

Distr.  
LIMITED

E/ESCWA/EDGD/2013/IG.1/5(Part II)  
10 September 2013  
ORIGINAL: ARABIC

المجلس  
الاقتصادي والاجتماعي



اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا)

لجنة النقل  
الدورة الرابعة عشرة  
عمّان، ٩-١٠ تشرين الأول/أكتوبر ٢٠١٣

البند ٦ (ب) من جدول الأعمال المؤقت

## مناقشة عامة حول قضايا النقل في المنطقة العربية

### خطة عمل مقترحة لمتابعة تنفيذ اتفاق الطرق الدولية في المشرق العربي

#### موجز

اعتمدت لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا) في دورتها الرابعة والعشرين القرار ٢٧٩ (د-٢٤) المؤرخ ١١ أيار/مايو ٢٠٠٦ بشأن استكمال تطوير نظام النقل المتكامل في المشرق العربي (إتسام) ومتابعة تنفيذ مكوّناته. وعملاً بهذا القرار، سعت الإسكوا، بالتعاون مع البلدان الأعضاء، إلى وضع عدد من الآليات والخطط اللازمة لتنفيذ اتفاقيات النقل الدولية المعتمدة بين بلدان الإسكوا، لما لها من دور أساسي في تحقيق التكامل الإقليمي فيما بينها. كذلك، تقوم الإسكوا، من خلال لجنة النقل، بمتابعة تنفيذ هذه الاتفاقيات بشكل دوري. وتسعى، من خلال أنشطتها المختلفة في إطار البرنامج الفرعي ٣ المعني بالتنمية الاقتصادية والعولمة، إلى تقديم الدعم الفني للبلدان لإيجاد سبل تمويل ووضع أطر قانونية ملائمة من شأنها تفعيل واستكمال تنفيذ هذه الاتفاقيات بالإضافة إلى اعتماد آليات لمتابعة ورصد التقدم المحرز في التنفيذ.

وتستعرض هذه الوثيقة مقترح خطة لمتابعة تنفيذ اتفاق الطرق الدولية في المشرق العربي وأهم النتائج والتوصيات الواردة في الدراسة التي أعدتها الأمانة التنفيذية للإسكوا في نهاية عام ٢٠١٢ حول هذا الموضوع.

## المحتويات

<u>الصفحة</u>	<u>الفقرات</u>	
٣	٣-١	..... مقدمة
٣	٦-٤	..... أولاً- معلومات أساسية عن اتفاق الطرق الدولية في المشرق العربي
٤	١١-٧	..... ألف- استعراض خطة عمل تنفيذ الاتفاق ومراجعة عملية متابعة التنفيذ
٥	١٦-١٢	..... باء- تحليل البيانات الواردة من البلدان الأعضاء (الأطراف في الاتفاق) ..... حول نسب تنفيذ الاتفاق
٧	٢٩-١٧	..... ثانياً- مقترح خطة متابعة تنفيذ اتفاق الطرق الدولية في المشرق العربي
١١	٣٨-٣٠	..... ثالثاً- الخلاصة والتوصيات
١٣		..... المرفق الأول- استبيان مقترح لمتابعة تنفيذ اتفاق الطرق الدولية في المشرق العربي (وفقاً لخطة العمل المعتمدة)
١٦		..... المرفق الثاني- النشاطات التفصيلية لمحاوّر خطة العمل المقترحة لمتابعة تنفيذ الاتفاق مستقبلاً
١٧		..... المرفق الثالث- ملخص عن خطة العمل المقترحة لمتابعة تنفيذ اتفاق الطرق الدولية في المشرق العربي

## مقدمة

- ١- أصدرت اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا)، في دورتها الرابعة والعشرين، القرار ٢٧٩ (د-٢٤) المؤرخ ١١ أيار/مايو ٢٠٠٦ بشأن استكمال تطوير نظام النقل المتكامل في المشرق العربي (إتسام) ومتابعة تنفيذ مكوناته.
- ٢- ويشمل نظام إتسام المكونات التالية: (أ) اتفاق الطرق الدولية في المشرق العربي؛ (ب) المحورين M40 وM45 المصنفين من المحاور ذات الأولوية؛ (ج) اتفاق السكك الحديدية الدولية في المشرق العربي؛ (د) مذكرة التفاهم بشأن التعاون في مجال النقل البحري في المشرق العربي؛ (هـ) اللجان الوطنية لتسهيل النقل والتجارة؛ (و) سلامة المرور على الطرق؛ (ز) الإطار المنهجي لنظام إتسام؛ (ح) نظام المعلومات الجغرافي المصاحب؛ (ط) النقل المتعدد الوسائط؛ (ي) الهياكل المؤسسية والتشريعات.
- ٣- وتنفيذاً للقرار المذكور أعلاه ولقرارات لجنة النقل، سعت البلدان الأعضاء، بدعم من الإسكوا، إلى تنفيذ اتفاقات النقل الدولية المعتمدة، بناءً على خطط العمل التي وضعتها الإسكوا. وأدرجت الإسكوا ضمن برامج عملها أنشطة لمتابعة تنفيذ هذه الاتفاقيات وعلى رأسها اتفاق الطرق الدولية في المشرق العربي الذي باشرت بلدان الإسكوا الأعضاء فعلياً بتنفيذه. وفيما يلي ملخص لمقترح خطة لمتابعة تنفيذ اتفاق الطرق الدولية في المشرق العربي وأهم النتائج والتوصيات الواردة في الدراسة التي أعدتها الأمانة التنفيذية للإسكوا في نهاية عام ٢٠١٢ حول هذا الموضوع.

## أولاً- معلومات أساسية عن اتفاق الطرق الدولية في المشرق العربي

- ٤- اعتمد اتفاق الطرق الدولية في المشرق العربي في ١٠ أيار/مايو ٢٠٠١ ودخل حيز التنفيذ في ١٩ تشرين الأول/أكتوبر ٢٠٠٣. وأعدت الإسكوا مشروع خطة عمل لتنفيذه، وعرضته على لجنة النقل في دورتها الخامسة (بيروت، ٢-٤ آذار/مارس ٢٠٠٤)<sup>(١)</sup> فاعتمده بعد إدخال تعديلات على البرنامج الزمني المقترح للتنفيذ. وناشدت لجنة النقل في دورتها الخامسة البلدان التي لم توقع على الاتفاق الإسراع في الانضمام إليه، والبلدان التي وقعت عليه ولم تصادق عليه الإسراع في التصديق عليه تمهيداً للبدء بتنفيذه.
- ٥- وصدرت عن دورات لجنة النقل المتتالية توصيات للبلدان الأعضاء للإسراع في الانضمام إلى الاتفاق والتصديق عليه، وتنفيذ خطة العمل المعتمدة. وصدرت مؤخراً عن الدورة الثالثة عشرة للجنة النقل (بيروت، ٢٤-٢٦ نيسان/أبريل ٢٠١٣) مجموعة من التوصيات بهذا الشأن أهمها مناشدة سلطنة عُمان الإسراع في الانضمام إلى الاتفاق والطلب إلى البلدان الأطراف تحديث المعلومات الواردة في الاستبيان الخاص بمتابعته، وموافاة الإسكوا به في موعد أقصاه ٣١ آب/أغسطس ٢٠١٢، ليتسنى للأمانة التنفيذية متابعة ورصد التطورات الحاصلة فيما يخص التنفيذ، وبالتالي تقديم الدعم الفني للبلدان في هذا الإطار.

