


# التقرير العالمي عن حالة السلامة على الطرق موجز

منظمة  
الصحة العالمية 

يلقى أكثر من 1.2 مليون شخص حتفهم سنوياً من جراء تصادمات الطرق في العالم، ويعاني ما يتراوح عدده بين 20 مليون و50 مليون شخص من إصابات غير قاتلة. وما زال وباء الإصابات الناجمة عن تصادمات الطرق يتزايد في معظم أنحاء العالم. وخلال السنوات الخمس الماضية اعتمدت معظم البلدان توصيات التقرير العالمي عن الوقاية من الإصابات الناجمة عن حوادث المرور، والذي وفر إرشادات بخصوص كيفية إتباع البلدان أسلوباً شاملاً إزاء تحسين السلامة على الطرق والحد من الوفيات الناجمة عن تصادمات الطرق. ومع ذلك فحتى الآن لا يشير أي تقييم عالمي للسلامة على الطرق إلى مدى تنفيذ هذا الأسلوب. ويُعد التقرير العالمي عن حالة السلامة على الطرق أول تقييم واسع النطاق لحالة السلامة على الطرق في 178 بلداً، وقد استخدمت في إعداد بيانات مستمدة من مسح موحد أُجري في عام 2008. وتُشكل نتائج المسح أساساً مرجعياً يمكن أن تستخدمه البلدان في تقييم وضعها مقارنة بغيرها. ويمكن أيضاً أن تعتبر البيانات بيانات "أساسية" عالمية يمكن بالاستناد إليها قياس مدى التقدم المحرز بمرور الوقت. ويعرض تقرير الحالة العالمي عدداً من الاستنتاجات الرئيسية.

## الإصابات الناجمة عن تصادمات الطرق مازالت مشكلة عالمية من مشاكل الصحة العمومية، وخصوصاً في البلدان المنخفضة الدخل والبلدان المتوسطة الدخل

يقع أكثر من 90% من الوفيات الناجمة عن تصادمات الطرق في العالم في البلدان المنخفضة الدخل والبلدان المتوسطة الدخل، والتي يوجد فيها أقل من نصف المركبات الموجودة في العالم

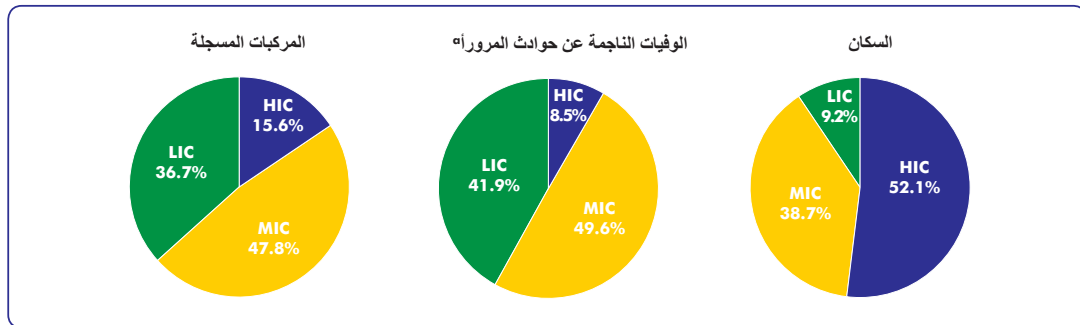
إن معدلات الوفاة الناجمة عن تصادمات الطرق في البلدان المنخفضة الدخل والبلدان المتوسطة الدخل (21.5 و19.5 لكل 100 000 نسمة، على الترتيب) أعلى منها في البلدان المرتفعة الدخل (10.3 لكل 100 000). وحتى في البلدان المرتفعة الدخل، حيث انخفضت معدلات الوفاة الناجمة عن تصادمات الطرق خلال السنوات الأربعين إلى الخمسين الماضية، مازالت الإصابات الناجمة عن تصادمات الطرق تُعد من أهم أسباب الوفاة والإصابة والعجز.

