

والاجتماعات، وإقامة منصات عرض (طاولات) داخل المراكز المجتمعية المحلية، فضلاً عن مبادرات افتراضية وتفاعلية. وفي هذا الإطار، اجتمعت اللجنة الاستشارية المجتمعية (CAC) بانتظام لإشراك الوكالات وغيرها من أصحاب المصلحة في المراحل الرئيسية لعملية التخطيط، ودعوة الأعضاء لتقديم آرائهم حول المخاوف والتوصيات انطلاقاً من وجهات نظرهم الخاصة. عُقدت الاجتماعات العامة في صيف عام 2024، وربيع عام 2025، وصيف عام 2025. وقد كانت هذه اللقاءات في صورة فعاليات غير رسمية تسمح للعامة بالحضور دون ترتيب مسبق، حيث يمكنهم التزوُّد بالمعلومات عن المشروع وتقديم آرائهم حول أي مخاوف متعلقة بالسلامة. كما تضمنت أنشطة المشاركة التي تمت حصرياً بصورة افتراضية خريطة تفاعلية لتقديم الملاحظات؛ إذ تتيح للجمهور التعليق على مشكلات ومخاوف السلامة.

## تحليل السلامة

يشير تحليل تاريخي شامل لتوجهات سلامة المرور في منطقة العاصمة إلى أن حوادث المرور في المنطقة شهدت، على المدى الطويل منذ عام 1979، اتجاهًا تنازليًا في معدلاتها. فقد انخفضت الوفيات الناجمة عن حوادث المرور سنويًا بنسبة 2% في الفترة ما بين 1980 و2020. ولكن، يُظهر تحليل باستخدام مقاييس أداء السلامة المرورية - المماثلة لتلك المطلوبة على مستوى الولاية - زيادة كبيرة ومؤقتة في مختلف النتائج خلال الفترة ما بين 2021 و2023، وشملت هذه الزيادة: وفيات الحوادث على مستوى الإقليم، والإصابات الخطيرة، وإجمالي الوفيات والإصابات الخطيرة للمستخدمين غير المعتمدين على مركبات بمحركات، بالإضافة إلى معدلات الوفيات والإصابات الخطيرة لكل 100 مليون ميل من الأميال المقطوعة بالمركبات (VMT). وقد تسببت هذه الزيادات الحادة في محو أثر الانخفاضات التي تحققت في السنوات التي سبقت جائحة كوفيد 19.

في تحليل السلامة، تم استخدام نهجين متكاملين لفحص الشبكة؛ وذلك لدعم منهج شامل لإدارة السلامة. فبينما حدد التحليل التقليدي "للمناطق عالية الخطورة" الطرق والتقاطعات التي استأثرت بنسبة كبيرة من إجمالي الحوادث في سجلها خلال الفترة من 2019 إلى 2023، ركز التحليل النظامي على تحديد عوامل الخطر المرتبطة عادةً بالحوادث الشديدة في منطقة العاصمة، وتم فحص الشبكة بناءً على مستويات الخطر لكل موقع. وتم تجميع نتائج عمليات فحص الشبكة مع بيانات الطرق والبيانات

## الملخص التنفيذي

### المعلومات الأساسية وتحديد الأهداف

في عام 2023، حصل مجلس النقل لمنطقة العاصمة على منحة "شوارع وطرق آمنة للجميع" (Safe Streets and Roads for All (SS4A)) من وزارة النقل الأمريكية (U.S. DOT)؛ بهدف تطوير خطة عمل شاملة لسلامة الطرق (CRSAP). وقد عمد مجلس النقل إلى تطوير واعتماد خطة CRSAP هذه، التي عُرفت باسم خطة عمل السلامة للرؤية الصفرية لمنطقة العاصمة (VZSAP)؛ وذلك لتوجيه المنطقة نحو خفض أعداد الوفيات والإصابات الخطيرة الناجمة عن حوادث المرور على كافة الطرق في منطقة العاصمة لصالح عموم مستخدمي الطريق؛ بمن فيهم السائقون، أو المشاة، أو قائدي الدراجات، أو مستقلو النقل العام.

وتبني خطة VZSAP نهج النظام الآمن، وهو نموذج فكري وطني يهدف إلى تحقيق معدل صفر وفيات على الطرق من خلال معالجة الأخطاء البشرية وحماية الأماكن الضعيفة في الجسم؛ وذلك بتوفير طبقات حماية متعددة. ويرتكز هذا النهج على خمسة محاور أساسية: وهي مستخدمون أكثر أمانًا، وطرق أكثر أمانًا، ومركبات أكثر أمانًا، وسرعات أكثر أمانًا، والرعاية اللاحقة للحوادث. كما يراعي هذا النهج كلاً من الأخطاء البشرية وحماية الأماكن الضعيفة في الجسم عند التصادمات، من خلال منع وقوع الحوادث وتقليل الأذى عند وقوعها.

