

# الخطة العالمية الخاصة بعقد العمل من أجل السلامة على الطرق 2020-2011



عقد للعمل من أجل السلامة على الطرق 2020-2011



إنني أهيب بجميع الدول الأعضاء، والوكالات الدولية، ومنظمات المجتمع المدني، ودوائر الأعمال التجارية، وقيادات المجتمعات المحلية، العمل على ضمان تمخُّص هذا العقد عن تحسُّنات حقيقية ملموسة. وكخطوة في هذا الاتجاه، يتعيَّن على الحكومات إصدار خططها الوطنية للعقد، عند إطلاقه عالمياً في 11 أيار/ مايو 2011.

**السيد بان كي مون، الأمين العام للأمم المتحدة**

## 1- الغرض من هذه الوثيقة

أعدت هذه الخطة لتكون بمثابة وثيقة توجيهية تعمل على تيسير التدابير المنسقة والمتسقة بُغية إحراز مرامي وأهداف عقد العمل من أجل السلامة على الطرق 2011 - 2020. وهي تقدّم 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 تقدّم فيه إطاراً يسمح بالتنسيق بين الأنشطة على الصعيد العالمي. وهي موجهة لجمهور عريض يشمل ممثلين للحكومات الوطنية والمحلية، والمجتمع المدني، والشركات الخاصة التي ترغب في ترتيب أنشطتها في العقد القادم، وفقاً للإطار العالمي.

## 2- الخلفية

### 1-2 حجم المشكلة، والاتجاهات المتزايدة

تؤدي تصادمات المرور على الطرق كل عام بحياة نحو 1.3 مليون شخص - أي ما يربو على 3000 وفاة كل يوم - ونصف هؤلاء المصابين من غير متخذي المركبات. كما يتعاش ما بين عشرين وخمسين مليوناً آخرين مع إصابات غير قاتلة ناجمة عن التصادمات، وتعد هذه الإصابات سبباً مهماً للعجز في العالم قاطبة. ويقع تسعون بالمئة 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 5 سنوات و44 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 2.4 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. وقُدِّر أن العواقب الاقتصادية الناجمة عن تصادمات المركبات الآلية، تتراوح ما بين 1% و3% من الناتج المحلي الإجمالي لبلدان العالم، ليصل الإجمالي إلى ما يربو على 500 مليار دولار. إن تقليص الإصابات

وحالات الإماتة على الطرق، سيجد من المعاناة، ويحفز النمو، ويوفر الموارد لاستخدامها في أغراض أكثر إنتاجاً.

إلى جانب الإصابات الناجمة عن حوادث المرور على الطرق، فإن الزيادة في استخدام الآليات، أسفر عن عدد من العواقب السلبية الأخرى على صحة الإنسان، بل وعلى البيئة العالمية بأسرها. فالعديد من ربوع العالم تعاني بالفعل من آثار تغير المناخ، وتشير البيانات إلى أن النقل البري - الذي لا يزال يعتمد بشدة على النفط - مسؤول عن 14٪ من انبعاثات غازات الدفيئة على الصعيد العالمي. ومثل هذه الانبعاثات تؤثر على صحة الإنسان تأثيراً مباشراً من خلال تلوث الهواء، والآثار التنفسية المترتبة عليه، كما تتأثر الصحة سلباً من خلال الحد من النشاط البدني نتيجة الاعتماد على المواصلات الآلية.

ويسعى صانعو القرار حول العالم إلى سبل لتقليل انبعاثات غازات الدفيئة، وللحد من تأثيرها على تغير المناخ على الصعيد العالمي. ومن ثم فإن الأنشطة المتخذة كجزء من تدابير عقد للعمل من أجل السلامة على الطرق، ستؤثر أيضاً على الخطوات المتخذة لتحسين نُظم النقل المضمون الاستمرار، كإحدى الطرق للتخفيف من وطأة تغير المناخ. وعلى سبيل المثال، فإن تقليص استخدام المركبات الآلية من خلال تعزيز استخدام أشكال من المواصلات العامة أكثر أمناً ونظافة، وتشجيع الحركة النشطة، سيؤدي إلى تقليل انبعاثات غازات الدفيئة، ويصاحبه منافع صحية، بما فيها الحد من الإصابات الناجمة عن حوادث المرور على الطرق.

