

# Доклад о состоянии безопасности дорожного движения в мире: Краткий обзор

Более 1,2 миллиона человек во всем мире погибают ежегодно в дорожно-транспортных происшествиях (ДТП) и еще 20-50 миллионов получают травмы. В большинстве районов мира эта эпидемия дорожно-транспортного травматизма продолжает возрастать. За последние пять лет большинство стран приняли рекомендации, содержащиеся во “Всемирном докладе о предупреждении дорожно-транспортного травматизма”, которые указывают, каким образом страны могут реализовать на практике всесторонние меры по повышению уровня безопасности дорожного движения и снижению числа жертв дорожно-транспортных происшествий. Однако до настоящего времени не проводилось оценок уровня безопасности дорожного движения в мире, позволяющих судить о том, в какой степени эти меры реализуются на практике. “Доклад о состоянии безопасности дорожного движения в мире” впервые дает общую оценку ситуации в области безопасности дорожного движения в 178 странах, используя данные стандартизированного исследования, проведенного в 2008 г. Результаты данного исследования дают исходные данные для сравнительной оценки, которые могут быть использованы странами для проведения сравнений с ситуацией в других странах. Эти данные могут также считаться глобальной “линией отсчета”, относительно которой можно проводить оценку успехов, достигнутых с течением времени. В “Докладе о состоянии безопасности дорожного движения в мире” приводится целый ряд важных выводов.

## Дорожно-транспортный травматизм остается глобальной проблемой общественного здравоохранения, в особенности в странах с низким и средним уровнем доходов

Показатели смертности в результате дорожно-транспортных происшествий в странах с низким и средним уровнем доходов выше (соответственно 21,5 и 19,5 на 100 000 населения), чем в странах с высоким уровнем доходов (10,3 на 100 000). Однако даже в странах с высоким уровнем доходов – где уровень смертности в результате дорожно-транспортных происшествий за последние 40–50 лет снизился – дорожно-транспортный травматизм остается одной из важных причин смертности, травматизма и инвалидности.

Более 90% случаев смерти в результате ДТП в мире происходят в странах с низким и средним уровнями доходов, на долю которых приходится менее половины всех автотранспортных средств.

Таблица 1. Смоделированные показатели смертности в результате дорожно-транспортных происшествий (на 100 000 населения)<sup>а</sup>, по регионам ВОЗ и по группам стран с разным уровнем доходов

Регион ВОЗ	Высокий уровень доходов	Средний уровень доходов	Низкий уровень доходов	Итого
Африканский регион <sup>б</sup>	–	32,2	32,3	32,2
Американский регион <sup>с</sup>	13,4	17,3	–	15,8
Регион Юго-Восточной Азии <sup>б</sup>	–	16,7	16,5	16,6
Регион Восточного Средиземноморья	28,5	35,8	27,5	32,2
Европейский регион	7,9	19,3	12,2	13,4
Регион Западной части Тихого океана	7,2	16,9	15,6	15,7
Все регионы	10,3	19,5	21,5	18,8

<sup>а</sup> Смерть в течение 30 дней после ДТП. <sup>б</sup> Без стран с высоким уровнем доходов. <sup>с</sup> Без стран с низким уровнем доходов.

Рисунок 1. Население, смертность в результате ДТП<sup>а</sup> и численность зарегистрированных автотранспортных средств по группам стран с разным уровнем доходов

