

نحو " طرق أمنة ومجتمع مثالي - نقاط بيضاء مقابل نقاط سوداء وحمراء "

أولا : أهمية الحاجة لإعادة تنظيم قطاعات النقل :



الدكتور / سامى الطوخي
أكاديمية أبوظبي القضائية

ونقصد به وجوب اعادة الهيكلة والتطوير المؤسسي للمؤسسات القائمة على تنظيم وإدارة قطاع النقل بأنواعه المختلفة . وهنا يمكن الربط بين مخططات النقل الاستراتيجية وبين سياسات اعادة الهيكلة بحيث يجب النظر في اعادة الهيكلة والتطوير بانتهاء خطة استراتيجية وبداية خطة جديدة فالسلامة على الطرق لا يجوز أن تترك للمصادفة¹، لأنها أمر يتعلق بصحة وبقاء الإنسان محور وأساس التنمية .

فحوادث الطرق وما يترتب عليها من مأساة إنسانية تشكل عبئا نفسيا على المواطن ، فضلا عن التكلفة الباهظة التي يتحملها المصابين وذويهم من ناحية ، والمجتمع وما يتكبده من خسارة في رأس المال البشرى وخسارة مادية مباشرة وغير مباشرة جراء تكاليف العلاج الطبي والتأهيل وخسارة الأصول المادية من ناحية ثانية ، فضلا عن ضياع فرص إنتاجية الأشخاص المصابين والمتوفين نتيجة تلك الحوادث . وفي الامارات قدرت دراسة التكلفة الاقتصادية الناجمة عن الحوادث المرورية في إمارة أبوظبي، بما يزيد على 371 مليون درهم (نحو 101 مليون دولار أميركي) خلال عام 2009، في مؤشر على ارتفاع الحوادث رغم تشديد قوانين المرور في الغرامات.²



ولخطورة حوادث الطرق فقد سعت بعض المنظمات الدولية لزيادة الوعي بخطورة تلك المشكلة ، حيث أعلنت منظمة الصحة العالمية – لأول مرة – أن " أمان الطرق " هو موضوع الصحة العالمي في (7 أبريل 2004) كما نظمت الأمم المتحدة أسبوع لآمان الطرق تحت شعار " أمان الطرق لا يؤتى مصادفة"³

¹ الأسبوع العالمي الأول للسلامة على الطرق برعاية الأمم المتحدة 23-29 نيسان/أبريل 2007 ، "شباب مستخدمي الطرق" ، منظمة الصحة العالمية ، http://www.emro.who.int/arabic/vip/globalweek_07.htm

² جمعية ساعد للحد من الحوادث المرورية .

³ حوادث الطرق في مصر ، تقرير صادر عن مركز معلومات ودعم اتخاذ القرار ، مجلس الوزراء المصري ، السنة الثانية العدد 21 www.IDSC.gov.eg

الثابت من خلال التقارير الدولية أن :



- إن إصابات المرور على الطرق مشكلة عالمية كبرى بالنسبة للصحة العامة والتنمية، ويتوقع أن يتزايد حجمها كثيراً في السنوات القادمة.
- تؤثر إصابات المرور على الطرق تأثيراً كبيراً على حياة الشباب .
- من الممكن تجنب حوادث المرور على الطرق .
- السلامة على الطرق لا تتحقق عن طريق المصادفة .
- التعاون العالمي ضرورة حتمية من أجل تعزيز الجهود الوطنية لتحقيق السلامة على الطرق .