## 2-2 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 استراتيجية 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 والعقوبات المصاحبة لخرق القانون.

## 3-2 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 أوامر التعاون الدولي. وكاستجابة لهذه الدعوة، تم إنشاء فريق الأمم المتحدة المعني بالتعاون في مجال السلامة 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 2004.

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 2009 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.

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

أطلقت لجنة السلامة على الطرق في العالم في تقريرها لعام 2009، 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 2009 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.

واتفق 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 المحرّز في سياسات النقل. ونحن نعي عوامل الاختطار الأساسية، كما نعي التدابير المضادة الفعالة في التصدي لها. وهناك بالفعل بنى تعاونية تجمع معاً 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 فستنتفع منه في إحراز تقدم في الارتقاء بأداء السلامة على الطرق لديها، وفي تبادل خبراتها ومعارفها مع الآخرين.

وفي آذار/ مارس 2010، أعلن قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة الفترة 2011-2020 عقداً للعمل من أجل السلامة على الطرق<sup>1</sup> (A/64/255)، بهدف تثبيت المستوى المتوقع لحالات الإماتة الناجمة عن حوادث المرور على الطرق حول العالم، ثم تقليصه من خلال زيادة الأنشطة التي تتم على الصدد

<sup>1</sup> [http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/publications/road\\_traffic/UN\\_GA\\_resolutions-54-255-en.pdf](http://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/UN_GA_resolutions-54-255-en.pdf)

الوطني والإقليمي والعالمي. ويدعو القرار الدول الأعضاء إلى تنفيذ أنشطة لتعزيز السلامة على الطرق، ولاسيما في مجالات إدارة السلامة على الطرق، والبنية الأساسية للطرق، وسلامة المركبات، وسلوكيات مستخدمي الطرق، والتنقيف 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.

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

#### 1-4 المرمى والأهداف المحددة

يتمثّل المرمى العام للعقد في تثبيت المستوى المتوقّع لحالات الإماتة الناجمة عن حوادث المرور على الطرق على مستوى العالم ثم تقليصه بحلول عام 2020. ويمكن تحقيق ذلك من خلال:

- إعداد وتنفيذ استراتيجيات وبرامج مضمونة الاستمرار لتعزيز السلامة على الطرق؛
- وضع هدف طموح ولكنه قابل للتحقيق، بُغيةً تقليص حالات الإماتة على الطرق بحلول عام 2020، 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 التقدّم المحرّز والأداء بالنسبة لعدد من المؤشرات المحددة مسبقاً على الصعيد الوطني والإقليمي والعالمي؛
- تشجيع زيادة التمويل المخصّص 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.

#### 2-4 الأنشطة

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

### الأنشطة الوطنية

القاعدة 5 الاستجابة بعد التصادم	القاعدة 4 مستخدمو طرق أكثر أمناً	القاعدة 3 مركبات أكثر أمناً	القاعدة 2 طرق وتنقل أكثر أمناً	القاعدة 1 إدارة شؤون السلامة على الطرق
------------------------------------	-------------------------------------	--------------------------------	-----------------------------------	---

### 1-2-4 الأنشطة على الصعيد الوطني

على الصعيد الوطني، يجب أن تتخذ البلدان القواعد الأساسية الخمس التالية، بناءً على توصيات التقرير العالمى 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 جميع البيانات لديها. وبالنسبة لبعض البلدان، يتعين تبني أسلوب تراكمي لتضمين القواعد الخمس الأساسية.

<b>القاعدة 1: إدارة شؤون السلامة على الطرق</b>
تشجيع بناء شركات متعددة القطاعات، وتسمية الوكالات الرئيسية القادرة على إعداد وقيادة تنفيذ الاستراتيجيات والخطط والأهداف الوطنية المعنية بالسلامة على الطرق، بناءً على البيانات المجمعّة والبحوث المثبتة لتقييم تصميم التدابير المضادة، ورصد التنفيذ والفعالية.
<b>النشاط 1: إنشاء وكالة رائدة (وآليات التنسيق المصاحبة) تعنى بالسلامة على الطرق وتضم شركاء من طائفة من القطاعات وذلك من خلال:</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• تسمية وكالة رائدة وإنشاء الأمانة الخاصة بها؛</li> <li>• تشجيع إنشاء فرق التنسيق؛</li> <li>• إعداد برامج للأعمال الرئيسية.</li> </ul>

