



جمعية الأمم المتحدة للبيئة التابعة
لبرنامج الأمم المتحدة للبيئة
الدورة السادسة

نيروبي، 26 شباط/فبراير - 1 آذار/مارس 2024
البند 5 من جدول الأعمال المؤقت*

المسائل المتعلقة بالسياسات والإدارة البيئية الدولية

التقدم المحرز في تنفيذ القرار 3/4 بشأن التنقل المستدام

تقرير المديرية التنفيذية

أولاً- مقدمة

1- يقدم هذا التقرير معلومات مستكملة عن التقدم المحرز في تنفيذ القرار 3/4 الصادر عن جمعية الأمم المتحدة للبيئة التابعة لبرنامج الأمم المتحدة للبيئة بشأن التنقل المستدام. وطلبت جمعية البيئة، في الفقرة 4 (و) من القرار، إلى المديرية التنفيذية لبرنامج الأمم المتحدة للبيئة أن تعد تقريراً عن الإجراءات المتخذة في نطاق القرار يُقدم إلى الجمعية في دورتها السادسة.

ثانياً- التقدم المحرز في تنفيذ القرار 3/4

2- إن قطاع النقل مسؤول عن ما يقرب من ربع جميع انبعاثات ثاني أكسيد الكربون المرتبطة بالطاقة، إلى جانب نمو الانبعاثات من هذا القطاع بشكل أسرع من أي قطاع آخر. وهناك حاجة إلى وجود نهج متكامل يجمع بين المركبات الكهربائية، والمعايير المتعلقة بالوقود والمركبات الأنظف، والنقل العام، والبنى التحتية الكافية للتنقل النشط (المشي وركوب الدراجات) من أجل تعزيز التنقل المستدام لتحقيق أهداف اتفاقية باريس بشأن تغير المناخ. ولن تؤدي الإجراءات المتخذة للتقدم نحو التنقل المستدام إلى الحد من انبعاثات غازات الدفيئة وملوثات المناخ قصيرة العمر فحسب، بل ستساعد أيضاً بشكل كبير في تحسين نوعية الهواء وصحة الإنسان، لا سيما في المناطق الحضرية. وهذا بدوره سيسهم في وضع مسار مستدام نحو تحقيق أهداف التنمية المستدامة.

3- ووفقاً للهيئة الحكومية الدولية المعنية بتغير المناخ، يجب أن تحل المركبات الكهربائية محل المركبات التي تعمل بالوقود الأحفوري بحلول 2035-2050، من أجل البقاء في اتساق مع مسار تخفيض الاحترار العالمي بمقدار 1,5 درجة مئوية. وبالتالي، ومن أجل تحقيق أهداف اتفاقية باريس، من الضروري أن تكون البلدان المنخفضة

والمتوسطة الدخل، التي تسجل نمواً أعلى من حيث المركبات، جزءاً من التحول العالمي إلى التنقل بالطاقة الكهربائية العديمة الانبعاثات.

4- وقد شهدت المركبات الكهربائية تحسينات تكنولوجية كبيرة في السنوات الأخيرة. ولم تمكن هذه التحسينات من تخفيض التكاليف فحسب، بل قللت أيضاً من بصمتها البيئية وزادت من فائدتها، خاصة بالنسبة للدرجات النارية الكهربائية ذات العجلتين والثلاث عجلات والحافلات الكهربائية. وقد حددت العديد من البلدان المتقدمة أهداف التحول الكامل إلى التنقل بالطاقة الكهربائية. وتعترم النرويج، على سبيل المثال، التلخص التدريجي الكامل من بيع المركبات الجديدة غير العديمة الانبعاثات بحلول عام 2025⁽¹⁾. وفي الوقت نفسه، وقع عدد من البلدان المتقدمة والبلدان المنخفضة والمتوسطة الدخل على إعلان المركبات العديمة الانبعاثات⁽²⁾ الذي أُطلق في المؤتمر السادس والعشرين للأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ بهدف الانتقال إلى بيع المركبات العديمة الانبعاثات بنسبة 100 في المائة بحلول عام 2040. وبالمثل، فإن زيادة يسر تكلفة المركبات الكهربائية، إلى جانب فرص استخدام الطاقات المتجددة المنتجة محلياً وتقليل الإنفاق على الواردات من الوقود، في جملة فوائد مشتركة عديدة أخرى، تؤدي إلى زيادة استيعاب هذه المركبات في المزيد من البلدان المنخفضة والمتوسطة الدخل.

