

الهدف ٣: ضمان تمتع الجميع بأنماط عيش صحية وبالرفاهية في جميع الأعمار  
الغاية ٦-٣: خفض عدد الوفيات والإصابات الناجمة عن حوادث المرور على الصعيد العالمي إلى  
النصف بحلول عام 2020  
المؤشر ٣-٦-١: معدلات الوفيات الناجمة عن الإصابات جراء حوادث المرور على الطرق

## المعلومات المؤسسية

المنظمة/ المنظمات:

منظمة الصحة العالمية

## المفاهيم والتعريف

التعريف:

معدل الوفيات الناجمة عن إصابات حوادث المرور هو عدد الوفيات الناجمة عن إصابات حوادث المرور المميتة لكل 100000 شخص.

المفاهيم:

المقسوم: عدد الوفيات الناجمة عن حوادث المرور

الرقم المطلق الذي يدلّ على عدد الأشخاص الذين يتوفون نتيجة حوادث المرور.

القاسم: عدد السكان (عدد الأشخاص بحسب البلد)

التعليقات والقيود:

تغيب في كلّ البلدان بيانات سجل الأحوال المدنية لمقارنتها مع البيانات الواردة في المسح. وقد نشرنا الفترات الموثوقة فقط للبلدان التي تعاني من ضعف (من نقص كبير) في بيانات سجل الأحوال المدنية. كما يستحيل علينا جمع بيانات حوادث المرور سنوياً اعتماداً على المنهجية المحددة في التقرير العالمي.

## المنهجية

## طريقة الاحتساب:

إنّ النموذج الذي نعتمده مبني على جودة البيانات التي نتلقاها. ونعتمد أولاً، بصفتنا منظمة صحة، على تسليم وزارات الصحة في البلدان بيانات سجل الأحوال المدنية الى منظمة الصحة العالمية (من خلال القنوات الرسمية). بعددّد، يتمّ تحليل هذه البيانات المتعلقة بكلّ أسباب الوفاة من قبل الزملاء في إدارة نظم معلومات الصحة لاتخاذ القرار المناسب حول مدى جودتها لتحديد ما اذا تمّ إكمال الوفيات الناجمة عن كلّ الأسباب وتغطيتها بشكل جيّد.

وقد صنّفنا البلدان وفق 4 فئات أو مجموعات وهي:

المجموعة الأولى: البلدان التي تملك بيانات تسجيل الوفيات (بيانات جيدة لتسجيل الأحوال المدنية/الوفيات)

المجموعة الثانية: البلدان التي تملك مصادر معلومات أخرى عن أسباب الوفاة

المجموعة الثالثة: البلدان التي يقلّ عدد سكانها عن 150000

المجموعة الرابعة: البلدان التي تفتقد الى بيانات تسجيل الوفيات تستوفي الشروط

وتقوم إدارة نظم معلومات الصحة بتحليل جودة البيانات واكتمالها. أمّا بالنسبة لنموذج السلامة المرورية، فإذا كانت منظمة الصحة العالمية تعتبر بأنّ البلد يمتلك بيانات جيدة لتسجيل الأحوال المدنية، هذا يعني بأنّ هذا البلد ينتمي الى المجموعة 1، وبالتالي لا تُطبّق نموذج الانحدار للتوصّل الى تقدير ما (ولكننا قد نخطو الى الأمام) إذا تمّ تأريخ بيانات تسجيل الأحوال المدنية. وإذا كان البلد ينتمي الى المجموعة 4 فنطبّق عندئذٍ الانحدار السلبي (المعكوس) ذو الحدين حيث يدلّ  $N$  على مجموع الوفيات الناجمة عن حوادث المرور، وحرف  $C$  هو المصطلح الثابت، في حين يرمز  $X_i$  الى مجموعة من المتغيرات المشتركة التوضيحية، وال  $Pop$  الى عدد السكان في البلد خلال سنة، وتُشير نقطة الاستفهام ؟ الى المصطلح المعكوس ذو الحدين الخطأ

أمّا بالنسبة للبلدان التي تنتمي الى المجموعة الثانية فقد تمّ الاعتماد على نموذج الانحدار الذي وُصف آنفاً لتقديم أحدث سنة تمّ فيها تقدير إجمالي الوفيات.

أخيراً، لم يتمّ استخدام تقديرات الانحدار في بلدان الفئة الثالثة التي يقلّ عدد سكانها عن 150000 والتي تفتقد الى بيانات تسجيل الوفيات تستوفي الشروط. وتمّ الاعتماد فقط على الوفيات المبلّغ عنها من دون أي تعديل.

وللمزيد من التفاصيل حول عملية التقدير العودة الى التقدير العالمي عن حالة السلامة على الطرق 2015.

## التفصيل:

قمنا بتفصيل البيانات بحسب أنواع مستخدمي الطرقات والفئات العمرية والجنس ومجموعات الدخل وأقاليم منظمة الصحة العالمية.