**النشاط 2:** إعداد استراتيجية 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 مساءلتها 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 3:** 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 4:** العمل على ضمان توفير التمويل الكافي للأنشطة المزمع تنفيذها من خلال:

- وضع دراسة جدوى لضمان التمويل المضمون الاستمرار استناداً إلى التكاليف والمنافع التي اثبتت أداءً استثمارياً جيداً؛
- التوصية بوضع أهداف رئيسية سنوية ومتوسطة الأجل؛
- تشجيع وضع تدابير لتخصيص الموارد لجميع برامج السلامة بفعالية وكفاءة؛
- استخدام 10% من الاستثمارات المخصصة للبنية الأساسية لتحقيق السلامة على الطرق؛
- تحديد آليات تمويل مبتكرة وتنفيذها.

**النشاط 5:** إنشاء نظم للمعلومات ودعمها بـ بَعْية 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، ومعدلات 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 التعرُّض للإصابات الناجمة عن حوادث المرور على الطرق.

## القاعدة 2: طرق وتنقل أكثر أمناً

زيادة الأمن المتأصل والجودة الواقية لشبكات الطرق لصالح جميع مستخدمي الطرق، ولاسيما الأكثر تعرُّضاً للمخاطر (مثل المشاة، وراكبي الدرجات، 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 1:** 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 2020".
- تشجيع السلطات المعنية بالطرق على الالتزام بتخصيص 10% 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 بُعِيَة رصد وتحسين سلامة شبكة الطرق؛
- تعزيز أسلوب نظام السلامة ودور البنية الأساسية للطرق السهلة الفهم والمراعية لسلامة الأفراد؛
- رصد أداء الاستثمارات من حيث سلامة البنية الأساسية للطرق من قِبَل السلطات المعنية بالطرق، والمصارف التنموية، والوكالات الأخرى.

**النشاط 2:** 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 3:** تعزيز سلامة العمليات والصيانة وسُبل 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 4:** التشجيع على تهيئة بنية أساسية جديدة آمنة تلبي احتياجات سائر مستخدمي الطرق للتنقل والوصول إلى مبتغاهم، 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 5:** تشجيع بناء القدرات ونقل المعارف بشأن البنية الأساسية الآمنة من خلال:
- إبرام الشراكات مع المصارف التنموية، والسلطات الوطنية، والمجتمع المدني، ومقدمي المعلومات التثقيفية، 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 وتتعامل معها.

- النشاط 6:** تشجيع البحث والتطوير في مجال الطرق والنقل الأكثر مأمونية من خلال:
- استكمال والتشارك في البحوث الخاصة بدراسة جدوى البنية الأساسية للطرق الأكثر أمناً، ومستويات 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 ولاسيماً بالنسبة لمستخدمي الطرق المعرضين للخطر.

### القاعدة 3: المركبات الأكثر 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 نُظْم معلومات المستهلكين ومن الحوافز بهدف تسريع وتيرة الاستفادة من التكنولوجيا الحديثة.

**النشاط 1:** تشجيع الدول الأعضاء على استخدام ونشر اللوائح الخاصة بسلامة المركبات الآلية، والتي أعدها المنتدى العالمي للأمم المتحدة لموائمة اللوائح المتعلقة بالمركبات (WP29)

**النشاط 2:** تشجيع تنفيذ برامج تقييم السيارات الجديدة في سائر أقاليم العالم بهدف زيادة إتاحة المعلومات للمستهلك عن أداء سلامة المركبات الآلية.

**النشاط 3:** تشجيع الاتفاقات لضمان تزويد جميع المركبات الآلية الحديثة بأحزمة المقاعد ووسائل أمان تلبية المتطلبات التنظيمية، وأنها اجتازت المعايير السارية لاختبار وقع التصادمات (كحد أدنى لأوجه السلامة).

**النشاط 4:** تشجيع نشر تكنولوجيا تقادي التصادمات في العالم قاطبة، والتي أثبتت فعاليتها مثل نظم التحكم الإلكتروني في الثبات ونظام منع انغلاق المكابح في المركبات الآلية.

**النشاط 5:** تشجيع استخدام الحوافز المالية وغيرها من الحوافز للمركبات الآلية التي توفر مستوى عال من الحماية للمستخدم على الطريق. وعدم التشجيع على تصدير واستيراد السيارات الجديدة أو المستعملة والتي تتمتع بمستوى أقل من الأمان.

