

الاستراتيجية الوطنية الثانية للسلامة المرورية (2030-2025)

هي استراتيجية قطاعية تهدف الى تحقيق النتيجة الوطنية الخامسة المتعلقة بحياة عالية الجودة من خلال التركيز على تحقيق المستهدف الخاص بتخفيض الوفيات الناجمة عن الحوادث المرورية عبر تدخلات متعددة القطاعات.

المرجعيات والمواءمة مع الاستراتيجيات الوطنية والدولية:

تستمد الاستراتيجية الوطنية الثانية للسلامة المرورية أهدافها وبرامجها من عدة مصادر مرجعية رئيسية وهي:

أ. رؤية قطر الوطنية 2030م:

تستند رؤية قطر للتنمية الوطنية على الركائز التالية : التنمية البشرية ، التنمية الاقتصادية ، التنمية الاجتماعية ، التنمية البيئية.

ب. استراتيجية التنمية الوطنية الثالثة (2030-2024):

تهدف الدولة من خلال هذه الاستراتيجية إلى تحسين مستوى السلامة على الطرق وخفض معدل الوفيات الناجمة عن حوادث

المرور من 7.8 إلى 4.9 لكل 100 ألف نسمة وذلك من خلال الاتي:

1. اعتماد التقنيات المتقدمة وتوعية السكان بالمخاطر المرورية.

2. الاستفادة من البنية التحتية المتطورة لقطاع النقل التي تم بناؤها خلال العقد الماضي.

3. الاستفادة من البنية التحتية المتطورة لقطاع النقل والمواصلات التي تم بناؤها طوال العقد الماضي.

4. زيادة استخدام النقل العام وتعزيز كفاءته، وتحسين تجارب المجتمع، وتشجيعهم على تبني خيارات أكثر استدامة، مثل

النقل الكهربائي والمواصلات العامة.

ج. استراتيجية وزارة الداخلية (2030-2024):

تهدف استراتيجية وزارة الداخلية الى تحقيق ريادة قطر إقليمياً ودولياً وتوفير الاستقرار الأمني والسلامة العامة وتطوير

الخدمات من خلال التميز في الأداء ، ومن أهم الأهداف التي تسعى الى تحقيقها في مجال السلامة المرورية ضمن قطاع الامن

والسلامة الأهداف الفرعية الآتية :

1. خفض معدل وفيات حوادث الطرق الى 4.9 وفاة لكل 100,000 نسمة.

2. خفض معدل الإصابات حوادث الطرق البليغة الى 12.7 إصابة لكل 100,000 نسمة.

3. خفض وفيات حوادث الدهس بنسبة 20٪ .

د. قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة رقم (299/A/RES/74) والخطة العالمية الخاصة بعقد العمل من أجل السلامة

على الطرق للفترة (2030-2021):

تهدف الخطة المستندة لأهداف الأمم المتحدة للتنمية البشرية المستدامة الى تنفيذ نهج ومنظومة مرور آمنة ومتكاملة تؤدي الى تحقيق هدف استراتيجي رئيسي يتمثل في خفض عدد وفيات حوادث الطرق بنسبة 50٪ بحلول عام 2030م. و. دليل إعداد التخطيط الاستراتيجي المبني على النتائج (2018) الصادر عن المجلس الوطني للتخطيط.

المستهدف الإستراتيجي:

خفض أعداد الوفيات والإصابات البليغة الناجمة عن الحوادث المرورية بنسبة (50٪).

الأهداف الاستراتيجية الفرعية:

1. خفض حدة الإصابات الناتجة عن الحوادث المرورية بنسبة (50٪).
2. خفض عدد وفيات المشاة بنسبة (50٪).
3. خفض معدلات الوفيات والإصابات البليغة لفئة (كبار القدر) والفئات العمرية من الأطفال والشباب الأكثر تأثراً من الحوادث المرورية بنسبة (50٪).
4. التركيز على تحسين السلامة على الطرق بشكل عام لمستخدمي الدراجات النارية وخفض أعداد الوفيات في هذه الفئة (50٪).
5. الحد والتقليل من حوادث وفيات المركبة الواحدة بنسبة (50٪).