5- ومثلت الانبعاثات من المركبات التي تعمل بالوقود الأحفوري، تقليدياً، ولا تزال مصدراً رئيسياً لتلوث الهواء الخارجي، خاصة في المناطق الحضرية. وفي حين أن أنواع الوقود ومعايير الانبعاثات من المركبات الأنظف الرامية إلى الحد من ملوثات الهواء الضارة هذه موجودة في العالم المتقدم منذ عقود عديدة، إلا أن ذلك لا ينطبق على البلدان النامية. وبالإضافة إلى ذلك، تعتمد غالبية البلدان المنخفضة والمتوسطة الدخل على المركبات المستعملة المستوردة لتلبية احتياجاتها المتزايدة في مجال التنقل. ويعد الافتقار إلى المعايير الدنيا لتحفيز استيراد تقنيات المركبات الأنظف، إلى جانب رداءة نوعية الوقود، سبباً رئيسياً لارتفاع الانبعاثات من المركبات في العديد من المدن في البلدان المنخفضة والمتوسطة الدخل. وقد كان التنقل المستدام في البلدان المنخفضة والمتوسطة الدخل في صميم العمل الذي أنجزه برنامج الأمم المتحدة للبيئة على مدى السنوات العشرين الماضية. وواصل برنامج الأمم المتحدة للبيئة دعم الحكومات على جميع المستويات من أجل وضع واعتماد سياسات واستراتيجيات للتنقل المستدام من خلال وحدة التنقل المستدام، وهي جزء من شعبة الاقتصاد والصناعة التابعة لبرنامج الأمم المتحدة للبيئة. ويُضطلع بهذا العمل من خلال شراكات، بما في ذلك مع وكالات الأمم المتحدة الأخرى والمصارف الإنمائية المتعددة الأطراف والجهات الفاعلة الرئيسية على الصعيدين الإقليمي والعالمي. ويزود برنامج الأمم المتحدة للبيئة، في جميع مجالات عمله المتعلقة بالتنقل المستدام، البلدان المنخفضة والمتوسطة الدخل بما يلي: (أ) الدعم التقني من أجل جمع وتحليل بيانات واتجاهات الأساس للتنقل المستدام؛ (ب) دعم التدريب وبناء القدرات من أجل وضع وتنفيذ سياسات ومعايير التنقل المستدام؛ (ج) دعم الاتصال وإذكاء الوعي من أجل توعية الجمهور وصناع القرار بخيارات التنقل الخفيف الكربون.

أربع فئات من الأنشطة التي يضطلع بها برنامج الأمم المتحدة للبيئة في مجال التنقل المستدام

1- تعزيز أنواع الوقود ومعايير المركبات الأنظف

6- ما فتى برنامج الأمم المتحدة للبيئة يروج لأنواع الوقود الأنظف (البنزين الخالي من الرصاص والوقود المنخفض الكبريت) ومعايير المركبات المنخفضة الانبعاثات في البلدان المنخفضة والمتوسطة الدخل منذ عام 2002. ومن خلال الشراكة للمركبات والوقود النظيف، التي توجد أمانتها في برنامج الأمم المتحدة للبيئة، تم التخلص من البنزين المحتوي على الرصاص في جميع أنحاء العالم في تموز/يوليه 2021، عندما اكتمل التخلص التدريجي في الجزائر، وهي عملية بدأت مع 117 دولة كانت لا تزال تستخدم البنزين المحتوي على

(1) انظر <https://elbil.no/english/norwegian-ev-policy/>

(2) يمكن الاطلاع على الإعلان عبر الرابط <https://acceleratingtozero.org/the-declaration/>؛ ويرد الموقعون على الرابط <https://acceleratingtozero.org/signatories-views/>

الرصاص في عام 2002. ومن بين أسباب هذا النجاح النهج التعاوني الذي يتبعه برنامج الأمم المتحدة للبيئة مع الشركاء على جميع المستويات، فضلاً عن النهج دون الإقليمي لمواءمة معايير الوقود والمركبات الأنظف.

