



ДОКЛАД О СОСТОЯНИИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В МИРЕ 2015



© **Всемирная организация здравоохранения, 2015 г.**

Все права защищены. Публикации Всемирной организации здравоохранения имеются на веб-сайте ВОЗ (www.who.int) или могут быть приобретены в Отделе прессы ВОЗ, Всемирная организация здравоохранения, 20 Avenue Appia, 1211 Geneva 27, Switzerland (тел.: +41 22 791 3264; факс: +41 22 791 4857; эл. почта: bookorders@who.int).

Запросы на получение разрешения на воспроизведение или перевод публикаций ВОЗ – как для продажи, так и для некоммерческого распространения – следует направлять в Отдел прессы ВОЗ через веб-сайт ВОЗ (http://www.who.int/about/licensing/copyright_form/en/index.html).

Обозначения, используемые в настоящей публикации, и приводимые в ней материалы не отражают какого-либо мнения Всемирной организации здравоохранения относительно юридического статуса какой-либо страны, территории, города или района или их органов власти, либо относительно делимитации их границ. Пунктирные линии на географических картах обозначают приблизительные границы, в отношении которых пока еще может быть не достигнуто полное согласие.

Упоминание конкретных компаний или продукции некоторых изготовителей не означает, что Всемирная организация здравоохранения поддерживает или рекомендует их, отдавая им предпочтение по сравнению с другими компаниями или продуктами аналогичного характера, не упомянутыми в тексте. За исключением случаев, когда имеют место ошибки и пропуски, названия патентованных продуктов выделяются начальными прописными буквами.

Всемирная организация здравоохранения приняла все разумные меры предосторожности для проверки информации, содержащейся в настоящей публикации. Тем не менее, опубликованные материалы распространяются без какой-либо четко выраженной или подразумеваемой гарантии. Ответственность за интерпретацию и использование материалов ложится на пользователей. Всемирная организация здравоохранения ни в коем случае не несет ответственности за ущерб, возникший в результате использования этих материалов.

Типографский набор – Inis Communication

Напечатано в Италии

Задачи по безопасности дорожного движения и Цели в области устойчивого развития

В сентябре 2015 г. главы государств, собравшиеся на Генеральной Ассамблее Организации Объединенных Наций, приняли исторические Цели в области устойчивого развития (ЦУР). Одной из новых задач в рамках ЦУР (3.6) является сокращение вдвое к 2020 г. числа случаев смерти и травм в результате дорожно-транспортных происшествий (ДТП).

Включение такой амбициозной задачи по сокращению смертности в результате ДТП является важным шагом на пути повышения безопасности дорожного движения. Это свидетельствует о растущем признании огромных потерь в результате дорожно-транспортного травматизма – ДТП являются одной из ведущих причин смерти в глобальных масштабах и основной причиной смерти среди людей в возрасте 15–29 лет (см. **Рисунок 1**). Это также свидетельствует

о признании тяжелого бремени, налагаемого дорожно-транспортным травматизмом на национальную экономику и домохозяйства и, следовательно, его значимости для более обширных программ в области развития и окружающей среды, на которые ориентированы ЦУР.

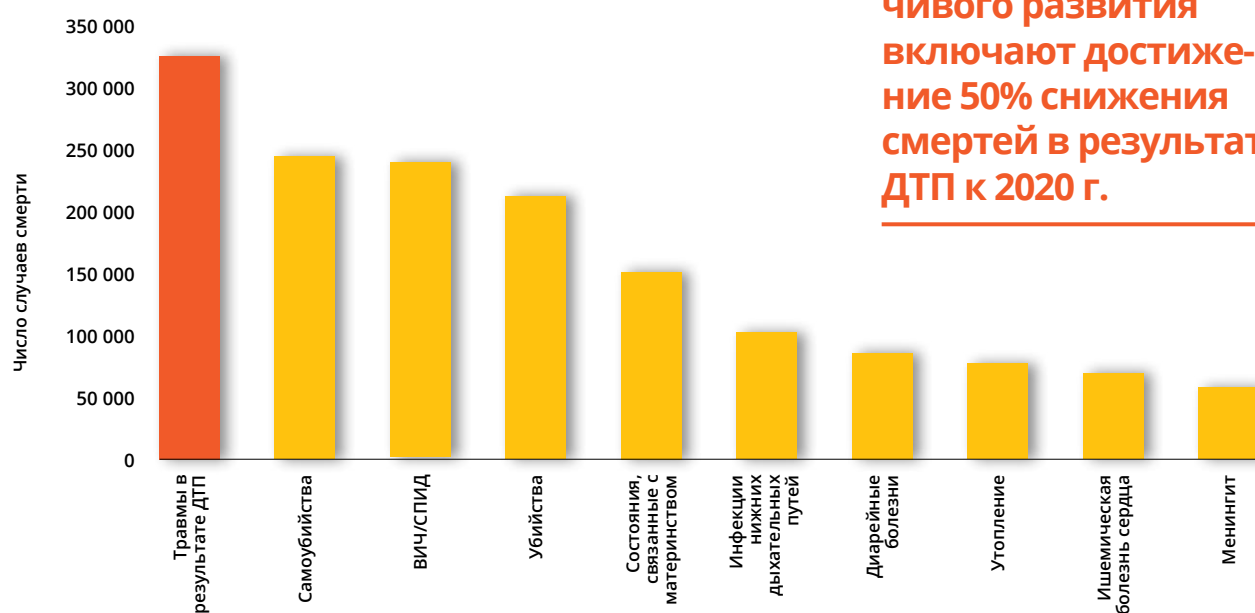
Принятие задачи в отношении дорожно-транспортного травматизма означает также признание мощной базы научных данных о мероприятиях, способствующих уменьшению его масштабов. Имеется значительное количество данных об эффективных мероприятиях по повышению безопасности дорожного движения, и в странах, успешно осуществляющих эти мероприятия, наблюдается соответствующее сокращение смертности в результате ДТП. Развертывание этих мероприятий в глобальных масштабах обеспечит

гигантский потенциал для уменьшения будущих потерь и спасения человеческих жизней.

В Десятилетие действий по обеспечению безопасности дорожного движения (2011–2020 гг.) страны призываются проводить мероприятия, которые, как установлено на международном уровне, способствуют повышению безопасности дорожного движения. Генеральная Ассамблея ООН предложила ВОЗ отслеживать прогресс в рамках серии Докладов о состоянии безопасности дорожного движения в мире. В настоящем докладе, третьем в этой серии, изложена глобальная ситуация в области безопасности дорожного движения с уделением особого внимания пробелам, для заполнения которых странам и международному сообществу необходимо действовать ускоренными темпами и в более широких масштабах.