عشر حقائق بشأن خطورة السلامة على الطرق :⁴

1. يقضي أكثر من 1000 طفل وشاب دون سن 25 عاماً نحبهم يومياً جرّاء حوادث المرور. وتُعد الإصابات الناجمة عن حوادث المرور أهم أسباب الوفاة بالنسبة للأشخاص الذين تتراوح أعمارهم بين 10 سنوات و24 سنة.
2. إنّ معظم الشباب الذين يتوفون أو يتعرضون للإصابات في حوادث المرور التي تقع في البلدان المنخفضة الدخل والبلدان المتوسطة الدخل هم من من الرجالين أو راكبي الدراجات أو الدراجات النارية أو مستخدمي وسائل النقل العمومي. أمّا في البلدان المرتفعة الدخل فإنّ معظم الشباب الضحايا هم من السائقين غير المتمرسين.
3. لا بد لرسمي السياسات من مراعاة مواطن الضعف التي يتسم بها الأطفال لدى شقّ الطرق وتخطيط المبادرات الخاصة بالسلامة على الطرق، فضلاً عن مراعاة سماتهم الخاصة، مثل نقص التجربة واختلافات مراحل نموهم والحاجة إلى اللهو والتنقل بسلامة.
4. تُعد السرعة أشيع انتهاكات قوانين المرور التي يقترفها السائقون من الشباب والذكور وهي تسهم في وقوع نحو ثلث مجموع حوادث المرور. تحول نُظم الحصول على رخصة القيادة بالتدرج دون نزوع السائقين إلى بلوغ حدود السرعة على الطرق أو تجاوزها.

⁴. عشر حقائق بشأن السلامة على الطرق ، منظمة الصحة العالمية ،

5. يواجه الشباب العديمو التجربة الذين يقودون سيارات بمستويات كحول في الدم تتجاوز 0ر05 غرامات/ديسيلتر مخاطر التعرّض لحادث مرور بنسبة تفوق ما يواجهه السائقون المتمرسون الأكبر سناً بنحو 2ر5 أضعاف. وينبغي تحديد مستويات الكحول المناسبة للسائقين المبتدئين وإنفاذها.
6. إنّ ارتداء الخوذة الواقية هو السبيل الفعال الوحيد للحد من إصابات الرأس وحالات الوفاة الناجمة عن حوادث الدراجات النارية. كما ينبغي تشجيع الأطفال الذين يركبون الدراجات على ارتداء الخوذات الواقية.
7. يسهم استخدام أحزمة المقاعد بطريقة سليمة في الحد من مخاطر الوفاة أثناء وقوع حادث مرور ما بنسبة تصل إلى 61%. ينبغي أن تركز قوانين أحزمة المقاعد والحملات التي تروّج لاستخدامها على السائقين الشباب ومرافقيهم الذين كثيراً ما ينزعون إلى التغاضي عن استعمالها.
8. يمكن أن يسهم فرض استخدام الكراسي الخاصة بالأطفال في الحد من وفيات الأطفال بنسبة تصل إلى 35%. وينبغي وضع الأطفال في كراسٍ تناسب عمرهم ووزنهم.
9. يمكن أن تصعب رؤية الراجلين وراكبي الدراجات على الطريق، وبخاصة أثناء الليل. ويمكن ارتداء الملابس ذات الألوان الساطعة أو العاكسة من تحسين رؤية أولئك الأشخاص والمساعدة على تجنّب الاصطدام بهم.
10. إنّ الأطفال يختلفون عن البالغين من الناحية الجسدية والنفسية والفيزيولوجية. وسيكون لنوعية وشكل الرعاية التي يتلقونها أثر في شفائهم التام من حادث قد يتعرّضون له وفي قدرتهم على العيش وتأدية وظائفهم بشكل كامل في المجتمع.

ثانياً : المنظور الاقتصادي للسلامة المرورية .

وتؤكد التقارير الدولية إلى أن تكلفة حوادث الطرق ما يقرب من 1 إلى 3 في المائة من الناتج القومي الإجمالي السنوي للبلد (GNP). هذه هي الموارد التي يمكن لأي بلد أن يخسرها، وخصوصاً تلك البلدان ذات الاقتصادات النامية. وتشير التقديرات إلى أن البلدان النامية تخسر حالياً في المنطقة حوالي 100 مليار دولار سنوياً. وتلك الخسائر تقدر بالضعف تقريباً مقارنة بمجموع المساعدات الإنمائية في جميع أنحاء العالم للبلدان النامية. هذه الخسائر مما لا شك فيه أن تمنع التنمية الاقتصادية والاجتماعية للبلدان النامية.