التدخلات الرئيسة للأهداف:

1. بناء القدرات الفنية الوطنية من خلال تدريب مهني ممنهج ومتواصل لجميع العاملين في المجالات ذات العلاقة.
2. ترسيخ وغرس مفاهيم التوعية المرورية وتعزيز تبنيتها مجتمعياً كأسلوب حياة، بالأخص لفئة طلاب المدارس والعاملين في القطاعات المختلفة.
3. التركيز على تنفيذ مشاريع إنفاذ القانون، الهادفة إلى تعزيز تبنّي سلوكيات أكثر أماناً.
4. تطوير البنية التحتية والإجراءات الهندسية بما يتماشى مع أفضل الممارسات العالمية الرامية إلى تحسين السلامة على الطرق.
5. تحديث إجراءات الرخص وتطوير أنظمة حديثة مبنية على البيانات والنتائج، بالتوافق مع التوصيات والإجراءات الإقليمية والدولية.

6. التقييم الفعال لكامل أجزاء المنظومة المرورية ومراقبتها بهدف التقليل من المخاطر وتذليل الصعوبات في تنفيذ التحسينات.
7. الحرص على المشاركة الفاعلة لقطاع الأبحاث والاستفادة من الخبرات العلمية والنتائج البحثية في اتخاذ القرار.
8. تعزيز وتشجيع استخدام وسائل النقل البديل والنقل العام بهدف الاستفادة من البنية التحتية المتطورة.
9. دعم المشاركات المهنية وتشجيع التواصل وتبادل الخبرات، والاطلاع على أفضل الممارسات ونقلها على مختلف الأصعدة المحلية والدولية.

تنفيذ الاستراتيجية الوطنية الثانية للسلامة المرورية:

الهيكلية المتبعة:

النظام الآمن:

- بالتوافق مع أفضل الممارسات العالمية، فإن الاستراتيجية الوطنية الثانية للسلامة المرورية تتبنى نهج النظام الآمن كمرجع أساسي لبناء الاستراتيجية. ويستند النهج إلى خمسة مبادئ أساسية وهي:
- الأخطاء البشرية ممكنة، ويجب توقعها والتقليل من تأثيرها.
 - يجب تصميم المركبات والبنية التحتية بشكل يخفف من خطورة وشدة الإصابات.
 - السلامة على الطرق مسؤولية مشتركة لكل المستخدمين والمشغلين والمشرفين.
 - ضرورة توفير السلامة على الطرق بشكل استباقي وفي جميع الأحوال قبل وقوع الحادث المروري .
 - السلامة على الطرق هي الأهم، ولا يمكن المساومة عليها، ولا ينبغي التقليل من مستوياتها من أجل عوامل مرورية أخرى .
- كما يقوم نهج النظام الآمن بتحديد خمس ركائز محورية كمرجع لحصر مسائل السلامة على الطرق، بحيث تعمل الركائز بشكل تكاملي ويعالج الضعف في أحد الركائز لتعزيز باقي المنظومة.

ركائز نهج النظام الآمن:

- إدارة السلامة على الطرق: تهدف هذه الركيزة إلى بناء القدرات وتحسينها وتقييمها من خلال البيانات المتوفرة، ويرتبط مع جميع محاور النظام الآمن ارتباطاً وثيقاً.
- مستخدمون آمنين: تهدف هذه الركيزة إلى تصحيح السلوك البشري عبر تطوير إجراءات التوعية والترخيص والتدريب وإنفاذ القانون، مع التركيز على تحسين السلوكيات السلبية التي تؤثر على السلامة على الطرق.

مركبات آمنة: تهدف هذه الركيزة إلى تحسين مواصفات المركبات بجميع أشكالها، سواء ميكانيكية أو مدفوعة، من خلال التركيز على إجراءات الترخيص والتقييم بالإضافة إلى إنفاذ القانون.

بنية تحتية آمنة: تهدف هذه الركيزة إلى توفير بنية تحتية تخدم جميع مستخدمي الطريق من خلال تحسين مستويات السلامة والحركة المرورية عبر الإجراءات الهندسية والتقييمية، وكما تشمل هذه الركيزة إدارة السرعة على الطرق.

ما بعد الحوادث: تهدف هذه الركيزة إلى تعزيز إجراءات الإنقاذ والعلاج والتحليل الفني بعد وقوع الحوادث عبر عدد من الإجراءات، منها التقييم والتدريب.