РИСУНОК 1

Десять основных причин смерти людей в возрасте 15–29 лет, 2012 г.



Source: World Health Organization, Global Health Estimates, 2014

Цели в области устойчивого развития включают достижение 50% снижения смертей в результате ДТП к 2020 г.

Состояние безопасности дорожного движения на сегодняшний день

Число погибших в ДТП стабилизировалось с 2007 г.

Число случаев смерти в результате ДТП – 1,25 миллиона в 2013 г. – с 2007 г. не меняется (см. **Рисунок 2**), несмотря на глобальный рост численности населения и уровней моторизации и прогнозируемый рост смертности. Это позволяет предполагать, что мероприятия по улучшению глобальной безопасности дорожного движения, осуществляемые

на протяжении ряда последних лет, приводят к спасению человеческих жизней.

В докладе показано, что с 2010 г. в 68 странах, из которых 84% являются странами с низким и средним уровнем дохода, наблюдается рост числа случаев смерти в результате ДТП. В 79 странах, из которых 56% являются странами с низким и средним уровнем дохода, наблюдается уменьшение абсолютного числа случаев смерти (см. **Рисунок 3**).

Тем не менее, показатели смертности в странах с низким уровнем дохода более чем в два раза превышают аналогичные показатели в странах с высоким уровнем дохода, и на них приходится непропорционально высокое число случаев смерти по сравнению с их уровнями моторизации: 90% случаев смерти в результате ДТП происходит в странах с низким и средним уровнем дохода, в то время как на них приходится лишь 54% транспортных средств в мире (см. **Рисунок 4**).

РИСУНОК 2
Число случаев смерти в результате ДТП в мире

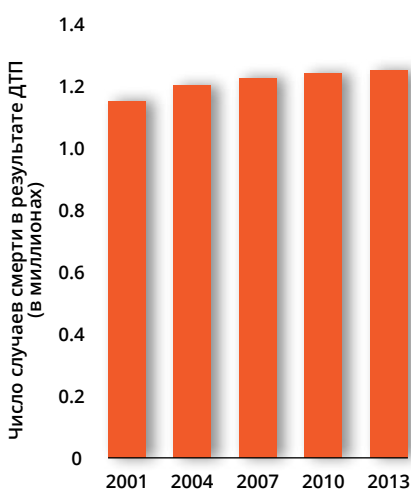
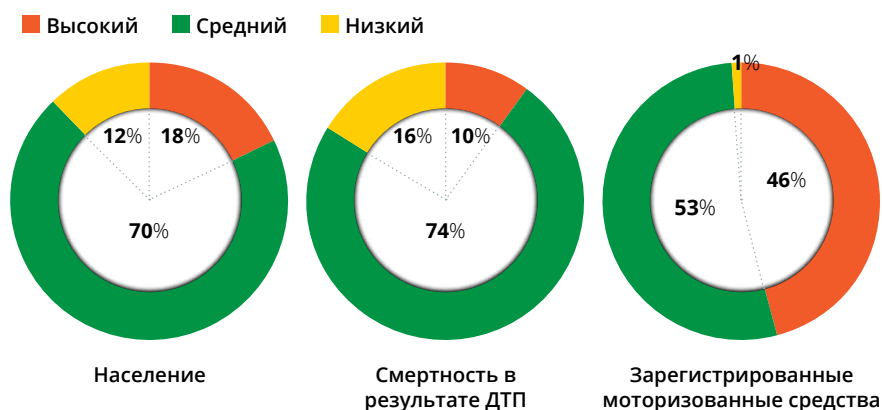


РИСУНОК 3
Страны, где наблюдаются изменения числа случаев смерти в результате ДТП, 2010–2013 гг., в разбивке по уровню дохода



РИСУНОК 4
Население, смертность в результате ДТП и зарегистрированные моторизованные средства в странах в разбивке по уровню дохода



Отсутствие роста смертности в результате ДТП на фоне 4% роста численности населения и 16% роста уровня моторизации в мире позволяет предполагать, что усилия по повышению безопасности дорожного движения на протяжении последних трех лет приводят к спасению человеческих жизней.

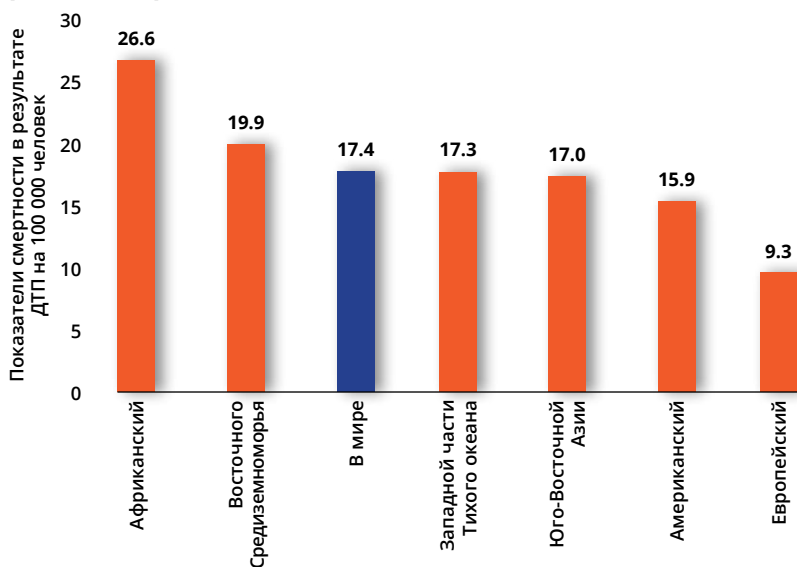
В Африканском регионе отмечаются самые высокие показатели смертности в результате ДТП

В Африканском регионе по-прежнему отмечаются самые высокие показатели смертности в результате ДТП

(см. Рисунок 5). Самые низкие уровни регистрируются в Европейском регионе – особенно в странах региона с высоким уровнем дохода, многие из которых, несмотря на возрастающие уровни моторизации, достигли больших успехов в области устойчивого снижения смертности.

РИСУНОК 5

Показатели смертности в результате ДТП на 100 000 человек (2013 г.), в разбивке по регионам ВОЗ



Показатели смертности в результате ДТП в странах с низким и средним уровнем дохода более чем в два раза превышают аналогичные показатели в странах с высоким уровнем дохода.



