

VIZUIO VYA WATOTO:

- Kuweka vizuio vya watoto kutopata ajali – hupunguza hatari ya watoto kufa kwenye ajali kwa asilimia 70 hadi asilimia 80 kwa watoto.
- Sheria ya kulazimisha vizuio vya watoto na utekelezaji wake zina ufanisi katika ongezeko la matumizi ya vizuio hivyo.
- Ili kuwepo na ufanisi ,vizuio vya watoto vinatakiwa viwe na viwango stahiki, viendane na umri, kuzingatia ukubwa wa mtoto na viwekwe kwa usahihi.

(Kwa taarifa zote kuhusu “vizuizi vya watoto” tembelea tovuti hii [hapa](#).)

VIASHIRIA VINGINE VYA HATARI NI PAMOJA NA:

Kutokuwa makini wakati wa kuendesha

- Kutokuwa makini wakati wa kuendesha gari ni tatizo linaloongezeka kwa kasi kubwa kutokana na matumizi ya simu za mkononi na teknolojia mpya kwenye magari.
- Uzoefu unaonyesha kuwa madereva wanaotumia simu za mkononi, wanachelewa kufanya uamuzi sahihi na kwa wakati kama kufuata alama za barabarani, kufunga breki, kushindwa kubaki kwenye upande unaopaswa kuwepo na kuheshimu umbali (toka gari moja na jingine) au kukaa mstari anaostahili kukaa.
- Madereva wanaotumia simu za mkononi wako hatarini mara nne zaidi ya madereva wengine kupata au kusababisha ajali.
- Taffiti zinaonyesha kitendo cha kusikiliza simu wakati unaendesha (chombo cha moto)ni hatari na kunaweza kusababisha dereva kuelekeza macho/

akili yake mbali na barabara na mazingira yake hivyo kusababisha tatizo la kuvuruga umakini barabarani.

- Kwa kuwa hili ni eneo jipya la viashiria vya hatari, ushahidi utaendelea kutolewa kadiri taffiti zitakavyofanyika. Kwa sasa, hatua za kupunguza ajali zinazotokana na kutokuwa makini zinaweza kudhibitiwa kwa mfano; Kuweka sheria na kuzitekeleza; kufanya kampeni za kuelimisha na kuhamasisha umma juu ya umuhimu na madhara ya teknolojia mpya za magari na simu.

Kwa taarifa zaidi kuhusu “Uendeshaji usio makini” tembelea tovuti “[WHO: Mobile phone use: a growing problem of driver distraction](#)”

UONI HAFIFU

- Kwenye nchi zenye magari mengi, kuna aina tatu za ajali za magari ambapo uoni hafifu huchangia sehemu kubwa ya ajali kama magari kukwaruzana au kugongana uso kwa uso au kugonga kwa nyuma, magari yanayoenda polepole au yaliyosimama; kugonga nyuma magari kunakosababishwa na hali ya hewa.
- Kwenye nchi za kipato cha chini na cha kati, uoni hafifu kwa watembea kwa miguu na magari huchangiwa na mchanganyiko wa watu na magari na kutokuwa na taa za mitaani .
- Mbinu za kuongeza uoni kwa gharama nafuu ni kama kuwa na mwanga wa kutosha nyakati za mchana, kutumia taa kwenye mitaa ya giza na kuvaa mavazi yanayon’gara au viakisi mwanga.