الجدول 1- المعدلات النمذجة للإماتة في حوادث المرور (لكل 100 000 نسمة)<sup>أ</sup> حسب إقليم المنظمة وفئة الدخل

إقليم المنظمة	البلدان المرتفعة الدخل	البلدان المتوسطة الدخل	البلدان المنخفضة الدخل	المجموع
الإقليم الأفريقي <sup>ب</sup>	-	32.2	32.3	32.2
إقليم الأمريكتين <sup>ج</sup>	13.4	17.3	-	15.8
إقليم جنوب شرق آسيا <sup>ب</sup>	-	16.7	16.5	16.6
إقليم شرق المتوسط	28.5	35.8	27.5	32.2
الإقليم الأوروبي	7.9	19.3	12.2	13.4
إقليم غرب المحيط الهادئ	7.2	16.9	15.6	15.7
المستوى العالمي	10.3	19.5	21.5	18.8

<sup>أ</sup> حسب التعريف الذي يعتبر الوفاة ناجمة عن الحادث المروري إذا وقعت خلال الثلاثين يوماً التالية له<sup>ب</sup> لا توجد بلدان مرتفعة الدخل<sup>ج</sup> لا توجد بلدان منخفضة الدخل

الشكل 1- السكان والوفيات الناجمة عن حوادث المرور، والمركبات المسجلة ذات المحركات حسب فئة الدخل

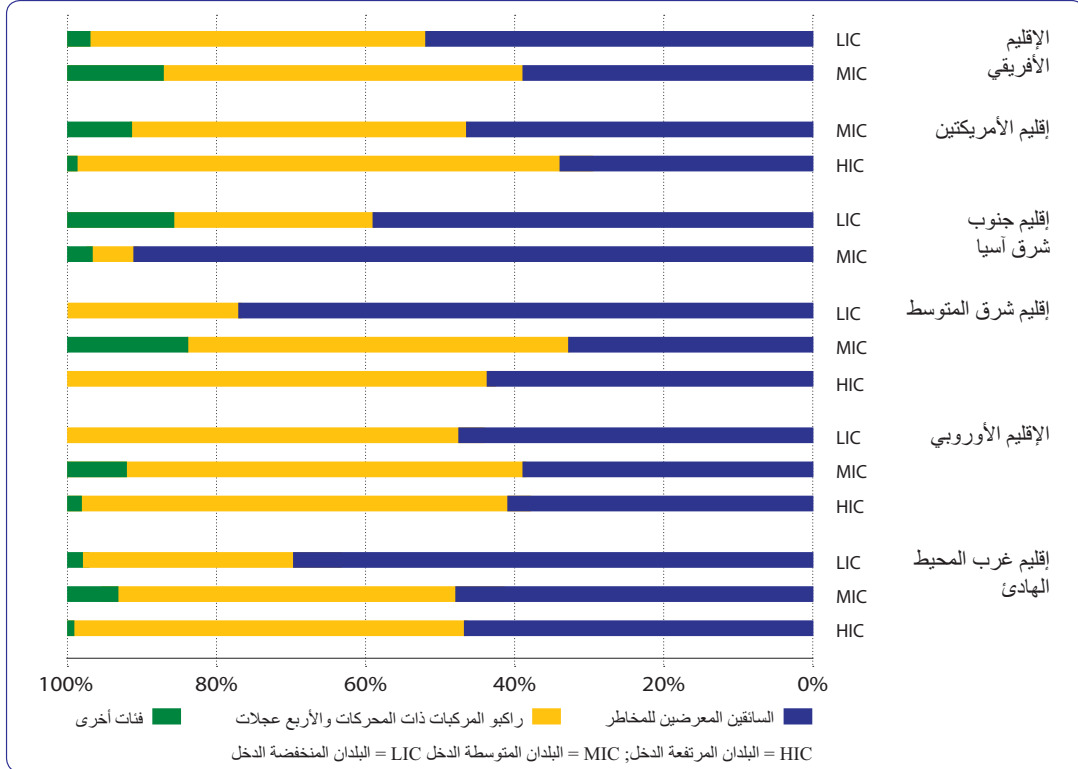


<sup>أ</sup> التعريف القائم على فترة الثلاثين يوماً، البيانات النمذجة. LIC = البلدان المرتفعة الدخل؛ MIC = البلدان المتوسطة الدخل؛ LIC = البلدان المنخفضة الدخل

## مستخدمو الطرق المعرضون للمخاطر يشكلون نحو نصف من يلقون حتفهم على الطرق في العالم

إن نصف من يلقون حتفهم من جراء تصادمات الطرق هم تقريباً (46%) من المشاة أو راكبي الدراجات أو راكبي المركبات ذات المحركات والعجلتين، ويعرفون جميعاً بأنهم "مستخدمو الطرق المعرضون للمخاطر". وهذه النسبة أعلى أيضاً في البلدان ذات الاقتصادات الأفقر. وفي بعض البلدان المنخفضة الدخل والبلدان المتوسطة الدخل يقع ما يصل إلى 80% من الوفيات الناجمة عن تصادمات الطرق بين مستخدمي الطرق المعرضين للمخاطر.

