

موجز سياسات

الحد من الإصابات، والإعاقات، والوفيات، والخسائر الاقتصادية في إقليم شرق المتوسط عبر تحقيق السلامة على الطرق

معلومات أساسية

تودي الإصابات الناجمة عن التصادمات على الطرق بحياة 120000 شخص تقريباً كل عام في إقليم شرق المتوسط. وبلغت نسبة الوفيات في الإقليم ما يقرب من 9% من الوفيات المقدرة الناجمة عن هذه التصادمات في العالم، بالرغم من أنه يمثل 5% فقط من عدد المركبات في العالم¹ ويُضاف إلى ذلك 340000 شخص يصابون كل عام في تصادمات غير مميتة². ولا يمثل ذلك لحكومات الإقليم شاغلاً مهماً في مجال الصحة العامة فحسب، بل يمثل تحدياً تنموياً أيضاً. وتكلف الخسائر الفادحة المترتبة على الإصابات وحالات الإعاقة والوفيات الناجمة عن تصادمات الطرق اقتصادات الإقليم مليارات الدولارات، كما تسبب في إقبال كاهل الأسر، والمجتمعات المحلية، وخدمات الرعاية الصحية والاجتماعية.

يعود الحد من الإصابات والوفيات الناجمة عن تصادمات الطرق بالنفع على كل من الصحة العامة والتنمية.

الأثر المترتب على الصحة العامة

وفقاً لتقديرات منظمة الصحة العالمية³ تعد الإصابات الناجمة عن تصادمات الطرق السبب الثامن للوفاة في إقليم شرق المتوسط. ويسجل الإقليم ثالث أعلى معدل للوفيات الناجمة عن هذه التصادمات في العالم، بعد إقليمي منظمة الصحة العالمية لأفريقيا وجنوب شرق آسيا. وإلى جانب الوفيات، هناك عدد كبير من الناس يعانون جراء إصابات خطيرة، وكثيراً ما يعانون من إعاقات مكلفة تلازمهم مدى الحياة. وفي عام 2016، فقد الإقليم ما يعادل 8 ملايين سنة نتيجة اعتلال الصحة، أو الإعاقة، أو الوفاة المبكرة الناجمة عن الإصابات في التصادمات المرورية¹. ومن الواضح أن الإصابات الناجمة عن التصادمات المرورية تمثل مشكلة جسيمة بالنسبة لجميع بلدان الإقليم، بصرف النظر عن مستوى الدخل فيها. وتقع 80% من الوفيات الناجمة عن تصادمات الطرق في الإقليم في البلدان المتوسطة الدخل، إلا أن المعدل الإجمالي المُقدَّر للوفيات الناجمة عن هذه التصادمات في بلدان الإقليم المرتفعة الدخل يفوق نفس المعدل في البلدان المجاورة لها الأقل ثراءً، وذلك على خلاف الاتجاه العالمي. ويمثل معدل الوفيات الإقليمي هذا ثلاثة أضعاف متوسط معدل البلدان المرتفعة الدخل على مستوى العالم.

1 Global status report on road safety 2018. Geneva: World Health Organization; 2018. (<https://www.who.int/publications-detail/global-status-report-on-road-safety-2018>).

2 جداول موجزة للتقديرات الصحية العالمية 2016: الوفيات وفقاً للسبب، والعمر، ونوع الجنس، وبحسب أقاليم منظمة الصحة العالمية، 2000-2016. جنيف: منظمة الصحة العالمية، 2016.

3 جداول موجزة للتقديرات الصحية العالمية 2016: تقديرات سنوات العمر المصححة باحتساب مدد الإعاقة، وفقاً للسبب، والعمر، ونوع الجنس، وبحسب أقاليم منظمة الصحة العالمية، 2000-2016. جنيف: منظمة الصحة العالمية، 2016.



