

توصيات السياسة التي اعتمدها الدورة الثانية والثلاثين للكمسيك

وضع استراتيجية وطنية لصيانة الطرق تستند إلى الأدلة والبيانات

الأساس المنطقي:

تتطلب الصيانة الوقائية، كما يشير التعريف، استشراف المستقبل؛ وبالتالي يجب توقع الحالة المستقبلية لشبكة الطرق واتخاذ إجراءات وقائية لمنع التدهور الخطير في شبكة الطرق. ويتطلب تنفيذ ذلك وجود أهداف وغايات واضحة، ومعرفة تامة بالوضع الحالي لشبكة الطرق، وتوفير صور واقعية للأموال المتاحة لتمويل أعمال الصيانة، بالإضافة إلى عنصر مهم للغاية يتمثل في توفر بيانات دقيقة ومواتية وذات صلة لتحديد الأولويات، وإجراء المفاضلات اللازمة عند اتخاذ القرارات بشأن أعمال الصيانة التي سيتم تمويلها والأعمال التي سيتم إرجاؤها. ويجب دمج جميع هذه الموضوعات في استراتيجية وطنية للصيانة.

ويجب أن تحدد أية استراتيجية وطنية لصيانة الطرق أهدافاً وغايات واضحة للأداء و"مستويات خدمة" لمختلف أنواع الطرق التي تضمها شبكات الطرق. كما يجب أن تكون أهداف الأداء ومستويات الخدمة واقعية بحيث يجب ربطها ربطاً واضحاً ومباشراً بالموارد المتاحة وتمويل أنشطة الصيانة. بالإضافة إلى ذلك، يجب على الاستراتيجية الوطنية أن تضع تصوراً واضحاً عند إسناد مسؤوليات تحقيق أهداف وغايات الأداء المذكورة لمختلف أنواع الطرق إلى مؤسسات ومنظمات محددة. كما يجب أن تحدد مصادر وحجم الإيرادات/ الأموال المتاحة لكل من هذه المؤسسات في هذه الاستراتيجية. وكذا يجب أن تكون الاستراتيجية نفسها قائمة على دليل وبيانات موثوقة يتم جمعها دورياً لدعم التطوير المستمر لهذه الاستراتيجية. ويستخدم إطار إدارة الأصول على نطاق واسع، ويمكن أن يشكل أساساً جيداً لوضع مثل تلك الاستراتيجية الوطنية لصيانة الطرق.

ضمان تخصيص تمويل كافٍ ومستدام لصيانة الطرق وزيادة الاستخدام الفعال لأموال الطرق المتاحة

من خلال إطار قانوني مناسب وهيكل مؤسسي

الأساس المنطقي:

كشفت البحوث والتجارب أن التمويل غير الكافي وغير الموثوق يمثل حجر عثرة أمام تحسين صيانة الطرق في العديد من البلدان. فالتمويل الكافي والمضمون والمستقر لتنفيذ خدمات الصيانة الدورية ينطوي على أهمية كبرى لشبكة الطرق التي تعمل بصورة جيدة. ويمثل عدد الدول التي ليس لديها صناديق للطرق مشكلة واضحة للدول الأعضاء في منظمة التعاون الإسلامي؛ رغم أن صناديق الطرق ما هي إلا آلية من شأنها تسهيل تدفق الأموال على نحو كافٍ ومستقر لتمويل أنشطة الصيانة المطلوبة. وبالإضافة إلى ذلك، فحتى صناديق الطرق التي تم إنشاؤها لا تعمل بنفس مستوى الفعالية؛ إذ يتطلب الأداء الفعال

لصناديق الطرق إطاراً قانونياً مناسباً وهيكلًا مؤسسياً. وبصفة عامة، تتسم صناديق الطرق التي تم إنشاؤها في الدول الأعضاء في منظمة التعاون الإسلامي بما يلي:

- ما زال الأساس القانوني للعديد من صناديق الطرق ضعيفاً، كما أن استقلاليتها غير مضمونة.
- مشاركة أصحاب المصالح في صناديق الطرق محدودة للغاية، إلى جانب اقتصار المساءلة والشفافية في صناديق الطرق في الغالب على إجراء تدقيق مالي سنوي.
- نادراً ما تستخدم صناديق الطرق مؤشرات الأداء القائمة التي تستند إلى البيانات لمراقبة أثر أنشطة التمويل التي تمارسها تلك الصناديق وتقييمها. وبالتالي، ليس هناك ربط بين التمويل والتحسينات في أداء شبكة الطرق.