وتقديراً للتكلفة الإجمالية الوطنية من حوادث الطرق نجد أن الحكومات تتكبد خسائر اقتصادية فادحة سنوياً فضلاً عن خسائر الجوانب الاجتماعية والاقتصادية لحوادث الطرق في البلدان النامية. ولذلك يجب على الحكومات محاولة الحد من هذه الخسائر من خلال توفير تحسينات

السلامة على الطرق ويجب أن نرى الإنفاق على السلامة على الطرق باعتبارها استثماراً وليس تكلفة⁵.

ثالثاً : السياسات المقترحة لطرق أمنة والحد من حوادث والطرق :

للحد من حوادث الطرق وتحقيق السلامة المرورية على طرق أمنة لابد من اتخاذ حزمة من السياسات التي تستهدف تحقيق التنمية المرورية والسلامة المستدامة ، في الجوانب التالية :

1- إطار التخطيط الاستراتيجي والمسئولية في قطاع النقل والسلامة المرورية:

- وجوب أن تعمل وزارة النقل والجهات التابعة وذات الصلة في إطار خطة إستراتيجية خمسية على الأقل وان يكون بقاء وتجديد تعيين القيادات داخل قطاع النقل مرهونا بمدى تحقيق الأهداف الإستراتيجية والتكثيكية والتشغيلية المعتمدة لقطاع النقل .

- يجب إصدار تشريع يوضح اشتراطات شغل الوظائف القيادية في قطاع النقل وان يشترط التأهيل المهني المسبق من مدرسة عليا متخصصة في إدارة منظومة النقل وان يكون هناك أيضا تأهيل مسبق للوظائف القيادية الادارية لقطاع النقل .

- أن يتم مساءلة القيادات في قطاع النقل عن نتائج الأداء وتحقيق الأهداف والخطط الإستراتيجية وفقا لقانون منظم للتخطيط الاستراتيجي على غرار ما هو متبع بالولايات المتحدة الأمريكية في قانون نتائج الأداء الحكومي لعام 1993

⁶ Government Performance Results Act of 1993

2- الإطار التنظيمي المؤسسي لقطاع النقل :

- تنظيم وإدارة قطاع النقل من خلال كيانات مؤسسية تضم كافة الأطراف المعنية ذات الصلة وتخضع لمبادئ الحوكمة .

- إنشاء مجلس مستقل للتحقيق في حوادث الطرق وقطاع النقل يتبع السلطة التشريعية تنظيميا ويرفع تقاريره إلى البرلمان لتحقيق المساءلة الفعالة ولإجراء التصحيحات وينشر في ذات الوقت تقاريره على موقعه الالكتروني تحقيقا للشفافية والحوكمة في ضوء معايير السلامة والأمان العالمية .

⁵ . Road Safety World Bank, , <http://www.worldbank.org>

⁶ . Government Performance Results Act of 1993 ، <http://www.whitehouse.gov/omb/mgmt-gpra/gplaw2m.html>

شؤون قضائية
- إنشاء أمبودسمان للنقل والسلامة والأمان على المستوى المركزي للدولة (مفوض برلماني للنقل) ومفوض شعبي " امبودسمان " على المستوى المحلي .

3- الإطار التمويلي لطرق أمنة :

تبنى حزمة من أساليب التمويل غير التقليدية لتمويل البنية التحتية لقطاع النقل الأمن والسلامة المرورية على أن يتم تنظيم ذلك من خلال قانون منظم لعمليات التمويل ومشاركة القطاع الخاص .

ويجب أن تعمل الحكومة على توفير تمويل مستدام لتنفيذ تدابير السلامة على الطرق. ومن تلك المصادر لتمويل السلامة على الطرق والتي أصبحت أكثر شعبية هي الجبايات للسلامة على الطرق على أقساط التأمين، وبالتالي توسيع نطاق التركيز من تعويضات لمنع الحوادث، وصناديق الطريق الذي عادة ما تستند على الجبايات على استهلاك الوقود. أو الجبايات الخاصة بفرض رسوم مرور على بعض الطرق مثل نظام رسوم سالك بإمارة دبي ورسوم المواقف بأبوظبي ودبي والشارقة ، هذه الرسوم قد تكون مكرسة لتحسين وصيانة شبكة طرق فعالة وآمنة. وقد نجحت بعض البلدان وخاصة في تأمين التمويل لأنشطة السلامة على الطرق، على سبيل المثال فيجي وأستراليا .

