



Мониторинг прогресса достижения целей Десятилетия действий: Глобальный отчет о статусе по безопасности дорожного движения за 2015 год

Д-р Динеш Сети

Руководитель программы по профилактике
правонарушений и травматизма

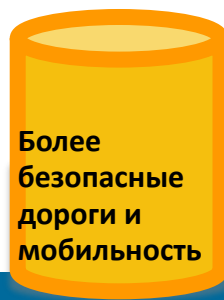
Отдел неинфекционных болезней и укрепления
здоровья в течение жизни

Региональный офис ВОЗ для Европы

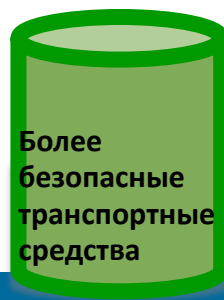
Глобальный план для Десятилетия действий



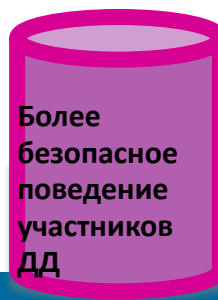
Управление
БДД



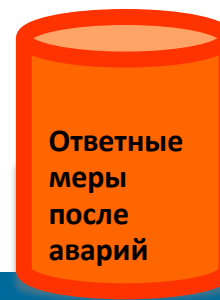
Более
безопасные
дороги и
мобильность



Более
безопасные
транспортные
средства



Более
безопасное
поведение
участников
ДД



Ответные
меры
после
аварий

Обновленная глобальная приверженность безопасности дорожного движения



ДЕСЯТИЛЕТИЕ ДЕЙСТВИЙ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ, 2011–2020 ГГ.

ЦЕЛИ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ

ЦЕЛЬ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ 3

Обеспечить здоровый образ жизни и способствовать благосостоянию для все в любом возрасте:

3.6. К 2020 году сократить глобальные показатели смертности и травматизма от ДТП в два раза.

ЦЕЛЬ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ 11

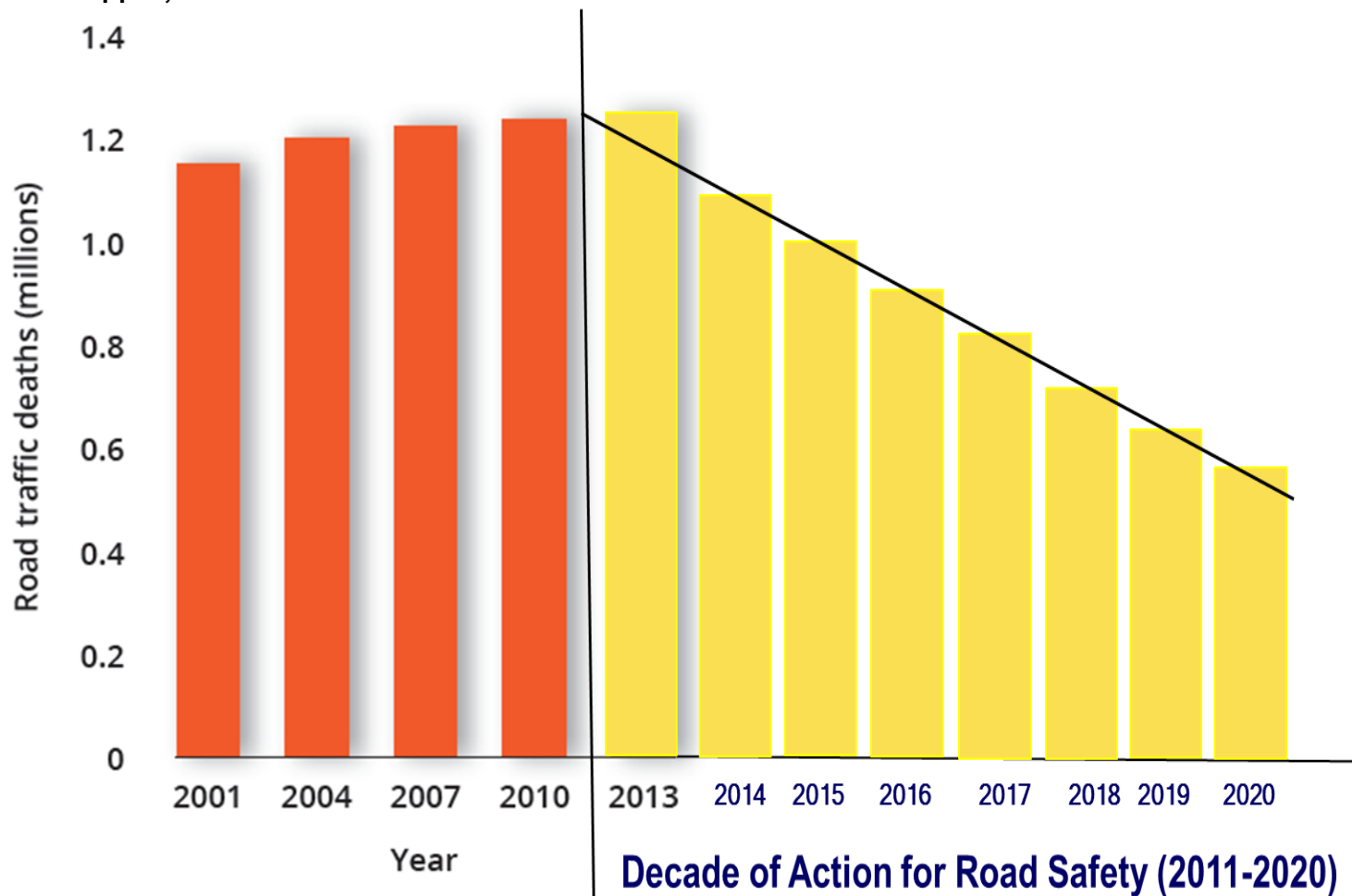
Сделать города и населенные пункты инклюзивными, безопасными, жизнеспособными и устойчивыми:

11.2. К 2030 году обеспечить доступ к безопасным, экономичным, доступным и устойчивым транспортным системам для всех, улучшая безопасность дорожного движения, в частности, расширяя услуги общественного транспорта.

