



الصورة



الإصابات الناجمة عن حوادث المرور

20 حزيران/يونيو 2022

Español

Русский

Français

中文

English

حقائق رئيسية

- حدّدت خطة التنمية المستدامة لعام 2030 التي اعتمدت حديثاً، غاية طموحة تقتضي بخفض عدد الوفيات والإصابات الناجمة عن حوادث المرور في العالم إلى النصف بحلول عام 2020.
- تمثل الإصابات الناجمة عن حوادث المرور السبب الأول لوفاة الأشخاص البالغين من العمر من 15 إلى 29 سنة.
- يلقى نحو 1.3 مليون شخص سنوياً حتفهم نتيجة لحوادث المرور.
- نصف الأشخاص تقريباً الذين يتوفون على طرق العالم يكثرون من "مستخدمي الطرق السريعية التأثير"، أي المشاة وراكبي الدراجات الهوائية والتاربة.
- تشهد البلدان المنخفضة والمتوسطة الدخل 90% من الوفيات الناجمة عن حوادث المرور في العالم، على الرغم من أنها لا تحظى إلا بنحو 45% من المركبات الموجودة في العالم.
- تتكلف حوادث المرور في معظم البلدان 3% من الناتج المحلي الإجمالي.

تُزهق حوادث المرور أرواح نحو 1.3 مليون شخص سنوياً، ويُعرض بين 20 و50 مليون شخص آخر لإصابات غير مميتة، علماً أن العدد منهم يُصاب بعجز ناجم عن إصاباتهم.

وتتسبّب الإصابات الناجمة عن حوادث المرور في خسائر اقتصادية فادحة للأفراد وأسرهم وللبلدان بأسرها. وتترجم هذه الخسائر عن تكلفة العلاج وكذلك فقدان إنتاجية الأشخاص الذين يلقون حتفهم أو يُصابون بالعجز بسبب إصاباتهم، وأفراد الأسرة الذين يضطرون إلى التغيب عن العمل أو المدرسة لرعاية المصابين. وتتكلف حوادث المرور معظم البلدان نسبة قدرها 3% من ناتجها

من هم المعرضون للخطر؟

الوضع الاجتماعي والاقتصادي

تفع نسبة تزيد على 90% من الوفيات الناجمة عن حوادث المرور في بلدان منخفضة ومتوسطة الدخل. وتسجل أعلى معدلات الوفيات من جراء الإصابات الناجمة عن حوادث المرور في الإقليم الأفريقي فيما تسجل أدنى تلك المعدلات في الإقليم الأوروبي. وحتى داخل البلدان المرتفعة الدخل، من الأرجح أن يتسبب الأشخاص من ذوي الخلفيات الاجتماعية والاقتصادية الدنيا في حوادث المرور.

السن

الإصابات الناجمة عن حوادث المرور هي السبب الرئيسي لوفاة الأطفال والشباب الذين تتراوح أعمارهم بين 5 سنوات و29 سنة.

نوع الجنس

تزداد احتمالات تعرض الذكور لحوادث المرور مقارنة بالإإناث، منذ مراحل العمر المبكرة. وتفع حوالي ثلاثة أرباع الوفيات الناجمة إجمالاً عن حوادث المرور (73%) في أوساط الشباب الذكور الذين تقل أعمارهم عن 25 عاماً، وتزيد بذلك احتمالات تعرضهم لوفاة الناجمة عن تلك الحوادث بنحو ثلاثة أضعاف مقارنة بالإإناث.

عوامل الخطير

نهج النظام المأمون:أخذ الخطأ البشري في الحسبان

يهدف نهج النظام المأمون المتبني في مجال السلامة على الطرق إلى ضمان مأمونية شبكة النقل بالنسبة إلى جميع مستخدمي الطرق. ويراعي هذا النهج سرعة تأثير الأشخاص بالإصابات الخطيرة الناجمة عن حوادث المرور، ويقتضي بأن الشبكة ينبغي أن تُصمم بحيث يؤخذ الخطأ البشري في الحسبان. وتمثل الركائز الأساسية لهذا النهج في تحقيق مأمونية الطرق والأرصدة وحدود السرعة والمركبات ومستخدمي الطرق، وهي ركائز يجب معالجتها جمعياً لوضع حد للحوادث المميتة وتقليل الإصابات الخطيرة.