البرامج:

تقوم الاستراتيجية الوطنية الثانية للسلامة المرورية على (9) برامج تنفيذية ممنهجة تحقق التكامل بين ركائز نهج النظام الآمن. وتهدف هذه البرامج إلى ترجمة مبادئ وركائز النظام الآمن إلى مشاريع تنفيذية من خلال اعتماد التوصيات وأفضل الممارسات العالمية وتطويعها مع الطبيعة الخاصة لدولة قطر على النحو التالي:

التدريب: يشمل هذا البرنامج المشاريع المتعلقة بتطوير القدرات الفنية للعاملين في قطاع النقل على الطرق، من خلال تعزيز الموارد التدريبية والتدريب المهني الممنهج والمتكرر.

التوعية: يشمل هذا البرنامج المشاريع ذات الطابع التوعوي الموجهة لمستخدمي الطريق ويهدف إلى غرس مبادئ السلامة على الطرق في المجتمع وتعزيز تبني الممارسات السليمة.

إنفاذ القانون: يضم هذا البرنامج المشاريع المتعلقة بتنفيذ أو سن التشريعات ذات العلاقة بالسلامة على الطرق على المستوى الوطني ويرتكز بشكل أساسي على أفضل الممارسات العالمية بالإضافة إلى الممارسات الإقليمية في الدول المجاورة.

الهندسة: يضم هذا البرنامج المشاريع الهندسية بشكل أساسي مثل تحديث المواصفات الوطنية وإجراءات رفع مستوى السلامة على الطرق من خلال الأعمال الإنشائية والتصميمية للطرق.

الترخيص: يضم هذا البرنامج المشاريع المتعلقة بتسجيل المركبات وترخيص السائقين، ويركز على تحسين الإجراءات بشكل خاص من خلال المراجعة والتحديث المستمر فيها بناءً على الدروس المستفادة من التجارب المحلية بالإضافة إلى أفضل الممارسات الإقليمية والعالمية.

التقييم: يشمل هذا البرنامج المشاريع التي يتم فيها تقييم جميع أجزاء المنظومة، تحديد فرص التحسين في المنظومة أو الاستراتيجية بهدف حصر والتنبؤ بالمخاطر ووضع آليات للحد منها.

الأبحاث: يضم هذا البرنامج المشاريع البحثية والأكاديمية المتعلقة بالسلامة على الطرق والتي تسهم في توفير بيانات دقيقة وسليمة لحالة السلامة على الطرق في الدولة، بهدف بناء وتعزيز قدرات اتخاذ قرارات السلامة على الطرق الوطنية.

التعددية الواسعة: يضم هذا البرنامج المشاريع الهادفة إلى تعزيز سلامة وكفاءة شبكات النقل العام والنقل غير الميكانيكي في الدولة، من خلال مشاريع عديدة خاصة بالتوعية الهندسية والتخطيطية .

نقل الخبرات: يضم هذا البرنامج المشاريع الهادفة إلى تقوية تبادل الخبرات على المستوى المحلي والدولي من خلال تشجيع تبادل الخبرات والدروس المستفادة من التجارب السابقة للمؤسسات والدول والاطلاع على أفضل الممارسات العالمية.

سياسات الاستراتيجية:

تقوم الاستراتيجية الوطنية الثانية للسلامة المرورية على مبدأ تعزيز الممارسات المتعلقة بالسلامة على الطرق من خلال نهج النظام الآمن. وانطلاقاً من قاعدة التقييم الدقيق لقياس تأثير هذه الإستراتيجية على السلامة على الطرق، قامت الاستراتيجية بتحديد البرامج والمشاريع والخطط التنفيذية للجهات المشاركة من خلال توزيع الخطط على ركائز النظام الآمن بما يتوافق مع البرامج المحددة مسبقاً.

ويأتي ذلك بهدف تحقيق التكامل بين الجهات المنفذة وضمان تكامل الأعمال والحد من التداخل في الاختصاصات والإجراءات التنفيذية بين هذه الجهات بالإضافة إلى تعزيز المرونة وبناء الكفاءات والقدرات بشكل تكاملي .