Куда нам нужно двигаться?



Смертность от ДТП, млн. чел.



Цели Глобального отчета о статусе по безопасности дорожного движения

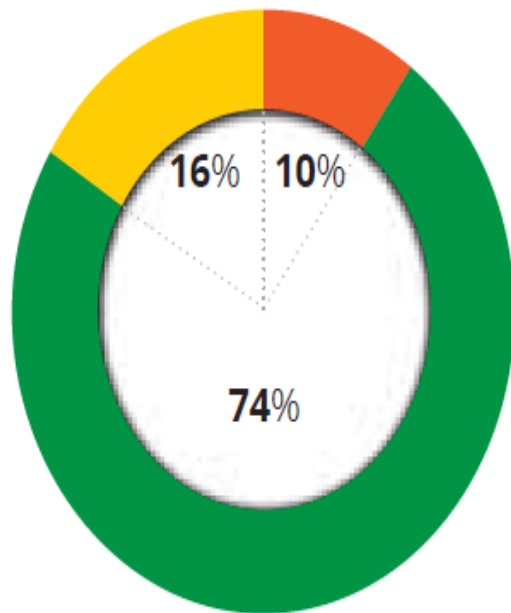


- Описать ситуацию по БДД во всех государствах-членах;
- Определить пробелы в области БДД во всех государствах-членах и тем самым стимулировать действия по обеспечению БДД;
- Осуществлять мониторинг прогресса стран по реализации мер, определенных в Глобальном плане действий для Десятилетия действий по обеспечению БДД (2011-2020 гг.);
- Обеспечить базовую информацию, позволяющую осуществлять мониторинг других процессов международной политики, которые устанавливают целевые показатели в области БДД.

На страны с «нижним» средним уровнем доходов приходится 90% смертей, но 54% автотранспортных средств

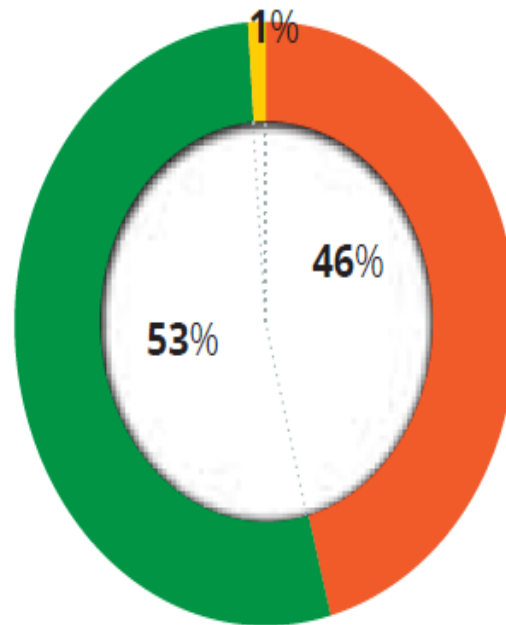


- High-income
- Middle-income
- Low-income
- Высокие доходы
- Средние доходы
- Нижние доходы



Road traffic deaths

- Смертность от ДТП



Registered motorized vehicles

- Зарегистрированные АТС

В европейском регионе ВОЗ все еще существует неравенство



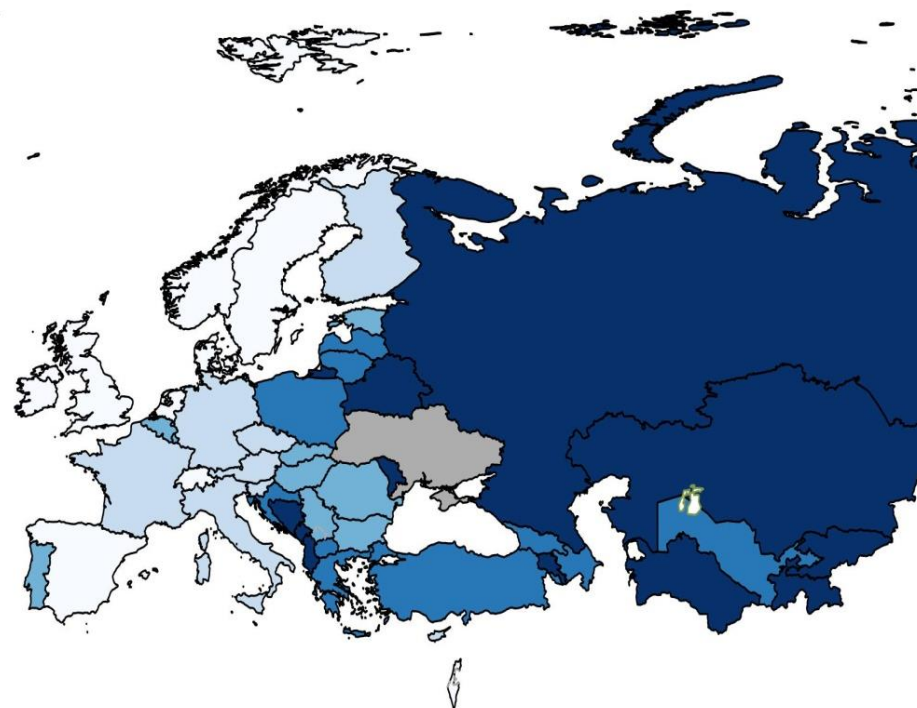
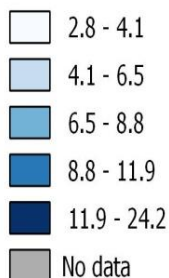
Показатели смертности от ДТП:

- Разница в 8,6 раз между странами с самым высоким и самым низким показателями
- В СНГ в 3 раза выше, чем в странах ЕС
- В 1,4 раза выше в странах с НСУД, чем в странах с ВУД
- В 3 раза выше среди мужчин
- 39% уязвимых участников дорожного движения