في كل ساعة في اليوم يموت 14
شخصاً في أنحاء إقليم شرق
المتوسط جراء الإصابات الناجمة
عن تصادمات الطرق



التصدي للإصابات والوفيات الناجمة عن تصادمات الطرق في إقليم شرق المتوسط - غايات من أجل التغيير

- يركز نهج السلامة على الطرق الحالي على مسائل محدّدة معزولة عن بعضها البعض دون أن يتعامل مع النظام ككل.
- ولا تتضمن استراتيجيات السلامة على الطرق في كثير من الأحيان غايات قابلة للقياس ومحدّدة زمنياً بالنسبة للوفيات، والإصابات غير المميتة، وعوامل الخطر المرتبطة بالسلامة على الطرق.
- وكثيراً ما تكون التشريعات غير مستوفاة لمعايير الممارسات الفضلى المتعلقة بعوامل الخطر السلوكية الخمسة الرئيسية (السرعة، والقيادة تحت تأثير الكحول، واستعمال حُوذ الدراجات النارية، وأحزمة الأمان، ووسائل تقييد حركة الأطفال).
- ويشوب القصور إنفاذ قوانين المرور في معظم البلدان.
- وهناك انعدام للسياسات التي توفر الحماية لمستخدمي الطرق الأشد تعرضاً للخطر (أي المشاة، وراكبو الدراجات الهوائية، وراكبو الدراجات النارية)، وتحت على السير وركوب الدراجات الهوائية.
- ولا تلتقى معايير الأمم المتحدة ذات الأولوية والخاصة بسلامة المركبات الاهتمام المطلوب في الغالب.
- وتحتاج الرعاية التالية للتصادم إلى مزيد من التطوير.
- ولا تكفي البيانات الإقليمية الحالية، مما يتعذر معه اختيار التدخلات الفعالة في مجال السلامة على الطرق وتقييم نجاحها.
- كما تحتاج نُظُم النقل إلى توفير وسائل نقل جماعية آمنة، وميسورة التكاليف، ويسهل الوصول إليها، ومستدامة.

• كما يتعين النظر إلى الشباب باعتبارهم فرصة لا مشكلة، حيث لا بد أن يشاركوا في جهود تحقيق السلامة على الطرق على جميع المستويات.

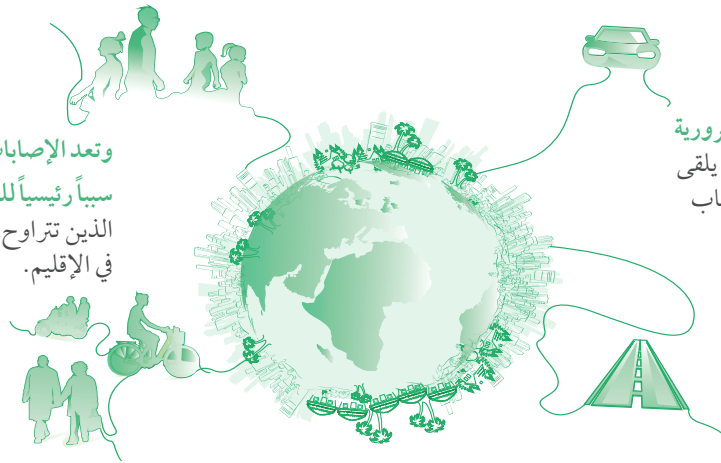
الأثر المترتب على التنمية الاقتصادية والاجتماعية

ويقع العبء الإقليمي للإصابات والوفيات الناجمة عن تصادمات بصورة غير متناسبة على عاتق الذكور والأشخاص الذين تتراوح أعمارهم بين 15 و44 عاماً. وتمثل الإصابات الناجمة عن تصادمات الطرق واحدة من أسباب الوفاة الرئيسية في صفوف الشباب (الذين تتراوح أعمارهم بين 15 و29 سنة) في الإقليم¹. ويؤثر ذلك بصورة بالغة على أفراد المجتمع الأعلى قدرة على الإنتاج الاقتصادي في الإقليم.