4- الإطار الإداري للكيانات المنظمة لقطاع النقل :

أن تحسين السلامة على الطرق يتطلب مشاركة العديد من المنظمات والقطاعات المختلفة. فلا يمكن لقطاع عمل واحد وحده أن يكون فعالا في الحد من عدد الإصابات على الطرق.

فيجب أن تكون لوزارة النقل أو مجلس للسلامة على الطرق الوطنية يقودها مسؤول حكومي كبير أو مدير تنفيذي من القيادات المتخصصة.

كذلك ينبغي إعادة هيكلة وتطوير الكيانات المنظمة لقطاع النقل ، من خلال تحديث كافة القواعد والنظم الحاكمة لعمليات التخطيط والتنظيم والقيادة والتدريب والتحفيز والتقييم والمتابعة والرقابة والمساءلة عن الأداء .

5- الإطار الإعلامي والتعليمي التربوي :

- إدماج ثقافة النقل الأمن والسلامة المرورية ضمن مناهج التعليم بمراحله المختلفة .
- اعتماد خطة إعلامية لطرق أمنة ومجتمع مثالي مشارك في تحقيق التنمية المستدامة لطرق أمنة .

6- الإطار الفني لمعايير ومواصفات أمان الطرق والسلامة المرورية :

وجوب تقنين معايير ومواصفات عالمية لآمان الطرق والسلامة المرورية ووضع الخطط والبرامج التي تكفل تحقيق الحد الأدنى من المواصفات وخطط التدرج للمواصفات العالمية باستخدام طرق التمويل غير التقليدية .

7- الإطار التشريعي لقطاع النقل الأمن والسلامة المرورية :

" وجوب اقتران القواعد القانونية الجزائية بقواعد قانونية تنموية "

وتوضيح ذلك يتمثل في وجوب إعادة النظر في المنظومة القانونية الحالية الحاكمة لقطاعات النقل المختلفة والتي تتبنى في كثير من الأحيان المفهوم التقليدي للقواعد القانونية باعتبارها مجموعة القواعد التي تنظم سلوك الأفراد الخارجي في المجتمع بصورة عامةٍ و مجردةٍ، و توقع الدولة جزاء على من يخالفها.

والتحول بدلا عن ذلك إلى الاتجاهات الحديثة المتمثلة في القواعد القانونية التنموية والتي يمكننا تعريفها في مجال قطاع النقل بانها مجموعة القواعد - الهادفة لتحقيق العدالة والبناء والتنمية المستدامة لنقل امن وسلامة مرورية - من خلال تنظيم سلوك الأفراد الخارجي في المجتمع بصورةٍ عامةٍ و مجردةٍ، و توقع الدولة جزاء تقويميا على من يخالفها.

ومن الاتجاهات الحديثة في هذا الشأن ما قرره المشرع الإماراتي على سبيل المثال في بعض نصوص قانون السير والمرور حيث تم استحداث ما يسمى بقانون النقاط السوداء⁷، والتي تعرف بأنها " عدد من النقاط يتم تحديدها ويحملها السائق المركبة المخالف مقابل بعض المخالفات المرورية التي يرتكبها السائق والمحددة بالجدول المرفق، و يتناسب عدد النقاط مع

⁷ . <http://www.adpolice.gov.ae/ar/portal/black.points.table.aspx>

دراسات
جسامة المخالفة وتحاسب من تاريخ ارتكاب المخالفة. " وبحيث يكون الحد التراكمي: لهذه النقاط هو بلوغ عدد النقاط المرورية (24) نقطة خلال فترة زمنية لا تتجاوز سنة .