الشكل 2- الوفيات المبلغة حسب نوع مستخدم الطرق (%،) وحسب الإقليم وفئة الدخل



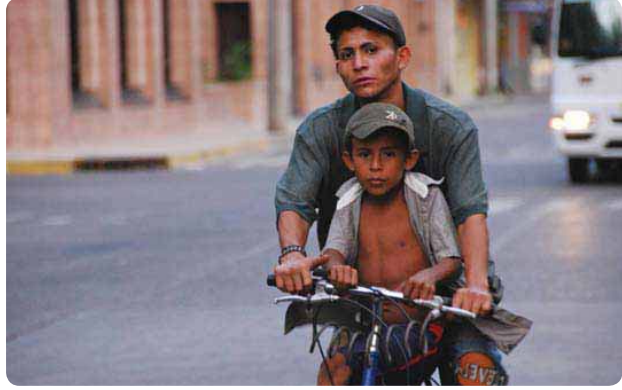
ويشير تقرير الحالة العالمي إلى أن ما يتم من عمل لا يكفي لتلبية احتياجات هذه الفئات المعرضة للمخاطر. فعلى سبيل المثال:

- لا يفي إلا 29% من البلدان بالمعايير الأساسية للحد من السرعة في المناطق الحضرية، على الرغم من أن السرعة من عوامل الخطر الرئيسية المتعلقة بالإصابات بين المشاة وراكبي الدراجات
- تقل نسبة البلدان التي تقيّم إنفاذ حدود السرعة فيها على أنه فعال عن 10%
- يعيش ثلث (32%) سكان العالم فقط في بلدان تتبع سياسات وطنية تعزز المشي وركوب الدراجات كبديلين للتنقل بالمركبات ذات المحركات، مما يدل على انعدام تدابير السياسة العامة التي تتيح لمستخدمي الطرق المشي وركوب الدراجات في أمان
- لا توجد لدى 44% من البلدان سياسات تشجع استخدام وسائل النقل العام كبديل للتنقل بالسيارات



يقع نصف الوفيات الناجمة عن تصادمات الطرق في العالم تقريباً بين المشاة وراكبي الدراجات وراكبي الدراجات البخارية.

وكثير من التدابير التي يمكن أن تقلل من الإصابات الناجمة عن تصادمات الطرق بين مستخدمي الطرق المعرضين للمخاطر يمكن أيضاً أن يفيد الصحة بطرق أخرى، كتحسين صحة الجهاز التنفسي نتيجة تقليل انبعاثات العادم، وكذلك الآثار الإيجابية ذات الصلة بزيادة النشاط البدني.



## عدد قليل من البلدان لديه قوانين شاملة بشأن السلامة على الطرق يتم إنفاذها بشكل جيد

إن اعتماد وإنفاذ قوانين المرور لا يبدو كافياً في بلدان عديدة. ولسن تشريعات وإنفاذها بفعالية أهمية حاسمة في الحد من القيادة تحت تأثير الكحول ومن تجاوز السرعة وفي زيادة استعمال الخوذات وأحزمة الأمان وكراسي وأحزمة الأطفال. ويبين هذا المسح أن 15% من البلدان فقط لديها قوانين شاملة تتصدى لكل عوامل الاختطار الخمسة هذه.

وتُعد درجات الإنفاذ المعطاة فيما يتعلق بكل عوامل الاختطار الخمسة منخفضة عموماً، الأمر الذي يوحي بأن إنفاذ قوانين سلامة المرور يحتاج إلى تحسين. ويقتضي ذلك وجود الإرادة السياسية وتزويد الوكالات المسؤولة عن إنفاذ القوانين بالموارد البشرية والمالية الكافية من أجل الارتقاء بأنشطة الإنفاذ الفعال. ويجب أن تتم الدعاية بشكل جيد لجهود الإنفاذ وأن تُكفل استدامتها ويتم تنفيذها باتخاذ التدابير الملائمة وفرض الجزاءات المناسبة على من يخرقون القانون.