تضع خطة VZSAP هدفًا يتمثل في الوصول إلى صفر وفيات على الطرق وخفض الإصابات الخطيرة حتى 50% بحلول عام 2050. إضافةً إلى ذلك، يأتي هذا الهدف متوافقًا مع أهداف السلامة المُحدَّدة في الخطة الإستراتيجية لولاية نيويورك لسلامة الطرق السريعة لعام 2023، وكذلك مع خطة النقل طويلة المدى لمنطقة العاصمة.

## المشاركة والتعاون

لضمان أن تكون خطة VZSAP قائمة على آراء الجمهور وأصحاب المصلحة، طوّر مجلس النقل برنامجًا قويًا للمشاركة المجتمعية؛ بهدف السعي للحصول على آراء عموم السكان وتشجيعهم على المشاركة في جميع أنحاء المنطقة. وقد نفَّذ مجلس النقل أنشطة مشاركة حضورية وإلكترونية خلال الفترة من نوفمبر 2023 إلى يونيو 2025، وشملت هذه الأنشطة: عقد اجتماعات اللجنة الاستشارية المجتمعية (CAC)، وعقد عروض تقديمية في الاجتماعات الرئيسية على مستوى المنطقة، وتنظيم لقاءات مفتوحة للجمهور،

الطرق، والشوارع المتكاملة المصممة للجميع، وإدارة السرعة، والتوعية، والقوانين المحلية، والرعاية اللاحقة للحوادث، والتمويل. تُركّز هذه السياسات على منح الأولوية للسلامة والراحة وإتاحة الوصول لعموم المستخدمين، بما في ذلك المشاة، وقائدو الدراجات، وسائقو المركبات، والأشخاص ذوو الإعاقة الحركية، ومستقلو النقل الجماعي، ومركبات خدمات الشحن، إلى جانب مستخدمين آخرين. كما أنها تدعم مراحل التخطيط والتصميم والتنفيذ المستقبلية لطرق أكثر أمانًا لجميع المجتمعات بمختلف أحجامها وعلى جميع شبكات النقل.

## برنامج تنفيذ السلامة

سيتم المضي قدمًا في تحقيق أهداف خطة (VZSAP) من خلال تطبيق برنامج تنفيذ السلامة (SIP) المقترح، الذي يمثل نهجًا واسع النطاق يضم المشاريع الرأسمالية وبرامج السلامة للحد من الحوادث المميتة والإصابات الخطيرة في منطقة العاصمة. ويشكّل برنامج تنفيذ السلامة (SIP) دليلاً مرجعيًا لقرارات التخطيط والاستثمار التي يتخذها مالكو المرافق، ومديرو البرامج، وغيرهما من أصحاب المصلحة. وتتميز المشاريع والبرامج المقترحة ضمن برنامج SIP بأطر زمنية متوقعة تتراوح ما بين المدى القصير – كمشاريع الصيانة وبرامج الإنفاذ السنوية – والمدى الطويل – كالمشاريع الرأسمالية الكبرى والبرامج التعليمية الجديدة. وتنقسم الإجراءات المقترحة إلى خمس فئات رئيسية: المواقع ذات الأولوية، وحزم المعالجات النظامية، والطرق الآمنة إلى المدرسة، والطرق الآمنة إلى النقل العام، والإنفاذ والتوعية التابعان للجنة حاكم الولاية المعنية بالسلامة المرورية (GTSC). سيتم تتبع التقدم المُحرز تجاه تنفيذ برنامج SIP في التقرير السنوي لبرنامج التنفيذ بالتزامن مع تقييم اتجاهات أداء السلامة العامة.

## التقدم المُحرز والخطوات التالية

لقد حدد مجلس النقل العام مقاييس الأداء التي ستتم مراجعتها ورَفَع التقارير بشأنها في التقرير السنوي لبرنامج التنفيذ. كما تتسق مقاييس الأداء هذه مع مقاييس الأداء الخاصة بوزارة النقل في ولاية نيويورك (NYS DOT). وتتمثل مقاييس الأداء في متوسطات متغيرة لخمس سنوات تشمل: عدد الوفيات، ومعدل الوفيات لكل 100 مليون ميل من الأميال المقطوعة بالمركبات (VMT)، وعدد الإصابات الخطيرة، ومعدل الإصابات الخطيرة لكل 100 مليون ميل من الأميال المقطوعة بالمركبات (VMT)، وإجمالي الوفيات والإصابات الخطيرة للمستخدمين غير المعتمدين على مركبات بمحركات.