ولتنفيذ ذلك استحدث المشرع آلية لرصد تلك النقاط تسمى " سجل المخالفات المرورية " وهو عبارة عن سجل تدون فيه المخالفات المرورية للسائق وتاريخ ارتكابها وعدد النقاط المرورية التي يتم تحميلها عليه مقابل كل مخالفة . وقد نصت المادة الثانية على أن : يُنشأ لدى إدارة المرور سجل للمخالفات المرورية التي يرتكبها السائق وتصنف فيه هذه المخالفات في مجموعات متجانسة من حيث خطورتها.

ويتمثل التوجه الحديث لدى المشرع الإماراتي في هذا القانون في انه لم يكتفي بالمظهر السلبي لعقوبة المخالف "العقوبة السلبية التقليدية " المتمثلة فيما اسماه بالنقاط السوداء بل تضمن في بعض الأحيان عقوبة تقويمية تنموية وهو ما نقترح تسميته بالنقاط البيضاء وفيما يلي مظاهر النقاط السوداء والبيضاء في قانون السير والمرور الإماراتي :

رابعا : نقاط بيضاء مقابل نقاط سوداء :

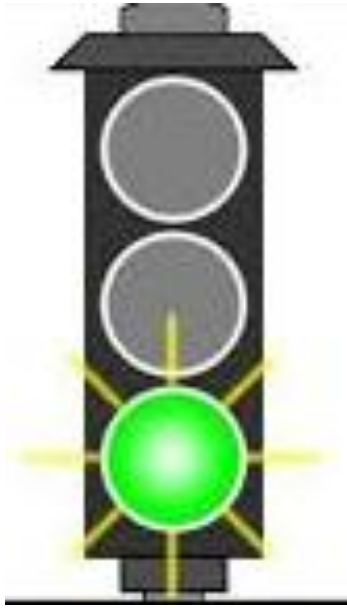
مظاهر النقاط السوداء :



1. قاعدة تحديد المخالفات المرورية على سبيل
الحصر : حيث نص المشرع على أن يحدد لكل مخالفة عدد معين من النقاط المرورية ، وذلك وفق الجدول المرفق بهذا القرار. (المادة الثانية) .
2. قاعدة تدرج العقوبة : ما تنص عليه المادة الثالثة من انه مع عدم الإخلال بالعقوبات الواردة في جدول المخالفات المرفق يعتبر قائد المركبة مرتكباً سابقة مرورية إذا بلغت مخالفاته الحد التراكمي، وتتخذ ضده الإجراءات الآتية :

- حجز رخصة القيادة ووقف العمل بها لمدة ثلاثة أشهر في السابقة المرورية الأولى
- حجز رخصة القيادة ووقف العمل بها لمدة ستة أشهر في السابقة المرورية الثانية.
- إذا تكرر بلوغ السائق الحد التراكمي خلال فترة التجربة، تلغى رخصة القيادة ولا يجوز له التقدم للفحص إلا بعد مرور سنة من تاريخ إلغاء الرخصة.

مظاهر النقاط البيضاء :



1. **قاعدة المحو :** حيث قرر المشرع أن " يتم محو النقاط المرورية التي مضى عليها سنة ولم تصل إلى الحد التراكمي للنقاط (م 2). "وهي قاعدة تستهدف تذكير قائدي السيارات بمخالفاتهم السابقة للعمل على تجنب ذات الأخطاء مستقبلا تجنباً للعقوبات الأشد .