لدى 15% من البلدان فقط قوانين شاملة تتصدى لكل عوامل الاختطار الخمسة هذه.

### السرعة

توصي البحوث المجراة بشأن الإدارة الفعالة للسرعة بأن حد السرعة المسموح به في المناطق الحضرية ينبغي ألا يتجاوز 50 كم/ساعة، بينما يوصى بتطبيق نظام المناطق التي لا تتجاوز فيها السرعة 30 كم/ساعة في المواقع التي تحقق فيها مخاطر خاصة بمستخدمي الطرق المعرضين للمخاطر أصلاً.

- يفرض أقل من ثلث البلدان المشاركة حدود سرعة تبلغ 50 كم/ساعة أو أقل في طرق المناطق الحضرية، ويسمح هذا العدد من البلدان للسلطات المحلية بخفض حد السرعة هذا عند اللزوم.
- لا يفيد إلا 9% من البلدان بأن إنفاذ حدود السرعة الوطنية فيها يتم على نحو كافٍ.



### ما الذي يلزم القيام به؟

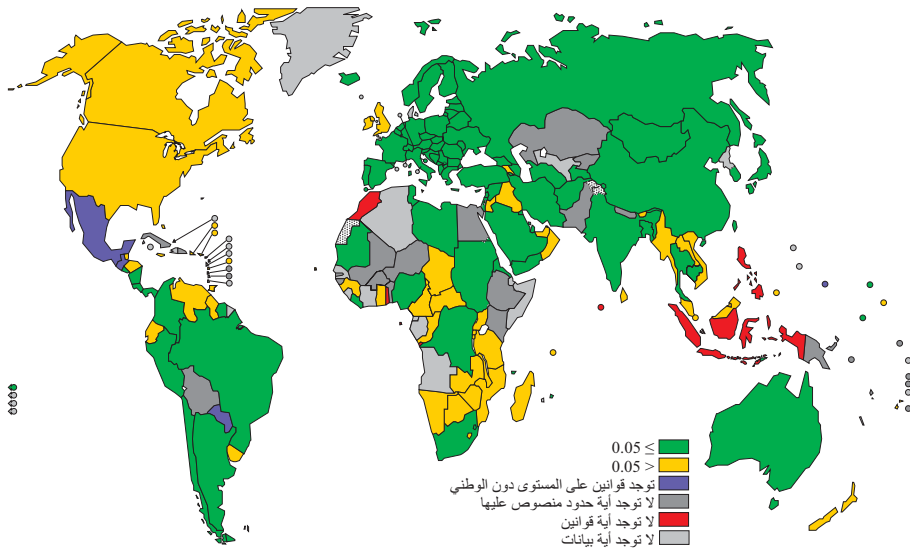
- ✓ من الضروري أن تقوم البلدان بفرض وإنفاذ حدود للسرعة تُراعى فيها استخدامات مختلف الطرق، مع زيادة الأولوية المعطاة لاحتياجات مستخدمي الطرق المعرضين للمخاطر. وينبغي ألا تتجاوز حدود السرعة في طرق المناطق الحضرية 50 كم/ساعة.
- ✓ من الضروري أن تعطى السلطات المحلية صلاحية خفض حدود السرعة عندما تحقق مخاطر خاصة بمستخدمي الطرق المعرضين للمخاطر أصلاً.

## القيادة تحت تأثير الكحول

القيادة تحت تأثير الكحول أمر يزيد مخاطر التصادم واحتمال الوفاة أو الإصابة البالغة. وتزيد مخاطر التصادم زيادة كبيرة عندما تزيد مستويات تركيز الكحول في الدم على 0.04 غرام في كل (غ/ديسيلتر). وكثير من البلدان التي لديها سجل قوي في مجال السلامة على الطرق يفرض حدوداً لمستويات تركيز الكحول في الدم تبلغ 0.05 غ/ديسيلتر.

- لدى أكثر من 90% من البلدان قوانين وطنية خاصة بالقيادة تحت تأثير الكحول، ولكن لا يفرض إلا 49% من البلدان حداً قانونياً لمستويات تركيز الكحول في الدم يبلغ 0.05 غ/ديسيلتر أو أقل.
- يفرض 11% من البلدان فقط حداً أقل لمستويات تركيز الكحول في الدم بالنسبة إلى الشباب أو السائقين الجدد، على الرغم من أن من الموصى به فرض حدود أقل بالنسبة إلى هاتين الفئتين المعرضتين لمخاطر التصادمات المرورية بصورة أكبر تحت تأثير الكحول.