السرعة

- توجد علاقة مباشرة بين الزيادة في متوسط السرعة واحتمالات وقوع الحوادث ومدى وخامة العواقب المترتبة عليها. وكمثال على ذلك، تؤدي كل زيادة قدرها 1 كم/ساعة في متوسط سرعة المركبة إلى زيادة نسبتها 4% في خطورة التعرض لحادث مميت وزيادة نسبتها 3% في خطورة التعرض لحادث خطير.
- ترتفع بسرعة خطورة التعرض لوفاة بين المشاة الذين تصدمهم السيارات في مقامتها (يواقع 4.5 مرات من 50 كم/ساعة إلى 65 كم/ساعة).
- تبلغ خطورة تعرض ركاب السيارة لوفاة عند اصطدامها بسيارة أخرى من الجانب نسبة 85% بسرعة 65 كم/ساعة.

- تزيد القيادة تحت تأثير الكحول وأية مادة من المؤثرات النفسانية أو المخدرات من خطورة التعرض للحوادث التي تؤدي إلى الوفاة أو الإصابة الخطيرة.
- في حالة القيادة تحت تأثير الكحول، تبدأ خطورة التعرض لحادث مروري في مستوى متدني من تركيز الكحول في الدم وتزيد بشدة إذا زاد تركيزه في دم السائق على ما مقداره 0.04 غ/دل، أو ساوي ذاك المقدار.
- في حالة القيادة تحت تأثير المخدرات، تزداد خطورة التعرض لحادث مروري بدرجات مختلفة رهناً بالمخدر النفسي المتعاطي. ومثال ذلك أن خطورة التعرض لحادث مميت فيما بين متعاطي الأمفيتامينات تزيد بمقدار 5 أضعاف تقريباً مقارنة بغيرهم ممن لا يتعاطونها.

عدم ارتداء خوذات ركوب الدراجات النارية وأحزمة الأمان ووسائل تقييد الأطفال

- يمكن أن يؤدي ارتداء الخوذة بشكل صحيح إلى تخفيض نسبته 42% في خطورة التعرض لإصابات مميتة وأخر نسبته 69% في خطورة التعرض لإصابات الرأس.
- يؤدي استخدام حزام الأمان إلى تقليل خطورة وفاة السائق والركاب الجالسين في المقاعد الأمامية بنسبة تتراوح بين 40 و50%， وتقليل خطورة التعرض للوفاة والإصابات الخطيرة فيما بين الركاب الجالسين في المقاعد الخلفية بنسبة 25%.
- يمكن أن يؤدي استخدام وسائل تقييد الأطفال إلى تخفيض الوفيات بنسبة 60%.

القيادة بحالة ذهنية مشتتة

ثمة أنواع عديدة من عوامل تشتيت الذهن التي يمكن أن تسبب في اختلال القيادة. ويمثل تشتيت الانتباه الناجم عن استعمال الهاتف المحمولة مصدرًا متامياً للقلق بشأن السلامة على الطرق.

- من المرجح أن يتعرض السائقون الذين يستعملون الهاتف المحمولة للحوادث أكثر من غيرهم ممن لا يستعملونها بمقدار أربعة أضعاف تقريباً. فاستعمال الهاتف المحمول أثناء القيادة يبطئ ردود الأفعال (خاصة رد الفعل المتأخر في الضغط على المكابح، بل أيضاً رد الفعل إزاء الامتنال لإشارات المرور)، ويصعب على السائق إبقاء المركبة سائرة في المسار الصحيح، والحفاظ على المسافات الصحيحة الفاصلة بين المركبات.
- إن الهواتف المستعملة من دون حملها باليد ليست أكثر مأمنية بكثير من أجهزة الهاتف المحمولة باليد، وتزيد الرسائل النصية إلى حد كبير من خطورة التعرض للحوادث.

انعدام مأمونية البنية التحتية للطرق

يمكن أن يؤثر تصميم الطرق تأثيراً كبيراً على مأمونيتها. وينبني من الناحية المثالية تصميم الطرق في إطار مراعاة سلامة جميع مستخدميها. ومن شأن ذلك أن يعني التأكيد من وجود مرافق كافية للمشاة وراكبي الدراجات الهوائية وراكبي الدراجات النارية. ويمكن أن تكون تدابير مثل المرارات المخصصة للمشاة ومسارات ركوب الدراجات الهوائية ونقط العبور الآمنة وغيرها من تدابير تهدئة حركة المرور تدابير حاسمة الأهمية في تقليل خطورة التعرض للإصابات فيما بين مستخدمي الطرق هؤلاء.

