Watumiaji barabara walio hatarini zaidi – ni waenda kwa miguu, waendesha baiskeli na pikipiki wote kwa pamoja wanachangia nusu ya vifo vya ajali za barabarani.

• Ili kupunguza vifo na ajali za barabarani kuna umuhimu kujikita zaidi kwenye mahitaji ya waenda kwa miguu, waendesha baiskeli na pikipiki ambao kwa kiasi kikubwa wamepuuzwa katika sera za mipango na usafirishaji.

• Kwa kuboresha miundombinu ya waenda kwa miguu na waendesha baiskeli serikali zitaweza kupunguza uchafuzi wa hali ya hewa, uzalishaji wa hewa chafu na msongamano wa magari; na kutoa fursa ya kupata afya bora kwa watu kufanya mazoezi.

(Kwa taarifa zaidi, tembelea tuvuti hapa chini):

WHO: Make Walking Safe

WHO and partners: Pedestrian safety, a road safety manual for decision-makers and practitioners

WHO: Youth and road safety

OECD: Cycling health and safety

OECD: Working group on pedestrian safety

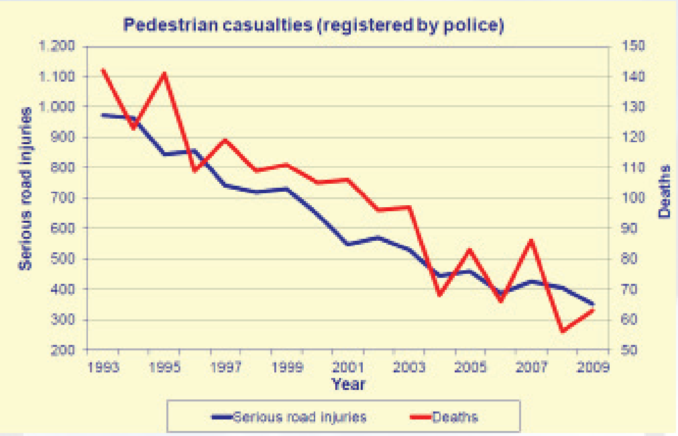
Habari za mafanikio ya usalama barabarani

"Utashi wa kisiasa unahitajika katika ngazi za juu za serikali kuhakikisha sheria zilizopo zinatekelezwa , kudhibitiwa na kuwaadhibu wote wanaovunja sheria. Kama hatua stahiki hazitowezwa kutekelezwa, basi familia na jamii zitaendelea kuathirika na mzigo mkubwa wa majeruhi na walemavu wanaotokana na ajali za barabarani ."

Dkt. Margaret Chan, 2013, Mkurugenzi Mkuu wa Shirika la Afya Duniani (WHO).

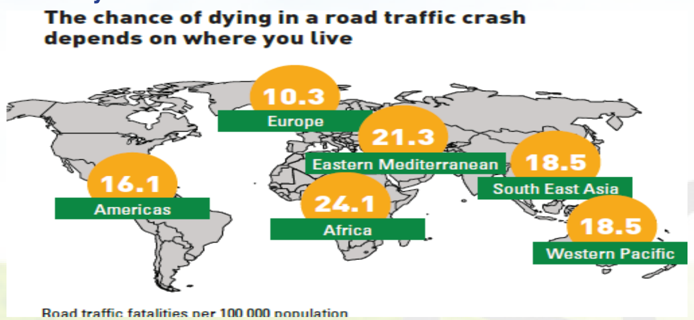
Mfano mzuri wa kuigwa wa nchi ya Uholanzi

Kwa miongo kadhaa ,nchi yaUholanzi imepiga hatua kubwa sana katika kupunguza majeruhi na vifo vya waenda kwa miguu katika barabara kuu.Mafanikio hayo, yametokana na hatua za makusudi za kutengeneza miundo mbinu ya barabara kama kujenga sehemu maalum za kwenda mwendo wa taratibu (wa km 30/kwa saa), kuinua sehemu za vivuko, kuweka alama za barabarani, zinazoonekana na zinazofanana ili kuwawezesha wenye magari kuona vizuri wakati wanaendesha na kuwapa nafasi waenda kwa miguu. Pia, nchi hiyo, imeweza kutoa elimu na taarifa sahihi kuhusu madhara dhidi ya tabia ya kuendesha wakati umelewa, kwenda mwendo kasi sana aukutofunga mkanda. Vilevile, nchi hivyo inazingatia utaratibu wa kujali mahitaji maalumu ya watoto na wazee ili kutoa usalama zaidi kwa waenda miguu barabarani- Kwa kuongozwa na serikali, raia wa Uholanzi, wamekubali na kuunga mkono utamaduni wa usalama barabarani na maendeleo ya kukinga maisha ya waenda kwa miguu na hii ni ushahidi wa mtazamo mzuri wa jamii na usalama husussan kwa waenda kwa miguu.