الشكل 3- حدود تركيز الكحول في الدم (غرام/ديسيلتر) حسب البلد/المنطقة



## ما الذي يلزم القيام به؟

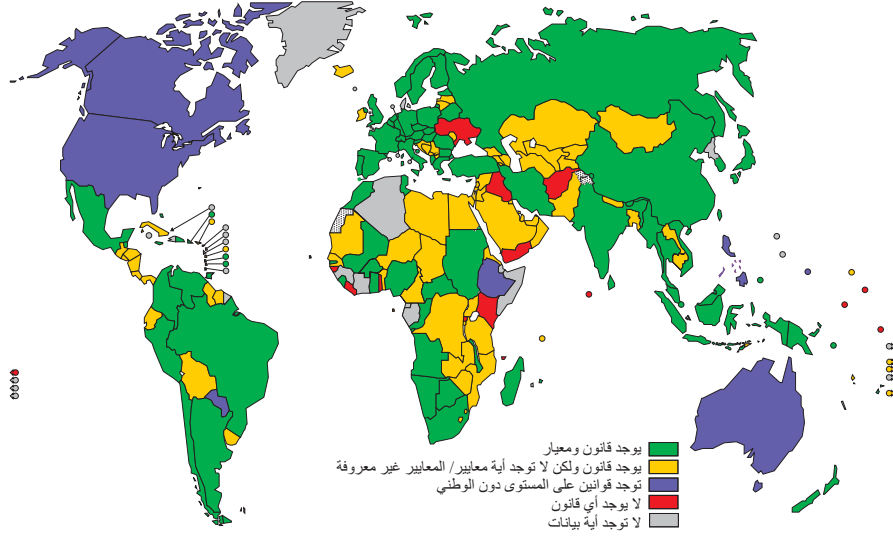
- ✓ ينبغي أن تقوم كل البلدان بسن وإنفاذ قانون وطني بشأن القيادة تحت تأثير الكحول
- ✓ ينبغي أن تستند القوانين الخاصة بالقيادة تحت تأثير الكحول إلى مستويات لتركيز الكحول في الدم تبلغ 0.05 غ/ديسيلتر أو أقل، مع تخفيض هذه الحدود إلى 0.02 غ/ديسيلتر بالنسبة إلى الشباب والسائقين الجدد.

## خوذات الدراجات البخارية

يمكن أن يقلل استعمال سائقي الدراجات البخارية للخوذات من مخاطر وفاتهم بنسبة 40% تقريباً، ومن مخاطر تعرض رؤوسهم لإصابات شديدة بنسبة تزيد على 70%. وينبغي أن تفي خوذات الدراجات البخارية بمعيار سلامة معترف به، ويجب أن يتم تثبيتها على النحو الصحيح كي تحقق فعاليتها القصوى.

- يفرض أكثر من 74% من البلدان استعمال الخوذة على سائقي المركبات ذات المحركات والعجلتين والثلاث عجلات، على كل الطرق وبصرف النظر عن نوع المحرك.
- لا توجد معايير خاصة بالخوذات في 43% من البلدان.
- لدى 40% فقط من البلدان قوانين خاصة بخوذات الدراجات البخارية تنطبق على السائقين والركاب على السواء، وتتص أيضاً على أن الخوذات ينبغي أن تفي بمعيار وطني أو دولي محدد (انظر الشكل 4).

الشكل 4- القوانين الخاصة بخوذات الدراجات البخارية ومعايير الخوذات، حسب البلد/المنطقة