وفي الإقليم، يتحمل ضحايا التصادمات وأسرهم في الغالب تكاليف الخدمات التالية للتصادم - بما في ذلك الخدمات الطارئة، والمصروفات الطبية والقانونية، ورسوم إدارة التأمين، وفقدان القدرة على الإنتاج اقتصادياً، والضرر الذي يصيب المركبات. ويؤثر ذلك بصورة بالغة على الأشخاص من ذوي الموارد المحدودة. كما تقع خسائر اقتصادية فادحة على المستوى الوطني، إذ تتكبد البلدان نحو 5% من الناتج المحلي الإجمالي جراء التصادمات على الطرق². ويتعذر مع ندرة الدراسات الاقتصادية، والمشكلات المرتبطة بضعف التبليغ، وغير ذلك من جوانب القصور المنهجي، تكوين فهم كامل للأثر الاقتصادي المترتب على التصادمات على الطرق في الإقليم. وتشير إحدى الدراسات إلى خسارة 120 مليار دولار أمريكي بحسب التقديرات جراء الإصابات الناجمة عن التصادمات المرورية في الشرق الأوسط وشمال أفريقيا في عام 2010³. وتوضح نتائج حديثة أن الإصابات الناجمة عن تصادمات الطرق تؤدي إلى زيادة العبء الاقتصادي، بحيث يتراوح بين 0.05% إلى 6.6% من الناتج المحلي الإجمالي للبلدان⁴.

لماذا نتحرك الآن؟

يمكن التنبؤ بالوفيات والإصابات الناجمة عن التصادمات المرورية والوقاية منها، غير أن النتائج الحديثة الواردة في التقرير العالمي عن حالة السلامة على الطرق 2018 الصادر عن منظمة الصحة العالمية كشفت عن ارتفاع عدد الوفيات على الطرق أو بقاءه كما هو في معظم بلدان الإقليم. وبدون مضاعفة الجهود واستحداث مبادرات جديدة، ستظل الإصابات الناجمة عن التصادمات على الطرق مشكلة كبيرة في إقليم شرق المتوسط.



وتعد الإصابات الناجمة عن التصادمات المرورية سبباً رئيسياً للوفاة في صفوف الأطفال والشباب الذين تتراوح أعمارهم بين 5 سنوات و29 سنة في الإقليم.

تمثل الإصابات الناجمة عن التصادمات المرورية مصدر قلق في مجال الصحة العامة، حيث يلقي أكثر من 120000 شخص حتفهم، ويصاب 340000 آخرون على الطرق كل عام في الإقليم.

كما تمثل الإصابات الناجمة عن التصادمات المرورية مشكلة تتعلق بالإنصاف الاجتماعي؛ حيث يمثل مستخدمو الطرق من الفئات الأشد تعرضاً للخطر - وهم المشاة، وراكبو الدراجات الهوائية، وراكبو الدراجات النارية - نصف الوفيات الناجمة عن التصادمات المرورية، بينما هم أقل من ينتفع بسياسات السلامة على الطرق في الإقليم.

وتؤثر الإصابات الناجمة عن التصادمات المرورية على النمو الاقتصادي عبر استبعاد البالغين ممن هم في مقتبل العمر من القوى العاملة، وانخفاض الإنتاجية نتيجة العبء الناجم عن الإصابات.

¹ جداول موجزة لتقديرات الصحة العالمية 2016: الوفيات وفقاً للسبب، والعمر، ونوع الجنس، بحسب أقاليم منظمة الصحة العالمية، 2000-2016. جنيف: منظمة الصحة العالمية، 2016.

² قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة «A/72/271/L.44» بشأن تحسين السلامة على الطرق في العالم. نيويورك: الأمم المتحدة، 2018 (https://www.who.int/violence_injury_prevention/media/news/2018/UNGA-RES271-72-.pdf?ua=1).

³ Dahdah S, Bose D. Road traffic injuries: a public health crisis in the Middle East and North Africa. Transport notes series, no. TRN 45. Washington (DC): World Bank; 2013.

⁴ التقرير العالمي عن حالة السلامة على الطرق 2018. جنيف: منظمة الصحة العالمية، 2018. <https://www.who.int/publications/i/item/9789241565684>

تحفيز العمل : التزامات دولية مهمة تتعلق بالسلامة على الطرق

يمثل كل من عقد العمل من أجل السلامة على الطرق 2011-2020، وخطة عمله، وأهداف التنمية المستدامة فرصة هائلة للاستفادة من الجهود القُطرية القائمة، وتعزيز العمل الجماعي نحو تحقيق السلامة على الطرق.