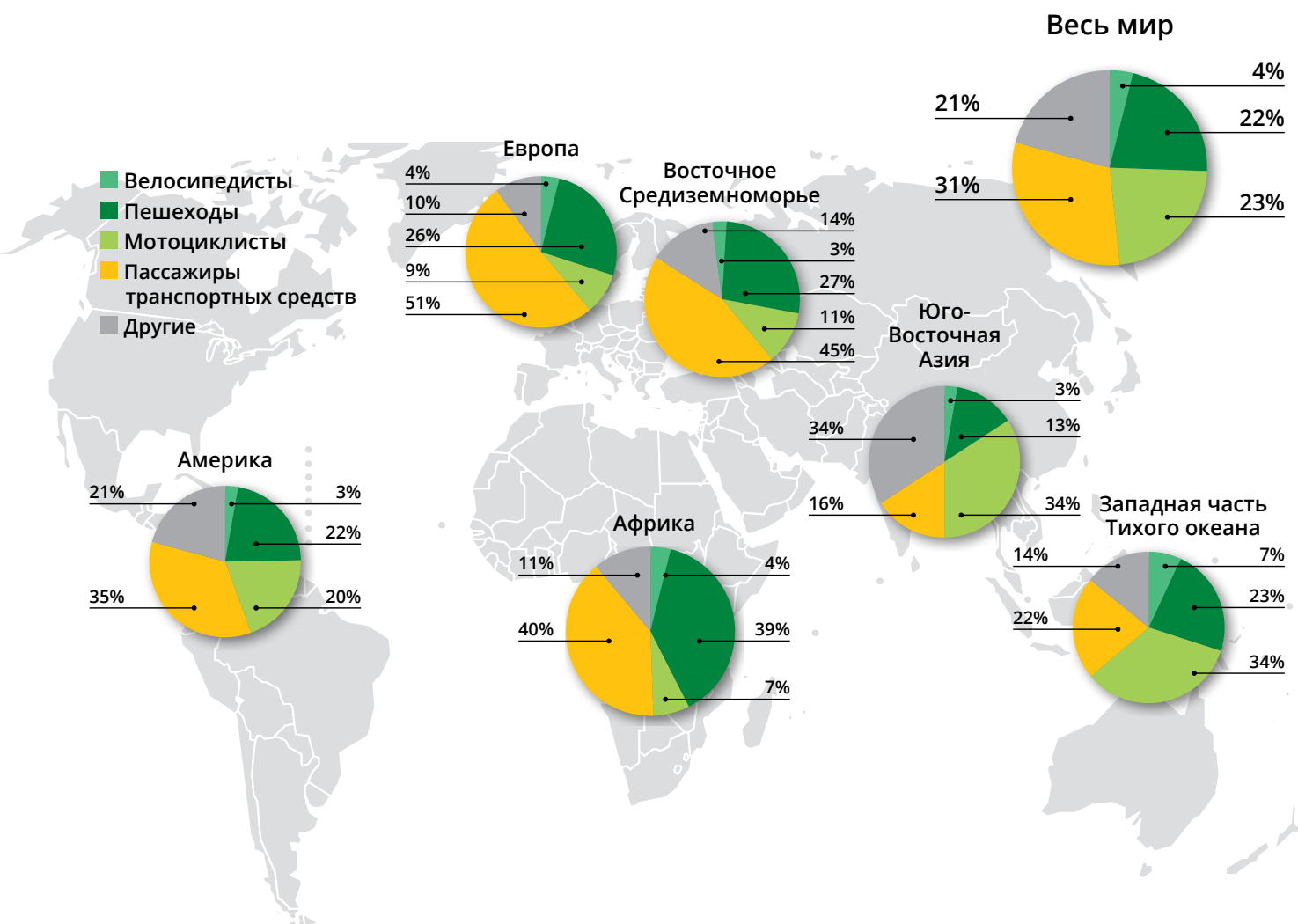
Половина всех случаев смерти в результате ДТП происходит среди пешеходов, велосипедистов и мотоциклистов

Половина всех случаев смерти на дорогах мира происходит среди наименее защищенных пользователей дорог – мотоциклистов (23%), пешеходов (22%) и велосипедистов (4%). Однако вероятность смерти на дорогах в качестве мотоциклиста, велосипедиста

или пешехода варьируется по регионам: в Африканском регионе на пешеходов и велосипедистов приходится самая высокая доля случаев смерти – 43% – из всех случаев смерти в результате ДТП, в то время как в регионе Юго-Восточной Азии эти показатели относительно низкие (см. Рисунок 6). Это отчасти отражает уровень мер безопасности, введенных для защиты разных пользователей дорог, и преобладающие формы передвижения в разных регионах.

РИСУНОК 6

Смертность в результате ДТП в зависимости от типа пользователей дорог (2013 г.), в разбивке по регионам ВОЗ



Многим странам необходимо усилить законодательство в области безопасности дорожного движения

Улучшению поведения пользователей дорог и уменьшению числа ДТП, травматизма и смертности способствуют законы в области безопасности дорожного движения, особенно законы в отношении пяти ключевых факторов риска для безопасности дорожного движения, таких как скорость, управление транспортными средствами в нетрезвом состоянии и использование мотоциклетных шлемов, пристяжных ремней и детских удерживающих устройств. За последние три года в 17 странах (с населением 409 миллионов человек) достигнут прогресс в области

улучшения законов, имеющих отношение к одному или нескольким из этих факторов риска, и обеспечения их соответствия наилучшей практике. На Рисунке 7 продемонстрировано число стран, изменивших свои законы, в разбивке по факторам риска, и население, охваченное этими изменениями. Наибольшие положительные изменения в поведении пользователей дорог происходят в том случае, если законы в области безопасности движения опираются на надежное и устойчивое обеспечение соблюдения и общественную осведомленность.

За последние три года в 17 странах с населением 409 миллионов человек улучшены законы в отношении одного или нескольких факторов риска дорожно-транспортного травматизма в целях обеспечения их соответствия наилучшей практике.