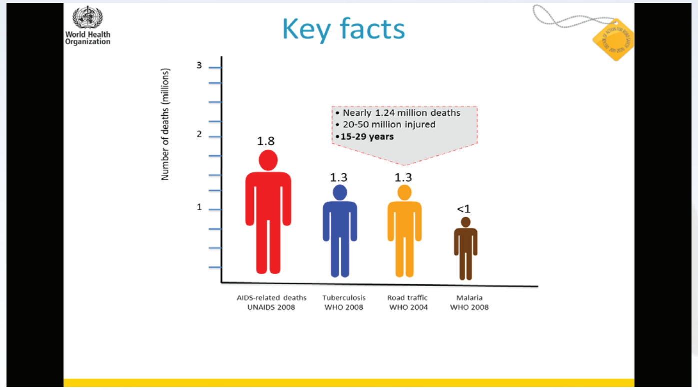


Chanzo: Takwimu za Uholanzi (CBS) na Taasisi ya Utafiti wa Usalama Barabarani SWOV, Uholanzi

Tafsiri ya namba



- Ili kupata takwimu halisi ya kulingana na nchi (kwa muda na kanda/nchi fulani) budi ukokotoe uwiano wa vifo kati ya watu 100 000 ndio utaweza kuonyesha ukubwa wa tatizo kuliko kutumia tarakimu tu. Kutumia jumla ya idadi ya vifo peke yake inaweza kupotosha kwa sababu itahusisha na kufananisha idadi ya watu waliopo yenye ukubwa tofauti.
- Kiwango cha vifo kati ya watu 100 000 inaweza pia kutumika kufananisha na hatari na ukubwa wa vifo vya ajali za barabarani na vile vifo vya malaria au magonjwa mengine ya hatari ya afya kama mfano ulivyoonyeshwa **(katika vielelezo vya hapo chini)**
- Kwa kujumlisha idadi ya vifo vyote katika nchi/taifa kunaweza kusaidia kujua ukubwa na jinsi ya kuzuia tatizo na kubaini rasilimali za kiafya zinazoweza kuhitajika.



Ulinganisho wa baadhi ya magonjwa yanayosababisha vifo Ulimwenguni na ukubwa wa tatizo la ajali za barabarani

Kwa taarifa zaidi za usalama barabarani tembelea tovuti hapo chini:-

Resources fact sheet:

WHO: G*lobal status report on road safety 2015*

WHO/World Bank: *World report on road traffic injury prevention*

IRTAD (32 countries)

UN Economic Commission for Europe (UNECE) statistical database.)

Wizara ya Afya, Maendeleo ya Jamii, Jinsia, Wazee na Watoto na Wizara ya Mambo ya Ndani ya Nchi kwa kushirikiana na Shirika la Afya Duniani

Usalama barabarani: TAARIFA ZA MSINGI

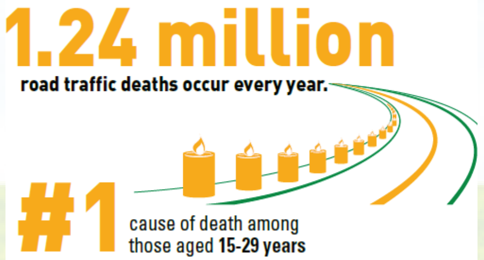
USALAMA BARABARANI NA NAMNA VYOMBO VYA HABARI VINAVYOTOA TAARIFA

Taarifa za ajali za barabarani, mara nyingi hutangazwa kwenye vyombo vya habari, kama matukio ya kawaida na hazitolewi kama miongoni mwa mambo yanayoongoza kwa kusababisha vifo na majeruhi, pia ni chanzo cha kuharibu rasilimali za kiafya, kiuchumi na kijamii. Wanahabari, wana nafasi ya kubadilisha mapokeo na muonekano wa habari hizi, kwa kuandika habari za usalama barabarani kuwa ni habari za afya na maendeleo kwa kutumia takwimu; hii itasaidia kubadili tabia na mtazamo wa jamii katika kuweka ushawishi kwenye sera na kusaidia kuokoa maisha ya watu wengi.