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:
Viashiria vya hatari**
Namna Shirika la Afya Duniani
(WHO) linavyoshughulikia
Usalama barabarani

Kwa taarifa mbalimbali kuhusu WHO, tembelea tovuti/bofya [hapa](#); kwa marejeo ya nyongeza juu ya viashiria vya hatari, makundi yaliyoko kwenye hatari na hatua za WHO na mashirika mengine, tembelea tovuti yenye majina ya hapa chini:

**International Transport Forum by OECD
Risk Factors Manuals by WHO and Partners
IRTAD (32 countries)
UNECE statistical database for transport)
Risk Factor MANUALS
Risk Factor FACT SHEETS**



Shirika la Afya Duniani linatoa mapendekezo ya namna ya kushughulikia Usalama barabaravni na linalenga **Viashiria vya hatari vitano** na maeneo mengine mawili ambayo yanazingatia suala la majeruhi na vifo vitokanavyo na ajali za barabarani. Shirika pia lina mpango wa muda mrefu wa kuboresha mbinu ambazo zitajumuisha sekta mbalimbali za magari, watumiaji barabara na mazingira; ili kupata matokeo katika muda mfupi kwa gharama nafuu; Aidha kuweka sheria zitakazotekelezwa vizuri na kampeni za uhamasishaji.

VIASHIRIA VYA HATARI

MWENDO KASI



MWENDO KASI

Nchi 59, zinatekeleza mwendokasi wa kilomita 50 kwa saa (50km/h) au chini ya hapo. Nchi nyingine 59 zinaruhusu kupunguza viwango kufuatana na sheria za nchini zao.

- Katika nchi zenye kipato kikubwa, mwendokasi unachangia asilimia 30 ya vifo vya barabarani wakati katika nchi za kipato cha chini na cha kati, mwendokasi ni sababu ya kufikia karibu ya nusu ya vifo vyote vya barabarani.
- Umbali salama wakati wa kufunga breki unawiana na mwendokasi wa gari. Hivyo basi, gari inapokuwa katika mwendo mdogo ni rahisi sana kufunga breki kuliko gari inapokuwa katika mwendokasi (Kwa mfano, inachukua mita 28 kusimamisha gari linaloenda kwa mwendokasi (km 50 kwa saa) wakati gari linalokwenda kwa mwendo wa km 90 kwa saa linaweza kuchukua mita 70)

- Uamuzi wa “mwendokasi ” unahusisha sababu mbalimbali kama vile aina na matumizi ya barabara, aina za ajali (kugongana uso kwa uso, upande nk) na matumizi mchanganyiko ya barabara (km kutumika kwa magari ya aina zote makubwamadogo/pikipiki/baisikeli nk).

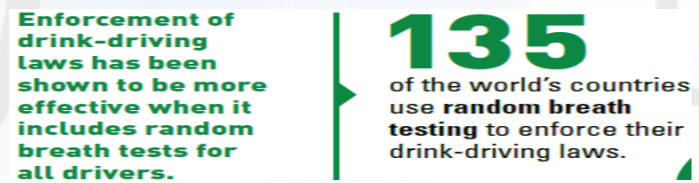
(Kwa taarifa zaidi za “mwendokasi “ tembelea tovuti zilizotajwa hapa chini:)

[WHO and partners: Speed management: a road safety manual for decision-makers and practitioners](#)

[WHO Fact sheet on speed](#)

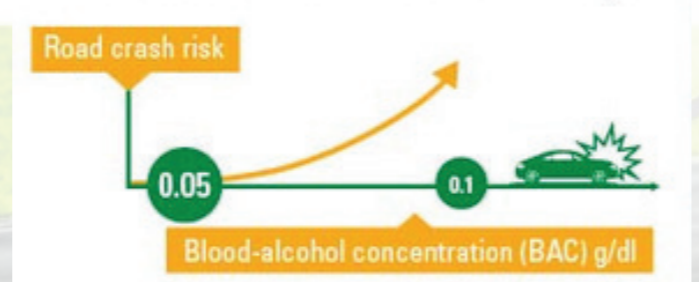
[OECD/ECMT Speed Management report](#)

KUNYWA NA KUENDESHA:



KUNYWA NA KUENDESHA:

- Kunywa pombe zaidi ya kiwango kilichowekwa (i.e blood alcohol concentration (BAC) level of over 0.05 g/dl.grams per decilitre), na kuendesha gari ukiwa na hali hiyo ni hatari na inaweza kusababisha ajali na uwezekano wa kifo au majeraha makubwa.