2. **قاعدة استهداف بناء التنمية المستدامة لقيادة أمنة على الطريق :** حيث نص المشرع على انه " إذا اجتاز السائق دورة تدريبية في معاهد السياقة التي تعتمدها إدارة المرور قبل بلوغه الحد التراكمي يتم محو ثمانية نقاط من مجموع نقاطه . ولا يستفيد السائق من هذه الميزة سوى مرة واحدة في السنة (م2) . "

3. **حجز رخصة القيادة لمدة سنة ولا تعاد إلى صاحبها إلا بعد اجتيازه دورة تدريبية في أحد معاهد السياقة التي تعتمدها السلطة المختصة في السابقة المرورية الثالثة (م3) .**

4. **و بالنسبة لحاملي رخصة القيادة المؤقتة (تحت التجربة)، يطبق الأتي:**

- إذا بلغ السائق الحد التراكمي، تحجز رخصة القيادة ويوقف العمل بها لمدة ستة أشهر ولا تعاد له إلا بعد اجتيازه دورة في إعادة تأهيل السائقين في أحد معاهد تعليم قيادة المركبات التي تعتمدها إدارة المرور

5. إذا تسبب سائق المركبة الثقيلة في أي حادث ينجم عنه تدهور المركبة التي يقودها أو أية مركبة أخرى ، أو تجاوز الإشارة الضوئية الحمراء ، أو تجاوز في مكان يمنع فيه التجاوز تحجز المركبة لمدة شهر وتحجز رخصة القيادة لمدة سنة ولا تعاد إليه إلا بعد اجتيازه لدورة تدريبية في أحد معاهد السياقة التي تعتمدها إدارة المرور، وتفرض عليه غرامة قدرها ثلاثة آلاف درهم بالإضافة إلى أية عقوبة أخرى منصوص عليها في أي تشريع آخر(المادة السابعة).

ولا شك أن الفلسفة العقابية التقويمية التي تضمنها قانون النقاط السوداء تحقق جزئياً مفهوم عدالة العقوبة الذي ينبغي أن ينطوي على ثلاث حقوق هي :

- حق المتهم في تعلم ما يجنبه العودة للجريمة دون أزال (قاعدة التدرج – قاعدة وجوب التعلم).

- حق المجتمع في تعلم المتهم بما يضمن عدم عودة المتهم إلى ارتكاب جرائم أخرى ضد المجتمع (قاعدة وجوب التعلم لاستخدام الحق في القيادة).
- حق توجيه إيرادات العقوبة لتحقيق التنمية المستدامة في ذات مجال الجرائم والمخالفات محل العقاب .



(اعتبار العقوبات مدخلات أساسية
لطرف أمنة من خلال اعتبار الغرامات
العقابية عن المخالفات إيرادات
لتمويل غير تقليدي لطرف أمنة
مطابقة للمواصفات ولتحقيق استدامة
التنمية في السلامة المرورية)

ويلاحظ ان جدول النقاط السوداء⁸ قد حدد 147 مخالفة تشكل نقاطا سوداء وقرر العقوبات المقررة لكل مخالفة من حيث عدد نقاطها السوداء وغراماتها ومدة حجز المركبة ومقدرا ذلك من حيث جسامة خطورتها .

خامسا: مقترحات تطوير قانون السير والمرور بإدخال والتوسع في نظام النقاط البيضاء مقابل السوداء :

لتحقيق مزيدا من التنمية المستدامة نحو طرق أمنة ومجتمع مثالي ينبغي أن يسلك المشرع طريقا مقتضاه التوسع في نظام النقاط البيضاء مقابل النقاط السوداء ، وعلى سبيل المثال يقترح استحداث النقاط البيضاء التالية.

1. تدرج سعر التأمين الإجباري والشامل بتدرج النقاط السوداء والبيضاء ، فلا شك ان عدالة القاعدة القانونية المقررة لوجوب التأمين الإجباري على السيارات تقتضى التفرقة من حيث تكلفة ما يتكبده سائقو السيارات الملتزمين بقواعد الأمان والسلامة المرورية عن غيرهم ممن يرتكبون الكثير من المخالفات المرورية التي تهدد حياة وممتلكات الغير وبالتالي فان ذلك يستدعى ربط قواعد بيانات