**النشاط 6:** تشجيع تطبيق نظم حماية المشاة، وزيادة البحوث حول تكنولوجيا السلامة، المصممة لتقليل ما يتعرض له مستخدمو الطرق من مخاطر.

**النشاط 7:** تشجيع المديرين المعنيين بقوافل السيارات في الحكومة والقطاع الخاص على شراء وتشغيل وصيانة المركبات المزودة بتكنولوجيا متقدمة للأمان، ومستوى عال من الحماية للركاب.

#### القاعدة 4: 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 1: 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 2: وضع قواعد ومعايير مُسنَّدة بالبيّنات، وحدود للسرعة، والسعي إلى الالتزام بها، بُغيةً تقليل الإصابات والتصادمات المرتبطة بالسرعة.

النشاط 3: وضع قوانين، ومعايير وقواعد مُسنَّدة بالبيّنات، لمكافحة القيادة تحت تأثير المسكرات، السعي إلى الامتثال لتلك القوانين، لتقليل الإصابات والتصادمات المرتبطة بالمسكرات.

النشاط 4: وضع قوانين، ومعايير وقواعد مُسنَّدة بالبيّنات خاصة باستخدام قاندي الدراجات النارية للخوذات، بُغيةً تقليل إصابات الرأس.

النشاط 5: وضع قوانين ومعايير وقواعد مُسنَّدة بالبيّنات لاستخدام أحزمة المقاعد، وأحزمة سلامة الأطفال، والالتزام بها لتقليل الإصابات الناجمة عن التصادمات.

النشاط 6: وضع قوانين ومعايير وقواعد مرتبطة بالنقل والصحة المهنية والسلامة، والالتزام بها، من أجل توشي التشغيل الآمن لمركبات الشحن التجارية، ومركبات النقل، وخدمات نقل الركاب على الطرق، وأساطيل المركبات العامة والخاصة الأخرى، بهدف تقليل الإصابات الناجمة عن التصادمات.

النشاط 7: 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 بنُظُم إدارة السلامة على الطرق، وبالصحة المهنية، وبالسلامة.

النشاط 8: تعزيز إنشاء نظام الترخيص المتدرج للسائقين الجدد.

#### القاعدة 5: الاستجابة بعد التصادم

زيادة القدرة على الاستجابة لحالات الطوارئ بعد التصادم، وتحسين قدرة النظام الصحي، وغيره من النُظُم، على توفير المعالجة المناسبة لحالات الطوارئ، وعلى تقديم خدمات إعادة تأهيل ضحايا التصادم على المدى الطويل.

النشاط 1: 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.

النشاط 2: إعداد نُظُم في المستشفيات لرعاية الرضوح، وتقييم جودة الرعاية من خلال تنفيذ الممارسات السليمة على نُظُم رعاية الرضوح وضمان الجودة.

النشاط 3: توفير نظام للتأهيل المبكر ولمساعدة المرضى المصابين، وكذلك المفجوعين من جراء التصادم المروري على الطرق، بُغية تقليص الرضوح البدنية والنفسية.

النشاط 4: الحث على إنشاء نُظُم تأمين مناسبة لمستخدمي الطرق، لتمويل خدمات إعادة التأهيل لضحايا التصادم، من خلال:

- إدخال مسؤولية الزامية لطرف ثالث؛
- الاعتراف الدولي المتبادل بالتأمين، نظام البطاقة الخضراء على سبيل المثال.

النشاط 5: 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.

النشاط 6: توفير التشجيع والحوافز لأرباب العمل لتوظيف ذوي الإعاقة واستبقائهم.

النشاط 7: تشجيع البحث والتطوير بُغية تحسين الاستجابة بعد التصادم.

## 4-2-2 الأنشطة الدولية

لابد من القيام بتنسيق دولي شامل، بُغية 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

سيقوم فريق الأمم المتحدة المعني بالتعاون في مجال السلامة على الطرق بتنسيق عدد من الأنشطة العالمية، تحت قيادة منظمة الصحة العالمية، من أجل تيسير عقد العمل من أجل السلامة على الطرق وتقييم تأثيره.