- ٦- وبدأت الإسكوا في نهاية عام ٢٠١٢ بإعداد دراسة حول الموضوع تتضمن تحليلاً منهجياً وتقييماً لتنفيذ اتفاق الطرق الدولية في المشرق العربي. وتستعرض الدراسة أيضاً خطة عمل لتنفيذ الاتفاق وآليات متابعة

(١) الإسكوا، خطة عمل لتنفيذ اتفاق الطرق الدولية في المشرق العربي، بيروت، ٣٠ آذار/مارس ٢٠٠٤،

-٤-

التنفيذ المعتمدة من الإسكوا والبلدان الأعضاء، وتتضمن مقترح خطة لمتابعة التنفيذ. وما زالت هذه الدراسة في مرحلة التحرير والطباعة، وفيما يلي ملخص عن الخطة التي تتضمنها. ويُطلب من لجنة النقل في دورتها الرابعة عشرة الإطلاع على خطة العمل المقترحة وإبداء الرأي حولها.

#### ألف- استعراض خطة عمل تنفيذ الاتفاق ومراجعة عملية متابعة التنفيذ

٧- تضمنت دراسة الإسكوا مراجعة عامة لخطة عمل تنفيذ اتفاق الطرق الدولية في المشرق العربي وآليات المتابعة المعتمدة من قبل الإسكوا كما يلي:

#### (أ) الخطوات العامة لتنفيذ الاتفاق

٨- تصنف الخطوات العامة لتنفيذ الاتفاق تحت البنود التالية:

- النواحي الإعلامية؛
- لافقات التعريف بالطرق الدولية؛
- تحديد المحاور ومواصفاتها الفنية؛
- اللافتات والإشارات والعلامات.

#### (ب) البرنامج الزمني لخطة العمل

٩- يتضمن البرنامج الزمني لخطة العمل (١٥) خمسة عشر نشاطاً تدرج ضمن الخطوات العامة لتنفيذ الاتفاق. وتجدر الإشارة إلى ضرورة التمييز بين الوقت المفضل لإنجاز النشاط والوقت المسموح به لإنجازه.

#### (ج) استبيان تنفيذ الاتفاق

١٠- يشمل الاستبيان الخطوات والنشاطات المدرجة في خطة العمل المعتمدة، ووصفاً للبيانات المطلوب متابعتها، ولا سيما نسب التنفيذ على المحاور لغاية تاريخ تحديث الاستبيان، وملاحظات البلدان، والعقبات التي تؤخر التنفيذ.

#### (د) استعراض آليات متابعة تنفيذ الاتفاق المعتمدة من قبل الإسكوا

١١- تتلخص آليات متابعة تنفيذ اتفاق الطرق الدولية في المشرق العربي المعتمدة من قبل الإسكوا فيما يلي:

- المتابعة السنوية من خلال الدورات السنوية للجنة النقل؛
- التقارير الوطنية المرسلة من البلدان الأعضاء؛
- تقييم نتائج الاستبيانات المحدثة المرسلة من البلدان الأعضاء حول نسب تنفيذ الاتفاق وفقاً لخطة العمل؛
- تقييم تنفيذ التوصيات الصادرة عن لجنة النقل في ما يتعلق بالاتفاق.

## باء- تحليل البيانات الواردة من البلدان الأعضاء (الأطراف في الاتفاق) حول نسب تنفيذ الاتفاق

١٢- وزعت الإسكوا على البلدان الأعضاء استبياناً حول نسب تنفيذ اتفاق الطرق الدولية في المشرق العربي وفقاً لخطة العمل المعتمدة المرفقة بتقرير لجنة النقل عن الدورة الحادية عشرة (بيروت ٢٢-٢٤ آذار/مارس ٢٠١٠) لقياس التقدم المحرز في تنفيذ مكونات نظام النقل المتكامل في المشرق العربي (اتفاق الطرق الدولية في المشرق العربي). وحتى تاريخ الدراسة، استلمت الأمانة التنفيذية ردود عشرة من البلدان الأعضاء وقامت بتحليلها. هذه البلدان هي: المملكة الأردنية الهاشمية، ومملكة البحرين، والجمهورية العربية السورية، وجمهورية العراق، ودولة قطر، ودولة الكويت، والجمهورية اللبنانية، وجمهورية مصر العربية، والمملكة العربية السعودية، والجمهورية اليمنية. وجدير بالذكر أن مصر أعادت إرسال الاستبيان بعد تضمينه معلومات محدثة بتاريخ أيلول/سبتمبر ٢٠١١، وكذلك الأردن بتاريخ تشرين الثاني/نوفمبر - كانون الأول/ديسمبر ٢٠١١.

### تقييم نتائج الاستبيان

١٣- يبين الجدول التالي تقييم نتائج الاستبيانات المرفقة بتقرير لجنة النقل عن دورتها الحادية عشرة (بيروت ٢٢-٢٤ آذار/مارس ٢٠١٠) حسب البيانات الواردة من البلدان ووفقاً لمسوحات البلد ولأطوال المحاور:

البلد	أطوال المحاور (كم)	نسبة التنفيذ التقديرية (في المائة)
المملكة الأردنية الهاشمية	١٢٦٦	٦٨,٣
مملكة البحرين	٢٣	١٠٠
الجمهورية العربية السورية	٢٨٥٤	١٠٠
جمهورية العراق	٣٠٢٠	١٠٠
دولة قطر	١٠٠	١٠٠
دولة الكويت	٤٣٨	٧٥,٦
الجمهورية اللبنانية	٣٠٠	١٠٠
جمهورية مصر العربية	٥٢٢٠	١٠٠
المملكة العربية السعودية	١٢٥٠٧	١٠٠
الجمهورية اليمنية	٢٥٣٥	٨٢
المجموع	٢٨٢٦٣	ما يعادل الـ ٩٢

١٤- تشير نتائج الاستبيانات المقدمة رسمياً من قبل البلدان الأعضاء المذكورة أعلاه إلى أن تنفيذ الاتفاق كان شبه تام في نهاية عام ٢٠١١، أي انه تم إخضاع الشبكة الطرقيّة الدولية للمواصفات الفنية المعتمدة في اتفاق الطرق الدولية في معظم بلدان الإسكوا، باستثناء المملكة الأردنية الهاشمية ودولة الكويت والجمهورية اليمنية. إلا أن تقديرات الإسكوا تبين أن هذه النتائج مبالغ بها، وأن النتائج الواقعية لتنفيذ الاتفاق قد لا تتجاوز (٧٠ في المائة)<sup>(٢)</sup>.