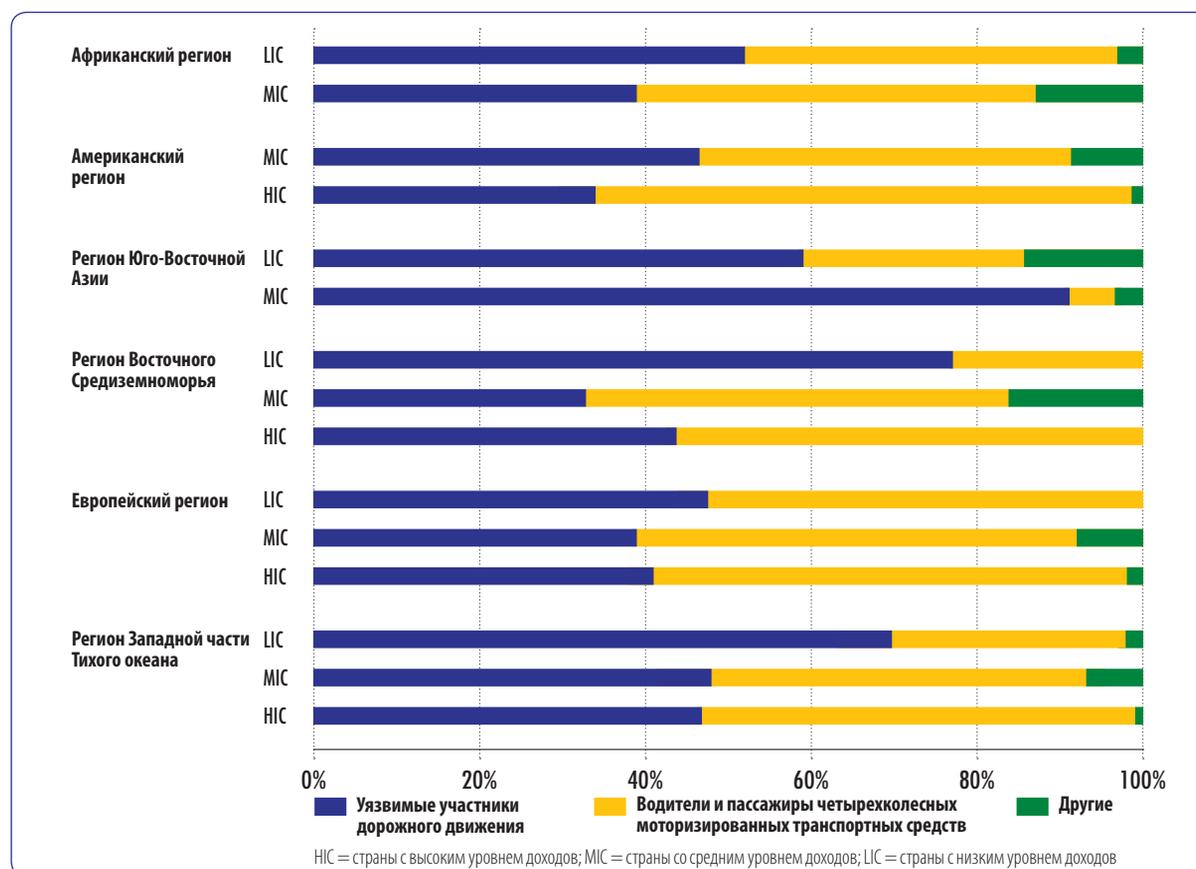


<sup>а</sup> Смерть в течение 30 дней, смоделированные данные. HIC = страны с высоким уровнем доходов; MIC = страны со средним уровнем доходов; LIC = страны с низким уровнем доходов

## Почти половина случаев смерти в результате дорожно-транспортных происшествий в мире приходится на долю уязвимых участников дорожного движения

Почти половина (46%) случаев смерти в результате ДТП в мире приходится на долю пешеходов, велосипедистов или мотоциклистов – именуемых “уязвимыми участниками дорожного движения”. В экономически менее развитых странах этот процент еще выше. В ряде стран с низким и средним уровнем доходов на долю уязвимых участников дорожного движения приходится до 80% случаев смерти в результате ДТП.

**Рисунок 2. Количество зарегистрированных случаев смерти по типам участников дорожного движения (%), по регионам ВОЗ и по группам стран с разным уровнем доходов**



Данные, приводимые в “Докладе о состоянии безопасности дорожного движения в мире”, свидетельствуют о недостаточности усилий, предпринимаемых в целях удовлетворения потребностей этих уязвимых групп населения. Например:

- лишь 29% стран удовлетворяют основным критериям в отношении снижения скорости движения в городских районах, хотя скорость является одним из важнейших факторов риска травматизма среди пешеходов и велосипедистов
- менее 10% стран считают меры обеспечения соблюдения скоростного режима движения эффективными
- лишь одна треть (32%) населения мира проживает в странах, где национальная политика направлена на поощрение ходьбы пешком и езды на велосипеде как альтернативы использованию автотранспорта, что свидетельствует о недостаточности мер политики, обеспечивающих участникам дорожного движения безопасное передвижение пешком или на велосипеде
- в 44% стран отсутствуют меры политики, поощряющие использование общественного транспорта в качестве альтернативы передвижению на автомобиле





Почти половина случаев смерти в результате ДТП в мире приходится на долю пешеходов, велосипедистов и мотоциклистов.

