور. وينبغي وضع آليات لتعزيز إتاحة خدمات إعادة التأهيل لضحايا الحوادث ووصولهم إليها. ويشمل ذلك تضمين الرعاية التأهيلية في نظم العناية المركزة، وإتاحة خدمات إعادة التأهيل في أسفل هرم الرعاية، ووضع آليات تمويل مناسبة مثل خطط التأمين المفروضة على مستعملي الطريق (على غرار المسؤولية الإلزامية للطرف الثالث). ومن شأن توفير الحماية للأشخاص الذي أصيبوا بعاهة من أجل الاحتفاظ بوظائفهم أو تعيينهم في وظائف جديدة من خلال تقديم الحوافز لأرباب العمل أن يخفف بشكل أكبر من العواقب الاجتماعية والاقتصادية للعاهات المستديمة.

كما يجب وضع نظم دعم شاملة للضحايا وعائلاتهم. ويجب على الحكومات إرساء آليات للقيام بتحقيقات تتدخل فيها تخصصات متعددة وضمان العدالة. ويجب أيضاً تقديم الدعم المالي والاجتماعي للضحايا وعائلاتهم إذا لزم الأمر، لضمان عدم وقوعهم في الفقر بسبب التكاليف الكبيرة المرتبطة أحياناً بالعلاج وإعادة التأهيل لفترات طويلة، أو فقدان المعيل.

تعتبر رعاية ما بعد وقوع الحادث والبقاء على قيد الحياة مسألة مرهونة للغاية بالوقت: فدقائق من التأخير يمكن أن تحدث فرقاً بين الحياة والموت. ولهذا السبب، يتعين توفير الرعاية المناسبة والمتكاملة والمنسقة في أقرب وقت ممكن بعد وقوع الحادث. وتتضمن آليات ضمان اتخاذ الإجراء المناسب نظام تنبيه (على سبيل المثال رقم اتصال موحد متاح للجميع) متصل بالمهنيين المعنيين، والذين يمكنهم بدورهم إتاحة خدمات الطوارئ المناسبة بسرعة مع موظفين مدربين والمعدات اللازمة من خلال سيارات الإسعاف أو طائرات الهليكوبتر في بعض الأحيان، إذا لزم الأمر.

ويجب تعزيز تدريب المتدخلين الأوائل في المجتمع لتوسيع الوصول في الوقت المناسب ليشمل التدخلات البسيطة المنقذة للأرواح، خاصة في المناطق التي تكون فيها خدمات ما قبل المستشفى محدودة و/أو أوقات الاستجابة طويلة. وتشمل الأهداف المناسبة من تدريب المتدخلين الأوائل المتدخلين غير الطبيين في حالة الطوارئ مثل الشرطة ورجال الإطفاء، وغيرهم ممن تضعهم وظائفهم في كثير من الأحيان في موقع حوادث المرور، على سبيل المثال، السائقون المحترفون، بما في ذلك سائقي سيارات الأجرة وسائقي النقل العام. ولتشجيع هؤلاء المتدخلين الأوائل على التصرف، يجب على البلدان أن توفر لهم الحماية القانونية (مثل قانون التطوع لمساعدة الغريب وإغاثة).



الإطار 5

الإجراءات الموصى بها لتحسين استجابة ما بعد وقوع الحادث

- إتاحة نظام لتفعيل استجابة ما بعد وقوع الحادث:
 - تخصيص رقم هاتف موحد للطوارئ على أن يكون ذا تغطية وطنية.
 - وضع آلية التنسيق للاستجابة (رجال الإطفاء والشرطة والإسعاف)؛
- بناء القدرة على الاستجابة بين المتدخلين غير المتخصصين (المهنيين غير الطبيين):
 - توفير التدريب الأساسي (على خدمات الطوارئ الطبية) لمقدمي الخدمة غير المتخصصين مثل مزودي سيارات الأجرة والنقل العام والشرطة ورجال الإطفاء وما إلى ذلك.
 - سنّ قانون التطوع لمساعدة الغريب وإغاثته لضمان حماية المتدخلين غير المتخصصين؛
- تعزيز الرعاية الطبية المهنية:
 - إنشاء سجلات الصدمات في مرافق الرعاية الصحية لجمع المعلومات حول سبب الإصابات والتدخلات السريرية.
 - بناء القدرات في مجال الرعاية/الخدمات قبل دخول المستشفى وأثناء الوجود في المستشفى وإعادة التأهيل، وإنشاء حزمة أساسية من خدمات الرعاية الطارئة لكل مستوى من مستويات النظام الصحي.
 - ضمان الوصول على مدار 24 ساعة - بغض النظر عن القدرة على الدفع - إلى خدمات الرعاية التشغيلية والدرجة المزودة بالموظفين والمجهزة.
 - توفير خدمات التعافي وإعادة التأهيل للوقاية من العاهات المستديمة؛
- تحديد متطلبات القيام بتحقيقات بعد الحادث تتداخل فيها تخصصات متعددة:
 - إجراء التحقيقات في الحوادث التي تؤدي إلى إصابات خطيرة ومميتة لتوجيه استراتيجيات الوقاية وتطبيق استجابة قضائية فعالة لفائدة الضحايا وعائلاتهم.
 - إرساء آليات تنسيق لإجراء تحقيقات ما بعد وقوع الحادث وتبادل البيانات بين القطاعات ذات الصلة.
 - إرساء آليات تمويل مناسبة مثل خطط التأمين المفروضة على مستعملي الطريق (مثل المسؤولية الإلزامية للطرف الثالث).
- تقديم الدعم الاجتماعي والقضائي، وعند الاقتضاء، المالي للأسر المنكوبة وللناجين.





شروط التنفيذ

يعد ضمان تنفيذ النظام المأمون بشكل فعال أمراً ضرورياً لتحقيق تحسينات في السلامة على الطرق في العقد المقبل. ويجب أن تستند الإجراءات إلى الأدلة، وحيثما أمكن، يجب استخدام الأبحاث التي أجريت حول التنفيذ لتوجيه التكيف المحلي مع التدابير التي أثبتت جدواها.

التمويل

وتقع المسؤولية الأساسية لتمويل أنشطة السلامة على الطرق على عاتق الحكومات الوطنية. وتتمثل مصادر التمويل المستدامة المحتمل استخدامها: المصادر المحلية؛ وتلك المرتبطة بشكل واضح بالنشاط الذي سيتم تمويله؛ وتلك المستندة إلى دراسة جدوى رصينة تثبت تحقيق فوائد اقتصادية كبيرة من ورائها؛ وتلك التي يسهل جمعها وإدارتها؛ وتلك المقبولة لدى الجمهور والسياسيين. وتشمل مصادر التمويل المستدام مخصصات الحكومة المركزية؛ ومخصصات الحكومة المحلية؛ ورسوم مستعملي الطريق؛ وضرائب التأمين على القطاع الخاص؛ والفائض عن التأمين الحكومي؛ واستخدام المخالفات المرورية؛ وسندات التأثير الاجتماعي.

في معظم بلدان العالم لا تُخصص تمويلات كافية للسلامة على الطرق. فلابد من القيام باستثمارات مستدامة طويلة الأجل من أجل تطوير البنية التحتية المأمونة للطرق ومن أجل القيام بالتدخلات التي يمكن أن تحسن السلامة على الطرق. وهناك فرص كبيرة للاستفادة من الاستثمارات الحالية في مجالات واسعة من النقل، لا سيما في تخطيط شبكة النقل، والنقل العام، وإنشاء الطرق، وتشغيل وصيانة حركة المرور. وبدلاً من أن تكون بمثابة «إضافة» لأنشطة النقل الأوسع نطاقاً، يجب أن تكون السلامة على الطرق جزءاً لا يتجزأ من عملية صنع القرار المتعلقة بالنقل.