التقييم والمراجعة:

حرصاً على مراجعة المشاريع والإجراءات التنفيذية في الاستراتيجية وتجسيدها لضمان الملاءمة والقدرة على التكيف والمرونة، تحدد الاستراتيجية عام (2028) موعداً لتنفيذ تقييم منتصف المدة من خلال مراجعة الإجراءات المنفذة وقياس تأثيرها على تحسين السلامة المرورية. كما سيتم إجراء مراجعة شاملة للاستراتيجية بهدف تحديد وتحليل المخاطر المؤثرة على السلامة على الطرق. تكمن أهمية هذا الإجراء في أن حوادث الطرق تتميز بالانخفاض التردد وعالية التأثير حيث أن التغييرات قصيرة المدى قد تشوه النتائج المبكرة. ولذلك، فمن الضرورة التقييم المرحلي الهادف إلى تحديد الاتجاهات والاستفادة من التطورات العلمية والسلوكية وضمان تماشي الاستراتيجية مع المخاطر الناشئة .

الركائز التنفيذية لمشاريع الاستراتيجية:

إدارة السلامة على الطرق:

التدريب:

- إعداد وتنفيذ البرامج التدريبية الهادفة إلى زيادة المعرفة والمهارات المهنية لدى العاملين في مجال السلامة على الطرق والنقل وإنفاذ القانون.

- إعداد القيادات الفنية والتنفيذية لإدارة وتشغيل المنظومة المرورية.

الأبحاث:

- توسيع أطر التعاون والتنسيق في مجال البحث العلمي بين المؤسسات والجهات ذات العلاقة.

- بناء منظومة اتخاذ قرار مبنية على نتائج علمية واضحة ودقيقة.

التقييم:

- إنشاء إطار وطني للتقييم مبني على معايير واضحة لإدخال وتحليل البيانات والمساعدة في اتخاذ القرار المبني على النتائج.

- التقييم الدوري لتأثير إنجاز مشاريع الاستراتيجيات على تحسين السلامة على الطرق، والتحقق من النتائج المرصودة.

نقل الخبرات:

- تحفيز بيئة داعمة وجاذبة للمبدعين في المجال المروري من جميع التخصصات.

- دعم المشاركة وتبادل المعلومات والخبرات من خلال المؤتمرات والورش والحلقات النقاشية.

- العمل على التوجه نحو توفير الشفافية والتأكيد على أهمية نشر نتائج الأبحاث العلمية.

- تعزيز التعاون مع الجهات والمنظمات الإقليمية والدولية والأممية.

المستخدمون الآمنون:

التوعية:

- إنشاء إطار وطني موحد للتوعية المرورية مبني على نتائج ودلائل واضحة.

- الحد من السلوكيات الخاطئة والخطرة، والتركيز على تصحيحها من خلال التوعية بخطورتها وتبعاتها.

- غرس مبادئ السلامة على الطرق في المجتمع، بحيث تتبنى كأسلوب حياة ونمط وقاعدة اجتماعية.

- تضمين جميع فئات مستخدمي الطريق في البرامج التوعوية، والتركيز على الفئات الأكثر عرضة لخطر الإصابات.

إنفاذ القانون:

- تعزيز السلامة على الطرق من خلال اتخاذ إجراءات ضبطية مبنية على دلائل ونتائج واضحة للمخالفين بحسب أنواع المخالفات.

- التركيز على مواءمة الإجراءات الضبطية بالتوافق مع البرامج التوعوية بهدف تغيير السلوك البشري وتقليل التصرفات الخاطئة.

- استخدام التكنولوجيا الحديثة في الضبط المروري بهدف زيادة الكفاءة وتوفير التغطية على مدار الساعة.

الترخيص:

- تحسين مناهج وآليات وطرق تدريب السائقين، مع التركيز على التدريب على القيادة الدفاعية والتعاونية والسلامة على الطرق.

- التدرج في إصدار رخص السوق من خلال الاعتماد على التدريب المتقدم والخبرة المتراكمة.

- استحداث إجراءات تهدف إلى إعادة التقييم بشكل دوري للسائقين المخالفين ومرتكبي الحوادث وغير اللائقين طبيياً.

البنية التحتية الآمنة:

الهندسة:

- تحديد مناطق الطريق وسلوكيات المستخدمين الخطرة، والتركيز على إجراءات هندسية للحد منها.

- إدارة وتخفيض السرعات التشغيلية للطرق من خلال إجراءات هندسية مبنية على دلائل واضحة.