(٢) الإسكوا، تقرير لجنة النقل عن الدورة الحادية عشرة (بيروت ٢٢-٢٤ آذار/مارس ٢٠١٠)،

١٥- ويعتبر انجاز النشاطات ضمن الوقت المحدد في البرنامج الزمني لخطة العمل أهم جانب في التقييم، وقد نصت خطة عمل تنفيذ الاتفاق على التمييز بين الأوقات المفضلة لانجاز النشاطات والأوقات المسموح بها (النهائية) لذلك، وفقاً للبرنامج الزمني الذي يوضحه الجدول التالي:

الرقم	النشاط	الوقت المفضل للانجاز	الوقت المسموح به
١	إعداد فيلم وثائقي قصير عن الاتفاق	٢٠٠٤	-
٢	إعداد كتيب عن الاتفاق	٢٠٠٤	-
٣	إطلاق حملة إعلامية عن الاتفاق	٢٠٠٤-٢٠٠٥	٢٠٠٦
٤	إعداد خريطة تفصيلية لمحاور شبكة الطرق الدولية	٢٠١٠-٢٠٠٥	-
٥	تحديد أماكن وضع لافتات الطريق	٢٠٠٤	-
٦	تصنيع لافتات التعريف بالطرق الدولية وتثبيتها على الشبكة	٢٠٠٤	٢٠١١-٢٠٠٥
٧	وصف المسار الواقعي على امتداد المحور	٢٠٠٤	-
٨	تحديد تصنيف كل جزء من المحاور	٢٠٠٤	-
٩	إعداد جدول المواصفات الفنية لكل جزء حسب التصنيف	٢٠٠٤	-
١٠	رسم المحاور حسب تصنيفها على مخططات	٢٠٠٤	-
١١	جرد أنواع اللافتات والإشارات الموجودة على كل جزء	٢٠٠٦-٢٠٠٤	٢٠١١-٢٠٠٧
١٢	تحديد اللافتات والإشارات غير المطابقة للمواصفات	٢٠٠٦-٢٠٠٤	٢٠١١-٢٠٠٧
١٣	تبديل اللافتات والإشارات غير المطابقة للمواصفات	٢٠٠٧-٢٠٠٥	٢٠١١-٢٠٠٨
١٤	تحديد المواصفات غير المتوافقة مع الاتفاق لكل جزء	٢٠١٠-٢٠٠٥	٢٠١٩-٢٠١١
١٥	إنهاء الأعمال المطلوبة للتحسينات	٢٠١١-٢٠٠٥	٢٠١٩-٢٠١٢

١٦- ويتبين أن الوقت المفضل لانجاز كافة النشاطات ينتهي عام ٢٠١١، وأن الوقت المسموح به لإنجاز بعض هذه النشاطات ينتهي عام ٢٠١٩. وبعد تحليل الاستبيانات الحديثة التي أرسلتها مصر والأردن، يتبين ما يلي:

#### المملكة الأردنية الهاشمية

◀ بالنسبة إلى المحورين M40 وM45، بلغت نسب تثبيت لافتات التعريف بشكل مستقل على الشبكة ٢٣١ في المائة للمحور M40، و٩٧ في المائة للمحور M45 والوقت المفضل لانجازها هو عام ٢٠٠٤، والوقت المسموح به هو عام ٢٠١١. أي أنه تم إنجاز المطلوب على المحور M40 في أقل من نصف الوقت المحدد، في حين تأخر الإنجاز على المحور M45. وكان من الوقت استغلال الفائض في الوقت في عملية إنجاز المطلوب على المحور M40 للعمل على المحور M45 وعدم التأخر في التنفيذ. وينطبق الحل نفسه في ما يتعلق بالتأخر في تثبيت اللافتات الإرشادية؛

◀ لم ينفذ أي من النشاطات المتعلقة بتصنيف أجزاء المحورين M35 وM47 وإعداد جداول بمواصفاتها الفنية. وجدير بالذكر أن الوقت المفضل لانجازها هو عام ٢٠٠٤، وأن التاريخ المتوقع لانجازها هو ٣١ كانون الأول/ديسمبر ٢٠١٢؛

◀ تنحصر البيانات المتوفرة حول بنود اللافتات والإشارات على المحاور بالتاريخ المتوقع لانجازها وهو ٢١ كانون الأول/ديسمبر ٢٠١٢، مع العلم أن الوقت المفضل لانجازها وفقاً

للبرنامج الزمني هو الفترة ٢٠٠٤-٢٠٠٦ والوقت المسموح به لانجازها هو الفترة ٢٠٠٧-٢٠١١؛

◀ بلغت نسبتا إنهاء الأعمال المطلوبة للتحسينات ٢٠ في المائة في المحور M40 و٧٢ في المائة في المحور M45، أما الوقت المفضل للإنجاز فهو الفترة ٢٠٠٥-٢٠١١ بينما الوقت المسموح به هو ٢٠١٢-٢٠١٩؛

◀ تشير نتائج استبيان نسب التنفيذ للمحاور M35 وM40 وM45 وM47 إلى تأخر في تنفيذ متطلبات الاتفاق، مع أنها محاور ذات أولوية في شبكة الطرق الدولية؛

◀ لا توجد بيانات تتعلق بإطلاق الحملة الإعلامية.

### جمهورية مصر العربية

◀ يشير التدقيق الأولي لنسب التنفيذ على المحورين M40 وM55 حسب مواصفاتها الفنية المقدمة إلى أن كافة النشاطات منفذة بنسبة ١٠٠ في المائة، ضمن الوقت المحدد؛

◀ يدل ربط نتائج التنفيذ بالأوقات المفضلة للإنجاز على مدى توافق الخطط والبرامج الزمنية الوطنية مع البرنامج الزمني التنفيذي لخطة عمل الاتفاق؛

◀ يشير استبيان نسب التنفيذ في ما يتعلق بالمحورين M40 وM55 إلى تنفيذ تام لمتطلبات الاتفاق.

### **ثانياً- مقترح خطة لمتابعة تنفيذ اتفاق الطرق الدولية في المشرق العربي**

١٧- لا بد، في ضوء ما تقدم، من التدقيق في معطيات تنفيذ اتفاق الطرق الدولية في المشرق العربي. وينبغي أن تتعاون البلدان الأعضاء مع الأمانة التنفيذية للإسكوا لتجميع معلومات تفصيلية عن المحاور في كل بلد، لنشرها بشكل قابل للاستخدام المباشر على موقع الانترنت الرسمي للإسكوا، وذلك لسببين:

(أ) إن التجميع المفصل للمعطيات التي تسمح بالوصف الدقيق لحالة أقسام شبكة الطرق الدولية في المشرق العربي يمكن أن يشكل ضماناً لموثوقية هذه البيانات، ولا سيما إذا ما قام به فريق من المختصين من البلدان الأعضاء، المدربين لإنجاز العمل المطلوب. والمعرفة المسبقة بأن المعطيات التفصيلية التي سيتم الحصول عليها ستُنشر في قاعدة بيانات خاصة على موقع الانترنت الرسمي للإسكوا ستحفز المعنيين الوطنيين بوصلات الشبكة على ضمان دقة البيانات وموثوقيتها؛

(ب) سيؤدي إعلان خصائص أقسام الشبكة ومواصفاتها على الانترنت إلى نشر المعلومات المتعلقة بالشبكة بشكل أكثر فاعلية بين جمهور المهنيين في قطاع التجارة والنقل الطرقي، الأمر الذي يساهم في تحقيق الغاية الأساسية المرجوة من الاتفاق.