РИСУНОК 7

Изменения в законодательстве в отношении поведенческих факторов риска в 2011–2014 гг. (число стран и охваченное население)

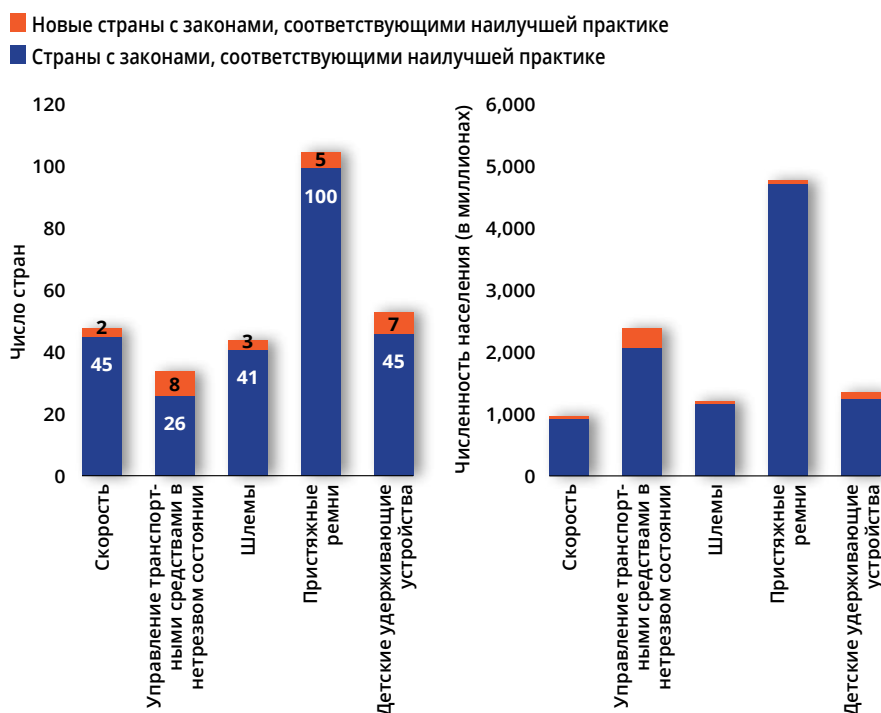
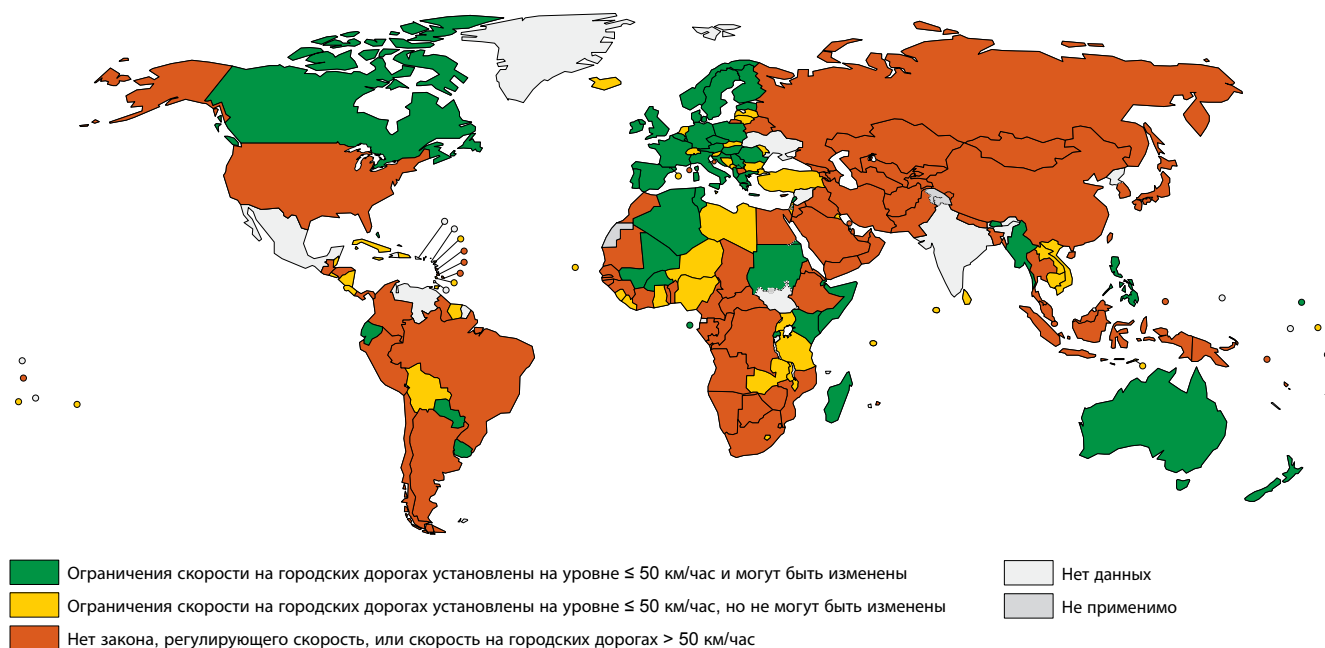


РИСУНОК 8

Законы об ограничении скорости в городах в разбивке по странам/территориям



Для взрослого пешехода риск гибели составляет менее 20% при наезде автомобиля на скорости менее 50 км/час, и почти 60% при ударе на скорости 80 км/час.

Снижение скорости

По мере увеличения средней скорости передвижения возрастает вероятность аварий и степень тяжести последствий, особенно для пешеходов, велосипедистов и мотоциклистов. Страны, успешно снижающие смертность в результате ДТП, достигают это благодаря тому, что при регулировании скорости уделяют приоритетное внимание вопросам безопасности.

Установление национальных скоростных ограничений является важным шагом для снижения скорости. В соответствии с наилучшей практикой, максимальная скорость в городских пределах не должна превышать 50 км/час. Кроме того, местные власти должны иметь полномочия для того, чтобы в законодательном порядке вводить дополнительные скоростные ограничения с учетом местных обстоятельств, таких как наличие школ или большого числа уязвимых пользователей дорог.