Многие меры, способные сократить травматизм в результате ДТП среди уязвимых участников дорожного движения, могут также принести пользу здоровью иным образом – например, улучшение показателей респираторного здоровья в результате уменьшения выбросов выхлопных газов и положительные эффекты, связанные с ростом физической активности.

## Немногие страны располагают всеобъемлющим законодательством, обеспечивающим безопасность дорожного движения, которое хорошо соблюдается

Принятие и обеспечение соблюдения законодательных актов в области дорожного движения, как представляется, во многих странах осуществляется недостаточно эффективно. Разработка и эффективное соблюдение законодательства имеет важнейшее значение для борьбы с вождением в нетрезвом виде и с превышением скорости, а также для расширения использования защитных шлемов, ремней безопасности и средств безопасности для детей. Данное исследование показало, что лишь 15% стран располагают всеобъемлющим законодательством, касающимся всех пяти факторов риска.

Показатели соблюдения всех пяти факторов риска обычно невысоки, что свидетельствует о необходимости более эффективного соблюдения законов в области безопасности дорожного движения. Это требует политической воли и предоставления правоохранительным органам достаточного объема людских и финансовых ресурсов для того, чтобы они могли принимать эффективные меры, обеспечивающие соблюдение законов. Правоприменительные мероприятия должны предаваться широкой гласности, носить устойчивый характер и реализовываться с помощью надлежащих мер и штрафных санкций за нарушение закона.

Лишь 15% стран располагают всеобъемлющим законодательством, касающимся всех пяти факторов риска.

### Скорость

На основании результатов исследований в области регулирования скоростного режима рекомендуется, чтобы скорость движения в городских районах не превышала 50 км/час, а на тех участках, где уязвимые участники дорожного движения подвергаются особому риску – 30 км/час.

- Ограничение скорости движения на городских дорогах до 50 км/час или ниже, а также возможность снижения этой предельной скорости, при необходимости, решением местных органов власти предусмотрено менее чем в одной трети участвующих стран.
- Лишь 9% стран считают национальные меры соблюдения ограничений скорости адекватными.



### Что необходимо делать?

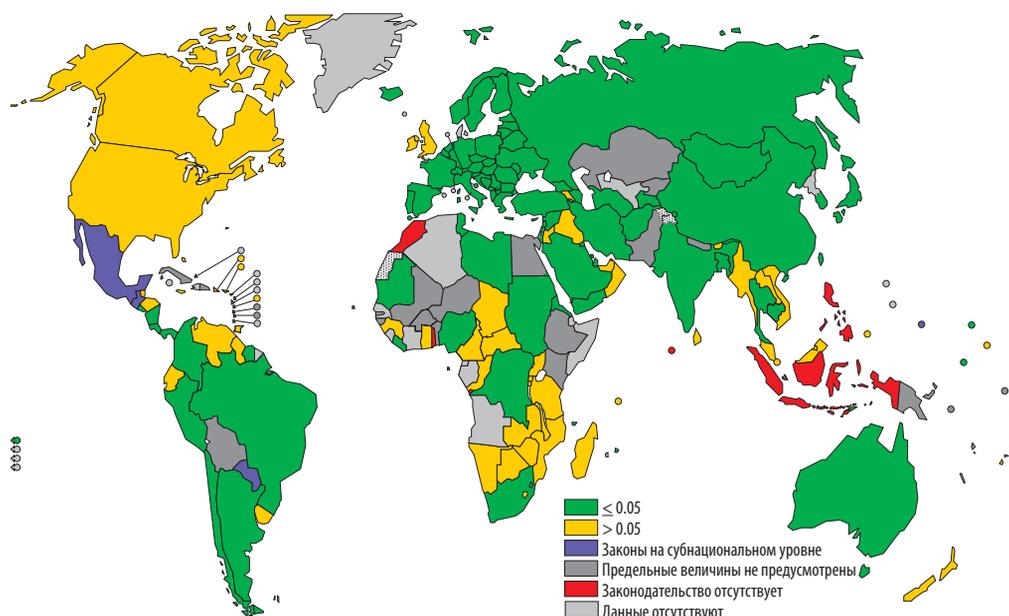
- ✓ Страны должны ввести ограничения скорости и обеспечить их соблюдение с учетом назначения конкретных автомобильных дорог, при этом более приоритетное внимание следует уделять потребностям уязвимых участников дорожного движения. Скорость движения по городским дорогам не должна превышать 50 км/час.
- ✓ Местные органы власти должны иметь полномочия снижать предельную скорость движения на тех участках, где уязвимые участники дорожного движения подвергаются особому риску.