### ما الذي يلزم القيام به؟

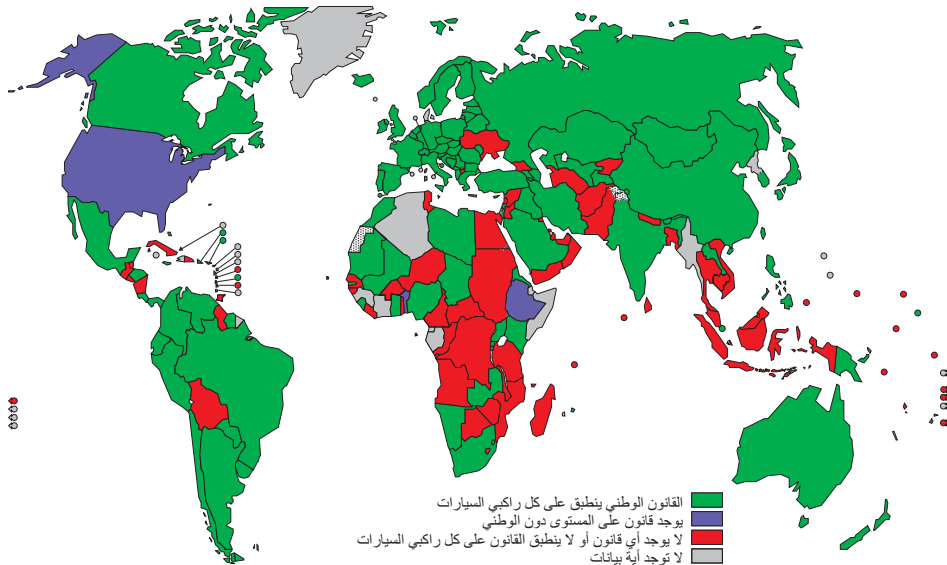
- ✓ ينبغي أن تقوم كل البلدان بسن وإنفاذ قوانين إلزامية بشأن استعمال الخوذة عند ركوب المركبات ذات المحركات والعجلتين والثلاث عجلات على أن تنطبق هذه القوانين على كل السائقين وكل أنواع المحركات وكل أنواع الطرق.
- ✓ ينبغي أن تفرض البلدان استيفاء الخوذات المستعملة بمعياري وطني أو دولي محدد.

### استعمال حزام الأمان

يقل استعمال حزام الأمان مخاطر الوفاة بين راكبي المقاعد الأمامية بنسبة تتراوح بين 40% و50%، ويمكن أن يقلل الوفيات بين راكبي المقاعد الخلفية للسيارات بنسبة تتراوح بين 25% و75%.

- لا يفرض إلا 38% من البلدان المنخفضة الدخل و54% من البلدان المتوسطة الدخل استعمال حزام الأمان في السيارات على راكبي المقاعد الأمامية وراكبي المقاعد الخلفية على السواء.
- من بين البلدان البالغ عددها 59 بلداً في العالم والتي تصنع وتجمع السيارات لا يفرض أكثر من الربع (29%) استعمال حزام الأمان في المقاعد الأمامية والمقاعد الخلفية.

الشكل 5- القوانين الخاصة بحزام الأمان، حسب البلد/المنطقة



## ما الذي يلزم القيام به؟

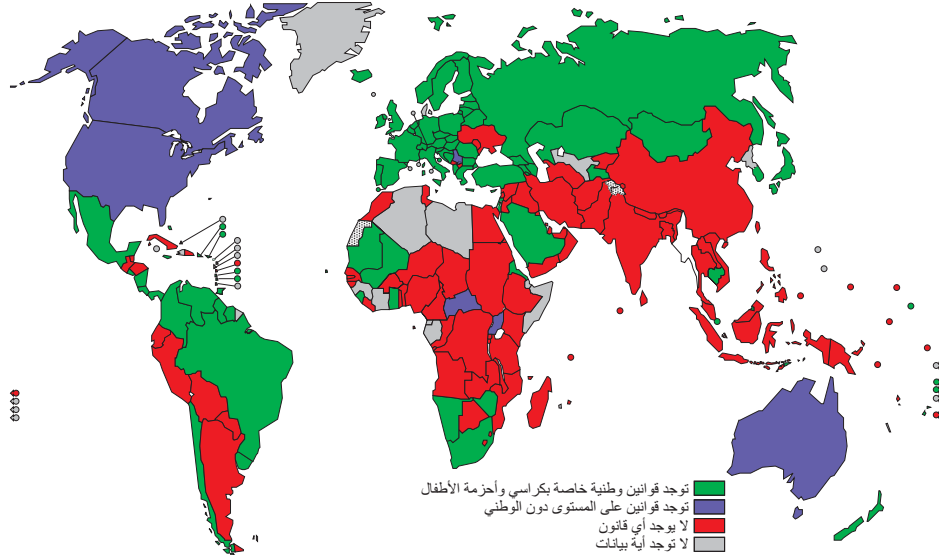
- ✓ ينبغي أن تسري القوانين الخاصة بحزام الأمان على كل راكبي السيارات، وينبغي المساواة في تطبيق القوانين على كل الركاب.
- ✓ ينبغي أن يشترط على صانعي المركبات ومجمّعها تركيب أحزمة الأمان في كل المقاعد وفي كل المركبات، بصرف النظر عن السوق النهائية.