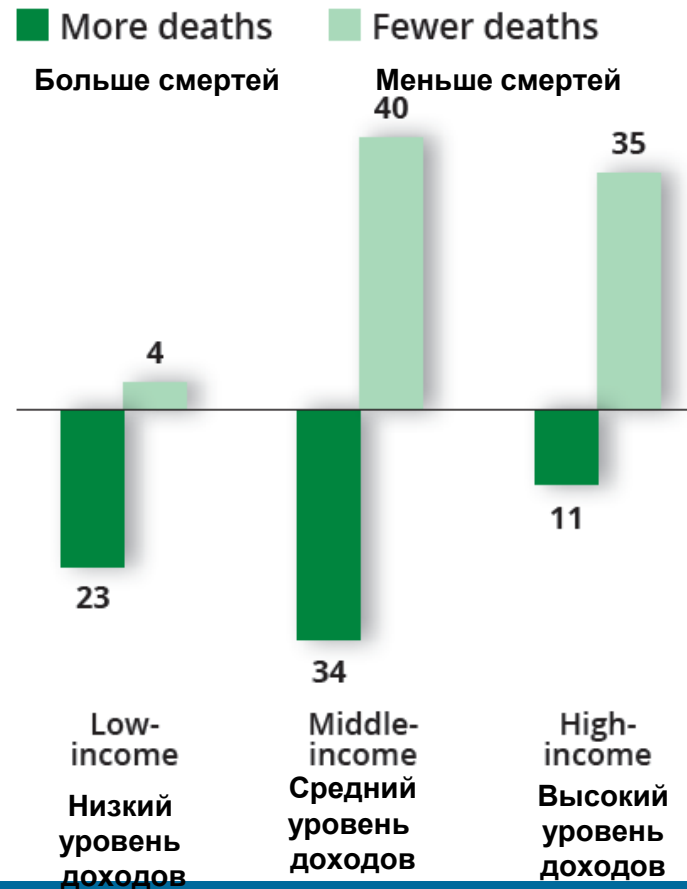


Legend

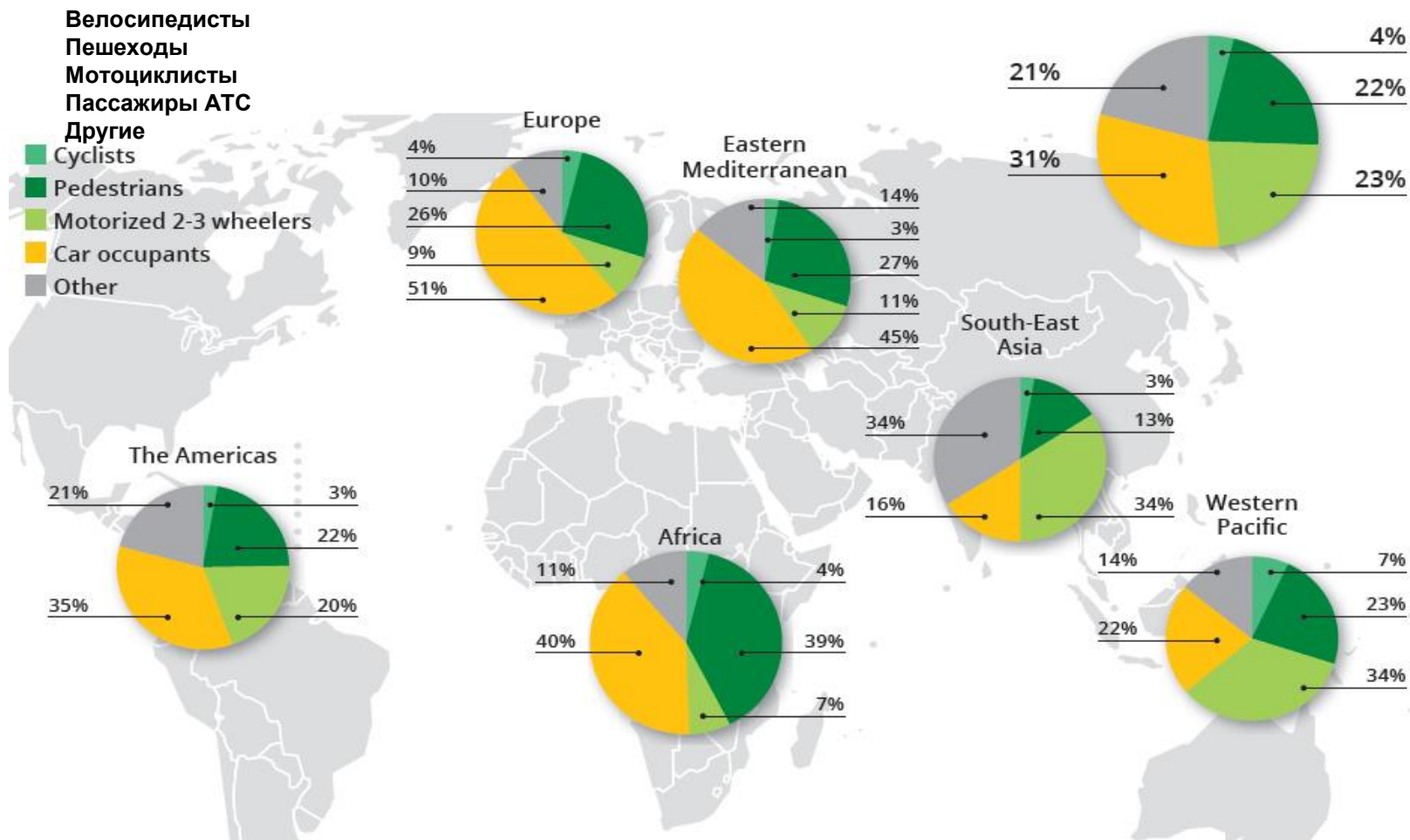
Death rates per
100 000 population