المصادر مؤسسات الإقراض متعددة الأطراف؛ ورعاة القطاع الخاص؛ وجمع التبرعات مقابل الحصول على منتج؛ ووكالات التمويل الدولية؛ والمساهمات الخيرية من المؤسسات والأفراد.

ومع ذلك، لبدء الإجراءات الموصى بها في هذه الخطة، قد تكون هناك حاجة إلى أموال مؤقتة قصيرة الأجل. وتُتاح العديد من مصادر التمويل للمساعدة في بدء نشاط السلامة على الطرق، وخاصة بالنسبة للبلدان المنخفضة والمتوسطة الدخل. وتشمل هذه

الأطر القانونية

■ اتفاق 1998 المتعلق بوضع نظم تقنية عالمية للمركبات ذات العجلات والمعدات والقطع التي تلائم المركبات ذات العجلات و/أو الممكن استخدامها، والذي يُستخدم كإطار عمل لوضع اللوائح التقنية العالمية للمركبات بشأن السلامة والأداء البيئي.

■ الاتفاق الأوروبي المتعلق بالنقل الدولي للبضائع الخطرة بالطرق البرية لعام 1957، والذي يوفر المعايير بما في ذلك متطلبات العمليات وتدريب السائقين وصنع المركبات، والتي يمكن تطبيقها لمنع وتخفيف تأثير الحوادث التي تنطوي على المواد الخطرة.

ولتحقيق فوائدها بالكامل، يجب أن يتجاوز تنفيذ اتفاقيات الأمم المتحدة للسلامة على الطرق مجر الانضمام إليها. بل إن الخطوة الهامة التالية تتمثل في تحويل الاتفاقيات إلى تشريعات ونظم وطنية أو إقليمية لضمان تطبيقها الفعال، وبعد ذلك إنفاذها من خلال شرطة المرور وهيئات التفتيش.

توفر الصكوك القانونية للسلامة على الطرق التي تعدها للأمم المتحدة أساساً قوياً يمكن أن تستند إليه البلدان لبناء الأطر والنظم القانونية المحلية التي تساهم في السلامة على الطرق وتسهيل حركة المرور على الطرق الدولية. وهي تشمل ما يلي:

■ اتفاقية السير على الطرق لعام 1968، وسابقتها، اتفاقية السير على الطرق لعام 1949، والتي تسهل حركة السير على الطرق الدولية وتزيد من السلامة على الطرق عموماً من خلال اعتماد قواعد موحدة لتنظيم السير على الطرق.

■ اتفاقية لافتات وإشارات الطرق لعام 1968، والتي تحدد مجموعة من لافتات وإشارات الطرق المتفق عليها.

■ اتفاق بشأن اعتماد مواصفات تقنية موحدة للمركبات ذات العجلات، والمعدات والقطع التي يمكن تركيبها و/أو استخدامها في المركبات ذات العجلات وشروط الاعتراف المتبادل بالموافقات الممنوحة على أساس هذه المواصفات، والذي يوفر الإطار القانوني لاعتماد لوائح الأمم المتحدة الموحدة لجميع أنواع المركبات ذات العجلات المصنعة، وخاصة المتعلقة بالسلامة والجوانب البيئية.

■ اتفاق عام 1997 بشأن اعتماد شروط موحدة لعمليات التفتيش التقني الدورية للمركبات ذات العجلات والاعتراف المتبادل بهذه العمليات، والذي يوفر الإطار القانوني لتفتيش المركبات ذات العجلات والاعتراف المتبادل بشهادات التفتيش لتستخدمها المركبات عبر الحدود.



تحديد السرعة

وراكبي الدراجات النارية والمشاة) أن تُحدد السرعة في 30 كيلومتر في الساعة كحد أقصى (20 ميلاً في الساعة)، ما لم يكن هناك دليل دامغ على تحمل تلك الحدود القصوى.

ويمكن القيام بتدخلات في مسألة تحديد السرعة عبر مجموعة من مجالات السلامة على الطرق، بما في ذلك تصميم وهندسة الطرق (على سبيل المثال، استخدام حدبات أو مطبات السرعة، وتقاطعات المنصات المرتفعة، والدورات، والحواجز، فضلاً عن حدود السرعة المأمونة)؛ وتدخلات على مستوى المركبات (تحديد السرعة أو النظم الذكية المساعدة في تحديد السرعة)؛ وتغيير السلوكيات (وضع التشريعات وإنفاذها وتعزيزها لردع الناس بشكل فعال لأجل عدم تجاوز السرعة). وسيؤدي التكامل الفعال بين هذه الجهود التي غالباً ما تكون مجزأة (وفي السياقات التي ستكون فيها أكثر فاعلية) إلى تحسين تحديد السرعة والحصول على نتائج أكثر قوة وفعالية بالكامل. فعلى سبيل المثال، تعد إجراءات هندسة الطرق أكثر ملاءمة للسياقات ذات السرعة المنخفضة بدلاً من السياقات ذات السرعة العالية؛ ويمكن أن تستغرق التدخلات على مستوى المركبات وقتاً لتصبح فعالة من حيث التكلفة، خاصة في البلدان التي تستورد المركبات المستعملة بشكل أساسي. ويكون إنفاذ التشريعات أكثر فاعلية، بما في ذلك الإنفاذ الآلي، في البلدان التي تقل فيها مستويات الفساد، وتنتشر فيها النظم القضائية والإدارية الفعالة.

يُعد تحديد السرعة أمراً بالغ الأهمية لتنفيذ نهج النظام المأمون بشكل فعال. فهو عامل شامل من عوامل الخطر ويتم تناوله من خلال الإجراءات المتعلقة بمختلف عناصر النظام المأمون، مثل النقل متعدد الوسائط والتهيئة العمرانية والبنية التحتية وتصميم المركبات وسلوك مستخدمي الطرق. ولا يؤثر تحديد السرعة المناسبة بشكل مباشر على احتمالية وقوع الاصطدام وشدته فحسب، بل تؤثر أيضاً على فعالية تدخلات السلامة الأخرى. فعلى سبيل المثال، صُممت المركبات التي تلبي لوائح الأمم المتحدة بشأن المركبات أو المعايير الوطنية المشابهة للحد من قوة الاصطدام الذي قد يتعرض له الركاب والمشاة إلى مستويات يمكن النجاة منها في التأثيرات الجانبية حيث حُددت سرعة التصادم في 50 كيلومتر في الساعة. لذلك، سيحد النظام المأمون من السرعات في 50 كيلومتر في الساعة أو أقل على الطرق التي بها تقاطعات حيث يمكن توقع حدوث آثار جانبية.

أما في المناطق الحضرية المكتظة بالسكان، هناك أدلة دامغة على أنه حتى أفضل ميزات تصميم الطرق والمركبات غير قادرة بشكل كافٍ على ضمان سلامة جميع مستخدمي الطريق عندما تكون السرعات أعلى من المستوى المأمون المعروف وهو 30 كيلومتر في الساعة. ولهذا السبب، يجب في المناطق الحضرية التي عادة ما تشهد مزيجاً من مستخدمي الطريق (السيارات وراكبي الدراجات

30

تنمية القدرات

حد ما، في المناهج الأكاديمية لتخصصات متعددة مثل الصحة العامة، والنقل، والتهيئة العمرانية. ومن شأن اعتماد السلامة على الطرق كمجال للدراسة داخل مؤسسات التعليم العالي والتطوير المهني أن يكون عنصراً مهماً في ضمان تكوين مديري وممارسين متمرسين في مجال السلامة على الطرق. ويمكن للدورات قصيرة الأجل وأنشطة التعليم المستمر أن تساعد أيضاً في تكوين الكفاءات مثل إدارة البرنامج وتنفيذه، بينما تعد الشبكات المهنية ومجموعات الممارسة أيضاً منصات مهمة لتقديم الدعم المستمر وتعزيز المعرفة. وبالإضافة إلى ذلك، يمكن أن يكون تدريب المهنيين في المجالات الحليفة (مثل الصحافة) وسيلة فعالة لتعزيز الدعوة إلى بذل جهود في السلامة على الطرق ودعم السياسات بشأنها.