## استعمال كراسي وأحزمة الأطفال

يمكن أن يحد استعمال كراسي وأحزمة الأطفال من وفيات الرضع بنسبة 70% ومن وفيات الأطفال الصغار بنسبة تتراوح بين 54% و80% في حالة حدوث تصادم. ونظم كراسي وأحزمة الأطفال الملائمة هي المصممة من أجل تأمين الطفل بطريقة تحدد من مخاطر التعرض لإصابة بالغة.

- لدى أقل من 14% من البلدان المنخفضة الدخل تشريعات وطنية بشأن كراسي وأحزمة الأطفال بينما تزيد هذه النسبة على 90% في البلدان المرتفعة الدخل.
- حتى في البلدان المرتفعة الدخل يبدو أن مستوى إنفاذ القوانين الخاصة بكراسي وأحزمة الأطفال منخفض.

## الشكل 6- التشريع الخاص بكراسي وأحزمة الأطفال حسب البلد/المنطقة



## ما الذي يلزم القيام به؟

- ✓ من الضروري سن وإنفاذ قوانين خاصة بكراسي وأحزمة الأطفال. وينبغي أن تنص هذه القوانين على نوع نظام الكراسي والأحزمة وعلى السن الملائمة لكل نوع وعلى الوضع في المقعد.

## امتلاك عدد قليل من البلدان لبيانات موثوقة بشأن الإصابات الناجمة عن تصادمات الطرق

يدل تقرير الحالة العالمي على استمرار وجود ثغرات كبرى على صعيدي جودة البيانات التي تجمعها الدول عن الإصابات الناجمة عن تصادمات الطرق ونطاق تغطيتها والتي تقدم تقارير بشأنها. وتحتاج البلدان إلى بيانات موثوقة بشأن الوفيات والإصابات غير القاتلة من أجل تقييم أبعاد المشكلة التي تسببها لها الإصابات الناجمة عن تصادمات الطرق، والسعي إلى إيجاد حلول لها، ورصد وتقدير فعالية تدابير التدخل. ولا يزال القصور في الإبلاغ عن الوفيات الناجمة عن تصادمات الطرق يطرح مشكلة كبيرة في الكثير من البلدان، بل إن الوضع في غاية السوء بالنسبة إلى الإصابات غير القاتلة.

ويحدّد عدم التنسيق بين البلدان في مجال المصطلحات والتعاريف، بل حتى التنسيق فيما بين القطاعات، من إمكانية المقارنة بين البيانات. وفيما يلي بعض الأمثلة على ذلك:

- يعرف 80 بلداً فقط الوفاة الناجمة عن تصادمات الطرق بأنها حالات الوفاة التي تحدث في غضون الثلاثين يوماً التي تعقب حادث الاصطدام، وذلك وفقاً للتعريف الموصى به.
- استخدام نسبة 14% فقط من البلدان للبيانات الصحية كمصدر تستقي منه المعلومات المتعلقة بالوفيات على الرغم من وجود دراسات تفيد بارتفاع مستويات القصور في الإبلاغ في البيانات التي جمعتها القطاعات الأخرى.
- الضعف الشديد الذي يعترى التنسيق في مجال المصطلحات المستخدمة في وصف الإصابات غير القاتلة (وكمثال على ذلك ما يستخدم لتعريف ما تمثله إصابة شديدة عند مقارنتها بإصابة غير شديدة أو إصابة طفيفة).
- قيام أقل من نصف عدد البلدان المشاركة بدراسات بشأن التكلفة المترتبة على الوفيات/الإصابات الناجمة عن تصادمات الطرق.
- انعدام البيانات المتعلقة بمؤشرات الرصد والتقييم في الكثير من البلدان، في حين تشهد البلدان التي يجري فيها الإبلاغ بالبيانات تفاوتاً كبيراً من حيث المنهجيات المستخدمة، ومن ثم، فمن الصعوبة بمكان تعميم النتائج. ذلك أن ثلث البلدان فقط أبلغ بالبيانات المتعلقة بمعدلات ارتداء الخوذات الواقية عند ركوب الدراجات النارية، كما أبلغت 53% من البلدان ببيانات عن معدلات ربط أحزمة المقاعد. ولنصف البلدان فقط بيانات تتعلق بنسبة الوفيات الناجمة عن تصادمات الطرق التي يتسبب فيها الكحول.