١٨- لذا، فإن تقييم الوضع الفعلي لتنفيذ الاتفاق يستوجب توزيع استبيان جديد على البلدان الأعضاء يتضمن البيانات الواردة في الخطة والتي لم يتضمنها الاستبيان الأساسي المعتمد، والبيانات الجديدة المرتبطة بمستوى السلامة المرورية حسب ما هو مقترح أعلاه.

١٩- ويجب أن تشكل حصيلة تحليل مكونات الاتفاق المدخلات المطلوبة لصياغة عناصر الاستبيان الجديد المقترح، بحيث يتضمن نشاطات يمكن إضافتها إلى نشاطات خطة العمل وإلى البرنامج الزمني التنفيذي للاتفاق.

٢٠- تعتبر الخطوات التالية جوانب هامة من شأنها تحفيز عملية تنفيذ الاتفاق وسبل متابعتها:

- (أ) تبني إستراتيجية لتطوير شبكة الطرق الدولية في المشرق العربي بالشكل الذي وردت فيه في الاتفاق؛
- (ب) إدراج تصنيف الطرق الدولية في تشريعات وقوانين البلدان الأعضاء؛
- (ج) إدراج المواصفات الفنية الواردة في ملاحق الاتفاق في دفاتر الشروط الفنية الخاصة بإنشاء وتحسين الطرق الدولية للبلدان الأعضاء؛
- (د) تحديد المؤشرات الكمية والنوعية لقياس الفوائد التي تحققها المنطقة من تنفيذ الاتفاق؛
- (هـ) تعميم استبيان حول الخطة الوطنية يتضمن الاعتمادات المادية المرصودة لإنشاء الشبكة الطرقية الدولية وصيانتها؛
- (و) تعميم استبيان على البلدان المعنية لقياس التقدم المحقق في الشبكة الوطنية.

٢١- ويتضمن (المرفق الأول) نسخة عن الاستبيان المطلوب لإعادة تقييم تنفيذ الاتفاق. وهو ينطلق من الاستبيان المعتمد سابقاً مع بعض الإضافات التي تم تظليلها باللون الأصفر.

٢٢- وقد أُشير آنفاً إلى أن نتائج الاستبيانات المقدمة إلى الدورتين الحادية عشرة والثانية عشرة تبين أن نسبة تنفيذ البنية التحتية لشبكة الطرق الدولية في المشرق العربي بلغت مائة في المائة في كافة البلدان الأعضاء تقريباً، وفقاً للبيانات المستخلصة من مسوحات هذه البلدان. ولكن تقدر الأمانة التنفيذية للإسكوا في تقرير لجنة النقل للدورة الحادية عشرة متوسط نسبة التنفيذ للشبكة الطرقية الدولية في منطقة الإسكوا بـ ٧٠ في المائة<sup>(٣)</sup>، ما يدل على فارق بين النسبتين.

٢٣- كذلك لا تنص مواد الاتفاق على ضرورة التحقق ميدانياً من تنفيذ خطة العمل. لذا قد يكون من المناسب أن تباشر الإسكوا بتشكيل فريق عمل من المنسقين الوطنيين للاتفاق في البلدان الأعضاء، المعينين من قبل المؤسسات الحكومية المسؤولة عن الوصلات الطرقية الدولية المشمولة فيه، وأن تقوم بتدريب هؤلاء المنسقين على كيفية ملء الاستبيانات الجديدة المقترحة بشكل واقعي، يراعي عملية التحقق الميداني من تنفيذ خطة العمل على الوصلات الطرقية. كذلك ينبغي تزويد الإسكوا بنتائج تنفيذ خطة العمل على المحاور المعنية ومناقشتها في ورشة عمل متخصصة تعقد لهذه الغاية. وبناء على النتائج، يتم اقتراح التوصيات اللازمة وعرضها على الاجتماع اللاحق للجنة النقل لاعتمادها وتفعيل الاتفاق وتطويره في المستقبل.

٢٤- يجب أن تلبى نشاطات خطة العمل المقترحة لتفعيل تنفيذ الاتفاق متطلبات أهداف الاتفاق والفوائد المرجوة منه، كتسهيل النقل البري، ورفع كفاءة الحركة، وتحسين سلامة المرور، وتطوير الشبكة الطرقية،

(٣) المرجع نفسه.



وتبني الشبكة الطرقية الدولية قانونياً وفنياً من قبل البلدان الأعضاء. ومن الإجراءات اللازمة للتحقق الميداني من تنفيذ الخطة توفير قواعد بيانات لنشاطات الخطة المطلوب متابعتها ضمن محاور الخطة المقترحة.

٢٥- وتتلخص الخطة المقترحة بالخطوات التالية:

- (أ) تطوير الشبكة الطرقية الدولية باعتماد إستراتيجية تطوير الشبكة الدولية في منطقة الإسكوا؛
- (ب) تحسين السلامة المرورية باعتماد نظام يتواءم مع الاستراتيجيات الوطنية لبلدان الاتفاق ويتوافق مع النشاطات المعلنة للأمم المتحدة ضمن عقد السلامة المرورية ٢٠١١-٢٠٢٠؛
- (ج) مراقبة مدى التقيد بالحمولات والأوزان المحورية للمركبات على الطرق الدولية؛
- (د) متابعة تنفيذ نشاطات الخطة المعتمدة بناءً على تقرير الإسكوا المبني على تقرير مجموعة العمل المشار إليها (في حال لم تكن نسب التنفيذ تامة)؛
- (هـ) متابعة إدراج تصنيف الطرق الدولية في الأنظمة والقوانين الوطنية واعتماد المواصفات الملحقة في دفاتر الشروط الفنية لتطوير وتحسين الطرق الدولية للبلدان الأعضاء؛
- (و) القيام بحملات دعائية للتعريف بالطرق الدولية وباللافقات التعريفية؛
- (ز) استخدام التقنيات الحديثة وخاصة تقنيات المواقع (location passed technologies) في عمليات تحسين النقل على الطرق.

٢٦- ويقترح الطلب إلى البلدان الأعضاء تقديم مصفوفة النشاطات المقترحة لكل محور من المحاور وتصنيف النشاطات (بالغ الأهمية، ومرتفع الأهمية، معتدل الأهمية) وفقاً لتقديراتها.