7- وبغية الحد من الانبعاثات من المركبات على نحو أمثل، يجري الترويج لنهج أنظمة يجمع بين أنواع الوقود الأنظف ومعايير أكثر صرامة بشأن الانبعاثات من المركبات. وباستخدام هذا النهج، يعمل برنامج الأمم المتحدة للبيئة مع البلدان المنخفضة والمتوسطة الدخل لاعتماد وتنفيذ وقود البنزين والديزل المنخفض الكبريت (50 جزءاً في المليون أو أقل) وتكنولوجيات الانبعاثات من المركبات المكافئة لتكنولوجيا EURO 4/IV والأعلى منها. وحتى الآن، اعتمدت 43 دولة أنواع الوقود المنخفضة الكبريت ووافقت 38 دولة على معايير أكثر صرامة للانبعاثات من المركبات. وقد اعتمد ما يناهز نصف هذه البلدان هذه المعايير منذ عام 2019، أثناء تنفيذ القرار 3/4. بيد أن بعض البلدان، ولا سيما في أفريقيا، لم تنفذ بعد بالكامل المعايير المنسقة المعتمدة إقليمياً للوقود والمركبات.

8- وتعد الحافلات الحضرية مصدراً رئيسياً لانبعاثات الجسيمات الدقيقة العالقة والكربون الأسود، إذ تمثل 25 في المائة من انبعاثات الكربون المرتبطة بالنقل في جميع أنحاء العالم. وتشير التقديرات إلى أن قدر الكربون الأسود المنبعث من حافلة حضرية يعادل 250 مرة أو أكثر القدر المنبعث من سيارة ركاب تعمل بالبنزين تسير على نفس المسافة. كما تم تحديد الشاحنات على أنها مصدر مهم لهذين الملوثين. وبرنامج الأمم المتحدة للبيئة من بين الشركاء المنفذين الرئيسيين لمبادرة المركبات الثقيلة التابعة للتحالف المعني بالمناخ والهواء النقي، والتي تركز في المقام الأول على خفض الانبعاثات من الحافلات والشاحنات. وتوجد في السوق العالمية بالفعل تقنيات لتقليل انبعاثات هذين الملوثين من المركبات الثقيلة. ومن خلال هذه المبادرة، وبالعامل مع المجلس الدولي للنقل النظيف، وهو مركز أبحاث غير ربحي مقره في الولايات المتحدة الأمريكية، وشركاء آخرين، قُدم الدعم لمدن في أفريقيا وآسيا وأمريكا اللاتينية في جهودها الرامية إلى اعتماد تكنولوجيات الحافلات المنعدمة السخام. ومنذ عام 2019، قُدم الدعم إلى ست مدن أفريقية لتطوير خرائط طريق من أجل حافلات منعدمة السخام بناء على تحليل للتكلفة والعائد يخص مختلف التكنولوجيات الأنظف للحافلات. وطُورت مبادئ توجيهية لأفريقيا بشأن تمويل وشراء حافلات منعدمة السخام، بما يشمل الحافلات الكهربائية، ونُشرت أثناء حلقة عمل دون إقليمية عُقدت في تشرين الثاني/نوفمبر 2021. كما يجري دعم رابطة أمم جنوب شرق آسيا في وضع معايير أنظف للشاحنات.

2- تنظيم نوعية المركبات المستعملة

9- في عام 2020، نشر برنامج الأمم المتحدة للبيئة تقريراً حلاً تدفق ونطاق المركبات الخفيفة المستعملة من أكبر ثلاثة مصدري للمركبات المستعملة - الاتحاد الأوروبي واليابان والولايات المتحدة⁽³⁾. وقد استعرض التقرير البيئة التنظيمية في 146 دولة تستورد السيارات المستعملة. ومن بين النتائج الرئيسية أن المصدرين الثلاثة الكبار المشار إليهم يمثلون منشأ 14 مليون مركبة خفيفة مستعملة سُحنت نحو جميع أنحاء العالم بين عامي 2015 و2018. وكان الاتحاد الأوروبي أكبر مصدر، بنسبة 54 في المائة من المجموع، تليه اليابان (27 في المائة) والولايات المتحدة (18 في المائة). ويُوجّه نحو 70 في المائة من المركبات الخفيفة المصدرة إلى البلدان النامية. واستوردت أفريقيا أكبر عدد (40 في المائة) في الفترة المشمولة بالدراسة، تليها أوروبا الشرقية (24 في المائة)، وآسيا والمحيط الهادئ (15 في المائة)، والشرق الأوسط (12 في المائة)، وأمريكا اللاتينية (9 في المائة). وقد نُشر تحديث لهذا التقرير في عام 2021.