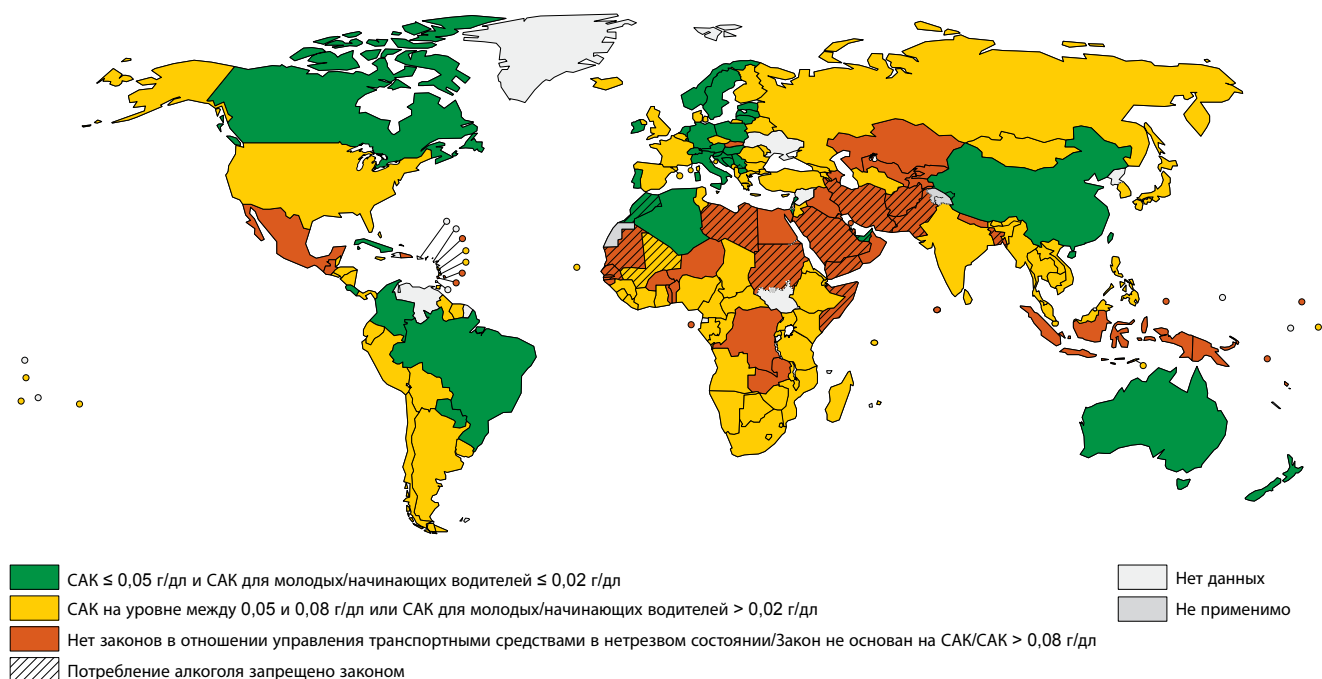
Однако лишь 47 стран (на которые приходится 13% населения мира)

отвечают критериям с точки зрения законодательства как в отношении соответствия наилучшей практике в области регулирования скорости в городах – максимальная скорость в городских пределах города на уровне 50 км/час, – так и в отношении полномочий местных органов на введение дополнительных ограничений для обеспечения безопасной скорости с учетом местных условий (см. Рисунок 8).

Для эффективного ограничения скорости важно обеспечить соблюдение, однако лишь 27 стран оценивают обеспечение соблюдение законов о скорости как «хорошее» (8 или выше по шкале от 0 до 10). Это позволяет предполагать, что без устойчивого и явного обеспечения соблюдения скоростных ограничений потенциал законодательства в отношении скорости для спасения человеческих жизней в глобальных масштабах остается в значительной мере нереализованным.

РИСУНОК 9

Законы в отношении управления транспортными средствами в нетрезвом состоянии в разбивке по странам/территориям



Сокращение числа случаев управления транспортными средствами в нетрезвом состоянии

Управление транспортными средствами в нетрезвом состоянии повышает вероятность ДТП со смертельным исходом или серьезными травмами, поэтому принятие и обеспечение соблюдения законов, ограничивающих содержание алкоголя в крови (САК) на уровне 0,05 г/дл может способствовать значительному уменьшению числа ДТП, обусловленных алкоголем. Под воздействием алкоголя молодые и начинающие водители подвергаются гораздо более высокому риску ДТП по сравнению с более старшими и более опытными водителями. Законы, устанавливающие для молодых и начинающих водителей более низкие уровни САК ($\leq 0,02$ г/дл), могут способствовать уменьшению числа ДТП с участием молодых людей.

За последние три года законы в отношении управления транспортными средствами в нетрезвом состоянии были улучшены в 8 странах, но лишь 34 страны в мире имеют национальные законы в отношении управления транспортными средствами в нетрезвом состоянии, устанавливающие САК на уровне $\leq 0,05$ г/дл, а для молодых и начинающих водителей на уровне $\leq 0,02$ г/дл (Рисунок 9). 21 из этих стран входит в Европейский союз, что свидетельствует о необходимости распространить надлежащую практику во всем мире. Надежное обеспечение исполнения законов в отношении управления транспортными средствами в нетрезвом состоянии улучшает их эффективность, но лишь 46 стран оценивают обеспечение исполнения как «хорошее».

Лишь 34 страны с населением 2,1 миллиарда человек имеют законы в отношении управления транспортными средствами в нетрезвом состоянии, соответствующие наилучшей практике.

Улучшение использования и качества мотоциклетных шлемов

Быстрый рост использования моторизованных двухколесных транспортных средств во многих странах сопровождается ростом травматизма и случаев смерти среди пользователей, но ношение мотоциклетных шлемов может способствовать снижению риска гибели на 40% и снижению риска тяжелых травм примерно на 70%.

Законы о шлемах должны применяться ко всем водителям и пассажирам таких средств (включая детей) и устанавливать стандарты на качество шлемов, но лишь 44 страны (представляющие 1.2 миллиарда человек) имеют законы, которые: применяются ко всем водителям, пассажирам и типам дорог и двигателей; требуют, чтобы шлем был пристегнут; ссылаются на конкретные стандарты на шлемы. Законы, охватывающие все эти характеристики, непропорционально установлены в странах с высоким уровнем дохода в Европейском регионе (см. **Рисунок 10**). Этот факт вызывает особое беспокойство, так как известно, что на Регион Юго-Восточной Азии и Регион Западной части Тихого океана приходится

высокая доля случаев смерти мотоциклистов, в то время как в Американском регионе растет доля случаев смерти в результате ДТП среди мотоциклистов – за период с 2010 по 2013 гг. этот показатель возрос с 15% до 20%.

Критически важным для эффективности законов о шлемах является обеспечение исполнения, однако лишь 68 стран оценивают обеспечение исполнения своих законов о шлемах как «хорошее» (8 или выше по шкале от 0 до 10), что свидетельствует о срочной необходимости уделять внимание обеспечению надлежащего ношения шлемов и их соответствия стандартам.

Расширение масштабов использования ремней безопасности

Использование ремней безопасности способствует снижению риска смерти среди водителей и пассажиров, сидящих на переднем сидении, на 45–50% и риск незначительных и серьезных травм на 20–45%, соответственно. Среди пассажиров, сидящих на заднем сидении, ремни безопасности способствуют снижению смертельных и серьезных травм на 25%, а незначительных травм вплоть до 75%.