٢٧- ثم تعرض نشاطات الخطة المقترحة لاعتمادها. ويمكن لهذه الغاية الاسترشاد بالمصفوفة الواردة في (المرفق الثاني) بهذه الدراسة، والتي تتضمن عناصر النشاطات المقترحة لمحاور الخطة أعلاه، باستثناء المحور (د) الذي تتم متابعة تنفيذه وفقاً للخطة التي تتضمن التعديلات.

٢٨- أما متابعة تنفيذ نشاطات الخطة فيمكن أن تقوم بها لجنة فنية متخصصة تضم، إلى جانب ممثلين عن الأمانة التنفيذية للإسكوا، منسقين وطنيين يكلفون بمتابعة تنفيذ الاتفاق بشكل ميداني في البلدان الأعضاء، انطلاقاً من مشروع الاستبيان الموحد المقدم في (المرفق الأول). ويفترض أن تعقد هذه اللجنة ثلاثة اجتماعات أو ورش عمل قبل موعد الدورة المقبلة للجنة النقل:

- ◀ اجتماع أول تمهيدي تدريبي، يُعقد في بداية العمل، لتعريف المنسقين الوطنيين بمهامهم، وتدريبهم على ملء الاستبيانات الجديدة بالاعتماد على معطيات ميدانية تفصيلية تتضمن الخصائص الهندسية والمرورية لوصلات الطرق الدولية في بلدانهم، على أن يتناول الاجتماع أيضاً النواحي التشريعية والإدارية المتعلقة بمساهمة السلطات الوطنية بشكل فعلي في نشاطات اتفاق الطرق الدولية في المشرق العربي؛
- ◀ اجتماع ثانٍ مرحلي تقييمي، يُعقد في منتصف العمل، لتبيان تطور العمل والمصاعب والعقبات، ويؤدي إلى تحديد إجراءات موحدة لتلافيها؛

◀ اجتماع ثالث أخير، يُعقد في نهاية العمل لمناقشة النتائج، واقتراح توصيات لتنفيذ الاتفاق وتطويره بشكل يضمن تحقيق الغاية الأساسية منه. ومن المفضل أن يعقد هذا الاجتماع الأخير قبيل الاجتماع اللاحق للجنة النقل، بحيث ترفع التوصيات إلى لجنة النقل وتناقش بحضور كافة المنسقين الوطنيين المذكورين.

٢٩- ويحتاج تنفيذ هذا التقييم بالشكل المقترح إلى تعاون الإسكوا والبلدان الأعضاء في إطار عمل مشترك لمدة سنة، تتوزع النشاطات خلالها على النحو التالي:

(أ) تقوم الإسكوا في البداية باختيار فريق تدريب متخصص في مجال تقييم أداء الطرق العامة، مؤلف من شخصين على الأقل. ويقترح بهذا الصدد مخاطبة البرنامج الدولي لتقييم الطرق (iRAP) لطرح أسماء خبراء في هذا المجال. أما تمويل الفريق فيكون إما مباشرة من البرنامج، أو من بنوك التنمية الإقليمية، أو من حساب الدعم الفني للإسكوا، بناءً على طلب رسمي تقدمه البلدان. وتركز مهمة الفريق على إعداد خطة لتدريب فريق المنسقين الوطنيين على تقييم أداء الوصلات الوطنية للطرق الدولية المشمولة بالاتفاق، وتقييم مدى مساهمة البلدان الأعضاء الفعلية في تنفيذ الاتفاق من النواحي التشريعية والإدارية، وذلك وفق عناصر التقييم المقترحة في (المرفقين الأول والثاني)؛

(ب) تجري الإسكوا اتصالاً مباشراً مع الوزارات المعنية<sup>(٤)</sup> باتفاق الطرق الدولية في المشرق العربي، لتسمية منسق وطني من كل بلد من البلدان الأعضاء في الاتفاقية، يكون من مستوى مدير رفيع المستوى لدى الجهة العامة المسؤولة عن الوصلات الطرقية الداخلة في الاتفاق؛

(ج) يتم إخضاع المنسقين الوطنيين لدورة تدريبية تقوم بتنظيمها الإسكوا بالتعاون مع فريق الخبراء، على أن تتم في أحد البلدان الأعضاء الراغبة باستضافتها وتمويلها؛

(د) يتم تكليف فريق المنسقين الوطنيين الذين تم تدريبهم بإجراء التقييم الميداني لوضع الوصلات الطرقية الداخلة في الاتفاق، كل في بلده، إضافة إلى تقييم النواحي التشريعية والإدارية المطلوبة لضمان المساهمة الفعلية للبلدان الأعضاء في تنفيذ الاتفاق. ويتم تمويل التقييم الميداني من قبل كل بلد بمفرده، على مستوى الوزارة المعنية بشؤون الوصلات الطرقية المشمولة بالاتفاق؛

(هـ) تعقد الإسكوا اجتماعاً للمنسقين الوطنيين في منتصف فترة التقييم بحضور المدربين، للتحقق من سلامة إجراءات التقييم وتجانسها بين مختلف البلدان. ويمكن عقد هذا الاجتماع في مقر الإسكوا، أو استضافته في أحد البلدان الأعضاء؛

(و) يعقد اجتماع ختامي في نهاية فترة التقييم، تُستعرض خلاله النتائج وتُصاغ التوصيات. ويقترح أن يعقد هذا الاجتماع قبيل موعد انعقاد اجتماع لجنة النقل، التي يخصص جزء من جدول أعمالها لمناقشة توصيات فريق المنسقين الوطنيين حول الوضع الحالي لتنفيذ اتفاق الطرق الدولية في المشرق العربي، ومقترحات تطوير هذا الاتفاق في المستقبل. ويقترح أن تتم مناقشة هذا الجزء من اجتماع لجنة النقل بحضور المنسقين الوطنيين وفريق التدريب المكلف من قبل الإسكوا؛

(ز) بعد الحصول على معلومات مفصلة ومحدثة عن خصائص وصلات شبكة الطرق الدولية في المشرق العربي، يطلب إلى الإسكوا إنشاء قاعدة بيانات خاصة بالشبكة، متاحة على الموقع الرسمي للإسكوا

(٤) وزارات النقل ليست دوماً المسؤولة عن الطرق العامة في البلدان الأعضاء، ففي بعض البلدان كالأردن واليمن تتبع الطرق العامة لوزارات الأشغال العامة.