10- ودعماً لدراسة برنامج الأمم المتحدة للبيئة، أجرت حكومة مملكة هولندا أيضاً دراسة عن نوعية المركبات المستعملة المصدرة انطلاقاً من الموانئ الهولندية⁽⁴⁾. ووجدت الدراسة أن بعض المركبات المستعملة المصدرة، ولا سيما إلى غرب أفريقيا، تماثل المركبات المنتهية الصلاحية المقرر التخلص منها في هولندا. وتستورد البلدان التي وضعت لوائح، مثل المغرب، مركبات مستعملة ذات نوعية جيدة. وفي تموز/يوليه 2023، اعتمد الاتحاد

(3) متاح على الرابط <https://www.unep.org/resources/report/used-vehicles-and-environment-progress-and-updates-2021>

(4) متاح على الرابط <https://www.ilent.nl/documenten/rapporten/2020/10/26/rapport--used-vehicles-exported-to-Africa>

الأوروبي اقترحاً للائحة جديدة بشأن المركبات المنتهية الصلاحية تحتوي على تدابير جديدة بشأن تصدير المركبات المستعملة. وسيكون لهذا الأمر تأثير على نوعية المركبات المستعملة المصدرة من الاتحاد الأوروبي، إذ أن أوروبا تسجل كل سنة انتهاء صلاحية أكثر من 6 ملايين مركبة.

11- ويعمل برنامج الأمم المتحدة للبيئة مع البلدان المستوردة والمصدرة للمركبات المستعملة من أجل وضع معايير دنيا. ويتمويل من صندوق الأمم المتحدة للسلامة على الطرق، والتحالف المعني بالمناخ والهواء النقي، وحكومتى مملكة هولندا والسويد، يدعم برنامج الأمم المتحدة للبيئة للبلدان والمناطق دون الإقليمية لتضع معايير من أجل ضمان استيراد مركبات مستعملة أنظف وأكثر أماناً. وقد أجريت أنشطة تدريب وبناء قدرات في غرب وشرق أفريقيا، بينما يجري وضع خطط لدعم كمبوديا ومنغوليا في آسيا، ودعم منطقة أمريكا اللاتينية والبحر الكاريبي، وجنوب أفريقيا ووسطها.

3- دعم التحول إلى التنقل بالوسائل الكهربائية

12- منذ إطلاق المبادرة العالمية للاقتصاد في استهلاك الوقود في عام 2009، دعم برنامج الأمم المتحدة للبيئة أكثر من 70 بلداً من البلدان المنخفضة والمتوسطة الدخل في جهودها الرامية إلى وضع سياسات للاقتصاد في استهلاك الوقود. وقد نُشر، في حزيران/يونيه 2023، تقرير ممول من برنامج الأمم المتحدة للبيئة يحلل اتجاهات الاقتصاد في استهلاك الوقود في جميع هذه البلدان⁽⁵⁾. وتضمّن هذا العمل الرامي إلى تحسين الاقتصاد في استهلاك الوقود في نهاية المطاف السياسات واللوائح الأولى المتعلقة بالمركبات الكهربائية في البلدان المنخفضة والمتوسطة الدخل، ثم تطور ليصبح ما يعرف الآن بالبرنامج العالمي للتنقل بالطاقة الكهربائية. وينشط هذا البرنامج، الذي يقوده برنامج الأمم المتحدة للبيئة، حالياً في 60 دولة، حيث ينفذ أكثر من 130 مليون دولار في شكل منح لدعم التحول إلى التنقل بالطاقة الكهربائية في البلدان المنخفضة والمتوسطة الدخل.

13- وينشط البرنامج العالمي للتنقل بالطاقة الكهربائية على الصعيد العالمي والإقليمي والقطري، بما في ذلك من خلال أربعة أفرقة عاملة مواضيعية عالمية وشراكات بشأن المركبات الكهربائية ذات العجلتين والثلاث عجلات، والمركبات الكهربائية الخفيفة، والمركبات الكهربائية الثقيلة، والبنية التحتية لشحن المركبات، وإدماج الطاقة المتجددة والبطاريات؛ وأربع منصات إقليمية للدعم والاستثمار في أفريقيا، وآسيا والمحيط الهادئ، وأوروبا الشرقية، ووسط وغرب آسيا، وأمريكا اللاتينية ومنطقة البحر الكاريبي؛ و60 مشروعاً وطنياً للتنقل بالطاقة الكهربائية.