يجب إعطاء الأولوية القصوى لبناء قدرات المتخصصين في السلامة على الطرق العاملين في الحكومة والقطاع الخاص والمجتمع المدني والمؤسسات البحثية، حيث يُعتبر الافتقار إلى المعرفة المتخصصة بشأن جعل الطرق والمركبات وسلوك مستخدمي الطرق أكثر أماناً وبشأن تصميم وتشغيل نظم ما بعد وقوع الحادث الفعالة حاجزاً رئيسياً في العديد من البلدان. وعلاوة على ذلك، تفتقر العديد من البلدان والمدن إلى الخبرة في تكييف مبادئ النظام المأمون مع الظروف المحلية، وفي جمع بيانات السلامة على الطرق وتحليلها بشكل فعال، وفي إجراء أبحاث عالية الجودة في مجال السلامة على الطرق.

وعلى مدى العقود الماضية، دُمجت السلامة على الطرق، إلى

ضمان إدراج المنظور الجنساني في تخطيط النقل

سلامة ركاب المركبات تستخدم فقط نماذج من الذكور العاديين، وبالتالي لا تعكس السمات البدنية المحددة واحتياجات النساء. وعلى هذا النحو، ينبغي النظر إلى ما يلي كجزء من تنفيذ النظام المأمون:

■ يجب أن تتيح أطر سياسات النقل بيئة مواتية لكل من الرجال والنساء لتقاسم التنقل المأمون والمضمون والموثوق والمستدام، ولتشارك وسائل النقل دون أي تمييز.

■ يجب إشراك المزيد من النساء في قطاع النقل وعملياته - كفاعلات في نظم النقل، وصانعات القرار في وضع النظم التنظيمية والسياساتية، وكمهندسات ومصممات، وفي كل مجال بين ذلك.

■ هناك حاجة إلى صب مزيد من التركيز على الفروق بين الجنسين فيما يتعلق بتصميم وبناء جميع جوانب البنية التحتية للنقل. فعلى سبيل المثال، يحتاج تصميم المركبة إلى التعديل لاستيعاب الاختلافات في بيئة العمل بين الجنسين - تُعد دمية EvaRID مثالاً يُحتذى به لكيفية تحقيق ذلك عندما تتجح في الاختبار التنظيمي.

تتطبق قضايا السلامة على الطرق بشكل مختلف على الرجال والنساء لمجموعة متنوعة من الأسباب الجسدية والسلوكية والاجتماعية. فعلى الرغم من ضعف النساء أثناء الاصطدام، إلا أنهن أقل عرضة بشكل كبير للوفاة بعد الاصطدام مقارنة بالرجال. فعادة ما يتعرضن للوفاة في ظروف مختلفة - كمشاة ومرافقات في السيارة وليس عندما يتولين سيطرة السيارة والدراجة النارية. ويعكس هذا جزئياً سيطرة الرجال على سيطرة المركبات المزودة بمحرك. كما يعكس الفروق بين الجنسين في المخاطرة. فالدلائل تشير إلى أن السائقي/الدراجين مرتبطين بمخاطر أعلى بمقدار 2 إلى 4 مرات لكل كيلومتر من السائقات/الدراجات، حتى عند الأخذ في الاعتبار أن الرجال يستخدمون بشكل كبير أكثر وسائل النقل خطورة، بما في ذلك في مجال النقل والمهن ذات الصلة.

هناك أيضاً فروق كبيرة بين الجنسين في أنماط إصابات الطرق. فالنساء هن أكثر عرضة للإصابة بجروح خطيرة في حوادث السيارات بنسبة 47 في المائة مقارنة بالرجال، كما أنهن أكثر عرضة بنسبة خمسة أضعاف للإصابة في الرقبة. وقد تكون الفروق الجوهرية بين الجنسين في الهيكل العظمي أحد الأسباب المحتملة لارتفاع معدل الإصابة لدى الإناث. إلا أن معظم الاختبارات التنظيمية التي تقيم

تكيف التكنولوجيات مع النظام المأمون

ويمكن أن تساهم الاتصالات من مركبة إلى مركبة ومن مركبة إلى البنية التحتية أيضًا في جعل التنقل أكثر أمانًا واستدامة. ويمكن أن تكون هذه الميزة مفيدة بشكل خاص لسلامة المشاة وراكبي الدراجات الهوائية والدراجات النارية. ومن شأن التكنولوجيا المماثلة أيضًا أن تتيح تخطيط المسار لتقليل الازدحام وخفض الانبعاثات وتحسين السلامة. كم أن تكنولوجيات الاتصالات واللوجستيات يمكنها أن تقلص من الحاجة إلى السفر من خلال ربط الأشخاص إلكترونيًا للعمل والتجارة بالإضافة إلى تسهيل شحن المنتجات والمواد بشكل فعال ومأمون.

ويعد تحفيز تطوير تكنولوجيا السلامة التي يمكن أن تلائم مجموعة واسعة من المواقع جزءًا من التحدي على مستوى المسؤولين. ويتعلق الجزء الآخر بإدارة الثورة التكنولوجية وتأثيرها المحتمل - الإيجابي والسلبى - على السلامة على الطرق. وتؤدي زيادة الاتصال وتكنولوجيات الهاتف المحمول الأخرى إلى خلق فرص جديدة فضلاً عن تحديات تتطلب تقييم السياسات واللوائح وقوانين المرور وتحديثها.

تتغير تكنولوجيا السيارات بمعدل غير مسبوق، وبينما يدور الجدل حول إمكانات التكنولوجيات الناشئة، فإن نظم مساعدة السائق المتقدمة، بما في ذلك التحكم في ثبات المركبة إلكترونيًا، وتحذيرات الخروج عن المسار، والفرامل التلقائية في حالات الطوارئ، تتخذ الأرواح بالفعل في العديد من البلدان. ويجري أيضًا تطوير وظائف آلية مستقبلية لتستخدم في المركبات والتي من المحتمل أن تتخذ المزيد من الأرواح. ويمكن للتكنولوجيات خارج السيارة أن تحدث فرقًا أيضًا في البلدان المنخفضة والمتوسطة الدخل. وأحد الأمثلة على ذلك هو الرعاية التي يتلقاها المصاب بعد الحادث، حيث يمكن لتكنولوجيا الاتصالات - التي ربما تكون مبنية على الهاتف المحمول المستخدمة تقريبًا بصورة شائعة - أن تسهل تقديم رعاية أولية فعالة للمصابين. في حالة عدم توفر سيارات الإسعاف، يمكن أن توفر التكنولوجيا إرشادات الطريق لتسليم ضحايا الحوادث إلى أقرب منشأة طبية قادرة على رعاية ضحايا الحوادث.



التركيز على البلدان المنخفضة والمتوسطة الدخل

ضمان سن أحكام والالتزام بها فيما يخص السلامة على الطرق كجزء من دعم التنمية. وعلى نفس المنوال، يجب على الشركات متعددة الجنسيات العاملة في البلدان المنخفضة والمتوسطة الدخل أن تراقب سلامة عملياتها وأن تضع آليات لمنع الحوادث على الطرق في جميع مراحل سلسلة القيمة الخاصة بها. ويجب أن يكون التزام الشركات الخاصة بمبادئ السلامة على الطرق وامتثالها لها على نفس القدر في البلدان المنخفضة والمتوسطة الدخل كما هو الحال في البلدان ذات الدخل المرتفع، بغض النظر عن البيئة التنظيمية التي تعمل فيها.