ونتيجة لذلك، يكون التمويل الكافي والمستقر للصيانة محدوداً في الغالب، وبصفة عامة لا يوجد مصدر تمويل يكرس بصفة خاصة لتمويل أنشطة الصيانة. ويؤدي هذا الوضع بصفة عامة إلى ما يعرف بـ "فجوة الصيانة"، وهو ما يترك أثراً ضاراً على أداء شبكة الطرق.

الاستفادة من عقود الأداء في صيانة الطرق

الأساس المنطقي:

تتميز عقود الأداء بعدة مزايا لإسناد الصيانة إلى القطاع الخاص. ولكي تنفذ تلك العقود، تحتاج الجهات المسؤولة عن الطرق إلى إدارة قادرة لبرنامج الصيانة، ونظام مراقبة جيد، وإجراءات مشتريات تتسم بالوضوح والشفافية. وفي هذا النوع من العقود، يحصل المقاول على أجره شهرياً بناءً على مخرجات الأداء التي تخضع للقياس مقابل معايير تحدد في العقد وليس على أساس المدخلات. وتوقع الغرامات إذا لم تستوف نتائج نشاط معايير العقد، ويمكن تخفيض الأجر أو وقفه لحين إجراء الإصلاحات اللازمة. وتتمثل النقطة الرئيسية في أن التركيز ينصب على تحقيق أهداف الأداء من ناحية النتيجة النهائية؛ أي من ناحية المخرجات. وبالتالي، فالتركيز - على سبيل المثال - لا ينصب على عدد كيلومترات شبكة الطرق التي خضعت للصيانة، ولكن على حالات التأجيل التراكمية - على سبيل المثال - التي تنتج عن أعمال الصيانة على شبكة الطرق. ومن شأن هذا التركيز أن يغير محور الأهمية من مجرد إجراء الصيانة إلى إجرائها بطرق تختصر وقت التعطل والإزعاج الناتج عن أعمال الصيانة.

إنشاء نظام لإدارة قاعدة بيانات الطرق

الأساس المنطقي:

يتمثل أساس الصيانة الوقائية الفعالة في المعلومات الملائمة؛ أي المعلومات عن حالة شبكة الطرق وحجم المرور على هذه الشبكة. كما أن تنفيذ الصيانة الوقائية بفعالية وبتكلفة معقولة يتطلب أيضاً معلومات عن تكاليف مختلف أعمال الصيانة وآثارها المفيدة. وتظهر الحاجة لهذه المعلومات ليس للوقت الحالي فقط، بل إنها مطلوبة في النماذج أيضاً (نماذج الطلب على النقل، ونماذج تدهور الرصف، ونماذج التكلفة) من أجل التنبؤ بالحالة المستقبلية لشبكة الطرق لتقييم معقولة التكلفة لخيارات واستراتيجيات الصيانة المتعددة حتى يتسنى تحديد الأولويات وتخصيص الموارد وفقاً لتلك الأولويات. وتعد تكلفة جمع هذه البيانات معقولة مقارنةً بتكلفة أعمال الصيانة نفسها، كما أن مردود توفر تلك البيانات كبير.

رفع الوعي بشأن السلامة على الطرق في الدول الأعضاء

الأساس المنطقي:

تمثل الإصابات الناجمة عن السير على الطرق مشكلة أساسية ذات طابع عالمي بالنسبة للصحة العامة، ولكنها مهملّة، مما يتطلب تكاتف الجهود بغية الوصول إلى الوقاية الفعالة والمستدامة. ومن بين كافة الأنظمة التي يتعين على الأشخاص التعامل معها على أساس يومي، يعد النقل على الطرق هو الأكثر تعقيداً والأكبر خطراً. وعلى مستوى العالم، يُقدر عدد الأشخاص الذين يلقون حتفهم من جراء حوادث السير على الطرق سنوياً بحوالي 1،2 مليون شخص، في حين قد يصل عدد الإصابات إلى 50 مليون إصابة— وهو ما يساوي الإجمالي المدمج لعدد السكان في خمس مدن من أكبر مدن العالم. وبالإضافة إلى حالات الوفاة، تتسبب حوادث السير على الطرق في العديد من الإصابات الأقل شدة: فالإصابات غير المميتة التي تحدث سنوياً بمختلف أنحاء العالم تتراوح ما بين 20 و 50 مليون إصابة. وتمثل تلك الإصابات غير المميتة سبباً مهماً من أسباب الإعاقة.