14- وتركز المشاريع الوطنية للتنقل بالطاقة الكهربائية على ما يلي: (أ) بناء القدرات وإذكاء الوعي؛ (ب) وضع خرائط طريق واستراتيجيات؛ (ج) وضع أطر للسياسات الوطنية؛ (د) إنشاء نماذج للعمل التجاري وخطط للتمويل؛ (هـ) معالجة المسائل المتعلقة ب واردات المركبات الكهربائية المستعملة، وانتهاء صلاحية البطاريات، والدائرية؛ (و) تجريب المركبات الكهربائية على الأرض. وعلى الصعيد الوطني، أفضى البرنامج إلى صياغة واعتماد العديد من السياسات والمعايير في جميع أنحاء العالم. وتشمل الخيارات السياسية المروج لها في البلدان فرض ضرائب على المركبات وفق كفاءتها، والتعجيل بإدخال التكنولوجيا الجديدة من خلال الحوافز الضريبية وتحسين اللوائح، وتدابير أخرى مثل وضع العلامات المتعلقة بالاقتصاد في استهلاك الوقود.

15- وتتقدّم منصات الدعم والاستثمار الإقليمية بالشراكة مع مصارف التنمية، مثل مصرف التنمية الآسيوي والمصرف الأوروبي للإنشاء والتعمير، بغية تسريع إدخال التنقل الإلكتروني من خلال تطوير مشاريع مقبولة مصرفياً ودعم التنفيذ. وتتقدّم برامج بناء القدرات والتدريب من خلال هذه المنابر، إذ عقد مؤخراً، على سبيل المثال، أول منتدى للتنقل الإلكتروني في تنزانيا جمع أكثر من 100 من الممارسين في مجال التنقل الإلكتروني من بلدان من جميع أنحاء القارة الأفريقية⁽⁶⁾.

(5) متاح على الرابط التالي: <https://www.unep.org/resources/report/fuel-economy-passenger-cars-global-south>

(6) انظر <https://www.unep.org/events/workshop/africa-e-mobility-forum>

16- وتدعم الأفرقة العاملة المواضيع العالمية إعداد التقارير والدراسات والأدوات التحليلية. وفي الآونة الأخيرة، نشر البرنامج أول تقرير عن "Electric Vehicle Lithium-ion Batteries in Lower- and Middle-Income Countries: Life Cycle Impacts and Issues" (بطاريات أيونات الليثيوم للمركبات الكهربائية في البلدان المنخفضة والمتوسطة الدخل: الآثار والمسائل المرتبطة بدورة الحياة)⁽⁷⁾.

17- وتتيح مجموعة أدوات التنقل الإلكتروني على الإنترنت، التي طُورت في إطار البرنامج، إمكانية الوصول إلى التقارير والدراسات والأدوات التي وضعها برنامج الأمم المتحدة للبيئة وشركاؤه، مثل مبادرة التنقل باستخدام الطاقة الكهربائية في المناطق الحضرية، والوكالة الدولية للطاقة، والوكالة الألمانية للتعاون الدولي⁽⁸⁾.

18- وقد ساعد الدعم الشامل المقدم للبلدان على القفز إلى تكنولوجيات المركبات الأنظف، بما في ذلك المركبات الكهربائية. وقد اعتمدت منطقتان فرعيتان - دول الجماعة الاقتصادية لدول غرب أفريقيا البالغ عددها 15 دولة ودول رابطة أمم جنوب شرق آسيا البالغ عددها 10 دول - خرائط طريق للاقتصاد في استهلاك الوقود، بما في ذلك الترويج للمركبات الكهربائية. ونفذت دول مثل كينيا حوافز ولوائح شاملة لتسريع إدخال المركبات الكهربائية وتجميعها وتصنيعها محلياً.

19- وقُدِّم الدعم للشركات الناشئة الصغيرة في القطاع الخاص من خلال التمويل الأولي والمساعدة التقنية لتطوير منتجات ونماذج أعمال تتكيف مع إدخال التنقل بالطاقة الكهربائية في البلدان المنخفضة والمتوسطة الدخل، وجرى تجريب المركبات والبنية التحتية للشحن من أجل توليد الخبرة التي تشتد الحاجة إليها على أرض الواقع فيما يخص تلك التكنولوجيا.