ويعزز تنوع السياقات والأوضاع الجيوسياسية بين البلدان المنخفضة والمتوسطة الدخل أهمية التعاون الإقليمي والوطني - بما في ذلك فرص التعاون لوضع أهداف و/أو استراتيجيات إقليمية لمواجهة التحديات المشتركة. وفي مثل هذه الحالات، يمكن أن يتيح التعاون أيضاً فرصة لإسماع صوت فرادى البلدان. ومن خلال إنشاء الشبكات والتحالفات الإقليمية، يمكن للبلدان زيادة نفوذها أثناء التفاعلات مع المنظمات المتعددة الأطراف والمتعددة الجنسيات.

تمثل البلدان المنخفضة والمتوسطة الدخل أكثر من 90 في المائة من جميع وفيات حوادث الطرق على الرغم من وجود أقل من 60 في المائة من المركبات المزودة بمحرك في العالم، لذا يتطلب تحقيق هدف عقد العمل إيلاء مزيد من الاهتمام بهذه البلدان وتقديم الدعم لها. وعلى الرغم من التحديات الواضحة، يمكن للبلدان المنخفضة والمتوسطة الدخل تخطي التدخلات التقليدية المستقلة لمعالجة السلامة على الطرق واعتماد نهج متكامل للنقل المأمون والمستدام. ونظراً لأن العديد من البلدان ذات الدخل المرتفع (لا سيما تلك التي تعتمد بشكل كبير على استخدام المركبات الخاصة) تواجه تحديات - مثل إزالة الكربون من وسائل النقل للتخفيف من تغير المناخ، ومعالجة المخاوف الصحية الناتجة عن الخمول البدني - يمكن للبلدان المنخفضة والمتوسطة الدخل الاستثمار الآن في نظم النقل المتعدد الوسائط كجزء من أجندة التنمية المتكاملة.

وبالإضافة إلى تقاسم الدروس المستفادة والدعم التقني، يجب على البلدان ذات الدخل المرتفع (من خلال وكالات التنمية الثنائية الخاصة بها) إلى جانب الجهات المانحة متعددة الأطراف والخاصة





المسؤولية المشتركة على السلامة على الطرق

والجهات الفاعلة الأخرى غير الحكومية المساهمة أيضًا من خلال طرق مهمة. وتتسم القوة الجماعية والعالمية التي تمتلكها منظمات القطاعين العام والخاص التي تتبنى ممارسات السلامة على الطرق كجزء من مساهماتها في أهداف التنمية المستدامة، إلى جانب تأييدها وقيادتها وقوتها الشرائية، بالأهمية العظمى.

على الرغم من أن الوكالات الحكومية تتحمل المسؤولية الأساسية عن تصميم نظام نقل مأمون على الطرق وتنفيذ خطة عمل بشأن السلامة على الطرق، إلا أن هناك اعتراف متزايد بدور وتأثير الجهات الفاعلة الأخرى باعتبارها طرفًا مهمًا في النظام المأمون. ويمكن للقطاع الخاص والمجتمع المدني والأوساط الأكاديمية

دور الحكومة

أصحاب المصلحة وإلى الأدلة المحلية؛ وآليات التنسيق؛ والسهر على جمع وتحليل البيانات المتعلقة بالحوادث والوفيات والإصابات.

ويجب أن يستمر الدور المركزي للحكومة في قيادة وتنسيق استراتيجية البلد الخاصة بالسلامة على الطرق حتى في حالة تقاسم المسؤولية مع الجهات الفاعلة الأخرى من خلال الإجراءات التالية:

■ إتاحة إطار تشريعي ينظم السلامة على الطرق والولاية القانونية لعمل الجهات المختلفة داخل الحكومة وخارجها.

تتحمل الحكومة (الوطنية والمحلية) المسؤولية الرئيسية عن ضمان سلامة المواطنين. ونظرًا للتأثير السلبي الكبير الذي تخلفه حوادث الطرق والمنافع الإيجابية الكبيرة من وراء ارتفاع مستويات السلامة، يجب التعامل مع السلامة على الطرق كأولوية سياسية والاعتراف بها كمنفعة عامة قيّمة. ومن المؤشرات المهمة للغاية على الإرادة السياسية للقيام بذلك هو حجم التمويل المخصص عبر القطاعات للأهداف المتعلقة بالسلامة على الطرق على المستوى الوطني. وبالإضافة إلى ذلك، تتحمل الحكومات مسؤولية تحديد الأولويات كجزء من خطة وطنية تستند إلى التشاور مع

وتعد التقارير العامة التي تعدها جميع الجهات الفاعلة أمراً بالغ الأهمية لضمان الشفافية والمساءلة. ويقع على عاتق الجهات الفاعلة الحكومية أن تعلن للعموم سياساتها ومؤشرات أدائها، بما في ذلك عدد الوفيات الناجمة عن حوادث المرور والإصابات وغيرها من البيانات ذات الصلة، و/أو تشجع/تفوض الجهات الأخرى للقيام بالأمر نفسه.

■ وضع خطة عمل محددة الأهداف إلى جانب رصدتها أنشطة السلامة على الطرق التي تقوم بها مختلف الجهات الفاعلة وضمان التمويل الكافي لدعم تنفيذها.

■ تشجيع امتثال مقدمي خدمات النقل والمستخدمين للمعايير مثل ممارسات الشراء.

■ تحمل مسؤولية التنسيق الشامل لهذه الأنشطة.

دور الأوساط الأكاديمية والمجتمع المدني والشباب

ويلعب الشباب دوراً مهماً في تحديد معالم نظام النقل المستقبلي لسببين رئيسيين. أولهما، كونهم الفئة العمرية الأكثر تضرراً بحوادث الطرق، حيث تشكل حوادث المرور السبب الرئيسي للوفاة بين أولئك الذين تتراوح أعمارهم بين 5 و 29 عاماً. وثانيهما، كونهم الجيل الذي سيرث نتائج القرارات المتخذة اليوم بشأن سلامة نظام النقل المتطور. وعلى هذا النحو، يجب أن يُسألوا عن احتياجاتهم، وأن يساعدوا في تحديد معالم النظام وتوليد أفكار حول كيفية توفير حماية أكبر لبعض الفئات الأكثر ضعفاً بيننا. ويمكن أن تساعد المشاركة الهادفة مع القادة الشباب في تعزيز غرس قضية السلامة على الطرق فيهم بشكل أكبر بالإضافة إلى تكوين مجموعة جديدة من دعاة السلامة على الطرق بمنظور جديد حول مستقبل التنقل.