النشاط 1: الحث على زيادة التمويل المخصص للسلامة على الطرق، متى كان ذلك مناسباً، من خلال:

- دعم المرفق العالمي للسلامة على الطرق؛
- تبني أساليب جديدة مبتكرة للتمويل؛
- تشجيع البلدان على تخصيص 10% من استثماراتها المرتبطة بالبنية الأساسية للطرق، لقضية السلامة على الطرق؛
- الاتصال بمانحين جدد من القطاعين العام والخاص.

النشاط 2: 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:

- قرارات الأمم المتحدة وجمعية الصحة العالمية حول السلامة على الطرق، متى كان ذلك مناسباً؛
- اشتراك البلدان في الحملات الإقليمية والدولية المعنية بالسلامة على الطرق؛
- إدراج موضوع السلامة على الطرق في الاجتماعات الرفيعة المستوى، متى أمكن ذلك، مثل مجموعة الدول الثمانية الكبرى والدول العشرين G8/20، والمنتدى الاقتصادي العالمي، ومبادرة كلينتون العالمية وغير ذلك... .

النشاط 3: إذكاء الوعي بعوامل الخطر، وبال الحاجة إلى تعزيز الوقاية من التصادمات المرورية على الطرق، من

<p>خلال:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• الاستفادة من حملات التوعية العامة، بما فيها الأسابيع العالمية للسلامة على الطرق؛ والاحتفال سنوياً باليوم العالمي لتذكُّر ضحايا الحوادث على الطرق؛</li> <li>• التعاون مع المنظمات غير الحكومية المناسبة، وغيرها من مبادرات المجتمع المدني، بما يتواءم مع مرامي وأهداف العقد؛</li> <li>• دعم مبادرات القطاع الخاص التي تتماشى مع أهداف العقد ومراميه.</li> </ul>
<p><b>النشاط 4:</b> تقديم الإرشادات للبلدان حول تعزيز نُظُم إدارة السلامة على الطرق، وتنفيذ الممارسات السليمة المرتبطة بالسلامة على الطرق، ورعاية الرضوح، من خلال:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• البلدان التي تنفذ إرشادات فريق الأمم المتحدة المعني بالتعاون في مجال السلامة على الطرق، أو غيرها من الإرشادات الخاصة بالممارسة السليمة المتعارف عليها دولياً؛</li> <li>• إعداد المزيد من الدلائل الإرشادية حول "الممارسة السليمة"؛</li> <li>• تقديم الدعم التقني للبلدان لتنفيذ الممارسات السليمة.</li> </ul>
<p><b>النشاط 5:</b> تحسين جودة البيانات المجمعة حول السلامة على الطرق من خلال:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• تنفيذ الدلائل الإرشادية للممارسة السليمة المستندة على بيانات نُظُم معلومات؛</li> <li>• توحيد التعريفات وممارسات التبليغ؛</li> <li>• تعزيز الاستثمار في مجال إعداد نُظُم وطنية لتحليل التصادمات ونُظُم الترسُّد المرتبطة بها، والتي تكفلها الوكالات الصحية، ووكالات العمل وتعويض العاملين؛</li> <li>• التحقيق في التصادمات للتعرف على الأسباب والملابسات والعواقب؛</li> <li>• تشجيع إعداد نُظُم 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)؛</li> <li>• التشارك في الدروس المستفادة من النجاحات والفشل.</li> </ul>

### 3-4 تمويل الأنشطة

تشير التقديرات الأولية إلى إنفاق السلطات المعنية بالطرق في العالم زهاء 500 مليار دولار أمريكي سنوياً على البنية الأساسية للطرق. ومن ثم يتعيّن 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، ولاسيّما من البلدان نفسها، وأيضاً من قِبَل الأطراف المعنية في القطاعين العام والخاص. وقد دعت اللجنة المعنية بالسلامة على الطرق في العالم، في تقريرها لعام 2006، وموضوعه جعل الطرق أكثر أمناً، إلى تخصيص تمويل يقدر بنحو 300 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 200 مليون دولار أمريكي سنوياً، مما يعني ملياري دولار أمريكي لتغطية العقد برمته.

وتُقدَّر الجهود المتضافرة للمجتمع الدولي والمبذولة لتمويل السلامة على الطرق ما بين 10 و25 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 التوسُّع 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، ولاسيما في البلدان المنخفضة الدخل والبلدان المتوسطة الدخل.