## Вождение автомобиля в нетрезвом виде

Вождение автомобиля в нетрезвом виде увеличивает как риск аварии, так и вероятность смертельного исхода или получения тяжелой травмы. Риск попадания в аварию значительно возрастает при уровне содержания алкоголя в крови (УСАК) выше 0,04 грамма на декалитр (г/дл). Во многих странах с высокими показателями безопасности дорожного движения предельно допустимый УСАК составляет 0,05 г/дл.

- Национальное законодательство, касающееся вождения автомобиля в нетрезвом виде, имеется более чем в 90% стран, однако лишь в 49% стран предельно допустимый законом УСАК составляет 0,05 г/дл или ниже.
- Лишь в 11% стран установлены более низкие предельные величины УСАК для молодых или начинающих водителей, хотя для этих групп лиц, подвергающихся повышенному риску совершения аварии в состоянии алкогольного опьянения, рекомендуемые предельные концентрации алкоголя ниже.

Рисунок 3. Предельно допустимые концентрации алкоголя в крови (г/дл) по странам/районам



### Что необходимо делать?

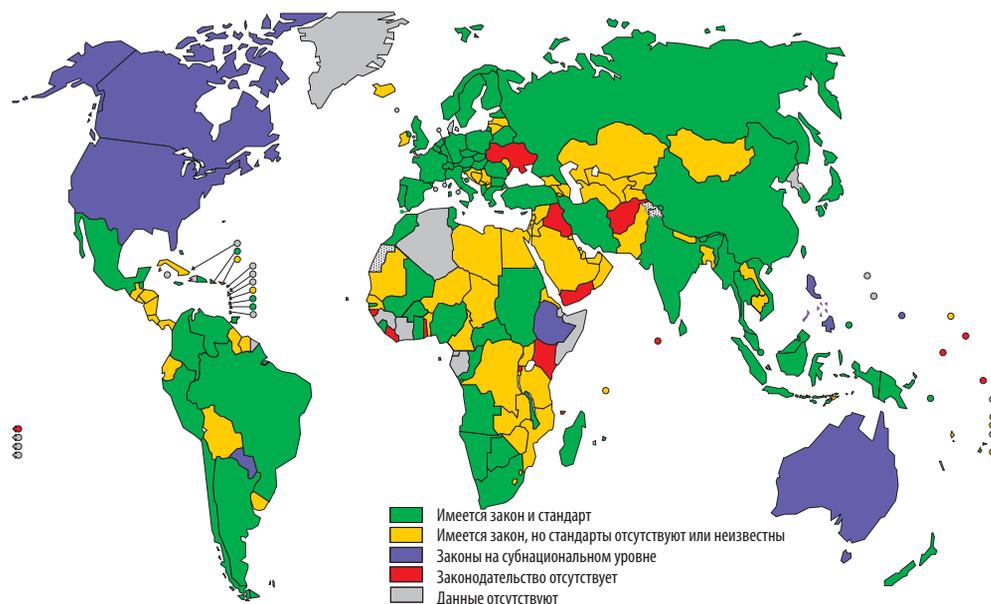
- ✓ Все страны должны располагать национальным законодательством о вождении автомобиля в нетрезвом виде и обеспечивать его соблюдение
- ✓ Законодательство о вождении автомобиля в нетрезвом виде должно предусматривать предельно допустимую концентрацию алкоголя в крови на уровне 0,05 г/дл или ниже, при этом для молодых/начинающих водителей она должна быть ниже (0,02 г/дл).

