

القيادة من أجل السلامة على الطرق

أسبوع الأمم المتحدة العالمي الخامس
للسلامة على الطرق، 6-12 أيار/مايو 2019

لا بد من تعزيز القيادة للنهوض بالسلامة على الطرق في جميع أنحاء العالم. فالقيادة المؤثرون يقدمون رؤية مستقبلية نيرة، ويحشدون الناس لتحقيق هذه الرؤية. نحن في حاجة إلى القيادة في مجال السلامة على الطرق على جميع مستويات المجتمع. نحتاج إلى برلمانيين يُحسّنون القوانين، ورؤساء بلديات يجعلون مدنهم آمنة للمشاة وركوب الدراجات، ومديري مدارس يدعون إلى وضع حدود للسرعة وإنشاء أرصفة للمشاة حول مدارسهم، وآباء وأمّهات يقتدي بهم أبناؤهم. ويمكن للشباب أن يأخذوا أيضاً بزمام المبادرة عن طريق الدعوة إلى اتباع سلوكيات أكثر أماناً بين أقرانهم وإلى تطبيق أنظمة أكثر أماناً لدعم هذه السلوكيات. وتعدّ القيادة عنصراً أساسياً لإحداث التغيير وإذكاء الوعي وتحفيز الطلب في صفوف جميع الجهات صاحبة المصلحة. ويمكن تفادي معظم الإصابات والوفيات الناجمة عن التصادمات المرورية من خلال اعتماد نهج «النظام الآمن» وتنفيذ تدخلات مُجرّبة مُسندة بالبيّنات. ولا غنى عن القيادة لتحقيق غايات السلامة على الطرق، ومنها الغاية 3.6 من أهداف التنمية المستدامة: خفض عدد الوفيات والإصابات الناجمة عن تصادمات الطرق إلى النصف، والغاية 11.2 من أهداف التنمية المستدامة: توفير إمكانية وصول الجميع إلى نظم نقل مأمونة وميسورة التكلفة ويسهل الوصول إليها ومستدامة.



حقائق أساسية عن السلامة على الطرق في إقليم شرق المتوسط



للمزيد من المعلومات، انظر التقرير العالمي عن حالة السلامة على الطرق 2018: www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2018.

إن القيادة من أجل السلامة على الطرق إحدى الاستراتيجيات الست للمجموعة التقنية الخاصة بالسلامة على الطرق: «إنقاذ الأرواح» - وهي قائمة مُسندة بالبيّنات تضم التدخلات ذات الأولوية التي تركز على:

- < التحكم في السرعة
- < القيادة
- < تصميم البنية التحتية وتحسينها
- < معايير سلامة المركبات
- < إنفاذ قوانين المرور
- < البقاء على قيد الحياة بعد التصادم

يمكنك تنزيل المجموعة مجاناً من الصفحة التالية: www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/save-lives-package.