## 5- رصد عقد العمل من أجل السلامة على الطرق، وتقييمه

سيتم رصد التقدُّم 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 1

#### أساسية

<ul style="list-style-type: none"> <li>• عدد البلدان التي لديها وكالة تم تمكينها بوضوح لقيادة السلامة على الطرق؛</li> <li>• عدد البلدان التي لديها استراتيجية وطنية؛</li> <li>• عدد البلدان التي لديها أهداف خاصة بالسلامة على الطرق محددة المدة؛</li> <li>• عدد البلدان التي لديها نُظُم معطيات لرصد التقدُّم المحرز صوب بلوغ أهداف السلامة على الطرق؛</li> <li>• عدد البلدان التي تقوم بجمع معطيات سنوية حول حوادث المرور على الطرق تتسق مع التعريفات المقبولة دولياً.</li> </ul>
<p><b>اختيارية</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• عدد البلدان التي قامت بتخصيص أموال لتنفيذ استراتيجية السلامة على الطرق؛</li> <li>• عدد البلدان التي أحرزت تقدُّماً صوب بلوغ أهدافها المحددة.</li> </ul>
<p><b>المؤشرات: القاعدة 2</b></p>
<p><b>أساسية</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• عدد البلدان التي تتمتع فيها السلطات المعنية بالطرق بمسؤولية قانونية لتحسين السلامة على الطرق في شبكاتها؛</li> <li>• عدد البلدان التي لديها نفقات مخصصة ومحددة لبرامج مخصصة لسلامة البنية الأساسية للطرق؛</li> <li>• عدد البلدان التي لديها هدف التخلص من الطرق المحفوفة بالأخطار العالية بحلول عام 2020؛</li> <li>• عدد البلدان التي تبنت سياسات حراك الحضر مضمونة الاستمرار؛</li> <li>• عدد البلدان التي لديها وحدات متخصصة في البنية الأساسية للسلامة على الطرق، تقوم برصد جوانب السلامة على شبكة الطرق؛</li> <li>• عدد البلدان التي تجري تدقيقاً منهجياً للسلامة، وممارسات وسياسات لتقييم الطرق أو تأثير السلامة.</li> </ul> <p><b>اختيارية</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• عدد البلدان التي تدرج احتياجات السلامة ضمن وظائف التخطيط للنقل واستخدام الأراضي؛</li> <li>• عدد البلدان التي لديها نظام فعال للوصول للممتلكات، وإجراءات للسيطرة على التنمية؛</li> <li>• عدد البلدان التي تجري مسوحات دورية بصورة مستمرة لتقييم سلامة الشبكات؛</li> <li>• عدد البلدان التي يكون فيها تقييم السلامة بالتقديرات الأكبر مقداراً لنحو 10٪ من الطرق، أعلى من حد معين (ومن هذه التقديرات على سبيل المثال: معدلات التصادم لكل كيلو متر، الحد الأدنى لتقديرات سلامة البنية الأساسية، النسبة المئوية للطرق السريعة ذات ممرين جانبيين وذات الحاجز المتوسط وتوفير طرق مأمونة للمشاة)؛</li> <li>• عدد البلدان التي تتمتع بحد أدنى لمعايير تقييم السلامة لمشروعات الطرق الجديدة؛</li> <li>• عدد البلدان التي تقدم تقرير عن ما تقطع المركبات من أميال.</li> </ul>
<p><b>المؤشرات: القاعدة 3</b></p>
<p><b>أساسية</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• عدد البلدان التي تشارك في المنتدى العالمي للأمم المتحدة لتنسيق التشريعات المتعلقة بالمركبات، وتطبق معايير تتفق مع هذا التوجُّه؛</li> <li>• عدد البلدان التي تشارك في برامج تقييم السيارات الجديدة؛</li> <li>• عدد البلدان التي تتفد قوانين تمنع استخدام مركبات دون أحزمة أمان (أمامية وخلفية).</li> </ul> <p><b>اختيارية</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• عدد البلدان التي تتفد قوانين لمنع تصنيع المركبات دون وجود خواص محددة لأمان المركبات، مثل</li> </ul>