دعم التنقل النشط

-4

20- يعتمد الكثير من الناس، في جميع أنحاء العالم، على المشي وركوب الدراجات كأشكال أساسية للتنقل. ويمكن أن تصل حصة التنقل النشط إلى ما بين 70 و90 في المائة في بعض المدن، وتُظهر البيانات أن بليون شخص في أفريقيا يلجؤون كل يوم للمشي وركوب الدراجات كوسيلة نقل رئيسية. ومع ذلك، يواصل المستثمرون والحكومات إعطاء الأولوية لزيادة مساحة الطرق المخصصة للمركبات، على الرغم من ارتفاع التكاليف المجتمعية. ويؤدي عدم إعطاء الأولوية لسياسات المشي وركوب الدراجات ونقص الاستثمار في البنية التحتية اللازمة إلى زيادة الاعتماد على السيارات الخاصة والمركبات الآلية الأخرى (حتى للرحلات القصيرة) وتقادم الازدحام المروري. ويؤدي هذا إلى تدهور نوعية الهواء، ونشوء عوامل خارجية سلبية تساهم في تغير المناخ، وضعف الوصول إلى السلع والخدمات، وملايين الوفيات والإصابات على الطرق (خاصة فيما يتعلق بالمشاة وراكبي الدراجات)، وخسائر اقتصادية.

21- ويدعم برنامج الأمم المتحدة للبيئة الحكومات الوطنية وحكومات المدن وأصحاب المصلحة الآخرين في عملهم الرامي إلى تحديد أولويات الاستثمار في التنقل النشط بشكل أفضل، وهو يروج، على الصعيدين العالمي والإقليمي، للدور الشامل الذي يلعبه التنقل النشط في المساهمة في تحقيق أهداف التنمية المستدامة ومعالجة الأولويات الاستراتيجية والمحلية، بما في ذلك تلك المتعلقة بتغير المناخ ونوعية الهواء والمدن الخضراء، وإمكانية الوصول والإنصاف وتحسين الصحة والرفاهية.

22- وينفذ عمل برنامج الأمم المتحدة للبيئة بشأن التنقل النشط من خلال مبادرة "تقاسم الطريق" ويشمل المساعدة التقنية، وإشراك أصحاب المصلحة، ووضع السياسات، وبناء القدرات، وتطوير المنتجات والأدوات المعرفية، وبناء الشراكات، والدعوة على الصعيدين العالمي والإقليمي. كما عمل برنامج "تقاسم الطريق" مع الشركاء

(7) متاح على الرابط <https://www.unep.org/resources/report/electric-vehicle-lithium-ion-batteries-lower-and-middle-income-countries>.

(8) انظر <https://emobility.tools/>.

من أجل تطوير سلسلة من المنتجات المعرفية والتقارير بغية تحسين المعارف والقدرات لإعطاء الأولوية للتنقل النشط⁽⁹⁾. ودرس تقرير حديث، أُعد بالاشتراك مع مؤهل الأمم المتحدة ومؤسسة Walk21، ظروف التنقل النشط في جميع البلدان الأفريقية البالغ عددها 54 دولة وشارك أفضل الممارسات الملهمة من داخل المنطقة⁽¹⁰⁾.

23- وتمثل خطة العمل الأفريقية للتنقل النشط خطة عمل إقليمية، هي الأولى من نوعها، تحدد التزامات للحكومات الأفريقية من أجل العمل على تحقيقها على مدى السنوات الـ 10 المقبلة. وقد صاغها برنامج الأمم المتحدة للبيئة في عام 2023، بالتشاور مع الحكومات وأصحاب المصلحة الآخرين، وستُشتر في عام 2024. وخطة العمل هذه مبادرة لمتابعة ما قدمه برنامج الأمم المتحدة للبيئة وشركائه من دعم، وغير ذلك من أشكال المساعدة التقنية، إلى بلدان من بينها إثيوبيا وأوغندا وبوروندي ورواندا وزامبيا وكينيا ومصر، من أجل وضع سياسات وطنية وعلى مستوى المدن للمشبي وركوب الدراجات. ومن البلدان الأخرى التي تلقت دعماً لوضع السياسات ومساعدة تقنية، إندونيسيا والبرازيل والمكسيك. وقاد برنامج الأمم المتحدة للبيئة أيضاً إنشاء شبكة أفريقية للمشبي وركوب الدراجات، التي جمعت أكثر من 200 منظمة حول هدف مشترك يتمثل في جعل التنقل النشط آمناً ومريحاً للجميع.