حلول القيادة في إقليم شرق المتوسط

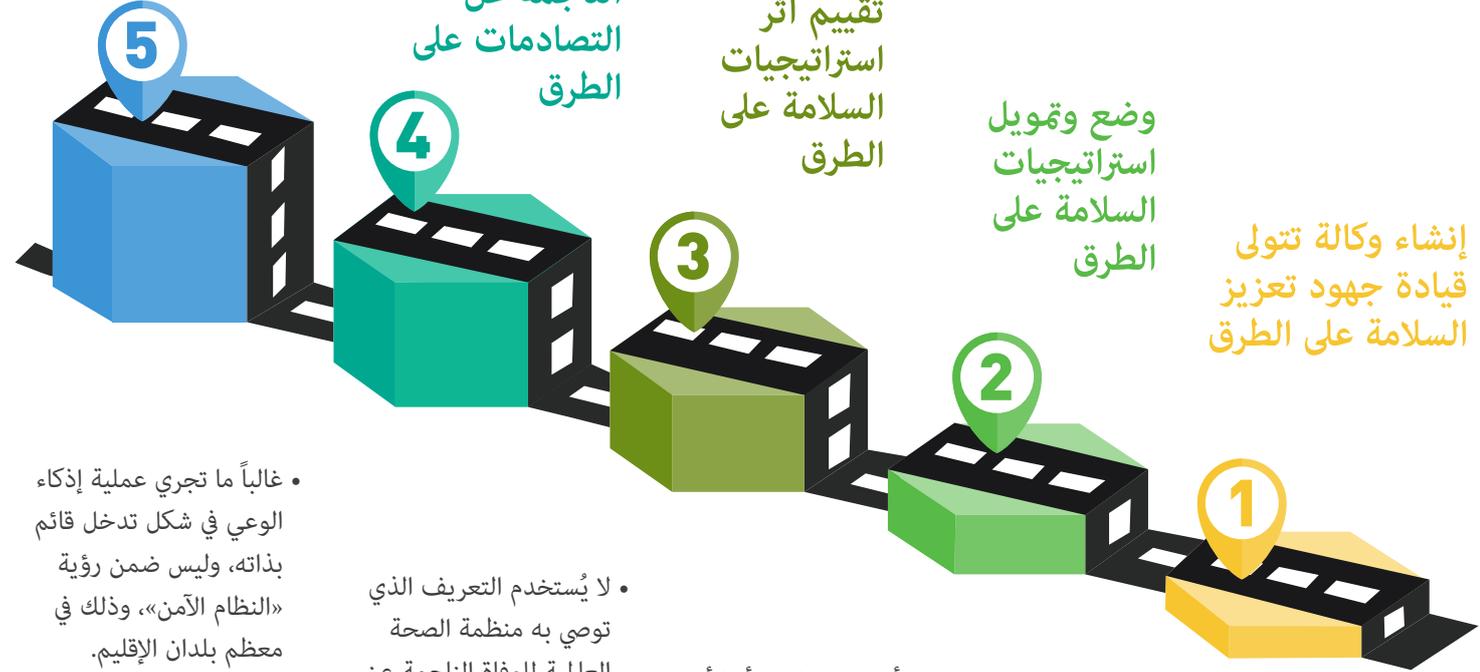
إذكاء الوعي وحشد التأيد الشعبي

تنسيق وتحسين بيانات الإصابات الناجمة عن التصادمات على الطرق

تقييم أثر استراتيجيات السلامة على الطرق

وضع وتمويل استراتيجيات السلامة على الطرق

إنشاء وكالة تتولى قيادة جهود تعزيز السلامة على الطرق



- غالباً ما تجري عملية إذكاء الوعي في شكل تدخل قائم بذاته، وليس ضمن رؤية «النظام الآمن»، وذلك في معظم بلدان الإقليم.
- تغيير سلوك السلامة على الطرق للحد من الوفيات لا يعتمد فقط على المهارات والمعارف الفردية، بل يجب أن يكون وراءه دعم مجتمعي، وإدراك لقابلية التأثير والمخاطر، والتدابير الهندسية، والتشريعات المناسبة، والإنفاذ الصارم.
- لا يمكن أن تنجح حملات التثقيف والتسويق الاجتماعي في إذكاء الوعي إلا إذا كانت مقرونةً بحلول أخرى في إطار نهج شامل خاص بالسلامة على الطرق.

- لا يُستخدم التعريف الذي توصي به منظمة الصحة العالمية للوفاة الناجمة عن تصادم على الطريق - أي الوفاة في غضون 30 يوماً من وقوع التصادم - إلا في 13 بلداً.
- لا يزال نقص الإبلاغ يمثل مشكلةً في الإقليم، إذ يبلغ العدد الإجمالي لوفيات تصادمات الطرق المُبلَّغ عنها في الإقليم نحو نصف العدد المُقدَّر.
- أُبلغت 4 بلدان فقط عن بيانات بشأن النسبة المئوية المُقدَّرة للإعاقة الدائمة الناجمة عن تصادمات الطرق.
- أُبلغت 7 بلدان فقط عن النسبة المئوية المُقدَّرة لما تكبدته من خسارة في إجمالي الناتج المحلي بسبب تصادمات الطرق، وتتراوح التقديرات بين 0.05% في أقل مستوياتها و6.6% في أعلى مستوياتها.

- أُبلغت 6 بلدان أنها أجرت تقييماً موحداً لأنظمتها الخاصة برعاية الطوارئ قبل دخول المستشفيات والمُقدَّمة في المرافق الصحية.
- أُجريت 18 بلداً مراجعات كلية أو جزئية للسلامة على الطرق أو تصنيفات بالنجوم للطرق الجديدة.
- وأجريت 12 بلداً تقييمات للسلامة أو تصنيفاً بالنجوم للطرق الحالية.

- وضع 14 بلداً في الإقليم استراتيجيات للسلامة على الطرق، مُولت منها 11 استراتيجية كلياً أو جزئياً.
- قليل من الاستراتيجيات القطرية تحتوي على أهداف ملموسة بشأن السلامة على الطرق.

- أنشأ 17 بلداً في إقليم شرق المتوسط وكالة رائدة معنية بالسلامة على الطرق.
- تتنوع أدوار ومسؤوليات الوكالات الرائدة بدءاً من تنسيق الجهود الوطنية المتعلقة بالسلامة على الطرق، وصولاً إلى وضع التشريعات ومراجعتها والقيام بالرصد والتقييم.

ويمكن أن تقوم القيادة الفعالة بما يلي:

1 إرساء حوكمة رشيدة لدعم
تدخلات مُحدّدة،

2 معالجة قضايا المجتمع والحوكمة
الأوسع نطاقاً التي تؤثر في سياسات
السلامة على الطرق،

3 التحفيز على العمل وحشد
أصحاب المصلحة،

4 تحسين تنسيق سياسات السلامة
على الطرق عبر شتى الوكالات،

5 توفير الأطر وسبل المساءلة اللازمة لضمان
تنفيذ تدخلات مُحدّدة وتحقيق نتائج
سياسات السلامة على الطرق،

6 تخصيص الموارد المالية والبشرية
لسياسات السلامة على الطرق،

7 إذكاء الوعي بعوامل الخطر المتصلة بالسلامة
على الطرق وتدابير الوقاية، مما يؤدي إلى
زيادة الدعم المُقدّم لإنفاذ القوانين وغير ذلك
من تدخلات السلامة على الطرق.