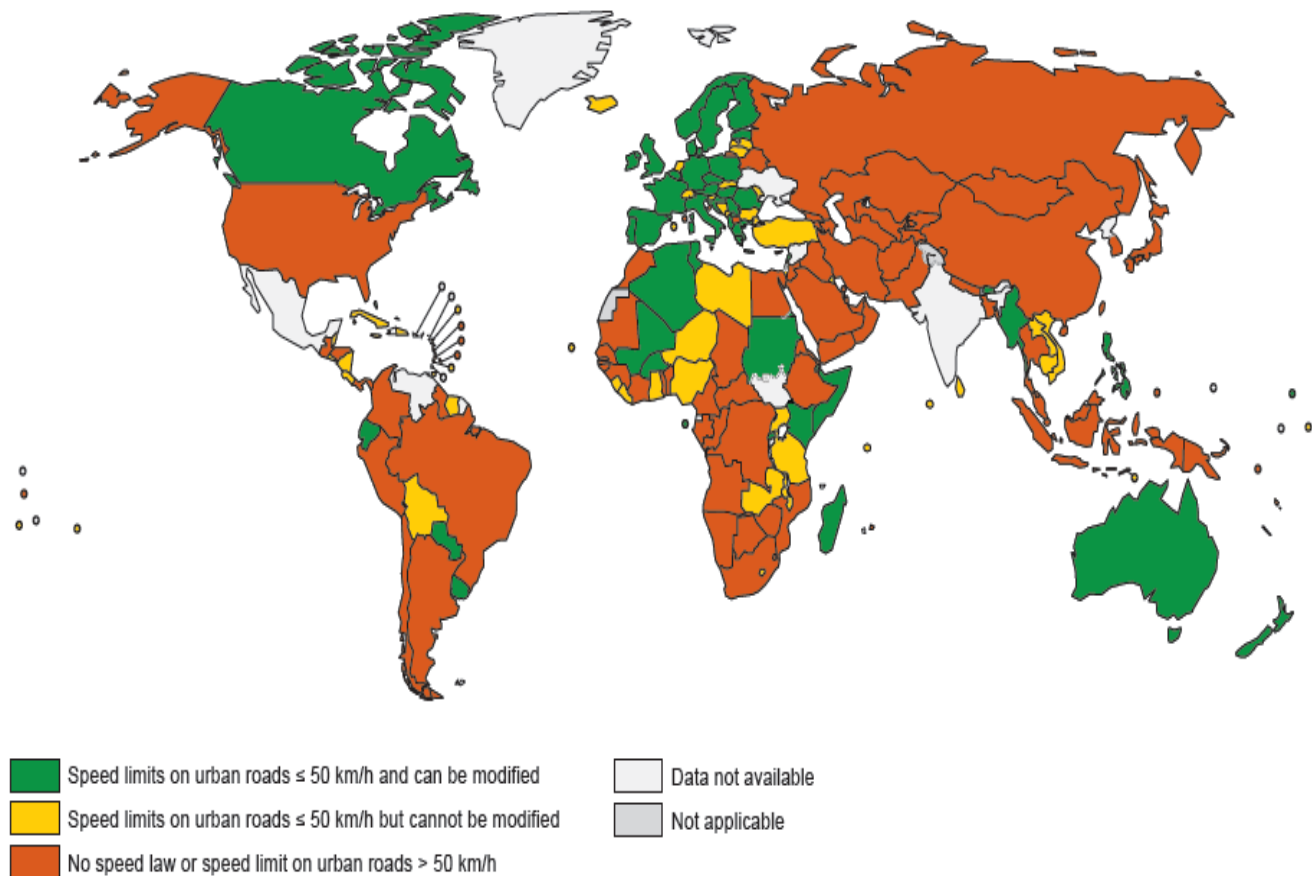
С 2010 года в 79 странах отмечается снижение уровня смертности, в 68 странах - увеличение