ثالثاً- الدروس المستفادة

24- يعني ارتفاع معدلات التحضر والميكنة في البلدان المنخفضة والمتوسطة الدخل أن التنقل المستدام سيستمر في لعب دور حاسم في ضمان تحقيق هذه البلدان للنمو الاقتصادي المنشود مع تقليل الآثار السلبية، بما في ذلك من حيث تلوث الهواء والمناخ. ويعد النهج المتعدد الجوانب الذي يتضمن النقل العام المنخفض الكربون والبنى التحتية الآمنة والكافية للتنقل النشط والمركبات المنعدمة الانبعاثات، أمراً أساسياً للتحويل إلى تنقل أكثر استدامة.

25- ونظراً لارتفاع معدلات النمو في أساطيل المركبات واستخدام الطاقة في قطاع النقل، والافتقار إلى المعايير المطلوبة في البلدان المنخفضة والمتوسطة الدخل، تشجّع الحكومات، ولا سيما في بلدان الجنوب، على وضع وتنفيذ سياسات ولوائح التنقل المستدام.

26- وقد ثبت أن اتباع نهج منسق على الصعيد دون الإقليمي والإقليمي والدولي يشكل حافزاً لتحويل مزيد من البلدان نحو سياسات وبرامج التنقل المستدام. وفي حين بُذلت جهود وأحرز تقدم على الصعيد المحلي ودون الوطني والوطني، فإن أمام البلدان فرص لكي تتحول إلى خيارات تتقل أكثر استدامة من خلال وضع وتنفيذ التزامات واتفاقات منسقة على الصعيد دون الإقليمي والإقليمي والدولي. ويبين العمل الذي قام به برنامج الأمم المتحدة للبيئة لتشجيع أنواع الوقود والمركبات الأنظف، والتنقل بالطاقة الكهربائية، والتنقل النشط أنه في الوقت الذي يجب فيه تضمين حلول التنقل المستدام في السياقات المحلية، فإن نهجاً دون إقليمياً يعزز صياغتها وتنفيذها وتأثيرها.

27- ويمكن للمشاريع الإرشادية أن تعطي دفعة لاستيعاب تقنيات وممارسات التنقل المستدامة. ومن شأن المشاريع الإرشادية، لا سيما في البلدان المنخفضة والمتوسطة الدخل، أن تظهر نتائج ملموسة علاوة على إمكانية رفع مستوى الدعم وتعبئة دعم أكبر من أجل الانتقال إلى التنقل المستدام. ومن الأمثلة على ذلك الكيفية التي ساعدت بها المشاريع الإرشادية الخاصة بالعربات الكهربائية ذات العجلتين والثلاث عجلات، التي نفذها برنامج الأمم المتحدة للبيئة، البلدان على اعتماد هذه التكنولوجيات على نطاق أوسع.

28- ويكتسي إشراك أصحاب المصلحة والمشاركة العامة أهمية حاسمة. وتشكل الحملة التي نفذها برنامج الأمم المتحدة للبيئة للتخلص التدريجي من الرصاص في البنزين في جميع أنحاء العالم مثلاً على الكيفية التي يمكن بها للمشاركة الهادفة لجميع أصحاب المصلحة والجمهور أن تشكل السياسات. وينبغي بذل جهود متواصلة في مجالات

(9) انظر الرابط <https://www.unep.org/resources/report/walking-and-cycling-africa-evidence-and-good-practice-inspire-action>

(10) متاح على الرابط <https://www.unep.org/resources/report/walking-and-cycling-africa-evidence-and-good-practice-inspire-action>

الاتصال وإذكاء الوعي وتبادل المعلومات والمعارف من أجل الاستفادة من خبرات مختلف أصحاب المصلحة، وكسب الدعم العام، ووضع التنقل المستدام على جدول أعمال صناع القرار عبر القطاعات وحول العالم.

29- ويعد التدريب وبناء القدرات المصممان وفقاً للاحتياجات الخاصة بكل بلد أمراً أساسياً للتنفيذ الكامل لاستراتيجيات التنقل المستدام. وعلى الرغم من أن المزيد من البلدان قد وضعت معايير ولوائح وقوانين ترمي إلى تعزيز التنقل المستدام، إلا أن التنفيذ والإنفاذ لم يكونا مضمونين دائماً. ومن شأن التدريب المصمم خصيصاً وبناء القدرات بشأن آليات التنفيذ أن يدعم جهود البلدان للامتثال للوائح التنقل المستدام المعتمدة. وبالإضافة إلى ذلك، فإن بناء القدرات في مجال جمع البيانات والمعلومات وتحليلها وتقييمها أمر حيوي لإعلام صانعي القرارات بالحاجة إلى المبادرة الآن بالعمل. وينبغي أيضاً بذل الجهود لتعزيز الاتساق والتنسيق بين مختلف أنشطة بناء القدرات التي تضطلع بها مختلف الجهات الفاعلة.