إن العوامل البشرية مثل الإهمال، والإجهاد، والافتقار إلى المهارة، وحالات السكر، وتجاوز السرعة، والاقتراب من السائقين الآخرين أثناء القيادة وعبور الطريق دون اكتراث وعلى نحو يخالف أنظمة السير لهي عوامل أساسية في حوادث الطرق. وفي هذا الصدد، هناك حاجة إلى إطلاق حملات مكثفة، وتدعيم استراتيجيات تفعيل القوانين، وتبني برامج وضع المعايير الخاصة بمدارس تعليم القيادة واستحداث الفحص الطبي على سائقي سيارات النقل، وذلك بهدف رفع الوعي.

الالتزام باتفاقيات الأمم المتحدة الرئيسية حول السلامة على الطرق وتطبيق نهج¹ أنظمة السلامة الخاص على النظام الوطني لإدارة السلامة على الطرق الأساس المنطقي:

في مارس/آذار 2010، أقرت الجمعية العامة للأمم المتحدة بالإجماع قرارًا من شأنه اعتبار الفترة من 2011 إلى 2020 عهدًا للعمل من أجل السلامة على الطرق. ويتمثل الهدف من هذا العقد في تحقيق الاستقرار، ومن ثم الحد من الأعداد المتوقعة للوفيات على الطرق بمختلف أنحاء العالم بحلول عام 2020، وذلك من خلال زيادة أنشطة السلامة على الطرق على المستويات المحلية، والإقليمية والعالمية.

وتعتمد الخطة على مبادئ أنظمة السلامة المتضمنة كما تم إقرارها في عقد العمل من أجل السلامة على الطرق. ويهدف نهج أنظمة السلامة إلى تطوير نظام للنقل على الطرق يأخذ بعين الاعتبار الأخطاء البشرية وقابلية تعرض الجسد البشري للأذى. ويفترض أن البشر لا يزالون يرتكبون الأخطاء ولا يمكن تفادي الحوادث على نحو تام، على الرغم من إمكانية التخفيف من أثرها (من حيث نتائج الإصابات) من خلال توفير طرق ومركبات آمنة ومرنة. ويقع على عاتق مستخدمي الطرق مسؤولية الالتزام بالقواعد واللوائح. ويدعم كل ذلك نظام قانوني وقضائي يتم بموجبه ضمان القدرة الفعالة على أعمال القوانين، والرعاية في حالات الطوارئ، وأنظمة إدارة الأحداث، ومرافق التدريب، وأنظمة التمويل، ووظائف البحث والرصد بحسب ما يتطلبه نهج أنظمة السلامة.

وينظر إلى نهج أنظمة السلامة دوليًا على أنه الأكثر ملائمةً في مجال توجيه إدارة السلامة على الطرق. وزاد الاعتراف به كأكثر الوسائل فعالية بغية توفير أنظمة للنقل على الطرق تكون أكثر سلامةً لكافة المستخدمين. ويصور هذا النهج أن السلامة على الطرق مسؤولية تشاركية بين كل من مصممي نظام النقل على الطرق ومستخدميه. ويتمثل الهدف الأساسي من هذا النهج في الحد من الإصابات الشديدة وتلك التي تتسبب في الوفاة من خلال التعرف على المصادر الأساسية للأخطاء وعيوب التصميم التي أدت إليها، والعمل على معالجتها. وعلى عكس الأساليب التقليدية، فإن مستخدمي الطرق، والمركبات، وشبكة/بيئة الطرق المتضمنة تدرج جميعها بصورة متكاملة في نهج أنظمة السلامة.

¹ تم صياغة مفهوم نظام السلامة مع استحداث النهج الهولندي والرؤية السويدية "صفر". ونتج عن هذا الفكر تأسيس التوصيات التي أصدرتها منظمة الصحة العالمية والأمم المتحدة، وتم إدراجها في تقرير منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية "نحو الصفر" والإرشادات القطرية للبنك الدولي حول سير مراجعات قدرة إدارة السلامة على الطرق. وتم وضع إرشادات البنك الدولي خصيصًا لغرض تعزيز نهج أنظمة السلامة واستحداث مراجعات قدرة السلامة على الطرق كخطوة أولى من أجل معالجة المشكلات المتزايدة للسلامة على الطرق.