KWA NINI AJALI ZA BARABARANI IWE NI SUALA LA AFYA YA JAMII?

Majeruhi na vifo vya ajali za barabarani vina madhara makubwa kwa watu binafsi, jamii na nchi kwa ujumla; kwani ajali na vifo vinahusisha gharama na mzigo mkubwa kwenye mifumo ya afya; pia, huleta msongamano wa wagonjwa hospitalini, hugharimu rasilimali nyingi na kuleta hasara kwenye uzalishaji na kudumaza mafanikio ya kiuchumi na kijamii. **Takwimu zinajieleza zenyewe: hili ni janga la Kitaifa kwa maendeleo ya afya na jamii na ni tatizo ambalo linatarajiwa kuwa kubwa zaidi endapo hatua stahiki hazitachukuliwa.**

(Kwa takwimu za majeruhi wa ajali za barabarani , tembelea tovuti



Takwimu za vifo ulimwenguni zinatupatia ukubwa wa tatizo hili kiafya na kijamii hususan miongoni mwa vijana

UKUBWA WA TATIZO

- Karibu watu milioni 1.24 hufa kila mwaka ulimwenguni kutokana na ajali za barabarani – hiyo ni takribani vifo 3,400 kwa siku moja.
- Nusu ya watu wanaokufa kutokana na ajali barabarani ni "waenda kwa miguu", waendesha baiskeli na pikipiki.
- Ajali za barabarani zinaongoza kusababisha vifo ulimwenguni miongoni mwa vijana wenye umri kati ya miaka 15 – 29.

- Takwimu zinaonyesha kwamba idadi ya wanaume hufa mara tatu zaidi kulinganisha na wanawake kwenye ajali za barabarani.
- Viashiria vya hatari za ajali za barabarani na majeruhi ni: **kunywa/kulewa na kuendesha**, **mwendokasi**, **kutovaa kofia ngumu kwa watumia pikipiki, abiria kutofunga mikanda na kutofunga vizuizi kwa watoto**.
- Zaidi ya asilimia 90 ya ajali za barabarani hutokea katika nchi zenye vipato vya kati, ingawaje nchi hizi zinamiliki karibia nusu tu ya magari yote ulimwenguni.
- Endapo hatua stahiki hazitachukuliwa, ajali za barabarani zinakadiriwa kuongezeka kufikia milioni 1.9 kwa mwaka ifikapo 2030 na itakuwa ni chanzo cha saba kinachoongoza vifo.

ATHARI ZA KIUCHUMI

Ajali za barabarani, husababisha huzuni na mateso, lakini pia, husababisha hasara za kiuchumi kwa wahanga, familia, jamii na taifa kwa jumla; ajali hugharimu nchi kwa wastani wa asilimia 3 ya pato la taifa. Gharama nyingine (zisizo za moja kwa moja) ni kupoteza nguvu kazi, uharibifu wa magari, mali na kushuka kwa kiwango cha maisha uliyozoea na mambo mengine ambavyo budi kuzingatia wakati unapotathmini ukweli wa gharama na athari kwa jamii.

Angalizo: Tafiti zimeonyesha kuwa nchi hutumia njia tofauti kufanya tathmini ya gharama na madhara yanayosababishwa na ajali barabarani. Hivyo sio lazima kufanana au kulinganisha hasara kitaifa au kimataifa; Aidha, katika ngazi ya kitaifa gharama (zitakazotajwa) husaidia kuonyesha tu ukubwa wa tatizo kwa wadau husika ili kusaidia kuwekeza na kuwashawishi watunga sera kuweka mikakati ya kudhibiti tatizo.