⁸ . جدول النقاط السوداء ، شرطة ابو ظبي

- سجل المخالفات المرورية لدى إدارة المرور بقواعد بيانات الحوادث والتحقيق فيها وإحكامها النهائية بقواعد بيانات شركات التأمين لإمكانية تحديد سعر التأمين على أساس المخاطر التي تقاس بدرجة خطورة المؤمن من حيث ارتكابه نقاط سوداء أو إنقاص سعر التأمين من خلال زيادة عدد النقاط البيضاء.
2. تقرير نقاط بيضاء في حالة استخدام مواد صديقة للبيئة في محركات السيارات مثل الغاز الطبيعي أو الطاقة الشمسية أو غيرها من بدائل الطاقة الصديقة للبيئة .
3. تقرير نقاط بيضاء في حالة استخدام سيارة صديقة للبيئة يقل معدل الانبعاثات الضارة بالبيئة بها عن الحد المسموح به قانونا .
4. تقرير نقاط بيضاء في حالة المساعدة وتقديم العون في حالات الحوادث ، وعلى سبيل المثال :
- الإبلاغ عن الحادث .
 - مساعدة المصابين في مكان الحادث .
 - نقل المصابين إلى المستشفى .
5. تقرير نقاط بيضاء في حالة حضور واجتياز دورة في الإسعافات الأولية ضد حوادث الطرق في الأماكن المعتمدة من قبل وزارة الصحة ووحدة المرور المختصة .
6. تقرير نقاط بيضاء في حالة التطوع لتقديم برنامج تعليمي للإسعافات الأولية معتمد وتحت إشراف وزارة الصحة والمرور
7. تقرير نقاط بيضاء في حالة تركيب الجهاز الملاحي بالسيارة.
8. تقرير نقاط بيضاء في حالة السلوك الايجابي بالتطوع بشهادة الحق فيما يتعلق بحوادث السيارات ومخالفات المرور والطرق .
9. تقرير نقاط بيضاء في حالة الإبلاغ عن مخالفات مرورية أو بيئية موثقة بدليل فوتوغرافي أو فيديو .
10. تقرير نقاط بيضاء في حالة المشاركة في حملة توعية مجتمعية رسمية معتمدة من السلطة المختصة بمحاضرة عن التوعية المرورية في النظم المقارنة.

11. تقرير نقاط بيضاء في حالة الاشتراك في حملة رسمية معتمدة تحت إشراف السلطات المختصة لتشجير وتجميل وتنظيف الطرق و الشوارع .
12. تقرير نقاط بيضاء في حالة السلوك الايجابي لتقديم مقترحات لتطوير المرور أو لعلاج المشكلات المتعلقة به .
13. تقرير نقاط بيضاء في حالة التبرع بأموال تخصص لإنشاء وتطوير البنية التحتية والتكنولوجية لعبور امن ومريح على شبكة الطرق (عدد نقط تصاعدي)
14. استحداث ضريبة رفاهية لمالك سياراتين للاستخدام الشخصي وتتضاعف بزيادة السيارات المملوكة لذات الشخص .
15. اعتبار زيادة عدد النقاط السوداء في مناطق مرور معينة مؤشرا على وجود خلل مؤسسي ويجب لذلك :



- استحداث طرق تمويل غير تقليدية لهدف طرق أمانة بتخصيص مبالغ المخالفات لعلاج البناء التحتي للبنية الأساسية أو التكنولوجية أو غيرها المتسببة في كثرة المخالفات في أماكن وقوعها .
- اذا زاد عدد المخالفات عن حد معين مقاسا إلى عدد المركبات المارة في طريق أو إشارة أو

دوران فيجب على الجهات المعنية التدخل بتطوير بنية تحتية أو تكنولوجية او تنظيمه أو غيرها لان ذلك مؤشر على خلل مؤسسي وليس خلل بشري (مثال إذا كان عدد المخالفات لإشارة ضوئية معينة كبيرا فيمكن النظر في حتمية إنشاء نفق أو كوبري لتجنب المركبات المخالفات التي قد تكون إجبارية لسوء تنظيم مرفق الطرق في هذه النقطة) .

16. استحداث قاعدة مقتضاها النقطة البيضاء تمحو نقطة سوداء ، وبمعنى أن السلوك الايجابي يجب أن يكون سببا في محو ذاكرة السلوك السلبي أو أن الحسنات تمحو السيئات .