لدى المؤسسات الأكاديمية ومجموعات المجتمع المدني على الصعيد العالمي خبرة كبيرة التي يمكن أن تساعد في سد الثغرات الهامة في مجالات مختلفة (مهمة في بعض الأحيان) من قطاع السلامة على الطرق، وكذلك المساعدة في تنفيذ التدابير السياسية اللازمة للحد من الحوادث على الطرق. وتلعب المؤسسات الأكاديمية والبحثية دوراً مهماً في جمع الأدلة لمساعدة الحكومة والجهات الفاعلة الأخرى على فهم (من خلال التحليلات الوبائية وتحليل المخاطر) طبيعة المشكلة وكذلك لإيجاد الحلول ووضع الاستراتيجيات الفعالة (من خلال تجريب التدخلات والقيام بدراسات التنفيذ). ويمكن للمجتمع المدني أن يساعد في إسماع صوت الأوساط الأكاديمية من خلال تأييده لها والتصرف كصوت مستقل لإحداث تغيير اجتماعي. ويمكنه أيضاً دعم وضع السياسات من خلال توسيع قاعدة الأدلة بالإضافة إلى طرح وجهات نظر المجتمعات المتأثرة بهذه السياسات على الطاولة. وبالإضافة إلى إبقاء السلامة على الطرق ضمن جدول أعمال الحكومة وتوحيد أصحاب المصلحة حول هدف مشترك، يمكن للأوساط الأكاديمية ومجموعات المجتمع المدني:

■ أن تكون مصدراً مهماً لمعلومات السلامة على الطرق يستفيد منها المجتمع والحكومات؛

■ المساعدة في ضمان مساءلة الحكومة من خلال تمكين المجتمعات المحلية فيما يتعلق بقضايا السلامة على الطرق وضمان الحوكمة الرشيدة؛

■ المساعدة في إحراز تقدم نحو تحقيق أهداف التنمية المستدامة المتعلقة بالسلامة على الطرق.



دور القطاع الخاص

كبير في استجابة ما بعد وقوع الحادث من خلال تسهيل التحقيقات في الحادث بالإضافة إلى توفير الحماية من الخسائر المالية للضحايا. كما أن الجهود الأخرى لإنشاء «منتوج» السلامة، مثل وضع مؤشر أمان وإنشاء سندات للسلامة على الطرق، هي أيضاً وسائل مهمة لضمان اتباع الشركات لممارسات مستدامة.

وبالإضافة إلى ذلك، يجب على الشركات والمؤسسات التجارية الخاصة أيضاً معالجة وتخفيف الإجراءات التي تؤثر سلباً على السلامة على الطرق، بما في ذلك الترويج للسيارات على أساس السرعة التي يمكن أن تصل إليها؛ والترويج للاستهلاك المفرط للكحول أو المنتجات الأخرى التي يمكن أن تساهم في القيادة تحت تأثير مخدر؛ وسياسات التوظيف التي يمكن أن تسهم في اكتظاظ وسائل النقل العام أو عياء السائقين.

لدى الشركات والمؤسسات التجارية تأثير هائل على المجتمع ونظم النقل من خلال منتجاتها وأساطيلها وكيفية إدارتها؛ وتأثيرها على الموظفين والمقاولين، فضلاً عن قدرتها على تقديم الدعم المالي للسلامة على الطرق. ويمكن للشركات والصناعات من جميع الأحجام والقطاعات المساهمة في تحقيق أهداف التنمية المستدامة المتعلقة بالسلامة على الطرق من خلال تطبيق مبادئ النظام المأمون على سلاسل القيمة بأكملها (بما في ذلك الممارسات الداخلية في جميع عمليات الشراء والإنتاج والتوزيع) والإبلاغ عن أداء السلامة في تقارير الاستدامة الخاصة بها. فعلى سبيل المثال، يمكن للشركات إدراج حالات طارئة في عقودها مع الموردين والتي:

■ تحدد مستويات السلامة (بما في ذلك الدراجات النارية) التي يجب أن تحترمها أساطيل المركبات المستخدمة في نقل الخدمات الموردة؛

■ تشترط أن يكون سائقو وسائل النقل، بما في ذلك أولئك الذين يستخدمون الدراجات النارية ووسائل التنقل الشخصية الأخرى المزودة بمحرك، قد خضعوا لتدريب كيفية الاستخدام؛

■ تتوقع قيام الموردين بإجراء رصد ذاتي لأداء السلامة على الطرق وإعداد تقارير بشأن ذلك؛

■ تضع معايير لجدولة وتخطيط عمليات وممارسات القيادة المدفوعة بشأن إدارة عياء السائق، وسلوك طرق منخفضة المخاطر، واستخدام مركبات أقل خطورة، وتحسين أوقات السفر.

ويمكن لمصنعي السيارات والصناعات الحليفة المساهمة من خلال ضمان أن تحتوي السيارات التي ينتجونها على ميزات أمان بغض النظر عن الأسواق التي ستباع فيها. ويمكنهم الدعوة إلى توفير بنية تحتية مأمونة تتكيف مع جميع مستعملي الطريق، وتطوير تكنولوجيات السلامة، وأن يدعموا الجهود المبذولة لتنسيق المعايير والمتطلبات عبر الأقاليم.

وبالمثل، يمكن لقطاعات أخرى مثل التأمين أن تساهم في غرس ثقافة السلامة من خلال خلق حوافز على السلامة على الطرق من خلال تقديم أسعار متميزة. ويمكن لخطط التأمين الإلزامي أن تساهم بشكل



دور الممولين

والحكومات، بالإضافة إلى توفير مورد تمويل مستدام للسلامة على الطرق، أمر بالغ الأهمية من أجل نجاح هذه المساعي. ويمكن للممولين الخارجيين، بما في ذلك المنظمات الدولية ووكالات التنمية الثنائية والمتعددة الأطراف ومصارف التنمية، أن تساهم أيضًا في جهود السلامة على الطرق من خلال ضمان دمجها في أنشطة التنمية، ولا سيما مبادرات تطوير البنية التحتية التي تؤثر على النقل والتنقل. ويلتزم هؤلاء الممولون أيضًا بضمان أن تكون أحكام السلامة على الطرق مضمنة كجزء من أي دعم إنمائي مقدم.

يلعب الممولون، من القطاعين العام والخاص، دورًا مهمًا في ضمان توفر الموارد المناسبة لدعم الإجراءات الموضحة في هذه الخطة. وتلعب الجهات المانحة من القطاع الخاص دورًا مهمًا في سد الفجوات قصيرة الأجل في الاستثمارات ويمكنهم توفير الموارد مثل التمويل الأولي لإجراء تحسينات فورية في السلامة على الطرق مع تحفيز الحكومة للاستثمارات القطرية والطويلة المدى. كما يساعد الدعم المقدم من الممولين من القطاع الخاص على سد الثغرات الهامة في تنمية القدرات والبحث والدعوة في العديد من البلدان. ويُعد ضمان مواءمة الأولويات بين الممولين الخارجيين

الخاص

وسيوصل صندوق الأمم المتحدة للسلامة على الطرق تعزيز قدرة الحكومات على تنفيذ تحسينات السلامة على الطرق بشكل فعال من خلال الاستفادة من الاستثمارات العامة والخاصة من أجل أن تطلق مبادرات عالية التأثير في بلدانها. وسيوصل منسقو الأمم المتحدة المقيمين أيضًا بتنسيق الإجراءات التي خططت لها فرق الأمم المتحدة القطرية والحكومات المضيفة واضطلعت بها فيما يتعلق بهذه الخطة. وستواصل الوكالات المتخصصة مثل مؤنل الأمم المتحدة، وبرنامج الأمم المتحدة للبيئة، واليونيسيف، والاتحاد الدولي للاتصالات، واليونسكو، وكذلك المبعوث الخاص للأمم المتحدة المعني بالشباب، العمل لضمان انعكاس التنقل المأمون والمستدام في أولويات وجدول أعمال التنمية الأخرى، مع التأكيد على الآثار الشاملة للسلامة على الطرق.