- Taarifa zinaonyesha kuwa Vijana wako kwenye hatari zaidi ya kupata ajali kutokana na kuzidisha kiwango cha pombe kilichowekwa .Lakini vifo vinaweza kupungua kwa asilimia 24 kama sheria zitawekwa

na kudhibitiwa/kutekelezwa; na iwapo kiwango kilichowekwa kitapunguzwa kidogo “ (BACs around 0.02g/dl) kwa madereva vijana.

- Utekelezaji wa sheria kwa njia ya kupima ulevi bila taarifa kwenye vituo vya ukaguzi ni njia nzuri ya kupunguza gharama na inaweza kupunguza ajali zitokanazo na ulevi kwa asilimia 20.

Kwa maelezo zaidi tembelea tovuti inayohusu “*Drinking and Driving*” infographic pia tembelea zaidi tovuti juu ya [OECD/ECMT: Young Drivers: The Road to Safety](#)

[WHO and partners: Drinking and Driving: a road safety manual for decision-makers and practitioners set on Drinking and Driving](#)

KOFIA NGUMU:

155 countries have comprehensive motorcycle helmet laws which cover drivers and passengers, on all roads and with all engine types.

98 countries apply a national or international motorcycle helmet standard.

KOFIA NGUMU:

- Kuvaa kofia ngumu zenye viwango vinavyotakiwa kutapunguza hatari ya vifo kwa asilimia 40 na kupunguza hatari ya kupata majeraha makubwa kwa asilimia 70.
- Sheria ya uvaaji kofia ngumu ikisimamiwa na kutekelezwa ipasavyo, kiwango cha uvaaji wa kofia kitaongezeka kwa zaidi ya asilimia 90.
- Viwango vilivyokubalika budi kuzingatia ubora wa kofia ngumu mfano zisiwe na nyufa/kupasuka na kuzingatia uvaaji sahihi –vyote vikizingatiwa ipasavyo; zinaweza kupunguza madhara yatokanayo na ajali na majeraha ya kichwa.

(Kwa taarifa zaidi kuhusu “Kofia ngumu”tembelea tovuti [hapa](#). Pia tembelea tovuti hii kupata taarifa zaidi [hapa chini](#))[WHO and partners: Helmets: a road safety manual for decision-makers and practitioners](#) .[WHO Fact sheet on helmets](#)

MFANO WA KUIGWA:

Uvaaji wa Kofia Ngumu nchini Vietnam

Uvaaji wa kofia ngumu umeendelea kutumika kwa kiwango cha asilimia 90 tangu kuanzishwa mwaka 2007, kwa sheria ya kofia ngumu ya Vietnam. Hata hivyo, mwezi Mei mwaka 2012, asilimia 8 ya waendesha pikipiki walikuwa hawavai kofia ngumu kwa usahihi na asilimia 24 walikuwa wanavaa kofia ngumu zisizo na kiwango. Iwapo ajali itatokea, kofia ngumu zisizo na kiwango hazisaidii ukilinganisha na kofia ngumu zenye kiwango.

Seat-belt laws should cover both front and rear seat occupants



111

countries have comprehensive seat-belt laws covering all car occupants.

UFUNGAJI MIKANDA

- Ufungaji mikanda unaweza kupunguza vifo kwa abiria waliokaa katika viti vya mbele kwa asilimia 50 na wale wa viti vya nyuma kwa asilimia 75,
- Kampeni za kuhamasisha watu umuhimu wa kufunga mikanda na sheria zake vimekuwa na tija na kuweza kuongeza idadi ya watu wanaofunga mikanda.

(Kwa taarifa zote kuhusu “Ufungaji mikanda “ tembelea tovuti hapa chini:)

[WHO and partners: Seat-belts and child restraints: a road safety manual for decision-makers and practitioners](#) [WHO Fact sheet on safety restraints](#)

96

countries have implemented a child restraint law.