## معالجة القيم الناقصة:

### • على مستوى البلد

تمت معالجة البيانات المفقودة كالآتي:

1) قمنا بتحديد القيم المفقودة (أو السنوات) في بيانات سجل الأحوال المدنية وبحثنا عن مصادر أخرى خاصة ببيانات حالتنا في الاستبيانات/ المسوح (المُبلَّغ عنها) لهذه السنوات. ثم احتسبنا عامل سجل الأحوال المدنية/المبلَّغ عنه للسنوات الثلاث الأخيرة حيث توفّر. واستخدمنا هذا العامل لتعديل البيانات المُبلَّغ عنها لتحلّ محلّ قيم بيانات سجل الأحوال المدنية المفقودة.

2) وعند نقص البيانات في سجل الأحوال المدنية والبيانات المُبلَّغ عنها، تمّ احتساب القيم المفقودة مع انحدار سلبي ذوحدين للمعدل في كلّ بلد في حال كان الانحدار متقارباً أو كبيراً. وإلا اعتمدنا على متوسط معدل السنوات التي توجد فيها البيانات.

### • على المستويين الإقليمي والعالمي

الإجراء نفسه الذي اعتمد للغاية 2-11

## المجاميع الإقليمية:

استخدمنا التجميع الإقليمي لمنظمة الصحة العالمية والمتوسط لاحتساب معدّل كلّ منطقة. وهذا يعني مجموع وفيات حوادث المرور (i) مضروباً ب 100000 ومقسوماً على عدد السكان في المنطقة (i).

### مصادر التفاوت:

يختلف تقدير منظمة الصحة العالمية لمعدلات حوادث المرور عن التقديرات الرسمية في عدد من البلدان للأسباب المذكورة آنفاً والمتعلّقة بمنهجيتنا.

كما نرى اختلافات أيضاً في البيانات السكانية بين البيانات الوطنية وتقديرات إدارة السكان التابعة للأمم المتحدة.

## مصادر البيانات

### الوصف:

نعتمد على مصدرين لبيانات وفيات حوادث المرور. البيانات من التقرير العالمي حول مسح السلامة المرورية والأحوال المدنية أو بيانات شهادة الوفاة التي تُقدّمها الدول الأعضاء (وزارات الصحة) سنوياً إلى منظمة الصحة العالمية.

أما بالنسبة للسكان فقد استخدمنا بيانات الأمم المتحدة/ إدارة الشؤون الاقتصادية والاجتماعية/ شعبة السكان.

## عملية الجمع:

إنّ المنهجية المتّبعة في جمع البيانات من مختلف القطاعات وأصحاب المصلحة في كلّ بلد هي كالآتي. تمّ تدريب منسّقي البيانات الوطنيين الذين عينتهم حكوماتهم في منهجية المشروع. وطلب منهم بصفتهم ممثّلين عن وزاراتهم، تحديد ما يصل الى ثماني خبراء آخرين معنيين بسلامة المرور على الطرق وينتمون الى مختلف القطاعات (كالصحة مثلاً والشرطة والمواصلات والمنظمات غير الحكومية و/أو الأكاديمية) داخل بلادهم، وتسهيل اجتماع توافقي للمبلّغين. وفي حين يُجيب كلّ مُبلّغ على الاستطلاع انطلاقةً من تجربته ، يسمح الاجتماع التوافقي الذي سهّل له منسّقو البيانات الوطنيين بمناقشة كلّ الأجوبة. وتناقشت هذه المجموعة للموافقة على السلسلة النهائية للمعلومات التي مثّلت آنذاك وضع بلادهم على أفضل وجه (حتّى عام 2014، مستخدمةً أحدث البيانات المتوقّرة) لتُسلم بعدئذٍ الى منظمة الصحة العالمية. ويمكن العودة الى التقرير العالمي عن حالة السلامة على الطريق 2015 للمزيد من التفاصيل. كما زوّد كلّ بلد بدليل لاستطلاعنا يصف الفئات العمرية والأبعاد الأخرى بهدف توحيد البيانات التي تمّ جمعها.

## توافر البيانات

### الوصف:

نملك بيانات ل 194 بلداً.

### السلاسل الزمنية:

من 2000 الى 2013

## الجدول الزمني

### جمع البيانات:

من المقرّر أن تتم عملية جمع البيانات التالية عام 2017، على الرغم أنّ البيانات التي تمّ جمعها عن الوفيات قد تكون للعام 2015 أو 2016 (سنطلب أحدث البيانات القطرية المتوقّرة)

### إصدار البيانات:

سيتمّ نشر البيانات الجديدة لهذا المؤشر في أوائل عام 2019

## الجهات المزوّدة بالبيانات

تمّ تأمين بيانات الوفيات الناجمة عن حوادث المرور على الصعيد الوطني وفي الدرجة الأولى من قبل ثلاث وزارات وهي وزارة الصحة ووزارة الداخلية ووزارة النقل

## الجهات المجمعّة للبيانات

---

إنّ منظمة الصحة العالمية هي المنظمة المسؤولة عن التجميع والإبلاغ عن هذا المؤشر على المستوى العالمي

## المراجع

---

دليل الموارد الموحّدة:

[http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention](http://www.who.int/violence_injury_prevention)

المراجع:

[http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status/2015/en/](http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/en/)

## المؤشرات ذات الصلة

---

2-11؛ 5-3