انعدام مأمونية المركبات

تؤدي المركبات المأمومة دوراً حاسماً في تجنب الحوادث وتقليل احتمال التعرض لإصابات خطيرة. ويوجد عدد من لوائح الأمم المتحدة بشأن سلامة المركبات التي يحتمل أن تتفذ العديد من الأرواح إن هي طبقت على معايير التصنيع والإنتاج في البلدان. وتشمل هذه اللوائح مطالبة مصنعي المركبات باستيفاء اللوائح المتعلقة باصطدام المركبات من المقدمة والجوانب، وإدراج نظام التحكم الإلكتروني في الثبات (المنع فرط الانحراف) وضمان تزويد جميع المركبات بالوسائل الهوائية وأحزمة الأمان. ويؤدي عدم تطبيق هذه المعايير الأساسية إلى زيادة كبيرة في خطورة التعرض للإصابات الناجمة عن حوادث المرور، سواء بالنسبة إلى الأشخاص الموجودين داخل المركبة أم خارجها.

قصور الرعاية اللاحقة للتعرض للحوادث

يؤدي التأخير في الكشف عن الأشخاص الذين يتعرضون لحادث مروري وتزويدهم بالرعاية إلى تفاقم خطورة الإصابات. فرعاية المصابين عقب التعرض لحادث ما شديدة الحساسية من حيث التوقيت: إذ يمكن أن يسفر تأخيرها ل دقائق معدودة عن إحداث فرق بين حياتهم ومماتهم. ويتطلب تحسين الرعاية اللاحقة للتعرض لحوادث المرور ضمان إتاحة الرعاية السابقة لدخول المستشفى

قصور إنفاذ قوانين المرور

إذا لم يحرص على إنفاذ قوانين المرور بشأن القيادة تحت تأثير الكحول، وارتداء حزام الأمان، والامتثال لحدود السرعة، وارتداء الخوذات، ووسائل تقييد الأطفال، فإن من المعتذر أن تفضي إلى تحقيق التخفيف المتوقع في الوفيات والإصابات الناجمة عن حوادث المرور بسبب سلوكيات محددة. وعليه، إذا لم تنفذ قوانين المرور أو إذا اعتبرت غير نافذة، فإن من المرجح لا يمتثل لها ولا تتبع وبالتالي لا فرصة جد ضئيلة للتأثير في السلوكيات.

ويشمل الإنفاذ الفعال سن القوانين والمواظبة على تحديتها وإنفاذها على الصعيد الوطني وصعيد البلديات والصعيد المحلي بطريقة تعالج عوامل الخطر المذكورة أعلاه. كما يشمل إنفاذها تعريف العقوبات اللازم إنزالها بالمخالفين.

ما الذي يمكن فعله لمعالجة الإصابات الناجمة عن حوادث المرور

يمكن منع التعرض للإصابات الناجمة عن حوادث المرور. ويلزم أن تتخذ الحكومات إجراءات لمعالجة موضوع السلامة على الطرق بطريقة شاملة. ويستلزم ذلك إشراك قطاعات متعددة، مثل النقل والشرطة والصحة والتعليم، واتخاذ إجراءات تعالج مسألة السلامة على الطرق والمركبات ومستخدمي الطرق.

وتشمل التدخلات الفعالة تصميم البنية التحتية التي تتسم بمزيد من المأمونية ودمج خصائص السلامة على الطرق في تخطيط استخدام الأراضي والنقل، وتحسين خصائص السلامة في المركبات، وتحسين الرعاية المقدمة إلى ضحايا حوادث الاصطدام بعد تعرضهم لحوادث المرور، ووضع القوانين المتعلقة بالمخاطر الرئيسية وإنفاذها، وإذكاء وعي الجمهور.

استجابة منظمة الصحة العالمية

تزويد البلدان بالدعم التقني

تعمل المنظمة عبر أنحاء طائفة من البلدان على نحو متعدد القطاعات وبالشراكة مع أصحاب المصلحة الوطنيين والدوليين من مختلف القطاعات. ويتمثل هدفها في دعم الدول الأعضاء في تخطيط السياسات المتعلقة بالسلامة على الطرق وتنفيذها وتقييمها.

وإضافة إلى ذلك، تتعاون المنظمة مع الشركاء في تزويد البلدان بالدعم التقني، إذ تتعاون مثلاً في الوقت الحالي مع مبادرة بلومبرغ بشأن السلامة على الطرق في العالم لتقدير الوفيات والإصابات الناجمة عن حوادث المرور في مدن وبلدان مستهدفة منخفضة ومتوسطة الدخل.

وفي عام 2017، أصدرت المنظمة المطبوع المعنون إنفاذ الأرواح: حزمة تقنية بشأن السلامة على الطرق، الذي يلخص تدابير مسندة بالبيانات يمكن أن تحد بقدر كبير من الوفيات والإصابات الناجمة عن حوادث المرور. ويركز المطبوع المعنون إنفاذ الأرواح: حزمة تقنية بشأن السلامة على الطرق، على إدارة حدود السرعة وتولي القيادة وتصميم البنية التحتية وتحسينها وتحديد معايير سلامة المركبات وإنفاذ قوانين المرور والإبقاء على حياة الأشخاص بعد تعرضهم للحوادث.