الديموغرافية الأخرى لتطوير شبكة سلامة ذات أولوية شاملة. الهدف هو أن تُشكّل هذه الشبكة مجموعة مُركّبة من الممرات والتقاطعات ذات الأولوية، والتي سيتم التركيز عليها في جهود التنفيذ المستقبلية لخطة عمل السلامة. قد تشمل هذه الجهود كلاً من التحقيقات ودراسات الممرات قصيرة الأجل، أو مشاريع البنية التحتية طويلة الأجل.

## اعتبارات المجتمعات المحرومة من الخدمات

تُحدد خطة VZSAP المجتمعات التي عانت تاريخيًا من نقص الخدمات، والمجتمعات المتضررة بصورة مفردة من الحوادث على طرفنا، وذلك من خلال تحليل البيانات بالتعاون مع أصحاب المصلحة والجمهور. وعَمَد مجلس النقل إلى استحداث تسعة مؤشرات ديموغرافية لتحديد المجتمعات التي تشكّل مصدر قلق والمُحدّدة جغرافيًا؛ وذلك بغرض تحليل الأعباء المرتبطة بمنظومة النقل. وتم تقييم المناطق الجغرافية على مستوى مناطق التعداد السكاني التي تضمّنت المجتمعات التي تشكّل مصدر قلق؛ بهدف تحديد مدى ارتباطها بتداعيات الحوادث.

تم إجراء الربط المكاني لبيانات الحوادث المسجّلة بين عامي 2019 و2023 مع مناطق التعداد السكاني؛ وذلك لتحليل التوزيع المكاني للحوادث داخل المنطقة وعلاقته بتوزيع المجتمعات التي تشكّل مصدر قلق. تم حساب أعداد الحوادث ومعدلاتها لجميع المستويات، وذلك استنادًا إلى عدد السكان وحركة الرحلات؛ بهدف إيضاح المقارنات بين كل مستوى والآخر وبينه وبين المتوسط الإقليمي. وقد حُسبت هذه المعدلات لكل من جميع مستخدمي الطريق ومستخدمي الطريق المعرضين للخطر (وهم راكبو الدراجات والمشاة).

## تغييرات السياسات والعمليات

تشتمل خطة VZSAP على سياسات وعمليات تتعلق بالسلامة في منطقة العاصمة، وهي تغطي المحاور الخمسة لنهج النظام الآمن، بالاستناد إلى أفضل الممارسات على مستوى ولاية نيويورك وعلى الصعيد الوطني. وقد حُدّدت التوصيات المتعلقة بالسياسات الإقليمية والمحلية التي تؤثر في سلامة النقل في المقاطعات والمدن والبلدات والقرى، وذلك بالتشاور مع مجلس النقل واللجنة الاستشارية المجتمعية (CAC) وغيرهما من أصحاب المصلحة. تم تحديد بنود خطة العمل وما يرتبط بها من وكالات رائدة وداعمين رئيسيين، وذلك فيما يتعلق بالمحاور التالية: سياسة الرؤية الصفرية، وإدارة سلامة

لتعزيز الشفافية حول أداء خطة عمل VZSAP وتنفيذها، ستتخذ الخطة عدة خطوات تشمل: عرض النتائج والمخرجات المستخلصة من التقرير السنوي، وتحديث لوحة مؤشرات أداء السلامة العامة بشكل دوري، ونشر وثيقة VZSAP على الموقع الإلكتروني للمشروع للسماح للسلطات المختصة بالرجوع إلى الوثائق عند تنفيذ الإجراءات التصحيحية للسلامة، بالإضافة إلى مواصلة عقد اجتماعات اللجنة الاستشارية المجتمعية (CAC).

كما تحدد خطة VZSAP العديد من الخطوات التالية التي ينبغي اتخاذها في السنوات القليلة القادمة. تشمل هذه الخطوات: تعيين منسق للرؤية الاستراتيجية وتحديد أعضاء اللجنة الاستشارية للسلامة التي ستتولى صيانة خطة عمل السلامة، ومراجعة لوحة مؤشرات أداء السلامة العامة وتحديثها بناءً على البيانات الجديدة وآراء أصحاب المصلحة، والسعي للحصول على فرص تمويل إضافية، وإجراء تقييمات على مستوى المشاريع لمشاريع SIP المكتملة، بالإضافة إلى تحديث خطة VZSAP كل خمس سنوات.