على شبكة الانترنت، على أن يتم التوافق على سبل تمويل هذا النشاط التقني. ويجب أن تؤمن قاعدة البيانات الربط بين التمثيل المكاني للشبكة والسمات الوصفية لعناصرها باستخدام أنظمة المعلومات الجغرافية المتاحة للتمثيل الشبكي (GIS)<sup>(٥)</sup>، وهي من مكونات نظام النقل المتكامل. وتقدم قاعدة البيانات المعلومات التالية:

(١) خارطة تفاعلية شاملة لشبكة الطرق الدولية في المشرق العربي بجميع وصلاتها وأقسامها. ويمكن الضغط على أي قسم للوصول إلى المعلومات التفصيلية المتاحة عنه، والتي يمكن أن تتضمن صوراً فوتوغرافية توضح عناصره الهندسية. ومن المفترض أن توضح الخريطة تصنيف الطرق حسب درجاتها، والنقاط التي يتغير فيها هذا التصنيف؛

(٢) معلومات تفصيلية عن كل قسم من الأقسام، تشمل تصنيفه حسب درجات الطرق المعتمدة في الاتفاق، والأبعاد الهندسية لكامل عناصر المقطع العرضي، والسرعات المسموح بها لمختلف أنواع المركبات حسب ظروف الطقس، وغازات المرور، ومستوى الخدمة الحسابي، ومعدل حوادث المرور، ومستوى السلامة المرورية؛

(٣) المعلومات المتعلقة بالتعليمات الحكومية الناظمة لحركة المرور على القسم، مثل الحمولات المسموح بها، الإجمالية والمحورية، وأماكن الوزن الإجمالي للشاحنات، إن وجدت، وفترات السماح والمنع لحركة المركبات الثقيلة، إن وجدت؛

(٤) المعلومات المتعلقة بالمنافذ الحدودية وساعات عملها، وما إذا كانت مقتصرة على المركبات الخفيفة دون غيرها أو تشمل المركبات الثقيلة كالشاحنات وحافلات نقل الركاب؛

(٥) معلومات تجميعية على مستوى كل بلد، مثل الطول الإجمالي لوصلات الطرق الدولية حسب درجة تصنيفها، والقوانين والتعليمات الخاصة التي يمكن أن تتعلق بحماية الطرق العامة أو التي تحدد حركة المركبات، ولا سيما الوزن الأقصى المسموح به، الإجمالي والمحوري، وأسماء وعناوين المنسقين الوطنيين لدى الجهات المسؤولة عن وصلات شبكة الطرق الدولية للتواصل معهم والحصول على معلومات إضافية فنية أو تنظيمية؛

(٦) معلومات تجميعية على مستوى الشبكة ككل، كالطول الإجمالي، وتوزيع الأطوال حسب درجات الطرق؛

(ح) يطلب من الإسكوا بشكل متزامن تحديد آلية لتحديث قاعدة البيانات والخارطة (أي نظام المعلومات الجغرافية للشبكة) بشكل سنوي، من خلال التعاون مع المنسقين الوطنيين.

### ثالثاً- الخلاصة والتوصيات

٣٠- يشكل اتفاق الطرق الدولية في المشرق العربي أحد أهم مكونات نظام النقل المتكامل في المشرق العربي الذي وضعته الإسكوا لتشجيع التجارة البينية وزيادة تدفقات الأشخاص والبضائع بين بلدان المنطقة. ويبدل التقييم الأولي الذي أجرته الإسكوا على أن تنفيذ الاتفاق في البلدان الموقعة أصبح في مرحلة متقدمة. ولأن المعلومات المتوفرة عن مراحل التقدم في تنفيذ الاتفاق محصورة بالتقارير الرسمية التي تقدمها البلدان الأعضاء، والتي جُمعت وقيمت في الدورات المتتالية لاجتماعات لجنة النقل، لا بد من متابعة تنفيذ الاتفاق من خلال وضع خطة عمل موحدة تطبق على مستوى البلدان الأعضاء بقيادة الإسكوا وتنسيقها.

٣١- ولمعرفة مدى تنفيذ اتفاق الطرق الدولية في المشرق العربي من جهة، ومدى تحقيق الأهداف المرجوة من الاتفاق من جهة أخرى، يجب إجراء تقييم موحد بناءً على استبيان جديد موسع، يأخذ في الاعتبار، إلى جانب النواحي الهندسية البحتة لمواصفات وصلات شبكة الطرق الدولية، النواحي القانونية والإدارية التي تبين مدى المساهمة الفعلية للبلدان الأعضاء في نشاطات تؤدي إلى تنفيذ الاتفاق وتحقيق الغاية الأساسية المرجوة منه. ولا يقتصر الاستبيان الجديد على الجوانب الهندسية البحتة لأجزاء الطرق، بل يتضمن بنوداً تتعلق بوضع الغزارات المرورية، وتقييم مستويات الخدمة الفعلية على الوصلات الوطنية لشبكة الطرق الدولية، ومستويات السلامة المرورية على هذه الوصلات، إضافة إلى تقييم وضع الحمولات المحورية للشاحنات ومدى التقيد في ضبطها، والحدود القصوى المقررة بموجب الاتفاق.

٣٢- ولضمان جودة التقييم الجديد، يجب أن تعمل الإسكوا بالاشتراك مع الجهات المسؤولة عن وصلات الطرق الدولية على وضع خطة عمل وآلية لمتابعتها وتقييم مستوى تنفيذها.

٣٣- تقوم الخطة المقترحة وآلية متابعتها على تشكيل فريق من المنسقين الوطنيين المختصين في مجال الطرق، والتابعين للمؤسسة الوطنية المعنية بشبكة الطرق الدولية في بلدهم. يخضع هؤلاء المنسقون الذين يؤدون أيضاً دور جهات اتصال، إلى دورة تدريبية قصيرة تنظمها الإسكوا حول أصول ملء الاستبيان، ثم يكفون بتنظيم الاستبيانات في ضوء المتابعة الميدانية والمسوح اللازمة. وتتم متابعة العمل وتقييم الأداء من خلال ورشة عمل تخصصية تعقد في منتصف فترة التنفيذ.

٣٤- وسوف تجري الإسكوا التقييم الجديد لوضع تنفيذ الاتفاق في ضوء التقارير الموحدة التي ترد من المنسقين الوطنيين. وتتم مناقشة واقتراح التوصيات اللازمة من خلال عقد ورشة عمل تخصصية للمنسقين الوطنيين، تعقد قبل اجتماع لجنة النقل، وبشكل منفصل عنه.

٣٥- ويتم اعتماد التوصيات التي تقترح في ورشة العمل خلال اجتماع موسع للجنة النقل، بحضور المنسقين الوطنيين للبلدان الأعضاء المسؤولين عن متابعة تنفيذ الاتفاق كل في بلده.

٣٦- قد يستغرق التقييم النهائي المقترح سنة من الزمن، ويتطلب إنجازه الاستعانة بفريق من الخبراء المختصين في موضوع تقييم أداء الطرق العامة، يقومون بتدريب فريق المنسقين الوطنيين في البداية، ويتابعون تقدم العمل من خلال المشاركة في اجتماعين للتقييم، الأول في منتصف فترة العمل والثاني عند مناقشة النتائج النهائية واعتمادها.

٣٧- تتولى الإسكوا نشاطات المتابعة والتنسيق لاستقدام فريق المدربين وانتقاء المنسقين الوطنيين وترتيب عقد ورشات العمل الثلاث التي تتطلبها خطة العمل المقترحة، وذلك بالاتفاق مع البلدان الأعضاء حيث ستعقد الورشتان الأولى والثانية. أما الورشة الأخيرة فتعقد في مقر الإسكوا أو في البلد المستضيف للجنة النقل قبيل موعد الاجتماع اللاحق للجنة.