WHO – *Ripoti ya Hali ya usalama wa barabarani ya Ulimwengu 2013*

"Kwa kutumia ripoti ya kimataifa ya usalama barabarani ya mwaka 2013, ni mara ya kwanza tumekuwa na tathmini ya hali ya usalama wa barabarani ulimwenguni . Taarifa hii ya kipekee ina takwimu linganishi ambayo inathibitisha ukubwa wa tatizo na changamoto kwa jamii za sasa"

Dkt. Margaret Chan, 2013, Mkurugenzi Mkuu wa Shirika la Afya Duniani (WHO)

Takriban kila baada ya miaka miwili ,Shirika la Afya Duniani hutoa **ripoti ya Hali ya usalama barabarani ulimwenguni (**Global status report on road safety (GSRRS). **Ripoti ya 2013** :-

- Mataifa 182, yaliwasilisha taarifa za nchi zao na viambatanisho vyake
- Kutumia mbinu na vigezo zilivyokubalika kimataifa kujua/kulinganisha hali ya usalama barabarani miongoni mwa nchi/taifa itakapohitajika
- Kuangalia ufanisi wa nchi inavyotekeleza na kama kuna mikakati ya kitaifa na malengo ya ufuatiliaji ya kupunguza vifo vya ajali za barabarani na majeruhi.
- Kuangalia viashiria vitano vya ajali za barabarani
- Hitimisha kuwa, mabadiliko na utekelezaji wa sheria ndiyo msingi wa kupunguza ajali, na kwamba kasi ya mabadiliko ya kisheria inatakiwa kuongezeka. Ripoti ilionyesha kuwa ni nchi 28 tu Duniani zenye sheria za kudhibiti viashiria vitano vya hatari za usalama barabarani.

(Kwa taarifa zaidi tembelea tovuti / bofya hapa; kwa ripoti ya hali ya usalama barabarani Ulimwenguni (GSRRS) tembelea tovuti / bofya hapa; kwa tamko kutoka kwa Mkurugenzi Mkuu wa Shirika la Afya Duniani, Dkt. Margareth Chan, tembelea tovuti /bofya hapa).

MABADILIKO YANAWEZEKANA

Shirika la Afya Duniani, limependekeza kuwa ili nchi ishughulikie usalama barabarani kikamilifu lazima iwe na malengo ya muda mrefu na kuchukua "hatua madhubuti kwa jumla" ambazo zitajumuisha wadau wanaoshughulikia masuala ya magari na mazingira yanayohusu usalama barabarani. Aidha, katika mipango ya muda mfupi, matokeo ya ufanisi yanaweza kufikiwa kwa gharama nafuu kwa kupitisha sheria za kudhibiti viashiria vya hatari za kuzuia ajali barabarani na kuunga mkono kampeni za kuelimisha na kuhamasisha jamii umuhimu wa kuzingatia usalama barabarani.

Mkakati wa utekelezaji wa Muongo wa dunia wa kupunguza ajali wa 2011 – 2020, ulikubalika na Umoja wa Mataifa na wadau katika kupunguza vifo vya ajali za barabarani. Kwa pamoja walikubaliana **nguzo tano ya utekelezaji** ambazo ni :-

- Usimamizi wa usalama barabarani
- Udhibiti wa magari salama
- Usalama wa magari
- Usalama wa Watumiaji barabara
- Hatua za kuchukua pindi tukio la ajali litokeapo

(Kwa taarifa zaidi: tembelea tovuti :Muongo wa Utekelezaji wa usalama barabarani 2011 – 2012 na Chapisho la Ushirikiano wa Umoja wa Mataifa juu ya Usalama barabarani)

Shirika la Afya Duniani ,limeidhinisha mpango madhubuti wa Usalama barabarani uitwao **Mbinu za Mfumo Salama barabarani;** huu ni mpango ambao unatambua kwamba, binadamu yupo hatarini wakati wowote kujeruhiwa pia kutambua kwamba siku zote binadam hufanya makosa na tunatakiwa kuimarisha mifumo yote ya usalama barabarani (mfano, watumia barabara, magari na uboreshaji barabara) ili kusaidia kupunguza makosa ya ajali za barabarani.

Mbinu za Mfumo Salama barabarani zinalenga kuboresha usafiri wa barabara ambao utatokomeza na kuzingatia madhaifu ya kibinadamu badala ya kuangalia makosa zaidi.

Nchi zinazoonyesha maendeleo katika sekta ya usalama barabarani ni zile ambazo pia zinatumia mikakati na mbinu za mfumo salama; vilevile nchi hizo zinaweka kipaumbele na ku zingatia nguzo tano kama zilivyoainishwa na wadau kufidia makosa yanayofanywa na binadam .

(Kwa taarifa zaidi juu ya Mbinu ya Mfumo Salama, tembelea tovuti /bofya hapa chini:

OECD: Towards Zero: Ambitious Road Safety Targets and the Safe System Approach

OECD: Towards Zero: Ambitious Road Safety Targets and the Safe System Approach

Watumia barabara walio hatarini zaidi