За последние три года достигнут прогресс в странах, изменивших свои законы о ремнях безопасности: 5 стран с населением 36 миллионов человек привели свои законы о ремнях безопасности в соответствие с наилучшей практикой. В настоящее время всесторонние законы о ремнях безопасности, охватывающие всех водителей и пассажиров, введены в действие в 105 странах, на которые приходится 67% населения мира (см. **Рисунок 11**). Несмотря на эти улучшения в законодательстве, необходимы значительные усилия для улучшения обеспечения исполнения законов о ремнях безопасности, так как только 53 страны оценивают обеспечение исполнения своих законов о ремнях безопасности как «хорошее».

Лишь 44 страны, представляющие 1.2 миллиарда человек имеют законы о шлемах, соответствующие наилучшей практике.

РИСУНОК 10

Законы о мотоциклетных шлемах и стандарты на шлемы в разбивке по странам/территориям

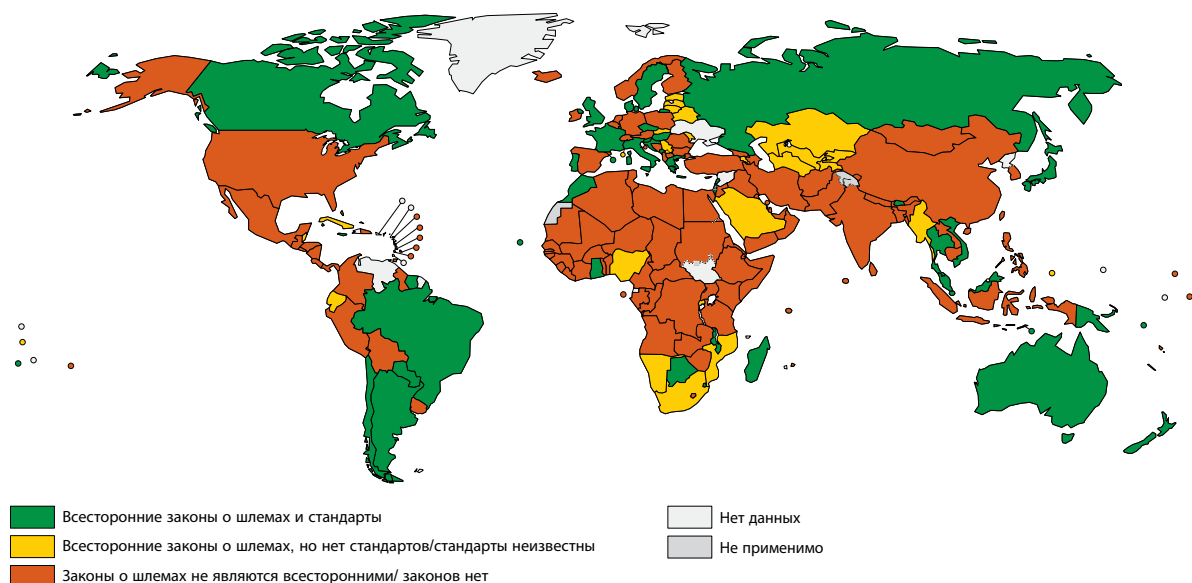
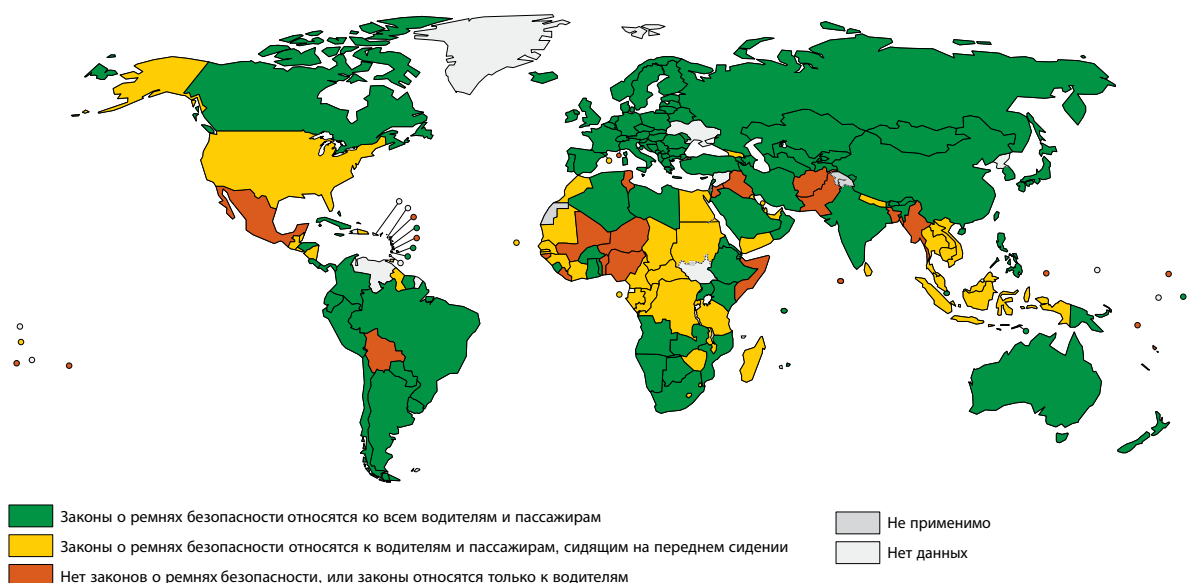