٣٨- تتولى الإسكوا بعد ذلك إنشاء نظام معلومات جغرافية (GIS) لوصف الشبكة وعناصرها بشكل إجمالي وتفصيلي على مستوى الأقسام، حسب تصنيفها الهندسي ومستوى الخدمة المروري ووضع السلامة المرورية عليها، ووفقاً للبيانات الجديدة التي سيتم الحصول عليها في نهاية التقييم الجديد. والنظام متاح على الموقع الرسمي للإسكوا على شبكة الانترنت.

## المرفق الأول

استبيان مقترح لمتابعة تنفيذ اتفاق الطرق الدولية في المشرق العربي (وفقاً لخطة العمل المعتمدة)<sup>(١)</sup>

البلد: ..... تاريخ الاستبيان: ..... المحور: .....

البلد	الخطوات حسب خطة العمل	رقم الخطوة <sup>(٢)</sup>	وصف البيان المطلوب متابعته	المنفذ وفقاً لآخر استبيان مقدم من البلد	المنفذ وفق المتابعة	ملاحظات/ عقبات التنفيذ
	لافتة التعريف بالطرق الدولية	باء				
١	تحديد أماكن وضع لافتات الطريق <sup>(٣)</sup>	٥	عدد اللافتات (المطلوب) تثبيتها بشكل (دوري) على جانب الطريق			
			عدد اللافتات (المطلوب) تثبيتها قبل وبعد نقاط الخروج والدخول عند التقاطعات الأحادية والمتعددة المستويات			
			عدد اللافتات (المطلوب) تثبيتها كإشارتين على نفس العمود في أجزاء الشبكة التي تشترك في أكثر من رقم			
			عدد اللافتات (المطلوب) تثبيتها على اللافتات الإرشادية <sup>(٤)</sup>			
٢	تصنيع لافتات التعريف بالطرق الدولية وتثبيتها على الشبكة	٦	عدد اللافتات التي (تم) تثبيتها بشكل دوري على جانب الطريق			
			عدد اللافتات التي (تم) تثبيتها قبل وبعد نقاط الخروج والدخول عند التقاطعات الأحادية والمتعددة المستويات			
			عدد اللافتات التي (تم) تثبيتها كإشارتين على نفس العمود في أجزاء الشبكة التي تشترك في أكثر من رقم			
			عدد اللافتات التي (تم) تثبيتها على اللافتات الإرشادية			
			نسبة التثبيت بشكل (دوري) (إجمالي ما تم تثبيته/إجمالي المطلوب)			
			نسبة التثبيت قبل وبعد نقاط الخروج والدخول عند التقاطعات الأحادية والمتعددة المستويات (إجمالي ما تم تثبيته/إجمالي المطلوب)			
			نسبة تثبيت إشارتين على نفس العمود في أجزاء الشبكة التي تشترك في أكثر من رقم واحد (إجمالي ما تم تثبيته/إجمالي المطلوب)			
			نسبة التثبيت على اللافتات الإرشادية (إجمالي ما تم تثبيته/إجمالي المطلوب)			
			التاريخ المتوقع لانتهاء من تثبيت كافة لافتات التعريف			
	تحديد المحاور ومواصفاتها	جيم				

ملاحظة: البنود المظهرة باللون الأصفر في هذا الاستبيان هي بنود جديدة أضيفت إلى هيكل الاستبيان السابق.

(١) الإسكوا، خطة عمل لتنفيذ اتفاق الطرق الدولية في المشرق العربي، E/ESCWA/GRID/2004/1/Rev.1.

(٢) التقييم حسب ما ورد في خطة العمل المعتمدة.

(٣) تنص خطة العمل على ضرورة تكرار لافتة التعريف على شبكة الطرق الدولية كلما قُطعت مسافة ١٠ كيلومترات على طرق الدرجة الأولى الحرة والسريعة، و ٢٠ كيلومتراً على طرق الدرجة الثانية. ويجب توضيح رقم الطريق قبل وبعد كل نقطة خروج أو دخول على الطريق الدولية عند التقاطعات الأحادية والمتعددة المستويات. وفي أجزاء الشبكة الدولية التي تشترك في أكثر من رقم، جرى الاتفاق على أن توضع الإشارتان على العمود نفسه.

(٤) اللافتات الإرشادية هي اللافتات الدالة على الخدمات والمعلومات المفيدة. والمطلوب تثبيت لافتات التعريف بالطرق الدولية ضمن اللافتات الإرشادية.

ملاحظات/ عقبات التنفيذ	المتنفيذ وفق المتابعة	المتنفيذ وفقاً لآخر استبيان مقدم من البلد	وصف البيان المطلوب متابعته	رقم الخطوة	الخطوات حسب خطة العمل	البند
			نقطة البداية - نقطة النهاية للمحور عدد المدن الرئيسية التي يمر بها المحور عدد المدن الرئيسية والأماكن متعددة المسارات التي تم وصف مسار المحور داخلها وتثبيت مسار المحور المقرر نسبة التنفيذ من عدد المدن والأماكن متعددة المسارات (عدد ما تم تنفيذه/إجمالي عدد المدن) إجمالي طول الأجزاء في المحور الذي تم وصفه بشكل تفصيلي (كم) وتثبيت مسار المحور المقرر التاريخ المتوقع للانتهاء من وصف كامل طول المحور وتثبيت مسار المحور المقرر	٧	وصف المسار على امتداد المحور (على الأخص داخل المدن الرئيسية، وفي الأماكن متعددة المسارات) <sup>(٥)</sup>	٣
			عدد اللافتات التي (تم) تثبيتها للطريق الدولي قبل جميع النقاط المطلوبة وبعدها (عدد ما تم تنفيذه/الإجمالي المطلوب)			
			إجمالي أطوال الطرق التي (تم) تصنيفها (كم) درجة أولى حرة درجة أولى سريعة درجة ثانية	٨	تصنيف كل جزء من المحاور	٤
			نسبة التنفيذ (إجمالي ما تم/إجمالي طول المحور) التاريخ المتوقع للانتهاء من تصنيف جميع أجزاء المحاور			
			إجمالي أطوال الطرق التي تم تضمينها في جدول المواصفات (كم) نسبة التنفيذ (إجمالي ما تم/إجمالي طول المحور) التاريخ المتوقع للانتهاء من إعداد جداول المواصفات الفنية	٩	إعداد جداول المواصفات الفنية لكل جزء حسب التصنيف <sup>(٦)</sup>	٥
			هل تم إعداد الخرائط للمحور؟ (نعم/لا) التاريخ المتوقع للانتهاء من إعداد خرائط المحور	١٠	رسم المحاور حسب تصنيفها على مخططات ١٠٠٠٠/١	٦
				دال	اللافتات والإشارات على المحاور	
			إجمالي أطوال الطرق التي تم جرد اللافتات والإشارات الموجودة عليها (كم) نسبة التنفيذ (إجمالي ما تم/إجمالي طول المحور) التاريخ المتوقع للانتهاء من الجرد على كامل أطوال الطرق	١١	جرد لأنواع اللافتات والإشارات الموجودة على كل جزء (نوع اللافتات والعدد) <sup>(٧)</sup>	٧
			أطوال الطرق التي عليها لافتات وإشارات غير مطابقة (كم) نسبة عدم المطابقة للمواصفات (أطوال الطرق التي عليها لافتات وإشارات غير مطابقة/إجمالي طول المحور)	١٢	تحديد اللافتات والإشارات غير المطابقة للمواصفات (نوع اللافتات والعدد)	٨

(٥) وفقاً لخطة العمل، يقوم كل بلد عضو بتحديد نقاط البداية والنهاية لكل محور واقع على أراضيه. ومن المهم في المناطق المدنية التي يتوفر فيها أكثر من مسار محتمل للمحور تثبيت المسار الذي سيقع ضمن المحور بالتفصيل.