## Защитные шлемы для мотоциклистов

Использование защитных шлемов мотоциклистами может снизить риск смерти почти на 40%, а риск тяжелой травмы головы – более чем на 70%. Защитные шлемы для мотоциклистов должны соответствовать признанным стандартам безопасности и должны быть правильно застегнуты, чтобы обеспечивать максимальную эффективность.

- Использование защитных шлемов водителями и пассажирами моторизированных двух- и трехколесных транспортных средств на всех дорогах, независимо от типа двигателя, предусмотрено более чем в 74% странах.
- Стандарты защитных шлемов не установлены в 43% стран.
- Лишь в 40% стран имеется законодательство об использовании защитных шлемов при езде на мотоцикле как водителями, так и пассажирами, и требуется, чтобы защитные шлемы соответствовали определенным национальным или международным стандартам (см. рисунок 4).

**Рисунок 4. Наличие законодательства об использовании мотоциклетных защитных шлемов и их соответствии стандартам, по странам/районам**



### Что необходимо делать?

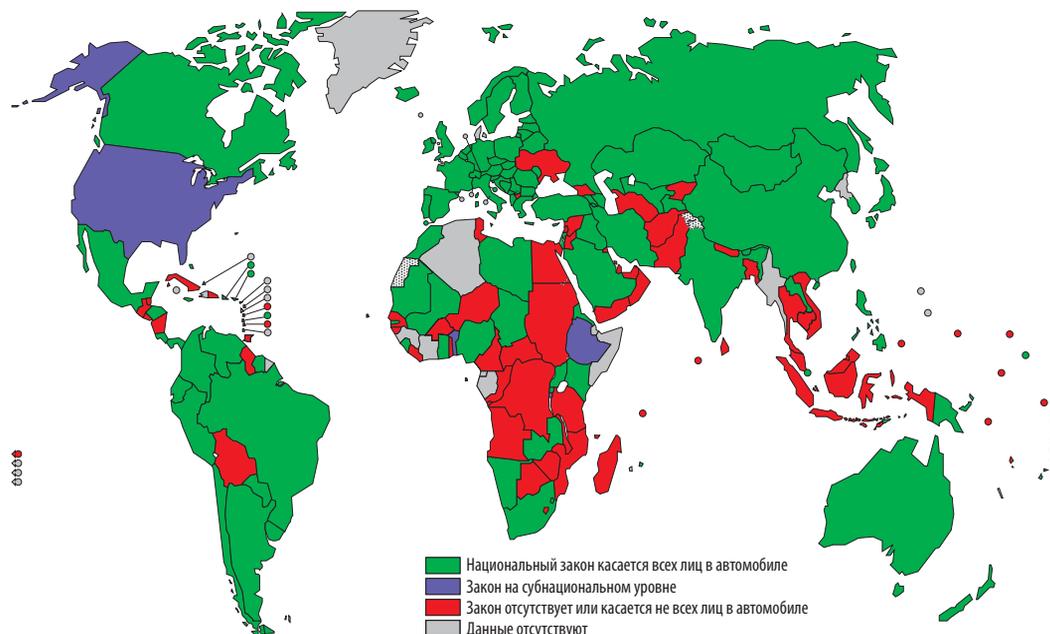
- ✓ Все страны должны иметь законодательство об обязательном использовании защитных шлемов при езде на моторизованных двух- и трехколесных транспортных средствах, которые касаются как водителей, так и пассажиров, всех типов двигателя и всех типов дорог.
- ✓ Страны должны требовать соответствия используемых защитных шлемов национальным или международным стандартам.

## Использование ремней безопасности

Использование ремней безопасности снижает риск смертельного исхода на 40–50% для пассажиров на переднем сидении и на 25–75% на заднем сидении.

- Лишь в 38% стран с низким уровнем доходов и 54% стран со средним уровнем доходов существует требование об использовании ремней безопасности как на передних, так и на задних сидениях.
- Из 59 стран мира, в которых осуществляется производство или сборка автомобилей, более чем в четверти (29%) нет требований об установке ремней безопасности как на передних, так и на задних сидениях.