30- وهناك حاجة ماسة إلى المساعدة التقنية بالتعاون مع المؤسسات المالية لتطوير مشاريع مقبولة مصرفياً. ولا يكون الاستيعاب البطيء لتدابير التنقل المستدام، في كثير من الأحيان، ناتجاً عن غياب التمويل، بل عن القدرة على تطوير مشاريع تنقل مستدام مقبولة مصرفياً. لذلك، من الضروري تقديم دعم محدد الأهداف لبناء القدرات اللازمة لتطوير مشاريع التنقل المستدام.

رابعاً- التوصيات والإجراءات المقترحة اتخاذها

31- سيواصل برنامج الأمم المتحدة للبيئة القيام بما يلي:

- (أ) تعزيز السياسات والبرامج على المستوى الوطني ومستوى المدن من أجل زيادة الاستثمار في التنقل النشط؛
- (ب) تعزيز التحول العالمي إلى التنقل بالطاقة الكهربائية، مع التركيز على المسائل المتعلقة بالمركبات الكهربائية المستعملة، وانتهاء صلاحية البطاريات، والدائرية، والروابط بالطاقة المتجددة، وفرص التصنيع المحلي، وكهربية قطاع النقل العام، وخلق فرص العمل، وهي مسائل تمثل أولويات في بلدان الجنوب؛
- (ج) دعم البلدان المنخفضة والمتوسطة الدخل في انتقالها إلى الوقود المنخفض الكربون وإلى لوائح أكثر صرامة للمركبات فيما يخص المركبات الجديدة والمستعملة؛
- (د) الاضطلاع بأنشطة للتدريب وبناء القدرات لفائدة البلدان المنخفضة والمتوسطة الدخل بشأن السياسات والتكنولوجيات المبتكرة بغية تيسير التنقل المستدام؛
- (هـ) دعم الاتصال وإذكاء الوعي من خلال منابر لتبادل المعارف، وتبادل أفضل الممارسات، والتقارير التقنية، ومجموعات الأدوات والمواقع الشبكية لدعم التعاون بين الشمال والجنوب وفيما بين بلدان الجنوب؛
- (و) الانخراط في شراكات، بما في ذلك مع الشركاء الإقليميين والدوليين ومنظمات المجتمع المدني والدول الأعضاء والحكومات المحلية والقطاع الخاص والأوساط الأكاديمية.

32- وتُحث الدول الأعضاء على القيام بما يلي:

- (أ) الانضمام إلى الجهود الدولية الرامية إلى تحقيق التحول نحو التنقل المنخفض الكربون من أجل مساعدتها على تحقيق أهداف اتفاقية باريس وتحسين نوعية الهواء في المناطق الحضرية ودعم أهداف التنمية المستدامة؛
- (ب) التحول إلى معايير وقود ومركبات أنظف من أجل تقليل الانبعاثات الضارة؛
- (ج) وضع أهداف لتتنقل منعدم الانبعاثات ووضع خرائط طريق للتخلص التدريجي من المركبات التي تعمل بالوقود الأحفوري؛

- (د) دعم التحول العالمي نحو التنقل بالطاقة الكهربائية، مع ضمان عدم تخلف بلدان الجنوب عن الركب من خلال تضمين المسائل المتعلقة بالمركبات الكهربائية المستعملة، وانتهاء صلاحية البطاريات والدائرية؛
- (هـ) تشجيع الاستثمار في قطاع النقل العام وتنظيمه من أجل ضمان أن يكون آمناً ومرخصاً ويتسم بالكفاءة. وبالنظر إلى أن حافلة للركاب تحمل ما بين 40 و80 راكباً، يمكن أن تترجم هذه الاستثمارات إلى انخفاض كبير في عبء حركة مرور المركبات الخاصة، وانخفاض في انبعاثات ثاني أكسيد الكربون وتعزيز السلامة على الطرق بشكل كبير للمشاة وراكبي الدراجات؛
- (و) اعتماد مسارات تنقل حضرية متكاملة منخفضة الكربون تعطي الأولوية للتنقل النشط؛
- (ز) توفير الموارد المالية والتقنية للوفاء بالولاية الطموحة لبرنامج التنقل المستدام التابع لبرنامج الأمم المتحدة للبيئة.