وعلى هذا الأساس، فإن الالتزام بمعاهدات واتفاقيات الأمم المتحدة، وتنفيذها، بما في ذلك اتفاقية السير على الطرق (1998)، واتفاقية العلامات والإشارات (1968) والاتفاق الأوروبي بشأن عمل طواقم المركبات المستعملة في النقل الطرقي الدولي (1970)، ومواءمة تشريع السلامة على الطرق على حدود البلدان، فضلاً عن استخدام نهج أنظمة السلامة في نظام إدارة السلامة على الطرق لهي أمور شديدة الأهمية في سبيل تحقيق النجاح.

إنشاء نظام لبيانات السلامة على الطرق والحوادث يتسم بالموثوقية والاستدامة

الأساس المنطقي:

يتم جمع المعلومات الأساسية حول الحوادث والإصابات الناجمة عن السير على الطرق التي تقع يومياً في بلدان عدة. وإذا لم يتم وضع أكواد لتلك المعلومات بشكل سليم، وإدخالها في نظام محوسب لقاعدة البيانات، ومعالجتها، وتحليلها ونشرها، سوف يتعذر استخدامها في التعرف على المخاطر، أو انتقاء التدخلات أو قياس النتائج. ويشير مصطلح نظام بيانات الحوادث إلى الأشخاص، والعمليات، والأجهزة والبرامج المعنية بجمع المعلومات المتعلقة بحوادث السير على الطرق، وإدارتها. وتعمل أنظمة البيانات على معالجة المعلومات التي تسمح بإجراء التحليل على المستوى المجمع، بالإضافة إلى تيسير الإجراءات التي تعتمد على البيانات.

فضلاً عن ذلك، ثمة حاجة إلى البيانات الموثوقة والدقيقة بغية رفع الوعي بشأن جسامه الإصابات الناجمة عن السير على الطرق، وكذا إقناع صانعي السياسات بضرورة اتخاذ التدابير اللازمة. كما أن البيانات الموثوقة والدقيقة ضرورية من أجل التعرف بشكل صحيح على المشكلات، وعوامل المخاطرة والمناطق ذات الأولوية، إلى جانب وضع الاستراتيجيات، وتحديد الأهداف ورصد الأداء. وفوق كل ذلك، من شأنها المساهمة أيضاً في توزيع أفضل للموارد. ويعتبر استخدام البيانات الموثوقة عنصراً أساسياً في نهج أنظمة السلامة التي تم عرضها في التوصية السابقة الخاصة بالسياسات.

وضع استراتيجية وطنية للسلامة على الطرق وتكليف وكالة/مؤسسة وطنية رائدة لتضطلع بمسئولية

إدارة السلامة على الطرق

الأساس المنطقي:

يمثل وضع استراتيجية وطنية للسلامة على الطرق في ضوء الممارسات الدولية الجيدة أهمية كبرى، وذلك من أجل إيجاد إدارة أفضل للسلامة على الطرق، ومعالجة التحديات على الصعيد الوطني. ويعد تطوير وتنفيذ استراتيجيات السلامة على الطرق وبرامجها التي يمكن إدراجها في السياسات والاستراتيجيات

المحددة للدولة إحدى الأهداف الثمانية المحددة للخطة العالمية (عقد الأمم المتحدة للعمل من أجل السلامة على الطرق 2011-2020).

وفي هذا الصدد، فإن وجود جهة وطنية متعددة التخصصات، أو هيئة رائدة، لهو أمر شديد الأهمية في سبيل وضع استراتيجية وطنية للسلامة على الطرق، فضلاً عن التنسيق اللازم لتنفيذها. ويعد تكليف هيئة رائدة بمسئولية السلامة على الطرق أحد الأنشطة الستة الرئيسية التي تم تحديدها تحت البعد الأول، ألا وهو إدارة السلامة على الطرق المتضمنة في الخطة العالمية السابق ذكرها. ويتمثل الهدف الأساسي للهيئة الرائدة في تقليل أعداد الوفيات والإصابات الجسيمة بشكل جوهري. وتحدد الهيئة مجال أنظمة إدارتها، ولا سيما ما يتعلق بدورها وكذلك الأدوار المنوطة بشركائها، والأطراف المعنية بسلامة السير على الطرق. وعلى هذا الأساس، سوف يكون لتلك الهيئة دور تنسيقي على مستوى النظام من أجل التأكد من أن التدخلات النظامية، والتي تستهدف التنفيذ واسع النطاق في الأساس، يتم القيام بها على الوجه الأكمل.