**Рисунок 5. Законодательство об использовании ремней безопасности, по странам/районам**



### Что необходимо делать?

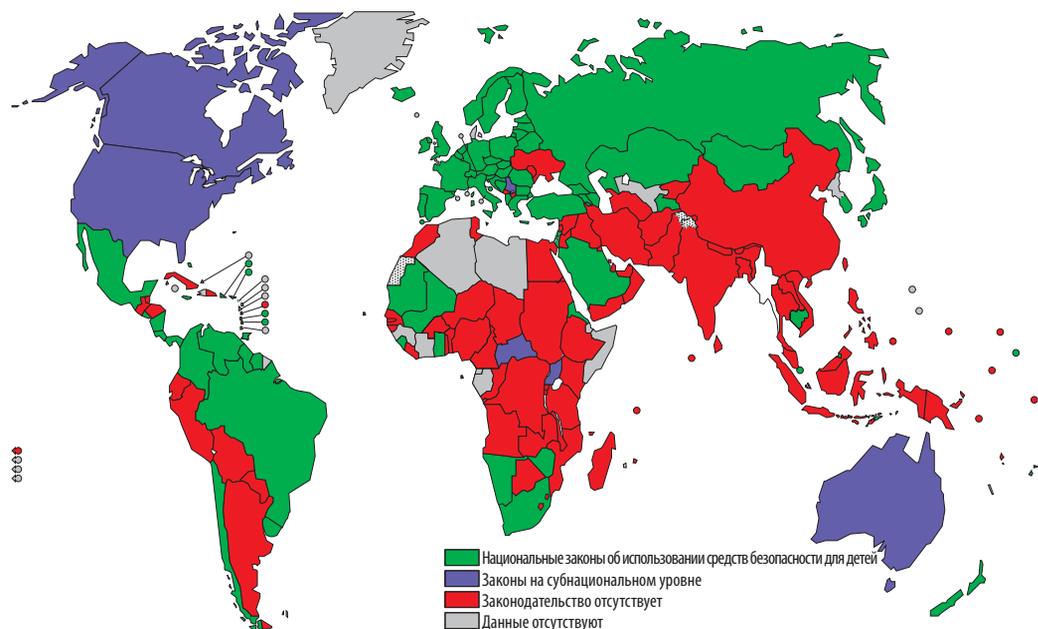
- ✓ Законодательство об использовании ремней безопасности и обеспечение его соблюдения должно касаться всех лиц, находящихся в автомобиле.
- ✓ От предприятий по производству и сборке автомобилей следует требовать установки ремней безопасности на всех сиденьях всех транспортных средств, независимо от рынка сбыта.

## Использование средств безопасности для детей

Средства безопасности для детей в случае аварии могут снизить смертность на 70% среди грудных детей и на 54-80% среди детей младшего возраста. Конструкция надлежащих средств безопасности для детей обеспечивает защиту ребенка, снижая риск получения тяжелой травмы.

- Законодательство об использовании средств безопасности для детей имеется менее чем в 20% стран с низким уровнем доходов и более чем в 90% стран с высоким уровнем доходов.
- Даже в странах с высоким уровнем доходов меры, направленные на соблюдение законодательства об использовании средств безопасности для детей, представляются малоэффективными.

Рисунок 6. Законодательство об использовании средств безопасности для детей по странам/районам



### Что необходимо делать?

- ✓ Необходимо принять и обеспечить соблюдение законов об использовании средств безопасности для детей. Эти законы должны указывать характер средств безопасности для детей, возраст ребенка для каждого средства безопасности и сидячее положение.

## Лишь немногие страны располагают достоверными данными о дорожно-транспортном травматизме

В “Докладе о состоянии безопасности дорожного движения в мире” показано, что существуют очень большие расхождения в качестве и объеме данных в отношении дорожно-транспортного травматизма, собираемых и предоставляемых странами. Страны нуждаются в достоверных данных о количестве случаев смерти и травм, не приводящих к летальному исходу, для оценки значимости проблемы дорожно-транспортного травматизма, организации целенаправленных мер борьбы с ним, а также для контроля и оценки эффективности проводимых мероприятий. Большой проблемой во многих странах остается занижение показателей смертности в результате ДТП, а в отношении травм, не приводящих к летальному исходу, ситуация еще хуже.