- مراجعة وتحديث الاشتراطات والإجراءات الهندسية بما يتوافق مع أفضل الممارسات العالمية.

التعددية الواسطية:

- تحسين خدمات النقل العام ومستويات الخدمة من خلال رفع الكفاءة التشغيلية.

- التشجيع على استخدام النقل العام من خلال السياسات والإجراءات التنفيذية والتوعوية.

- تبني السياسات والإجراءات الرامية إلى توفير بدائل للنقل باستخدام المركبات الخاصة مثل الدراجات الهوائية والمشاة.

التقييم:

- التأكد من توفير بنية تحتية تضمن الحماية لجميع مستخدمي الطريق من خلال إجراءات تدقيقية.

- مراجعة السرعات التشغيلية والتأكد من مطابقتها للتصنيفات الوظيفية للطرق.

- مراقبة وإدارة حركة المركبات على الشبكة المرورية، واقتراح الحلول الفنية للتقليل من آثارها السلبية.

إنفاذ القانون:

- تقليل الضرر على البنية التحتية الناتج عن الحمولة الزائدة في المركبات الثقيلة.

- ضبط السرعات التصميمية والتشغيلية على الطرق بهدف الحد من الحوادث المرورية الناتجة عن السرعة الزائدة.

المركبات الآمنة:

إنفاذ القانون:

- سن التشريعات الرامية إلى رفع مستوى السلامة على الطرق، خاصة للمركبات الثقيلة والمركبات العمومية العاملة في مجال النقل.
- استحداث اشتراطات تشغيلية لبعض المركبات، مثل استخدام الوسائل الحديثة لسلامة مستخدمي الدراجات.

الترخيص:

- التدقيق على إجراءات الفحص الفني للمركبات وتحديثها بما يتوافق مع أفضل الممارسات العالمية.
- متابعة الاستدعاءات المصنعية المؤثرة على سلامة المركبات ودمجها ضمن إجراءات الفحص الفني الدوري.
- استخدام التكنولوجيا الحديثة في المركبات لمراقبة جودة وسلامة القيادة، بهدف رفع مستوى السلامة على الطرق.

التوعية:

- تضمين التوعية بوسائل السلامة على الطرق في المركبات الحديثة ضمن مشاريع التوعية المرورية.
- التحفيز على اقتناء المركبات التي توفر مستويات حماية أعلى، من خلال حملات التوعية والإعلانات وإجراءات منافذ البيع.

ما بعد الحادث:

التدريب:

- تحسين التنسيق بين المستجيبين الأوائل في موقع الحادث المروري.
- جمع البيانات الأولية بشكل دقيق وحفظها بما يتوافق مع أفضل الممارسات العالمية.
- زيادة كفاءة العلاج السريري وتوفير بيانات الإصابات والإجراءات العلاجية للجهات المعنية.

التقييم والأبحاث:

- تحليل بيانات الحوادث المرورية بشكل دقيق وباستخدام التكنولوجيا المتطورة والذكاء الاصطناعي لفهم ديناميكية وأسباب وقوع الحادث.

- إعادة بناء الحادث بمنهجية علمية مستندة إلى على معطيات ودلائل من موقع الحادث.
- إعداد ونشر تقارير دورية عن الحوادث المرورية التي تم تسجيلها، مع إيجاد آلية لتوحيد معايير تقييم الحوادث لجميع المستجيبين الأوائل والجهات ذات العلاقة.

مشاريع السلامة على الطرق في الاستراتيجية:

- ابتداءً من مفهوم حتمية الأخطاء البشرية الوارد في فلسفة نهج النظام الآمن، وتعزيزاً لتنفيذ الربط بين الركائز الخمسة للنهج، تأتي البرامج التنفيذية التسعة المحددة مسبقاً كحلقة وصل بين ركائز النهج ومشاريع الاستراتيجية. ونظراً للترابط الوثيق في مسائل السلامة على الطرق تم توزيع المشاريع على الجهات التنفيذية بحسب الإجراءات المطلوب تنفيذه عليه، حيث تحدد الاستراتيجية الجهات التنفيذية الرئيسية بناءً على الإجراءات المطلوب مع إمكانية وجود عدة جهات تنفيذية رئيسية تتشارك ضمن المشروع الواحد، ويتم تحديد الإجراءات المطلوبة من كل جهة في جداول المشاريع التفصيلية.