## نظام التحكم الإلكتروني في الثبات ونظام منع انغلاق المكابح.

المؤشرات: القاعدة 4	
أساسية	<ul style="list-style-type: none"> <li>• عدد البلدان التي لديها حدود للسرعة تتناسب مع نوع الطريق (حضر، ريفي، طريق سريع)؛</li> <li>• عدد البلدان التي تكون فيها حدود تركيز المسكرات في الدم تساوي أو أقل من 0.05 غرام/لكل ديسي لتر؛</li> <li>• عدد البلدان التي يكون فيها تركيز المسكرات في الدم أقل من 0.05 غرام/لكل ديسي لتر بالنسبة لصغار السائقين والسائقين المبتدئين وسائقي المركبات التجارية؛</li> <li>• عدد البلدان التي لديها معطيات وطنية حول نسبة التصادمات القاتلة المرتبطة بالمسكرات؛</li> <li>• عدد البلدان التي لديها قوانين شاملة تتعلق باستخدام الخوذات (بما فيها المعايير)؛</li> <li>• عدد البلدان التي لديها معطيات وطنية حول معدلات ارتداء الخوذات؛</li> <li>• عدد البلدان التي لديها قوانين شاملة حول أحزمة المقاعد؛</li> <li>• عدد البلدان التي لديها معطيات وطنية حول معدلات ارتداء أحزمة المقاعد (الأمامية، والخلفية)؛</li> <li>• عدد البلدان التي لديها قوانين خاصة بأحزمة سلامة الأطفال؛</li> <li>• عدد البلدان التي لديها سياسات رسمية لتنظيم الإجهاد بين قائدي المركبات التجارية.</li> </ul>
اختيارية	<ul style="list-style-type: none"> <li>• عدد البلدان التي لديها معطيات وطنية حول السرعات على شبكة الطرق وفقاً لنوع الطريق؛</li> <li>• عدد البلدان التي لديها معطيات وطنية حول معدلات ارتداء أحزمة سلامة الأطفال؛</li> <li>• عدد البلدان التي تبنت المعايير الجديدة للأيزو ISO 39001؛</li> <li>• عدد البلدان التي تقدم تقارير عن التصادمات على الطرق كقائمة من البيانات المسجلة عن الإصابات المهنية؛</li> <li>• عدد البلدان التي تستضيف أسابيع دورية للسلامة على الطرق.</li> </ul>
المؤشرات: القاعدة 5	
أساسية	<ul style="list-style-type: none"> <li>• عدد البلدان التي تتطلب نُظُم تأمين لجميع السائقين من قِبَل طرف ثالث؛</li> <li>• عدد البلدان التي تخصص رقماً هاتفياً وطنياً واحداً لخدمات الطوارئ؛</li> <li>• عدد البلدان التي لديها مراكز محددة لرعاية الرضوح.</li> </ul>
اختيارية	<ul style="list-style-type: none"> <li>• عدد البلدان التي تلتزم العاملین في رعاية الطوارئ بالحصول على تدريب خاص في رعاية الرضوح.</li> </ul>

المؤشرات: الأنشطة الدولية	
أساسية	<ul style="list-style-type: none"> <li>• عدد الوفيات الناجمة عن حوادث المرور على الطرق كمؤشر أساسي مجمع لكل الأنشطة؛</li> <li>• حجم التمويل المخصص للسلامة على الطرق والذي يقدمه مجتمع المانحين الدولي (بما فيه الوكالات الإنمائية والوكالات المانحة، والمؤسسات، والقطاع الخاص، والمانحون الآخرون).</li> </ul>

سيحول على عدد من المعالم البارزة العالمية لقياس التقدم المُحرز خلال العقد. وسيتم تقييم العقد وتنفيذ هذه الخطة على فترات منتظمة من قِبَل فريق الأمم المتحدة المعني بالتعاون في مجال السلامة على الطرق. وسيتم إنشاء مجموعة عمل للتقييم بغرض تجميع هذه المعلومات على الصعيد العالمي. 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 2012. وسيتم نشر تقرير ثالث في عام 2014 - 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 المُحرز وإقرار الخطط.

**Laura Sminkey**

Liaison Officer, Secretariat, Decade of Action  
World Health Organization  
WHO/VIP  
Avenue Appia 20  
CH-1211 Geneva 27, Switzerland  
Tel: +41 22 791 4547  
Fax: +41 22 791 4332  
email: [sminkeyl@who.int](mailto:sminkeyl@who.int)



عقد للعمل من أجل السلامة على الطرق 2011-2020

[www.who.int/roadsafety/decade\\_of\\_action/](http://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/)