РИСУНОК 11

Законы о ремнях безопасности в разбивке по странам/территориям



Улучшение использования детских удерживающих устройств

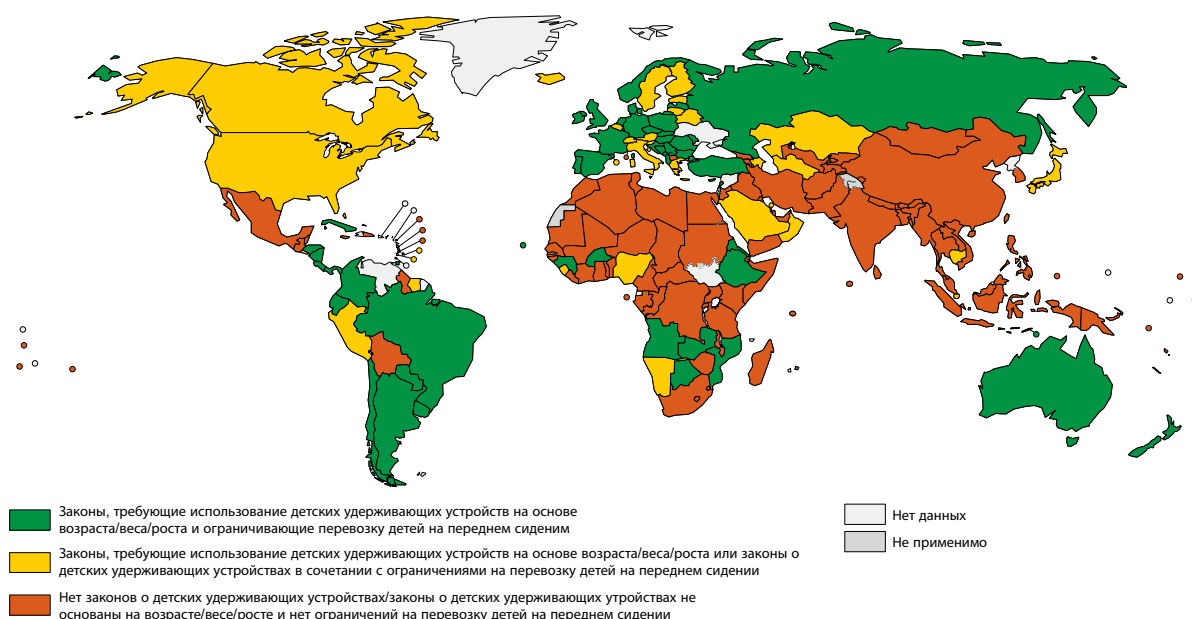
Детские удерживающие устройства способствуют снижению вероятности смерти в результате аварии примерно на 90% среди детей грудного возраста и на 54%-80% среди детей раннего возраста. Кроме того, в большей безопасности находятся дети, сидящие на заднем сидении транспортного средства.

Лишь в 52 странах (17% населения мира) имеются законы о детских удерживающих устройствах, основанные на возрасте, росте или весе детей, и применяются ограничения на перевозку детей на переднем сидении в зависимости от их возраста или роста (см. **Рисунок 12**). Несмотря на то, что законодательство играет важную роль в расширении масштабов использования детских удерживающих устройств, обеспечить исполнение этих законов сложно, даже в странах с высоким уровнем дохода. Кроме того, стоимость детских удерживающих устройств может быть

чрезмерной для многих семей и препятствовать созданию эффективного законодательства, в то время как обеспечение исполнения законов о детских удерживающих устройствах зачастую бывает слабым: лишь 22 страны оценивают обеспечение исполнения своих законов о детских удерживающих устройствах как «хорошее» (8 или выше по шкале от 0 до 10). Для улучшения соблюдения требуются усилия, направленные на решение вопросов доступа к детским удерживающим устройствам и их стоимости.

РИСУНОК 12

Законы о детских удерживающих устройствах в разбивке по странам/территориям



Лица, формирующие политику, должны повышать безопасность транспортных средств и дорог

В большинстве стран не применяются минимальные стандарты безопасности ООН для новых автомобилей

За последние три года число зарегистрированных моторизованных транспортных средств в мире возросло на 16% – в 2014 г. на дорогах мира было зарегистрировано 67 миллионов новых легковых автомобилей, причем почти

50% из них были произведены в странах со средним уровнем дохода.

Безопасные транспортные средства играют критически важную роль в предотвращении аварий и снижении вероятности серьезных травм. За несколько последних десятилетий регулятивные требования в сочетании со спросом потребителей привели к появлению все более безопасных автомобилей во многих странах с высоким уровнем дохода. Однако быстрая моторизация в странах с низким и средним уровнем дохода, для которых характерен наивысший риск ДТП, и расширяющиеся масштабы производства транспортных средств в этих странах с переходной экономикой свидетельствуют о срочной необходимости введения в действие минимальных

стандартов на транспортные средства в каждой стране.

Для гармонизации этой системы правил прилагаются усилия на международном уровне. Всемирный форум ООН для согласования правил в области транспортных средств является основным глобальным органом, ответственным за разработку стандартов безопасности для легковых автомобилей. Его правила обеспечивают правовую основу, охватывающую целый ряд стандартов на транспортные средства, которые, применительно к стандартам на изготовление и производство в странах, могли бы способствовать спасению многочисленных человеческих жизней. В настоящем докладе рассматриваются 7 ключевых рекомендаций в отношении стандартов на транспортные средства: на сегодняшний день правила в

Транспортные средства, продаваемые в 80% всех стран мира, не отвечают базовым стандартам безопасности.



отношении всех семи стандартов на транспортные средства выполняются лишь в 40 странах, и это, главным образом, страны с высоким уровнем дохода.

С учетом возрастающих масштабов производства транспортных средств в странах с переходной экономикой и их тяжелого бремени смертности в результате ДТП важно, чтобы правительства этих стран предприняли шаги для обеспечения базовых стандартов на транспортные средства, производимые в этих странах для продажи на внутреннем рынке или на экспорт. Правительства несут ответственность за принятие мер, необходимых для обеспечения доступа их граждан к безопасным транспортным средствам.

Страны, передовые в техническом отношении, изучают тематику устойчивого транспорта

На протяжении долгих лет максимальная мобильность и экономическая эффективность дорожной инфраструктуры обеспечивались в ущерб безопасности (особенно немоторизованных пользователей дорог). Действительно, при возросших уровнях моторизации люди стали меньше ходить пешком и ездить на велосипедах, и это стало более опасным. Смешанное движение во многих странах означает, что пешеходы и велосипедисты используют те же дороги, что идвигающиеся с большими скоростями транспортные средства, где им приходится приспосабливаться к опасным ситуациям и быстрому движению.

Для оптимизации движения людей и перевозки грузов необходимы изменения с учетом безопасности всех пользователей дорог. Во многих индустриальных странах эти изменения уже проводятся в жизнь, как правило, на местном уровне, где отдельные сообщества способствуют продвижению

безопасного общественного транспорта и немоторизованных транспортных средств. К тому же, меры по продвижению пешей ходьбы и езды на велосипедах созвучны глобальным усилиям по борьбе с ожирением, уменьшению бремени неинфекционных заболеваний (таких как болезни сердца и диабет) и улучшению качества жизни в городах.