وتحظى هذه الحزمة الأولوية لـ 22 استراتيجيات تدخلًا لمواجهة عوامل الخطر التي أبرزت آنفًا، وتزود الدول الأعضاء بارشادات بشأن تنفيذها من أجل إنفاذ الأرواح وبلغ الغاية الخاصة بالسلامة على الطرق التي تقضي بتخفيف عدد الوفيات والإصابات الناجمة عن حوادث المرور في العالم إلى النصف بحلول عام 2030.

تنسيق عقد العمل من أجل السلامة على الطرق 2030-2021

تعد المنظمة الوكالة الرائدة في منظومة الأمم المتحدة في مجال السلامة على الطرق - بالتعاون مع اللجان الإقليمية التابعة للأمم المتحدة، وتتولى المنظمة رئاسة فريق الأمم المتحدة المعنى بالتعاون في مجال السلامة على الطرق، وتقوم مقام أمانة عقد العمل من أجل السلامة على الطرق 2021-2030. وقد دُشن عقد العمل هذا في تشرين الأول / أكتوبر 2021، بعد أن أعلن عنه في قرار صادر عن الجمعية العامة للأمم المتحدة في عام 2020، ووضع له هدف طموح يتمثل في الوقاية من 50% من الوفيات والإصابات الناجمة عن حوادث المرور . وتوكّد الخطة العالمية لعقد العمل من أجل السلامة على الطريق أهمية اتباع نهج شامل إزاء السلامة على الطرق، وتدعو إلى مواصلة إدخال التحسينات على تصميم المدن والطرق والمركبات؛ وتحسين القوانين وإنفاذ القانون؛ وتقييم الرعاية العاجلة المبنية على المعايير المناسبة لآرواح المصايبين في الوقت المناسب. وتزوج الخطة العالمية أيضاً لسياسات النقل وتصاميم الطرق التي تتيح المشي واستعمال الدراجات والنقل العام على نحو مأمون، حتى يتثنى إعطاؤها الأولوية باعتبارها وسائل نقل صحية وسلامية بيئياً.

وتضطلع المنظمة أيضاً بدور رئيسي في توجيه الجهود العالمية عن طريق مواصلة الدعوة على أرفع المستويات السياسية إلى تأمين السلامة على الطرق؛ وتجميع الممارسات الجيدة وبثها في مجالات الوقاية وجمع المعلومات ورعاية المصايبين بالرpository؛ وتبادل المعلومات مع الجمهور عن المخاطر وكيفية تقليلها؛ واستر عاء الانتهاء إلى ضرورة زيادة التمويل. ومن أجل دعم هذه الجهود، تنظم المنظمة وتستضيف، بالتعاون مع شركاء رئيسيين مثل التحالف العالمي للمنظمات غير الحكومية من أجل السلامة على الطرق ومنظمة الشباب بشأن السلامة على الطرق (YOURS)، فعاليات رفيعة المستوى مثل أسبوع الأمم المتحدة العالمي للسلامة على الطرق واليوم العالمي السنوي لإحياء ذكرى ضحايا حركة المرور على الطرق.

رصد التقدم المحرز بواسطة تقارير الحالة العالمية

يقدم تقرير المنظمة العالمي عن حالة السلامة على الطرق 2018 معلومات عن السلامة على الطرق في 175 بلداً. ويُعد هذا التقرير الرابع في السلسلة، ويقدم لمحة عامة عن حالة السلامة على الطرق في العالم. وتمثل تقارير الحالة العالمية الأداة الرسمية لرصد تنفيذ عقد العمل. ويتوقع إصدار التقرير العالمي الخامس عن الحالة في أواخر عام 2023.

• التقرير العالمي عن حالة السلامة على الطرق لعام 2018

مختارات

- تقرير العالمي عن حالة السلامة على الطرق 2015
- الإصابات الناجمة عن حوادث المرور - بالإنجليزية
- الإصابات الناجمة عن حوادث المرور
- 10 حقائق عن السلامة على الطرق في العالم

المكاتب الإقليمية

معلومات عن المنظمة

المكتب الإقليمي لشمال المتوسط

مطبوعات

المكتب الإقليمي لأوروبا

سلسلة متكررة

المكتب الإقليمي لجنوب شرق آسيا

معلومات عن المنظمة

المكتب الإقليمي لغرب المحيط الهادئ