وفي عام 2010، اعتمدت الجمعية العامة للأمم المتحدة القرار 255/A/RES/64، الذي أعلن الفترة من 2011 وحتى 2020 عقداً للعمل من أجل السلامة على الطرق. ويهدف العقد إلى تثبيت عدد الوفيات الناجمة عن حوادث المرور على الطرق ثم خفض المستوى المتوقع منها على الصعيد العالمي. وتتيح خطة العمل العالمية المرفقة بالعقد إطاراً عاماً للعمل، استناداً إلى نهج النظام المأمون، كما تعزز الخطة الحلول العالية المردودية المجربة من أجل تحسين السلامة على الطرق، بما في ذلك تلك المتعلقة بإيبي: (1) إدارة السلامة على الطرق، (2) طرق وتنقل أكثر أمناً، (3) مركبات أكثر أمناً، (4) مستخدمون للطرق أكثر أمناً، (5) تحسين الاستجابة التالية للتصادم، والرعاية بالمستشفى (انظر الشكل 1). وبالرغم من أن عقد العمل محدّد المدة الزمنية، فهو يوفر إطار عمل دائم يتلاءم مع جميع الجهود التي ستبذل مستقبلاً في الإقليم وفي العالم أجمع في مجال السلامة على الطرق.

الركيزة 5 الاستجابة التالية للتصادم	الركيزة 4 مستخدمو طرق أكثر أمناً	الركيزة 3 مركبات أكثر أمناً	الركيزة 2 طرق وتنقل أكثر أمناً	الركيزة 1 إدارة السلامة على الطرق
---	--	--------------------------------	--------------------------------------	---

الشكل 1. الركائز الخمس للخطة العالمية الخاصة بعقد العمل من أجل السلامة على الطرق

تقر أهداف التنمية المستدامة بأن السلامة على الطرق تمثل واحدة من قضايا التنمية، وتعترف بأهميتها في السياق الأوسع للصحة والتنمية في العالم. وتتضمن أهداف التنمية المستدامة غايتين مرتبطتين بالسلامة على الطرق، إحداهما مذكورة في الهدف 3 (المتعلق بالصحة)، والأخرى في الهدف 11 (المتعلق بالنقل المستدام في المدن والمستوطنات البشرية) (انظر الشكل 2). وهذه هي المرة الأولى التي تُوضع فيها السلامة على الطرق ضمن خطة التنمية في العالم.

هدف التنمية المستدامة 2.11 - توفير إمكانية وصول الجميع إلى نظم نقل مأمونة وميسورة التكلفة، ويسهل الوصول إليها ومستدامة، بحلول عام 2030.

هدف التنمية المستدامة 6.3 - خفض عدد الوفيات والإصابات الناجمة عن حوادث المرور على الصعيد العالمي إلى النصف بحلول عام 2020.

الشكل 2. أهداف التنمية المستدامة من أجل السلامة على الطرق

في عام 2017، وضعت منظمة الصحة العالمية، بعد تشاور مستفيض مع الخبراء والدول الأعضاء، مجموعة من اثنتي عشرة غاية من غايات الأداء العالمية الطوعية بشأن عوامل الخطر المتعلقة بالسلامة على الطرق، وآليات تقديم الخدمات (انظر الشكل 3). وتوفر الغايات الاثنتي عشرة التي أقرتها الجمعية العامة للأمم المتحدة في نيسان/ أبريل 2018 (القرار A/RES/70/260) إطاراً واضحاً لتوجيه ورصد إعداد تدخلات السلامة على الطرق وتنفيذها



الشكل 3. غايات الأداء العالمية المتعلقة بالسلامة على الطرق

المصدر: https://wint/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/UN_GA_resolution-54-255-en.pdf?ua=1.

ما الذي يمكن عمله؟

هناك قاعدة علمية قوية تدعم ما يصلح للتطبيق، وهو ما تبيّن من نجاح العديد من البلدان في العالم في خفض العبء المترتب على الوفيات الناجمة عن التصادمات على الطرق. وفي إقليم شرق المتوسط، يمكن كذلك تحقيق النجاح في خفض العبء المترتب على الإصابات الناجمة عن تصادمات الطرق عن طريق تطبيق التدخلات، والنهج الفعالة والمستندة إلى البيّنات.