تعمل منظمة الصحة العالمية، بالتعاون الوثيق مع اللجان الإقليمية للأمم المتحدة، بصفتها الوكالة المنسقة للسلامة على الطرق داخل منظومة الأمم المتحدة على دعم الدول الأعضاء من خلال إنكاء الوعي؛ وتحديد الأهداف؛ وتقديم التوجيه السياساتي؛ وجمع البيانات؛ وبناء القدرات التقنية؛ ودعوة أصحاب المصلحة. وسيستمر المبعوث الخاص للأمين العام للأمم المتحدة للسلامة على الطرق في إنكاء الوعي بأهمية إعطاء الأولوية للسلامة على الطرق من خلال الخطط والميزانيات الوطنية، فضلاً عن تعزيز روابطها مع أهداف التنمية المستدامة الأخرى. وسيستمر تعاون الأمم المتحدة للسلامة على الطرق في العمل كآلية استشارية لتسهيل التعاون الدولي وتعزيز التنسيق العالمي والإقليمي بين وكالات الأمم المتحدة والشركاء الدوليين الآخرين لدعم تنفيذ قرارات الجمعية العامة للأمم المتحدة بشأن السلامة على الطرق.



الرصد والتقييم

قياس التقدم المحرز نحو تحقيق الهدف العالمي

مستوى العالم. وستُحلل هذه البيانات لإظهار عدد الوفيات والإصابات الناجمة عن حوادث الطرق لكل 100000 نسمة. وستُحسب القيمة الأساسية لكل من المؤشرات المطلقة والنسبية لعام 2021. وسيُجرى تقييم منتصف المدة (2025) ونهاية المدة (2030) لتحديد التغييرات في هذه المؤشرات مقارنة بالقيم الأساسية. وبالإضافة إلى المؤشرات الرئيسية، ستُعرض مؤشرات أخرى تصف النتائج والعمليات للتمكن من إجراء تقييم نوعي. وعلى الرغم من أن قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة 74/299 يدعو أيضاً إلى عرض التغيير الذي طرأ على عدد الأشخاص المصابين بجروح خطيرة في حوادث المرور على الطرق، إلا أنه لا توجد حالياً قاعدة بيانات شاملة بهذه المعلومات. ويُعد تعريف الإصابات الخطيرة وقياسها إشكالية في العديد من البلدان. ويجب أن تعطي الحكومات والجهات الفاعلة الأخرى الأولوية لتقوية نظم جمع البيانات الخاصة بالسلامة على الطرق.

يشكل تقرير المنظمة العالمي عن حالة السلامة على الطرق على المستوى العالمي الآلية الرئيسية لرصد التقدم المحرز في عقد العمل من أجل السلامة على الطرق. وتُجمع المعلومات الخاصة بهذا التقرير من خلال دراسة استقصائية تُجرى على الدول الأعضاء تقدم من خلالها تفاصيل عن عدد الوفيات والإصابات الناجمة عن حوادث المرور؛ وحالة قوانين المرور وإنفاذها؛ بالإضافة إلى مؤشرات أخرى على التقدم المحرز نحو تنفيذ هذه الخطة، مثل الانضمام إلى اتفاقيات الأمم المتحدة المتعلقة بالسلامة على الطرق.

ويجب تقليص عدد الوفيات الناجمة عن حوادث المرور والإصابات الخطيرة بنسبة 50 في المائة بحلول عام 2030. وسيكون التغيير الذي يطرأ على العدد المطلق للأشخاص الذين قتلوا أو أصيبوا بجروح خطيرة في حوادث المرور نقطة الانطلاق للتحليل - استناداً إلى التقديرات الحالية، ينبغي أن يُقلص العدد إلى 650000 على

رصد التنفيذ على المستوى القطري

المختلفة (الشرطة والصحة والنقل) يسهل جمع البيانات عندما تكون الموارد محدودة وكذلك ضمان صحة تلك البيانات. ويجب أن تكون فرص التعلم جزءًا لا يتجزأ من الممارسات الروتينية مثل عمليات تفتيش البنية التحتية وتدقيقها، والتفتيش التقني الدوري للمركبة، واستعراضات الإدارة الروتينية. ويمكن لهذه العمليات الحالية، إلى جانب البحث، توليد بيانات وتعليقات قيّمة يمكن أن تثري القرارات الحاسمة حول التنفيذ، وعند الحاجة، تعديلات على خطط العمل على مدار العقد المقبل.

على المستوى القطري، يجب أن تُنفذ خطط العمل الوطنية والمحلية بشكل متكرر وأن تكون مدعومة بالبيانات والأدلة. لذلك يُتوقع من البلدان وجميع أصحاب المصلحة تقييم أداء برامجهم بشكل روتيني واستخدام هذه النتائج لإثراء التخطيط والتنفيذ وتحسينهما. وتتيح أهداف ومؤشرات الأداء الطوعي العالمية المعتمدة في عامي 2017 و2018 إطارًا مفيدًا لتقييم التقدم المحرز نحو تنفيذ هذه الخطة.

ويُعد جمع البيانات النوعية شرطًا أساسيًا للتنفيذ. فإ إنشاء سجلات الحوادث، ومواءمة التعريفات، وإنشاء روابط بين القطاعات





الجزء السادس

فلنفعها إذا.

المضي قدما

مستوى، إلى جانب تقديم مختلف الوكالات الحكومية مساهمتها وإرساء شراكات متعددة القطاعات والشركات والمنظمات الدولية. ويجب أن تتسم هذه الاستراتيجيات والجهود بالشفافية والعلانية. ويجب أن تكون السلامة هي القيمة الجوهرية لهذه الجهود وأن تنعكس في طريقة تصميم السياسات وتنفيذها، والطريقة التي يُدار بها النظام. ويضمن النظر إلى السلامة كقيمة جوهرية للنقل الطرقي أن تصبح جزءا لا يتجزأ من سلسلة القيمة الكاملة لنظام النقل، بدءا من تصميم وإنتاج المركبات والبنى التحتية للطرق ووصولاً إلى تقديم خدمات النقل وسياسة النقل نفسها.

وتدعو خطة العمل العالمية للسلامة على الطرق الحكومات وأصحاب المصلحة إلى اتخاذ مسار جديد - مسار يؤكد على السلامة كقيمة جوهرية داخل النظام المأمون والتنقل المستدام. إذا ها نحن نعلم بالفعل ما يجب فعله، ولدينا الأدوات لفعله، ولدينا جميعاً دور نلعبه. **فلنفعها إذا.**

بينما نبدأ العقد الثاني للعمل من أجل السلامة على الطرق، نحث الحكومات وكل المعنيين بالسلامة على الطرق على استخدام هذه الخطة لتوجيه العمليات الجارية المتعلقة بوضع وتنفيذ وتقييم إجراءات السلامة على الطرق على المستويات العالمية والإقليمية والوطنية ودون الوطنية، مع تكييفها وتصميمها خصيصاً لتوائم سياقات محددة. ويجب أن تستند الخطط الوطنية إلى تقييم الحالة وعلى مساهمات مقدمة من جميع الوكالات الحكومية وأصحاب المصلحة الآخرين. ويجب أن يحددوا الرؤية الشاملة للسلامة على الطرق والمشاكل المحددة التي يجب معالجتها لتحقيقها. وتحقيقاً لهذه الغاية، يجب أن تحدد الخطط أولويات العمل على المدى القصير والمتوسط والطويل، مع الاعتراف بأنه لا يمكن القيام بكل شيء في وقت واحد.

وبينما نخطو خطواتنا في هذا المسار، من الأهمية بمكان أن تضاعف الحكومات جهودها لضمان الالتزام والمسؤولية من الناحية السياسية من أجل العمل على السلامة على الطرق على أعلى

موارد المعلومات الرئيسية

تتضمن قائمة الموارد الواردة في هذا الملحق بشكل أساسي الموارد الصادرة عن هيئات الأمم المتحدة وغيرها من المنظمات الحكومية الدولية، فضلاً عن الموارد التي أقرتها و/أو أشارت إليها الجمعية العامة للأمم المتحدة في قراراتها.

- قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة 74/299 «تحسين السلامة على الطرق في العالم» (📄) <https://undocs.org/ar/A/RES/74/299>
- تحويل عالماً: خطة التنمية المستدامة لعام 2030. نيويورك، منظمة الأمم المتحدة، 2015 (بالإنكليزية) (📄) <https://sdgs.un.org/2030agenda>
- إعلان ستوكهولم <https://www.roadsafetysweden.com/contentassets/b37f0951c837443eb9661668d5be439e/stockholm-declaration-arabic.pdf> (📄)
- توصيات فريق الخبراء الأكاديمي (الذي تم تشكيله بمناسبة المؤتمر الرفيع المستوى الثالث بشأن السلامة على الطرق ليتولى وضع توصيات بشأن سبيل المضي قدماً) https://www.roadsafetysweden.com/contentassets/c65bb9192abb44d5b26b633e70e0be2c/200113_final-report-single.pdf (بالإنكليزية) (📄)
- الخطة العالمية الخاصة بعقد العمل من أجل السلامة على الطرق 2020-2011 https://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/arabic.pdf?ua=1 (📄)
- صكوك الأمم المتحدة القانونية المتعلقة بالسلامة على الطرق
 - اتفاقية السير على الطرق [1968] https://treaties.un.org/Pages/ViewDetailsIII.aspx?src=TREATY&mtsg_no=XI-B-19&chapter=11&Temp=mtsg3&clang=_en (بالإنكليزية) (📄)
 - اتفاقية عام 1949 للسير على الطرق https://treaties.un.org/pages/ViewDetailsV.aspx?src=TREATY&mtsg_no=XI-B-1&chapter=11&Temp=mtsg5&clang=_en (بالإنكليزية) (📄)
 - اتفاقية عام 1968 للافتات وإشارات الطرق https://treaties.un.org/pages/ViewDetailsIII.aspx?src=TREATY&mtsg_no=XI-B-20&chapter=11&Temp=mtsg3&clang=_en (بالإنكليزية) (📄)
 - اتفاق عام 1958 بشأن اعتماد مواصفات تقنية موحدة للمركبات ذات العجلات، والمعدات والقطع التي يمكن تركيبها و/أو استخدامها في المركبات ذات العجلات وشروط الاعتراف المتبادل بالموافقات الممنوحة على أساس هذه المواصفات <https://unece.org/trans/main/wp29/wp29regs> (بالإنكليزية) (📄) (📄) https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtsg_no=XI-B-16&chapter=11&clang=_en (بالإنكليزية) (📄) (📄)
 - اتفاق عام 1997 بشأن اعتماد شروط موحدة للفحص الفني الدوري للمركبات ذات العجلات والاعتراف المتبادل بهذه الفحوصات <https://unece.org/transportvehicle-regulations/text-1997-agreement> (بالإنكليزية) (📄) (📄) https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtsg_no=XI-B-31&chapter=11&clang=_en (بالإنكليزية) (📄)
 - اتفاق عام 1998 المتعلق بوضع أنظمة تقنية عالمية للمركبات ذات العجلات والمعدات والقطع التي تلائم المركبات ذات العجلات و/أو الممكن استخدامها <https://unece.org/text-1998-agreement> (بالإنكليزية) (📄) https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtsg_no=XI-B-32&chapter=11&clang=_en (بالإنكليزية) (📄)
 - اتفاق عام 1957 المتعلق بالنقل الدولي للبضائع الخطرة بالطرق البرية https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtsg_no=XI-B-14&chapter=11&clang=_en (بالإنكليزية) (📄)

- توصيات لجنة النقل الداخلي بشأن تعزيز النظم الوطنية للسلامة على الطرق
(بالإنكليزية) <https://unece.org/DAM/trans/doc/2020/itc/ECE-TRANS-2020-9e.pdf> (📄)
- تخفيض الوفيات والإصابات الخطيرة على الطرق إلى الصفر: قيادة نقلة نوعية نحو نظام مأمون. باريس، منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي، 2016، <https://www.oecd.org/publications/zero-road-deaths-and-serious-injuries-9789282108055-en.htm>،
(بالإنكليزية) (📄)
- إنقاذ الأرواح: مجموعة تقنية للسلامة على الطرق. جنيف: منظمة الصحة العالمية؛ 2017
<http://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/255199/9789246511709-ara.pdf;jsessionid=0F040464DA570B8A681097CD56F00BC5?sequence=8> (📄)
- التقرير العالمي عن الوقاية من الإصابات الناجمة عن حوادث المرور. جنيف: منظمة الصحة العالمية؛ 2004
https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/42925/9241591315_ara.pdf?sequence=2&isAllowed=y (📄)
- التقرير العالمي عن حالة السلامة على الطرق 2018. جنيف: منظمة الصحة العالمية؛ 2018
<https://www.who.int/publications/i/item/9789241565684> (بالإنكليزية) (📄)
- غايات الأداء العالمية في مجال السلامة على الطرق
https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_traffic/12GlobalRoadSafetyTargets.pdf (بالإنكليزية) (📄)
- مسرد إحصائيات النقل (الطبعة الخامسة). جنيف: لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا؛ 2019
<https://unece.org/transport/publications/glossary-transport-statistics-fifth-edition> (بالإنكليزية) (📄)
- نظم البيانات: دليل السلامة على الطرق لصنّاع القرار والممارسين. جنيف: منظمة الصحة العالمية، 2010
<https://www.who.int/publications/i/item/data-systems> (بالإنكليزية) (📄)
- سلامة راكبي الدراجات الهوائية: مصدر معلومات لصنّاع القرار والممارسين. جنيف: منظمة الصحة العالمية؛ 2020
<https://www.who.int/publications/i/item/cyclist-safety-an-information-resource-for-decision-makers-and-practitioners>
(بالإنكليزية) (📄)
- سلامة المركبات ذات العجلتين والثلاث عجلات: دليل السلامة على الطرق لصنّاع القرار والممارسين. جنيف: منظمة الصحة العالمية؛ 2017
<https://www.who.int/publications/i/item/powered-two--and-threewheeler-safety> (بالإنكليزية) (📄)
- سلامة المشاة: كتيب تدريبي حول السلامة على الطرق لمتّخذي القرار والممارسين. منظمة الصحة العالمية 2013
<http://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/79753/9789290220992-ara.pdf?sequence=16> (📄)
- تعزيز التشريعات المتعلقة بالسلامة على الطرق: دليل البلدان للموارد والممارسات. منظمة الصحة العالمية (2013)
https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/258927/EMROPub_2017_AR_19673.pdf?sequence=1&isAllowed=y (📄)
- إدارة السرعة: دليل السلامة على الطرق لصنّاع القرار والممارسين، البنك الدولي، ومنظمة الصحة العالمية، والشراكة العالمية للسلامة على الطرق. 2008، <https://apps.who.int/iris/handle/10665/43915> (بالإنكليزية) (📄)
- الخوذات: كتيب عن سلامة الطرق لصنّاع القرارات والممارسين. منظمة الصحة العالمية. (2006).
<https://apps.who.int/iris/handle/10665/43261> (بالإنكليزية) (📄)
- القيادة في حالة سكر: دليل السلامة على الطرق لصنّاع القرار والممارسين، جنيف، الشراكة العالمية للسلامة على الطرق، 2007
https://www.who.int/roadsafety/publications/DrinkingAndDrivingManual_EN.pdf?ua=1 (بالإنكليزية) (📄)
- دليل أحزمة الأمان ومقاعد حماية الأطفال: دليل حول السلامة على الطرق لصنّاع القرار وأصحاب الاختصاص، لندن، مؤسسة السيارة والمجتمع التابعة لاتحاد السيارات الدولي، 2009، https://www.who.int/roadsafety/publications/Seat-beltsManual_AR.pdf (📄)

غايات الأداء الاختيارية بشأن عوامل الخطر المتعلقة بالسلامة على الطرق وآليات تقديم الخدمات

اعتمدت الدول الأعضاء في 21 تشرين الثاني/نوفمبر 2017 غايات الأداء الاختيارية بشأن عوامل الخطر المتعلقة بالسلامة على الطرق وآليات تقديم الخدمات كوسيلة لتوجيه جهود البلدان وتسريع وتيرة التقدم صوب تعزيز السلامة على الطرق.