В докладе сообщается, что в 92 странах проводится политика, способствующая продвижению пешей ходьбы и езды на велосипедах (49% из этих стран – страны с высоким уровнем дохода), но если эти стратегии не сопровождаются другими мерами – такими как эффективное регулирование скорости, обеспечение условий для пешеходов и велосипедистов, – они в действительности могут привести к росту дорожно-транспортного травматизма. Одной из ключевых стратегий обеспечения безопасной системы движения для пешеходов и велосипедистов является отделение этих особых видов использования дорог. Однако в настоящее время только в половине (91) всех стран проводится политика, направленная на отделение уязвимых пользователей дорог от высокоскоростного движения.

Продвижение к более устойчивым видам транспорта оказывает положительное воздействие при условии регулирования связанных с безопасностью дорожного движения последствий. Такие последствия включают повышение уровней физической активности, снижение выбросов и уровней шума, уменьшение дорожных «пробок» и более приятные для жизни города.

В безопасных дорожных системах учитываются потребности всех пользователей дорог

Проектирование дорожной инфраструктуры с учетом мер в области безопасности может приводить к важным достижениям в области

обеспечения безопасности для всех пользователей дорог. Это особенно верно в тех условиях, когда проектирование и техническое обслуживание дорог опирается на подход к обеспечению безопасных систем, учитывающий человеческий фактор. Использование инфраструктурных мер для регулирования скорости и снижения вероятности аварий (например, расширение дорог или приподнятые пешеходные переходы) в сочетании с мерами по смягчению степени тяжести аварий (например, использование придорожных ограждений и кольцевых транспортных развязок) способствует снижению смертности и травматизма на дорогах.

91 страны проводят политику, направленную на отделение уязвимых пользователей дорог от высокоскоростного движения.

В настоящее время в 147 странах требуются проверки дорожно-транспортной безопасности на новых дорогах того или иного рода, хотя эти проверки значительно варьируются по своему охвату и, таким образом, по качеству. Существующую дорожную инфраструктуру также необходимо регулярно оценивать с точки зрения безопасности с уделением особого внимания дорогам с наиболее высоким риском аварий: в настоящее время оценка отдельных частей существующих сетей дорожно-транспортной безопасности проводится в 138 странах.

Выводы и рекомендации

По данным доклада, ежегодно на дорогах мира погибает 1,25 миллиона человек, и с 2007 г. это число не меняется. На фоне быстро растущих уровней моторизации такая стабилизация вопреки прогнозируемому росту числа случаев смерти свидетельствует о достигнутом прогрессе. Однако для выполнения задач по обеспечению безопасности международного дорожного движения в рамках Целей в области устойчивого развития этих усилий по снижению смертности в результате ДТП явно не достаточно.

В ряде стран, применяющих широкий подход, направленный на многочисленные компоненты безопасности дорожного движения, достигнуты эффективные и долговременные улучшения в области безопасности дорожного движения. Теперь задача заключается в том, чтобы тенденции к снижению смертности в результате ДТП в этих странах в ближайшее время наметились и в других странах. Политическая воля имеет решающее значение для реализации таких изменений, но особенно необходимы действия в отношении ряда конкретных аспектов:

- Надлежащие законы в отношении ключевых факторов риска могут быть эффективными в снижении уровней травматизма и смертности в результате ДТП. Достигнут некоторый прогресс: за последние 3 года 17 стран (5,6% населения мира) улучшили свои законы в целях приведения их в соответствие с наилучшей практикой в отношении ключевых факторов риска. Тем не менее, многие страны значительно отстают в обеспечении соответствия их законов международным стандартам.
- Отсутствие обеспечения исполнения часто подрывает потенциал законов о безопасности дорожного движения

для снижения уровней травматизма и смертности. Необходимы дополнительные усилия для оптимизации обеспечения исполнения.

- Потребностям пешеходов, велосипедистов и мотоциклистов, среди которых, в общей сложности, происходит 49% всех случаев смерти в результате ДТП в мире, уделяется недостаточно внимания. Повысить безопасность дорожного движения в мире можно будет только при условии, что во всех подходах к обеспечению безопасности дорожного движения будут учитываться потребности всех этих пользователей дорог. Если немоторизованные виды транспортных средств станут более популярными, повышение безопасности для пешеходов и велосипедистов будет иметь и другие преимущества, включая повышение уровней физической активности, снижение выбросов и пользу для здоровья, обусловленную такими изменениями.
- Повышение безопасности автомобилей является одним из важнейших компонентов для спасения человеческих жизней на дорогах. В 80% стран – преимущественно с низким и средним уровнем дохода – до сих пор не соблюдаются самые базовые международные стандарты безопасности транспортных средств. Отсутствие таких стандартов в странах со средним уровнем дохода (которые становятся основными производителями автомобилей) также создает угрозу для глобальных усилий по повышению безопасности дорожного движения. Правительства должны незамедлительно обеспечить, чтобы производители и сборщики соблюдали минимальные международные стандарты в отношении транспортных средств, и ограничить импорт и продажу не отвечающих стандартам транспортных средств в своих странах.

Для улучшения безопасности дорожного движения странам необходимо работать по целому ряду других направлений. Сюда входит улучшение качества их данных о травмах в результате ДТП и гармонизация данных в соответствии с международными стандартами, наличие ведущего учреждения, обладающего полномочиями и ресурсами для разработки национальной стратегии по безопасности дорожного движения и осуществляющего надзор за ее проведением, а также улучшение качества медицинской помощи для людей, получивших травмы в результате ДТП.

Эти данные отражают ситуацию в области безопасности дорожного движения по истечении трех лет Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения. Несмотря на надежную доказательную базу в отношении эффективных мер, данные свидетельствуют о том, что безопасности дорожного движения уделяется недостаточное внимание, и о высокой цене, которую приходится за это платить, выражаемой в летальных исходах, травмах с долговременными последствиями и нагрузке для служб здравоохранения. Международное внимание, привлекаемое к проблеме безопасности дорожного движения благодаря выдвинутой в рамках Целей в области устойчивого развития новой задаче – сократить вдвое число случаев смерти и травм в результате ДТП к 2020 году, – обеспечивает блестящую возможность для столь необходимых действий – возможность, которую должны использовать все страны. Благодаря этому может быть ускорен прогресс и достигнуто реальное сокращение смертности в результате ДТП в мире.

ВСЕМИРНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ЗДРАВООХРАНЕНИЯ
**Департамент по инфекционным заболеваниям, инвалидности и
предупреждению насилия и травматизма (NVI)**

20 Avenue Appia

1211 Geneva 27

Switzerland

Тел.: +41 22 791 2881

www.who.int/violence_injury_prevention



Полную версию доклада можно загрузить здесь:
http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_traffic/en/

Настоящая публикация стала возможной благодаря финансовой поддержке организации «Блумберг Филантропиз»