ويُشجّع راسمو السياسات، وممارسو السلامة على الطرق، والوزراء المعنيون بسلامة مستخدمي الطرق (الصحة، والنقل، والشرطة، وغيرهم) على تنفيذ تدخلات السلامة على الطرق بصورة شاملة عبر الاستفادة من نهج النظام المأمون (انظر الشكل 4). ويساعد هذا النهج على إرشاد بناء نُظُم الطرق الآمنة للوقاية من التصادمات، وضمان ألا يسفر التصادم، في حال حدوثه، عن إصابة بالغة أو وفاة، وأن يجري إنقاذ المصابين وأن يتلقوا الرعاية من الإصابات الشديدة التي لحقت بهم.

الجهود الإقليمية في مجال السلامة على الطرق

- يمثل القرار ش م/ ل ل 56/ ق 7 حول الإصابات الناجمة عن حوادث الطرق: تزايد القلق على الصحة العامة، التزاماً مشتركاً بين منظمة الصحة العالمية والدول الأعضاء لتحويل السلامة على الطرق إلى واقع ملموس في إقليم شرق المتوسط.
- ويتيح المنتدى الإقليمي لشرق المتوسط لمُشرعي سياسات وقوانين السلامة على الطرق، الذي انطلق في عام 2018 في إطار الشبكة العالمية لمُشرعي سياسات وقوانين السلامة على الطرق، منصة للمشرعين الإقليميين من أجل وضع الأولويات، وتبادل الممارسات الفضلى، والدعوة إلى سن التشريعات واعتمادها بقصد تحسين السلامة المرورية على المستويات كافة.
- وفي عام 2019، أطلق المنتدى الإقليمي للمُشرعين مبادرة تشريعية إقليمية بشأن السلامة على الطرق بقصد استعراض وتحديث الأطر التشريعية والسياساتية ذات الصلة استناداً إلى الممارسات الفضلى الدولية.
- وأعدت منظمة الصحة العالمية، بالتشاور مع الدول الأعضاء، إطاراً إقليمياً لنظام السلامة على الطرق للمساعدة في وضع خطط عمل وطنية شاملة تستند إلى نهج النظام المأمون.
- وتعدُّ الوقاية من الإصابات الناجمة عن التصادمات على الطرق في صفوف الشباب أولوية في الخطط الوطنية المعنية بصحة المراهقين التي تضعها العديد من الدول الأعضاء، والتي حُدثت استناداً إلى الإرشادات التي أعدتها المنظمة بشأن تنفيذ عملية تسريع العمل العالمي من أجل صحة المراهقين.



الشكل 4. نهج النظام المأمون

المصدر: إنقاذ الأرواح - مجموعة تقنية للسلامة على الطرق. جنيف: منظمة الصحة العالمية؛ 2017

<https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/255199/9789246511709-ara.pdf;jsessionid=8E910385B7E606CFC5D29CE8A-7C485AC?sequence=8>

القيادة والإدارة المؤسسية

- إنشاء و/ أو تعزيز وكالة رائدة لديها السلطة والموارد الكافية لتنسيق جميع أنشطة السلامة على الطرق بين جميع الأطراف المعنية.
- وضع و/ أو تحديث استراتيجيات متعددة القطاعات، ومستندة إلى البيانات للسلامة على الطرق مقترنة بغايات ومؤشرات قابلة للقياس.

طرق أكثر أماناً ونقل مستدام

- الاستثمار في بنية تحتية وتصميم أكثر أماناً للطرق لجميع مستخدمي الطرق، مع إيلاء اهتمام خاص لمستخدمي الطريق الأشد تعرضاً للمخاطر.
- مراجعة حدود السرعة المطبقة بالفعل لضمان ملاءمتها لمختلف المهام على الطرق.
- رفع الوعي العام بالآثار الناجمة عن زيادة السرعة، إلى جانب إنفاذ القانون بصورة ملائمة.
- رسم السياسات التي تعزز التحول إلى وسائل نقل أكثر أماناً، مثل السير وركوب الدراجات الهوائية، مع توفير مساحات أكثر أماناً لاستخدام تلك الوسائل على الطرق.
- الاستثمار في وسائل مواصلات عامة آمنة وميسورة التكلفة، والتشجيع على استخدامها.