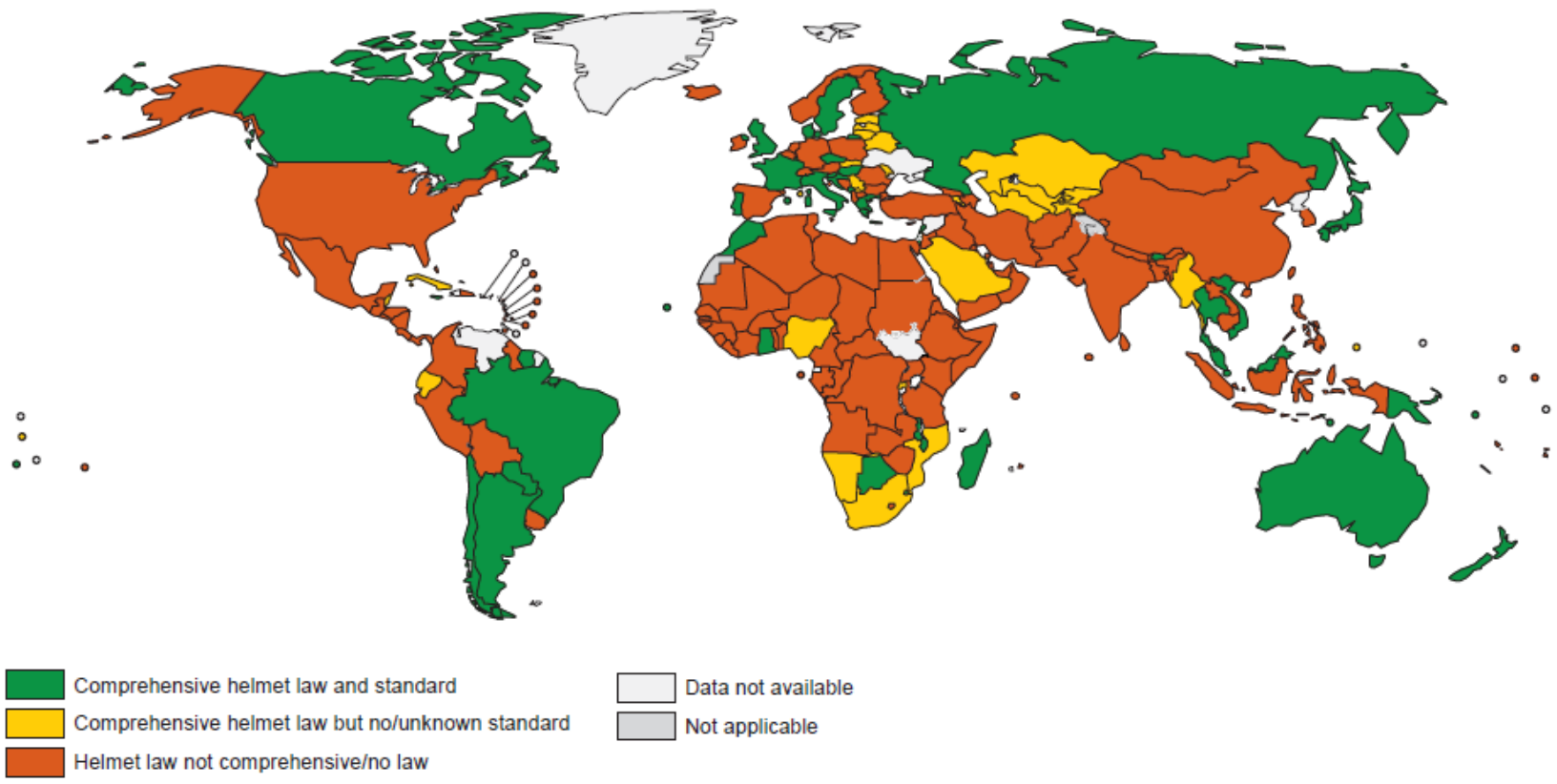
49% смертей среди уязвимых УДД



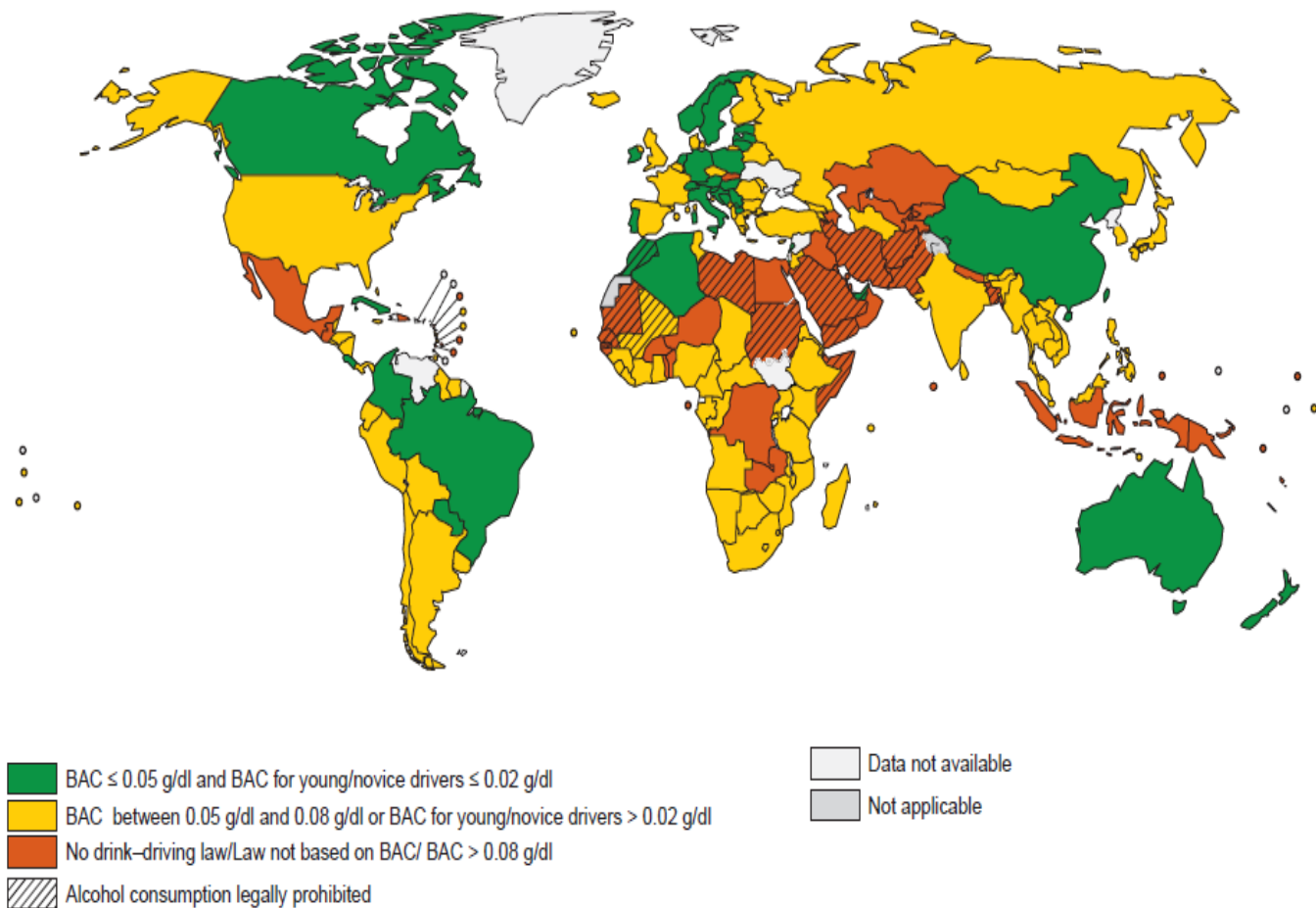
Законы о скорости движения в городах (47 стран, передовая практика)