وقد يَسِّرَت منظمة الصحة العالمية العملية التي أدت إلى وضع هذه الغايات، بمشاركة كاملة من الدول الأعضاء وبالتعاون مع مؤسسات منظومة الأمم المتحدة (بما في ذلك لجان الأمم المتحدة الإقليمية)، من خلال الآليات القائمة (بما فيها فريق الأمم المتحدة المعني بالتعاون في مجال السلامة على الطرق)، وذلك بناءً على طلب كل من الجمعية العامة للأمم المتحدة (القرار 70/260) وجمعية الصحة العالمية (ج ص ع 69-7) (2017).



الغاية 4: بحلول عام 2030، يتحول أكثر من 75% من السير على الطرق الحالية إلى سير على طرق تفي بالمعايير التقنية التي تراعي السلامة على الطرق لجميع مستخدمي الطرق.



الغاية 3: بحلول عام 2030، تليي جميع الطرق الجديدة المعايير التقنية التي تراعي السلامة على الطرق لجميع مستخدمي الطرق، أو تتمتع هذه الطرق بدرجة تقييم تبلغ 3 نجوم فأكثر.



الغاية 2: بحلول عام 2030، تتضمن جميع البلدان إلى صك أو أكثر من صكوك الأمم المتحدة القانونية الرئيسية المتعلقة بالسلامة على الطرق.



الغاية 1: بحلول عام 2020، تضع جميع البلدان خطة عمل وطنية شاملة متعددة القطاعات بشأن السلامة على الطرق تتضمن غايات محددة زمنياً.



الغاية 8: بحلول عام 2030، تزيد نسبة راكبي المركبات المزودة بمحرك الذين يستخدمون أحزمة الأمان أو نظم تقييد حركة الأطفال المتفقة مع المعايير إلى ما يقارب 100%.



الغاية 7: بحلول عام 2030، تزيد نسبة قائدي الدراجات النارية الذين يحسنون استخدام الخوذات المتفقة مع المعايير إلى ما يقارب 100%.



الغاية 6: بحلول عام 2030، تخفض نسبة المركبات التي تسير بسرعة تتجاوز الحدود المقررة إلى النصف، ويحقق خفض في الإصابات والوفيات ذات الصلة بتجاوز السرعة.



الغاية 5: بحلول عام 2030، تفي نسبة تبلغ 100% من المركبات الجديدة (المعرفة بأنها منتجة أو مباعة أو مستوردة) والمركبات المستعملة بمعايير السلامة العالية الجودة، مثل لوائح الأمم المتحدة ذات الأولوية الموصى بها، أو اللوائح التقنية العالمية، أو ما يكافئها من اشتراطات الأداء الوطنية المعترف بها.



الغاية 12: بحلول عام 2030، تضع جميع البلدان وتحقق غايات وطنية بهدف التقليل إلى أدنى حد من الفاصل الزمني بين وقوع حوادث المرور وتقديم أول رعاية طوارئ يوفرها المهنيون.



الغاية 11: بحلول عام 2030، تصدر جميع البلدان لائحة تحدد أوقات القيادة وفترات الاستراحة للسائقين المهنيين، و/أو تتضمن إلى اللائحة الدولية/الإقليمية الصادرة في هذا المجال.



الغاية 10: بحلول عام 2030، يكون لدى جميع البلدان قوانين وطنية تقيد استخدام الهواتف المحمولة أو تحظرها أثناء القيادة.



الغاية 9: بحلول عام 2030، يخفض عدد الإصابات والوفيات الناجمة عن حوادث المرور والمرتبطة بتعاطي قائدي المركبات الكحول إلى النصف، و/أو يحقق خفض في الإصابات والوفيات المرتبطة بالمواد النفسانية التأثير الأخرى.

توصيات لجنة النقل الداخلي بشأن تعزيز النظم الوطنية للسلامة على الطرق

قدمت لجنة النقل الداخلي التابعة للجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا إلى البلدان توصياتها بشأن تعزيز النظم الوطنية للسلامة على الطرق («توصيات اللجنة»)، التي اعتمدت في دورتها الثانية والثمانين (ECE/TRANS/2020/9). وتعطي هذه التوصيات صورة شاملة عن النظم الوطنية للسلامة على الطرق التي تشمل جميع العناصر الرئيسية على الصعيد الوطني، بدعم دولي. وترتبط بين الركائز الخمس للخطة العالمية الخاصة بعقد العمل من أجل السلامة على الطرق 2020-2011 (إدارة السلامة على الطرق، ومستخدم آمن، ومركبة آمنة، وطريق آمن، واستجابة فعالة لما بعد التصادم) وتتناول مجالات العمل الرئيسية (التشريعات، والإنفاذ، والتعليم، والتكنولوجيا) بمزيد من التفصيل. وتحدد في التوصيات الإجراءات الممكنة، والسلطة المسؤولة المثالية، والتنسيق الوطني، والدعم الدولي، وتطبيق صكوك الأمم المتحدة القانونية ذات الصلة بالسلامة على الطرق بالنسبة لكل ركيزة.

إدارة السلامة على الطرق – التنسيق الرأسي والأفقي

الدعم التنظيمي الدولي	التكنولوجيا	التعليم	التنفيذ	التشريعات	المنطقة الركيزة
الصكوك القانونية والقرارات الصادرة عن الأمم المتحدة المعنية بالسلامة على الطرق WP.1, SC.1, WP.15	التكنولوجيا والمعدات الداعمة وتذكير بالقواعد	رفع الوعي والتدريب والفحص	السلوك القانوني يضمن تطبيقه الشرطة والمفتشون	قواعد المرور سائقي السيارات راكبو الدراجات المشاة	مستخدم آمن
الصكوك القانونية والقرارات الصادرة عن الأمم المتحدة المعنية بالسلامة على الطرق WP.1, SC.1, WP.29	التكنولوجيا والمعدات الداعمة وتذكير بالقواعد	رفع وعي المستخدمين وتدريب المفتشين	الاعتماد والتفتيش من قبل مفتشين مؤهلين	قواعد ومعايير إدخال المركبات في حركة المرور	مركبة آمنة
الصكوك القانونية والقرارات الصادرة عن الأمم المتحدة المعنية بالسلامة على الطرق والمعايير الدولية WP.1, SC.1	تصميم غير معقد للطرق وسهل القيادة عليه ونظم ذكية للطرق	رفع وعي مديري الطرق والمستخدمين والمفتشين	التدقيق والتقييم والتفتيش من قبل فرق مؤهلة	معايير تصميم اللافتات والإشارات وتنفيذها وصيانتها	طريق آمن
قرار موحد، والمعايير الدولية WP.1, SC.1	التكنولوجيا والمعدات الداعمة	التدريب على خدمة الإسعافات الأولية والإنقاذ وتدريب المحققين	الرقابة على خدمات الإنقاذ والمحققين الذين يحققون في التصادمات	معايير جمع البيانات والاستجابة لما بعد التصادم والتحقيق	استجابة فعالة لما بعد التصادم