التشريعات وإنفاذ قوانين المرور

- وضع/ تحديث/ سن قوانين تستوفي معايير الممارسات الفضلى لعوامل الخطر السلوكية الخمسة الأساسية المتعلقة بالسرعة، والقيادة تحت تأثير الكحول، وعدم استعمال خوذة الدراجات النارية، وأحزمة الأمان ووسائل تقييد حركة الأطفال، إلى جانب التصدي إلى عوامل الخطر المستجدة، مثل استخدام الهاتف الجوال، والقيادة تحت تأثير المواد المخدرة.
- وضع و/ أو سن الحوافز والجزاءات المناسبة التي تضمن الامتثال لقوانين السلامة على الطرق.
- اعتماد استراتيجيات إنفاذ فعالة عن طريق استخدام التكنولوجيات الحديثة وأدوات الإنفاذ الآلي التي أثبتت نجاحها في الحد من السرعة.

مركبات أكثر أماناً

- اعتماد معايير الأمم المتحدة لسلامة المركبات لحماية جميع مستخدمي الطرق.
- إرساء آليات لتقييم المركبات بصورة دورية لضمان استيفاء جميع المركبات الجديدة والمستعملة للقواعد التنظيمية الأساسية لسلامة المركبات.
- توفير معلومات للمستهلكين حول سلامة المركبات من خلال استحداث برامج جديدة لتقييم السيارات تكون مستقلة عن مُصنّعي المركبات.

الرعاية التالية للتصادم

- تعيين وكالة حكومية رائدة لديها سلطة وضع المعايير على مستوى النظام كله، وتنسيق الرعاية الطارئة المقدمة للمصابين قبل دخول المستشفى وبعد الخروج منه، إلى جانب الحصول على خدمات التأهيل.
- إعداد استجابة طارئة ونُظُم رعاية منظمة ومتكاملة ومناسبة التوقيت قبل دخول المستشفى وفي المرافق الصحية.
- إعداد قوانين حماية المارة الذين يقدمون المساعدة للمصاب (قوانين السامري الصالح).

البيانات

- اعتماد التعريف المعياري الذي توصي به منظمة الصحة العالمية للوفاة الناجمة عن التصادمات على الطرق (التي تحدث خلال 30 يوماً من التصادم في بيانات الشرطة)، ولتصنيف الإصابات الناجمة عن التصادمات المرورية (بحسب العمر، ونوع الجنس، ونوع مستخدم الطريق).
- إنشاء/ تقوية نُظُم البيانات، مثل الترصد في غرف الطوارئ، ونُظُم تسجيل الأحوال المدنية والإحصاءات الحيوية، وسجلات الإصابات.
- إدراج الإصابات غير الممتدة ونسبة الضحايا ممن أصيبوا بإعاقات دائمة في البيانات التي يُبلغ بها.
- تحسين ربط البيانات بين القطاعات ومصادر البيانات المتعددة، مثل بيانات الشرطة وسجلات المرافق الصحية.
- تحسين جمع البيانات حول المؤشرات الوسيطة، مثل مسوحات السرعة، وإجراء دراسات استقصائية حول استخدام الخوذة وأحزمة الأمان، وغير ذلك.
- إجراء بحوث حول التكلفة الاقتصادية للتصادمات على الطرق، والوفيات والإصابات الناجمة عنها.
- إعداد السياسات التي تضمن التحقيق في التصادمات على الطرق بفعالية، وحصول الناجين وأسرة على المعلومات على نحو مُنصف.

يمكن الوقاية من الإصابات والوفيات الناجمة عن التصادمات على الطرق، ويدرك المجتمع الدولي ما يصلح وما لا يصلح للتطبيق حين يتعلق الأمر بخفض العبء الناجم عن تلك الإصابات والوفيات. وينبغي أن يتلو تطبيق نهج النظام المأمون تنفيذ تدخلات فعالة تشمل جميع الركائز الخمس للخطة العالمية لعقد العمل من أجل السلامة على الطرق 2011-2020، والتي إن طبقت مجتمعة وبصورة تامة، فسوف تؤدي إلى تقليل أعداد الإصابات والوفيات. وتتطلب تلك الجهود فهم العبء الحالي، ووضع خطة عمل فعالة، وتقديم استجابة متعددة القطاعات. وبات الوقت الآن مواتياً أكثر مما مضى للتعامل مع السلامة على الطرق في إقليم شرق المتوسط إذ وصل اعتراف المجتمع الدولي بأهمية الإصابات الناجمة عن التصادمات على الطرق وخطورتها إلى مستوى غير مسبوق. لقد دقت ساعة العمل.