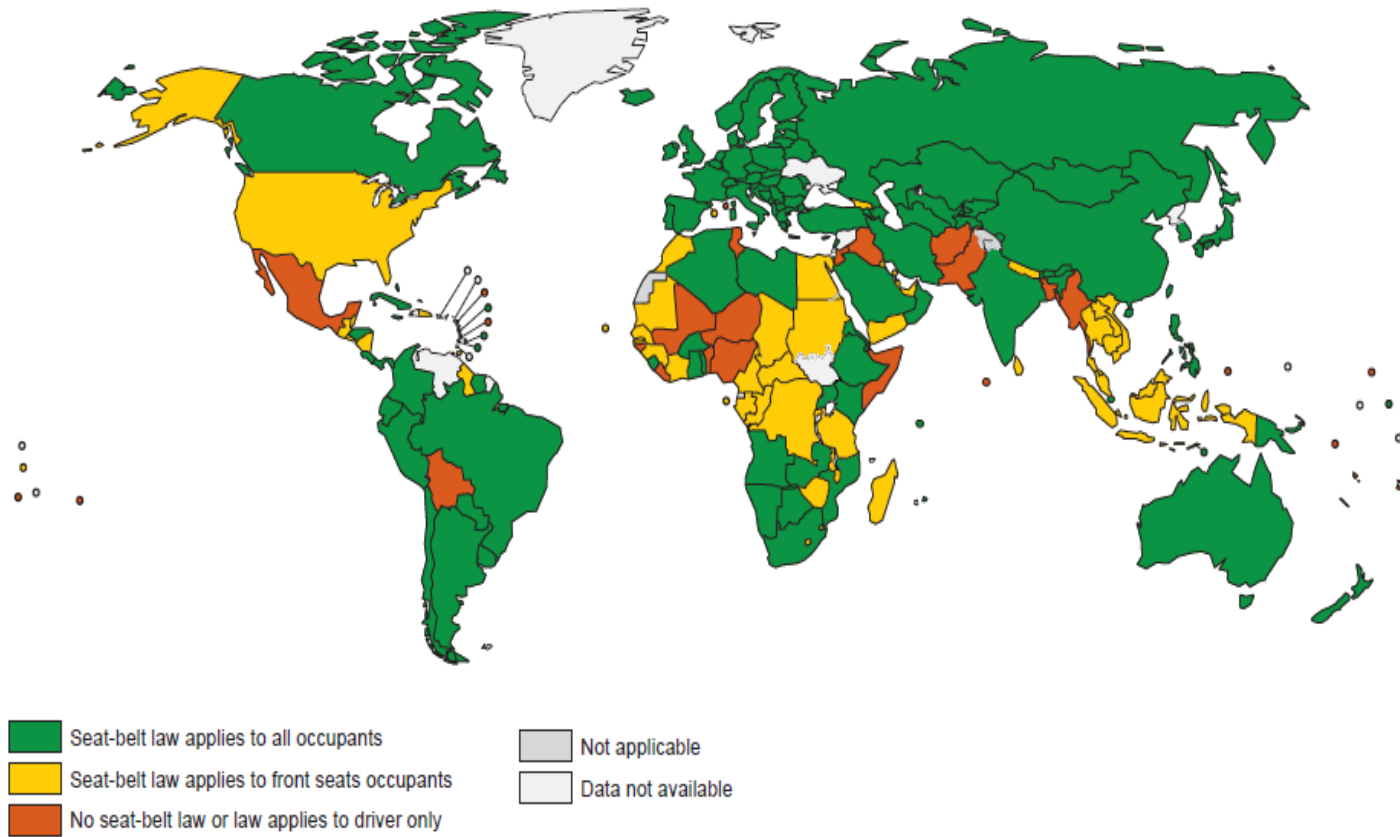
Шлемы (44 страны, передовая практика)



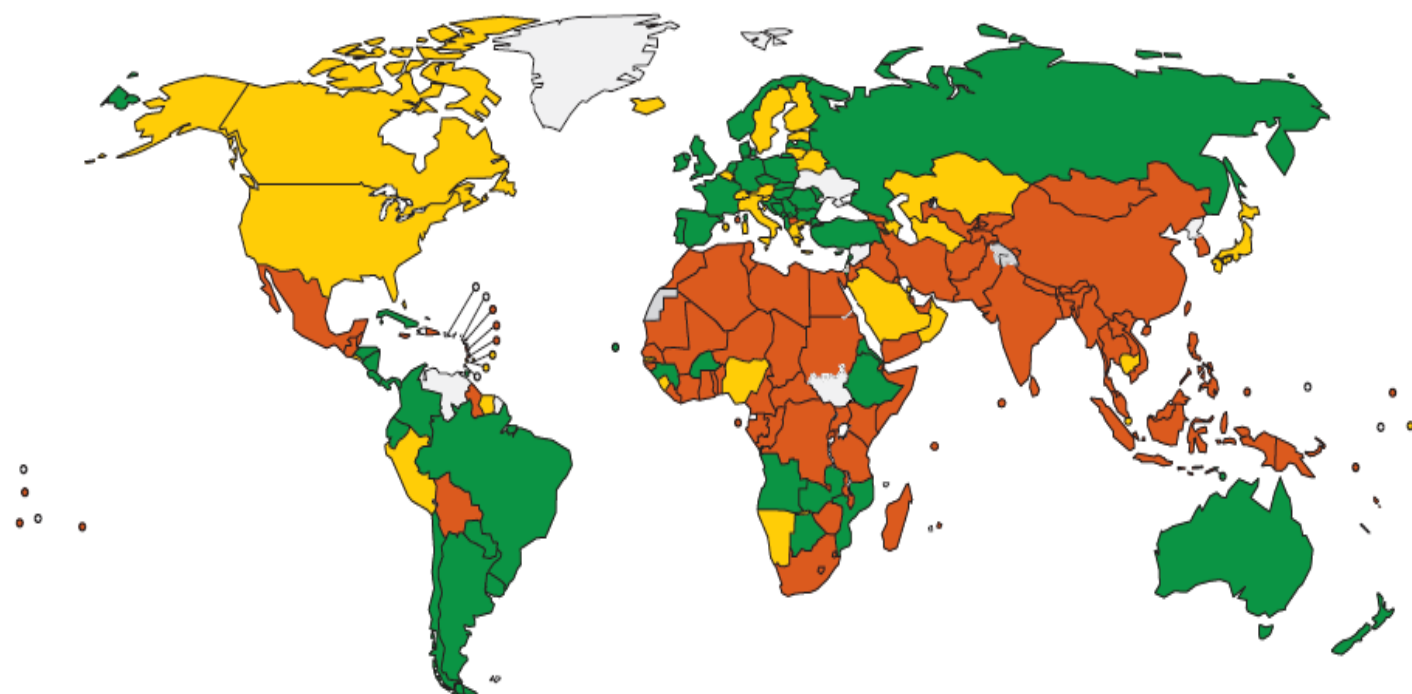
Вождение и алкоголь (34 страны, передовая практика)