Отсутствие согласованности терминологии и определений между странами и даже между отдельными секторами внутри стран ограничивает возможности сопоставимости данных. Например:

- Лишь 80 стран придерживаются рекомендованного определения случая смерти в результате дорожно-транспортного происшествия как происшедшей в течение 30 дней после аварии.
- Лишь 14% стран использовали медико-санитарную информацию в качестве источника данных о смертности, несмотря на то, что ряд исследований указывают на высокую частоту случаев занижения показателей на основании данных, собираемых другими секторами.
- Очень плохо согласована терминология, касающаяся травм, не приводящих к летальному исходу (например, для определения того, что представляет собой тяжелая травма в отличие от нетяжелой или легкой травмы).
- Исследования по изучению размеров экономического ущерба, связанного со смертностью и/или травматизмом в результате ДТП, проводились менее чем в половине участвующих стран.
- Данные о показателях мониторинга и оценки отсутствуют во многих странах. В то же время в странах, где такие данные регистрируются, используются самые различные методики, что затрудняет обобщение результатов. Лишь одна треть стран предоставляет данные о частоте использования защитных шлемов мотоциклистами и лишь 53% стран сообщают о частоте использования ремней безопасности. Лишь половина стран, участвовавших в исследовании, располагали данными о том, какой процент случаев смерти в результате ДТП связан с потреблением алкоголя.

### Что необходимо сделать для улучшения качества данных о смертельных и несмертельных травмах в результате дорожно-транспортных происшествий?

- ✓ Следует поощрять использование определения случая смерти в результате ДТП в течение 30 дней после получения травмы и стандартизировать терминологию для классификации тяжести травм, не приводящих к летальному исходу.
- ✓ Следует улучшить обмен данными между службами полиции, транспорта и здравоохранения в целях решения проблемы занижения показателей

## Выводы

Возрастает объем достоверных научных данных о мерах, необходимых для повышения уровня безопасности дорожного движения. За последние годы вопросы безопасности дорожного движения привлекают все большее внимание и пользуются поддержкой на международном уровне. В ряде стран растет политическая воля к усилению действий в этой области. В то же время, данные, представленные в “Докладе о состоянии безопасности дорожного движения в мире”, показывают, что еще многое предстоит сделать. Основные рекомендации правительствам стран, содержащиеся в докладе, заключаются в следующем:

- При принятии политических решений, касающихся безопасности дорожного движения, следует принимать во внимание потребности всех его участников. До настоящего времени потребностям уязвимых участников дорожного движения во многих странах не уделялось должного внимания. Следует придать им большую значимость.
- Следует принять всестороннее законодательство, обеспечивающее защиту всех участников дорожного движения путем установления надлежащих ограничений скорости и предельного уровня содержания алкоголя в крови, а также требующего использования надлежащих мер защиты, таких как защитные шлемы, ремни безопасности и средства безопасности для детей. Существующее законодательство должно быть пересмотрено и скорректировано для обеспечения его соответствия рекомендуемым нормам, основанным на достоверных доказательствах эффективности.
- Следует улучшить и поддерживать меры по обеспечению соблюдения всех законов в области безопасности дорожного движения. Правоприменительные мероприятия должны предаваться широкой гласности и реализовываться с помощью надлежащих штрафных санкций за нарушение закона.
- Следует расширять межсекторальное сотрудничество между отдельными ведомствами и обеспечивать наличие у них необходимых людских и финансовых ресурсов для эффективной деятельности.
- Следует содействовать унификации данных о дорожно-транспортном травматизме. Это включает усовершенствование определений, расширение обмена данными между службами полиции, транспорта и здравоохранения и усиление кадрового потенциала для сбора данных.

“Доклад о состоянии безопасности дорожного движения в мире” показывает, что ни одна из стран не может пребывать в состоянии успокоенности и полагать, что работа по обеспечению безопасности дорожного движения уже завершена. Для достижения значительного прогресса в обеспечении безопасности дорожного движения в стране требуется тесное сотрудничество между руководством и ведомствами, чья политика - прямо или косвенно - оказывает влияние на безопасность людей на дорогах. Международное сообщество должно также играть свою роль в том, чтобы остановить и обратить вспять глобальную тенденцию к росту смертности в результате дорожно-транспортных происшествий путем признания дорожно-транспортного травматизма одной из важнейших проблем охраны здоровья и развития и усиления поддержки мер его предупреждения.