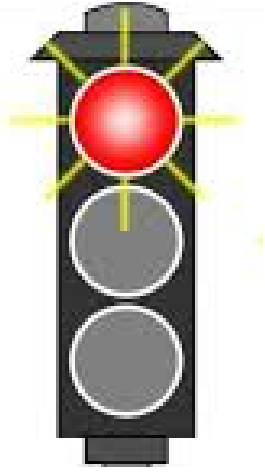
17. يكون لكل سلوك ايجابي نقطة بيضاء أو أكثر مقاسا بمدى أهمية هذا السلوك الايجابي في تقليل المخاطر وتحقيق الأمن والسلامة المرورية .

شؤون قضائية
18. استحداث جائزة التميز في الأداء القيادي للسلامة المرورية في حالة الحصول على صفر نقاط سوداء ولأعلى صاحب نقاط بيضاء .

سادسا : النقاط الحمراء الساخنة :

ونقصد بالنقاط الحمراء الساخنة على الطرق

بأنها تلك الاماكن التي يحدث عليها حوادث عديدة تمثل الجانب الاكبر من حجم الحوادث على الطرق بالدولة أو بالإمارة نتيجة عدم تصميم الطريق بطريقة صحيحة أو حاجة الطريق لجسر لتفادي التقاطع السطحي للطرق السريعة مع المحلية أو حاجة الطريق لأجهزة تقنية لمراقبة السرعة او الحاجة لتوسعة الطريق لتلبية متطلبات النمو الاقتصادي والسكاني على خدمات الطريق .



ولا شك أن هناك العديد من الوسائل وطرق التمويل غير التقليدية لمعالجة النقاط الحمراء الساخنة ، ومنها :



- أنشاء صناديق تمويل توجه اليها إيرادات العقوبة لتحقيق التنمية المستدامة في ذات مجال الجرائم والمخالفات محل العقاب (اعتبار العقوبات مدخلات أساسية لطرق أمنة من خلال اعتبار الغرامات العقابية عن المخالفات إيرادات لتمويل غير

تقليدي لطرق أمنة مطابقة للمواصفات ولتحقيق السلامة المرورية .

- الزام شركات التأمين بالمساهمة في تمويل مشروعات السلامة عن النقاط الحمراء الساخنة ، استنادا إلى قاعدة الاثراء بلا سبب ، حيث يتحدد قيمة التأمين الإجباري من قبل الدولة على اساس نسبة المخاطر ، فاذا قلت هذه النسبة نتيجة جهود الدولة ومشروعاتها المتعلقة بالطرق ، فيجب مساهمة القطاع التأميني في تمويل تلك المشروعات التي تحقق له فوائد وارباح متعاظمة نتيجة تقليل والحد من الحوادث على الطرق .

سابعاً : التوصيات :

- 1- على المستوى العربي الدعوة لمؤتمر عربي لدراسة مشكلات السلامة المرورية في البيئة العربية وصياغة مشروع قانون نموذجي عربي يكون بمثابة النواة الأساسية لقانون نموذجي دولي ويقدم من خلال لجنة الاونستيرال التابعة للأمم المتحدة أو المنظمات الدولية الاخرى المعنية .
- 2- على المستوى الدولي الدعوة لمؤتمر دولي من خلال لجنة الأمم المتحدة (الاونستيرال) أو المنظمات الدولية الاخرى المعنية لاقتراح وصياغة مشروع قانون نموذجي استرشادي بعنوان " قانون التنمية المرورية لطرق أمنة في مجتمع مثالي " ، على ان يحتوى القانون على محاور تفصيلية تتضمن على سبيل المثال :
 - قواعد الحوكمة وأسس ومبادئ تنظيم عمل الكيانات المنظمة لقطاع النقل والطرق.
 - المعايير والمواصفات العالمية للسلامة المرورية وأمن الطرق ، وأساليب وضع تلك المعايير ومنهجية تطويرها واستحداثها .
 - طرق التمويل التقليدية وغير التقليدية لنقل أمن وسلامة مرورية .