Ремни безопасности (105 стран, передовая практика)



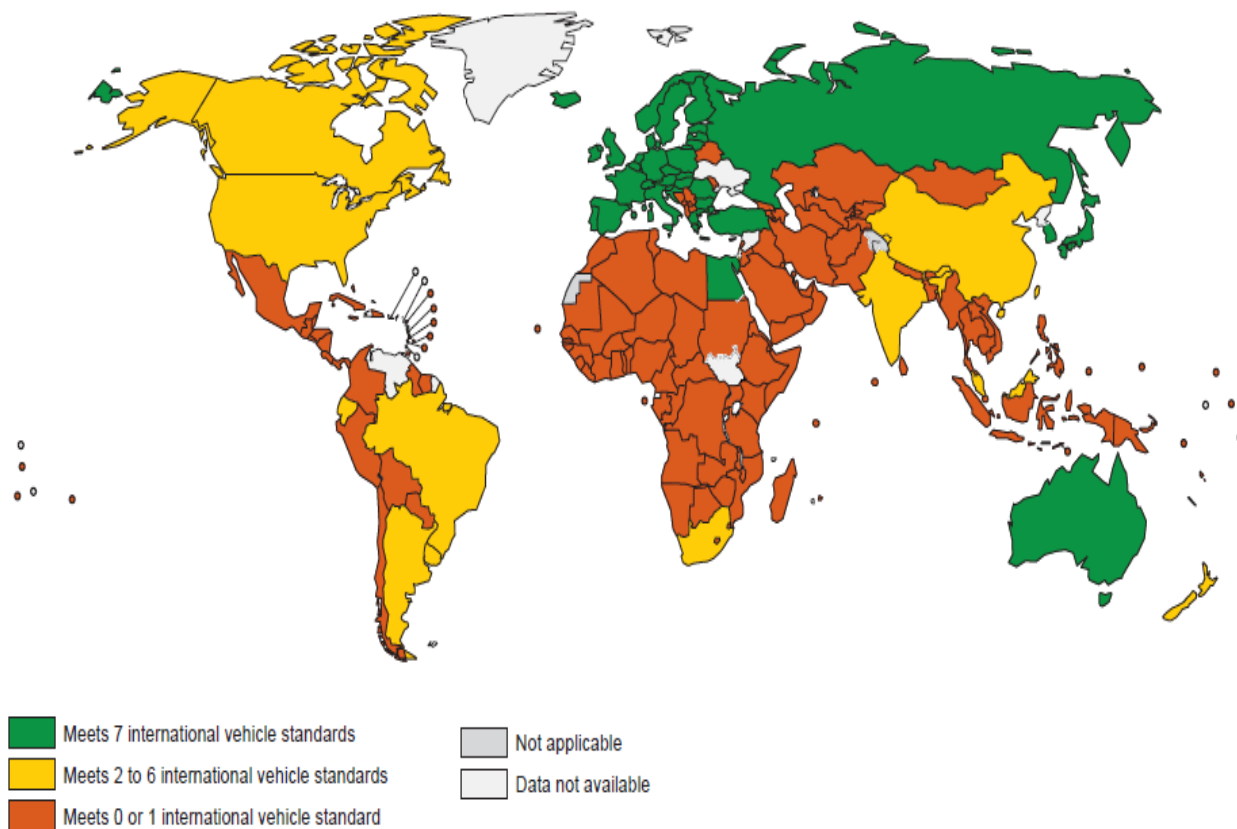
Детские кресла (53 страны, передовая практика)



-  Law requires child restraints based on age/weight/height and restricts children from sitting in front seats
-  Law requires child restraints based on age/weight/height or child restraint law combined with restrictions on children sitting in front seats
-  No child restraint law/Child restraint law not based on age/weight/height and no restrictions on front seat.

-  Data not available
-  Not applicable

Стандарты безопасности ООН для новых автомобилей (40 стран соответствуют 7 приоритетным стандартам)





Более безопасные дороги

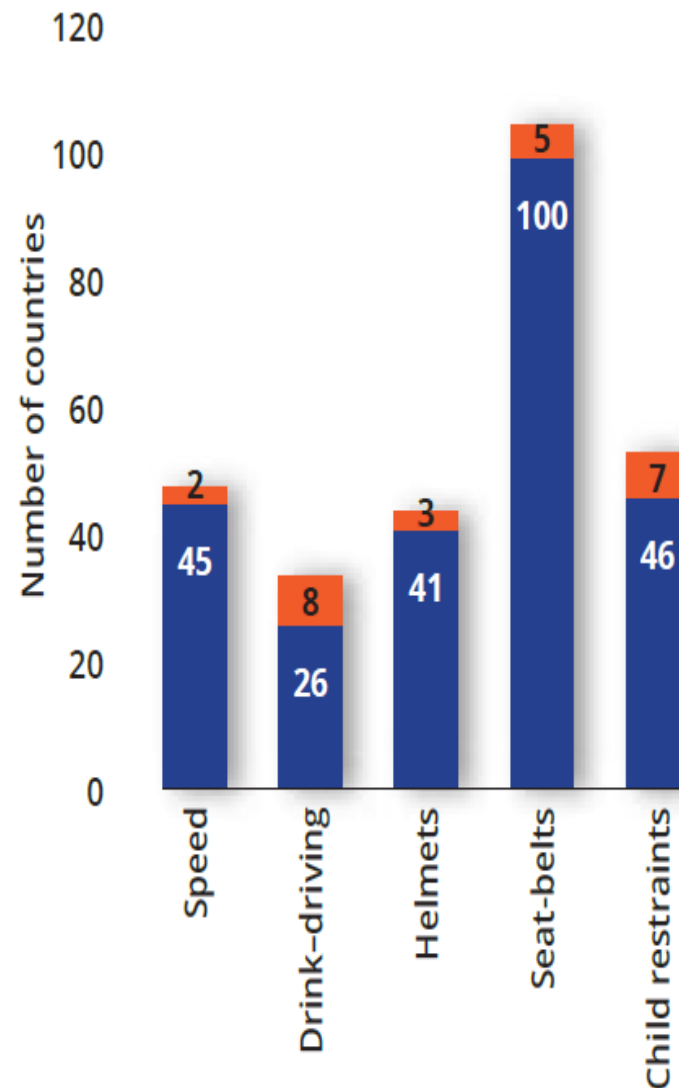
- В 91 стране имеются политики по отделению уязвимых участников ДД от быстродвижущихся транспортных средств
- В 92 странах имеются политики по продвижения пешеходного и велосипедного движения (из которых 49% - страны с высоким уровнем доходов)
- 138 стран в настоящее время проводят оценки частей существующих сетей БДД