### ما المطلوب لتحسين جودة البيانات المتعلقة بالإصابات القاتلة وغير القاتلة ضمن الإصابات الناجمة عن تصادمات الطرق؟

- ✓ تشجيع استخدام تعريف الوفاة الناجمة عن تصادمات الطرق والمحددة في غضون ثلاثين يوماً من وقوع الحادث وتوحيد المصطلحات بغية وضع تصنيف لشدة الإصابات غير القاتلة.
- ✓ تحسين عمليات تبادل البيانات بين الشرطة ومرافق النقل والصحة ومعالجة القصور في الإبلاغ.

### استنتاجات

- هناك كم متزايد من البيانات العلمية الدقيقة بشأن الخطوات اللازمة لتحسين مستوى السلامة على الطرق. وقد لاقت مسألة السلامة على الطرق على مدى السنوات القليلة الماضية اهتماماً ودعماً دوليين متزايدين، في حين تعززت الإرادة السياسية وتم اتخاذ المزيد من الإجراءات في بعض البلدان. ومع ذلك، فإن النتائج الواردة في تقرير الحالة العالمي تبين ضرورة تلبية عدد أكبر من الاحتياجات. وتتلخص التوصيات الرئيسية التي يقدمها التقرير إلى الحكومات فيما يلي:
- النظر في احتياجات جميع مستخدمي الطرق عند اتخاذ قرارات السياسة العامة التي تؤثر على مسألة السلامة على الطرق. وقد تم حتى الآن، إهمال الاحتياجات الخاصة بمستخدمي الطرق المعرضين للخطر في الكثير من البلدان. وينبغي التركيز من جديد على هؤلاء المستخدمين.
  - سن قوانين شاملة لحماية جميع مستخدمي الطرق عن طريق وضع حدود مناسبة للسرعة وحدود لتركيز الكحول في الدم وفرض استخدام تدابير الحماية المناسبة كارتداء الخوذات الواقية واستخدام أحزمة المقاعد وأحزمة سلامة الأطفال. وينبغي إعادة النظر في التشريعات الموجودة وتعديلها كي تتفق مع الممارسات الجيدة التي تستند إلى البيانات الصحيحة التي تنتم بالفعالية.
  - تحسين ودعم إنفاذ كل القوانين المتعلقة بالسلامة على الطرق. ويتعين توفير دعاية جيدة لجهود الإنفاذ كما يتعين تنفيذها من خلال تسليط الجزاءات المناسبة على منتهكي هذه القوانين.
  - تعزيز التعاون الدولي بين الوكالات وضمن أن لديها الموارد البشرية والمالية اللازمة كي تعمل بفعالية.
  - تشجيع تنسيق البيانات المتعلقة بالإصابات الناجمة عن تصادمات الطرق. ويتضمن هذا التنسيق تحسين التعاريف وتعزيز عملية تبادل البيانات بين الشرطة ومرافق النقل والصحة وتنمية القدرات البشرية للقيام بجمع البيانات.

ويشير تقرير الحالة العالمي إلى أنه ليس بإمكان أي بلد أن يبقى مكتوف الأيدي مفترضاً اكتمال العمل الذي أنجزه في مجال السلامة على الطرق. ولتحقيق تقدم كبير في مجال السلامة على الطرق على المستوى الوطني لابد من وجود تعاون وثيق بين القيادات والوكالات التي يؤثر ما تضعه من سياسات عامة - بشكل مباشر أو غير مباشر - على سلامة الأشخاص المستخدمين للطرق. كما يتعين على المجتمع الدولي أن يظطلع بالدور المنوط به لوقف وتحويل مسار الاتجاه العالمي الراهن الذي يتسم بزيادة الوفيات الناجمة عن تصادمات الطرق، وذلك بالإقرار بأن الإصابات الناجمة عن تصادمات الطرق تمثل مشكلة كبيرة من مشاكل الصحة والتنمية وتكثيف الدعم المقدم من أجل الوقاية في هذا الصدد.