(٦) يتعين وضع البيانات الحديثة الخاصة بالمواصفات الفنية لكل جزء من المحور طبقاً للجدول ١ في خطة العمل المعتمدة، الوثيقة E/ESCWA/GRID/2004/1/Rev.1.

(٧) وفقاً لخطة العمل، يجب تحديد أنواع اللافتات الموجودة على كل جزء من المحور (سواء أكانت إرشادية أم تحذيرية أم تنظيمية) وأبعادها والكتابات الموجودة وارتفاع الأحرف.

البند	الخطوات حسب خطة العمل	رقم الخطوة	وصف البيان المطلوب متابعته	المتنذ وفقاً لآخر استبيان مقدم من البلد	المتنذ وفق المتابعة	ملاحظات/ عقبات التنفيذ
٩	تبديل اللافتات والإشارات غير المطابقة للمواصفات (نوع اللافتات والعدد)	١٣	أطوال الطرق التي (تم) تبديل اللافتات والإشارات عليها (كم) نسبة التنفيذ (إجمالي ما تم/أطوال الطرق التي عليها لافقتات وإشارات غير مطابقة) التاريخ المتوقع للانتهاء من التنفيذ لكامل أطوال الطرق			
	المواصفات الفنية للمحاور	هـ				
١٠	تحديد المواصفات غير المتوافقة مع الاتفاق لكل جزء (نوع المواصفات وطول الطريق)	١٤	أطوال الطرق (مع تحديد المواصفات) غير المتوافقة مع الاتفاق (المطلوب تحسينها) الدراسات المنجزة والعقود الخاصة المبرمة لإجراء التحسينات المطلوبة			
١١	إنهاء الأعمال المطلوبة للتحسينات <sup>(٨)</sup>	١٥	أطوال الطرق المتوافقة مع الاتفاق (إجمالي أطوال الطرق - أطوال الطرق غير المتوافقة مع الاتفاق) (كم) نسبة التنفيذ (أطوال الطرق المتوافقة مع الاتفاق/إجمالي أطوال الطرق) الجدول الزمني لإجراء التحسينات اللازمة لتحديث أجزاء الشبكة والتاريخ المتوقع للانتهاء من كامل أطوال الطرق			
	النواحي الإعلامية	ألف <sup>(٩)</sup>				
	إعداد فيلم وثائقي قصير عن الاتفاق	١	عرض الفيلم على شاشات التلفزة الوطنية، المؤتمرات، الاجتماعات ذات الصلة، إلخ			
	إعداد كتيب عن الاتفاق وخريطة ملونة	٢	توزيع الكتيب والخريطة على نوادي السيارات، أماكن ترخيص السائقين، شركات النقل والسياحة، وأماكن أخرى ذات صلة			
١٢	إطلاق حملة إعلامية عن الاتفاق	٣	وصف الحملة الإعلامية الموعد المقترح لبدء الحملة نسبة التنفيذ الموعد المتوقع للانتهاء من الحملة الإعلامية			
	إعداد خريطة تفصيلية تحدد جميع محاور شبكة الطرق الدولية في المشرق العربي	٤	تحديث الخريطة دورياً كل خمس سنوات			

(٨) يتم إرفاق جدول بالمشاريع القائمة/المعتمدة للأعمال المطلوبة للتحسينات.

(٩) تتولى الإسكوا تنفيذ الخطوات ١ و ٢ و ٤.

## المرفق الثاني

## النشاطات التفصيلية لمحاوَر خطة العمل المقترحة لمتابعة تنفيذ الاتفاق مستقبلاً

المحور	النشاطات المقترحة
١	تطوير شبكة الطرق الدولية تقييم الغزارات المرورية الفعلية بالمقارنة مع الغزارات التصميمية تقييم مستوى الخدمة المروري الفعلي بالمقارنة مع مستوى الخدمة التصميمي إجراء دراسات الجدوى الاقتصادية والمالية للمحاوَر المقترح تطويرها تحديد المحاوَر المعتمدة في خطة التطوير الجديدة
٢	تطوير السلامة المرورية هل توجد استراتيجيات وطنية للسلامة المرورية؟ ما هو الإطار الزمني للاستراتيجية؟ ما هي نسبة التطوير المستهدفة في الخطة؟ مؤشرات الأداء للسلامة المرورية لأقسام الشبكة الدولية ضمن البلد (عدد الوفيات الطرقيه لكل ١٠٠ مليون مركبة/كم)
٣	مراقبة وتقييم الحمولات التشريع الوطني الذي اعتمد الأعمال المحورية القسوى التي نص عليها الاتفاق، وتعليماته التنفيذية الصك المعتمد للحمولات القسوى في حال عدم تبني حمولات الاتفاق الصك المعتمد في تحديد أبعاد المركبات عدد مراكز مراقبة الحمولات على الطرق الدولية نسبة المركبات المخالفة بالوزن في السنة نسبة المركبات المخالفة بالأبعاد في السنة
٤	إدراج الطرق الدولية وتصنيفها في القوانين الوطنية الصك الذي تم إدراج الطرق الدولية وتصنيفها فيه ضمن الشبكة الوطنية هل التصنيف متوافق مع الاتفاق بشكل تام؟
٥	اعتماد المواصفات الفنية في دفاتر شروط فنية خاصة بالطرق الدولية هل تم اعتماد المواصفات الملحقه بالاتفاق في كراسات المواصفات الهندسية الخاصة بالطرق الدولية في البلد؟ هل من مواصفات هندسية خاصة غير متوافقة مع الاتفاق؟
٦	القيام بحملات دعائية مستدامة للتعريف بالطرق الدولية ولافتات التعريف مواقع الحملات الدعائية (إنترنت؛ تلفزيون؛ راديو، إلخ) الفترات الزمنية لتنفيذ البرامج والإعلانات المحاوَر والمواضيع المستهدفة



المرفق الثالث

ملخص عن خطة العمل المقترحة لمتابعة تنفيذ اتفاق الطرق الدولية في المشرق العربي