Изменение количества стран, соответствующих передовой практике в области законодательства

- Новые страны, законодательство которых соответствует передовой практике
- Страны, законодательство которых соответствует передовой практике

■ New countries with laws meeting best practice

■ Countries with laws meeting best practice



Обеспечение безопасных автодорог



- 91 страна имеют политики по отделению уязвимых участников дорожного движения от высокоскоростного транспорта
- 92 страны имеют политики по продвижению пешеходного и велосипедного движения (из которых 49% - страны с высоким уровнем доходов)
- 138 стран в настоящее время проводят оценку частей существующих сетей БДД



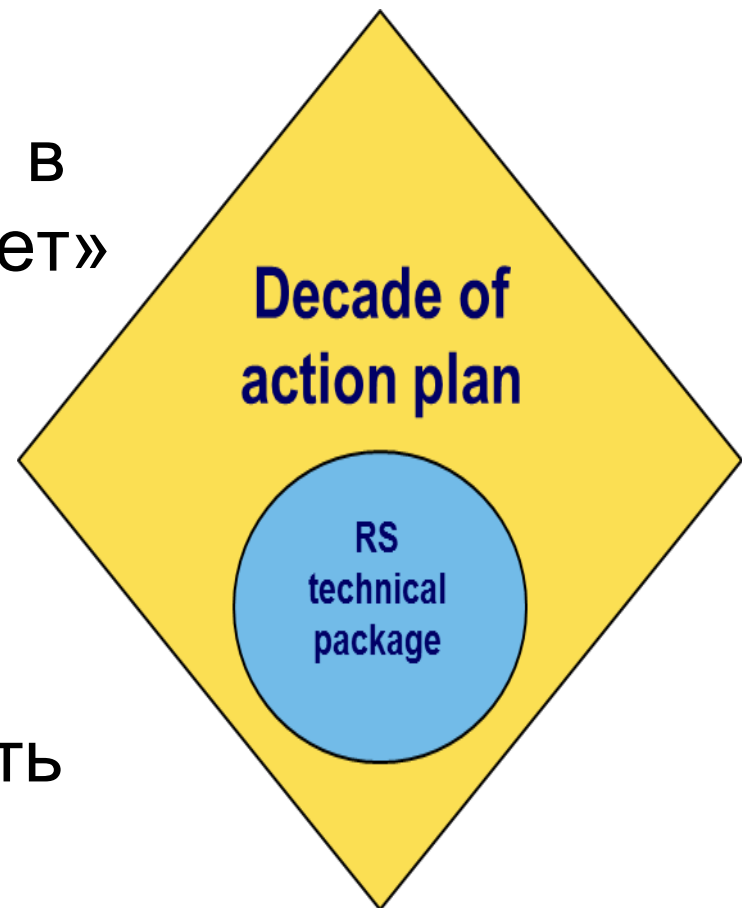
Что должно произойти?

- Мы знаем, что работает.
- Наш план Десятилетия действий (ДД) основан на 5 элементах.
- Теперь у нас есть мандат от ГА ООН сократить показатели смертности на 50% к 2020 году.
 - Фокус на странах с высоким бременем.
 - Правительства должны реализовать интервенции, которые имеют высокую эффективность и экономичны по затратам.
 - Работа в **партнерстве**.
 - Мониторинг прогресса.

Как это можно сделать?



- Предоставить государствам-членам и другим организациям в области БДД «технический пакет»
- Где мы можем получить наибольший эффект – т.е. необходимо приоритезировать
- Лучше использовать коллективные усилия и работать в рамках **партнерств.**



Пакет «Спасите ЖИЗНИ» (Save LIVES)



- **Области фокуса**
 - **S** – управление скоростью
 - **L** – лидерство
 - **I** – усовершенствование инфраструктуры
 - **V** – безопасность АТС
 - **E** – обеспечение соблюдения законов
 - **S** - выживание
- ▶ **Конкретные действия**
 - Будут предложены 4 - 8 конкретных действий для каждой области фокуса.
 - На основе доказательства эффективности и экономичности.
 - Соблюдать принципы 5 элементов ДД, чтобы не вводить в заблуждение СМ.
 - Призывать к **партнерскому** подходу.
 - Включать инструменты оценки мониторинга.

Чтобы пакет «Save LIVES» работал в странах



- Заручиться поддержкой глобального сообщества → согласовать фокус внимания на этих областях
- Брэндинг, маркетинг
- Чемпионы и политики → информированность на глобальном уровне и в странах
- Требуются одновременные действия на национальном и местном уровнях
 - Страны должны знать, где они находятся сейчас: углубленная оценка
 - Где они хотят быть через 5 лет: целевые показатели и индикаторы
 - Согласовать ключевые действия, ресурсы, соответствующий пакет на национальном уровне
 - Отслеживать прогресс
- Одновременные действия требуются и со стороны **партнеров**



Выводы

- Отмечается прогресс – показатели смертности стабилизируются, но темпы этих улучшений слишком медленные
 - Многие страны сильно отстают с точки зрения законодательства на основе передовой практики
 - Обеспечение соблюдения законодательства на глобальном уровне по всем факторам риска слабое
 - Потребности пешеходов и велосипедистов все еще игнорируются, при этом важно обеспечить большую безопасность для пешего и велосипедного движения, чтобы сократить смертность в результате ДТП, и это принесет другие выгоды с точки зрения здоровья
 - Существует огромный потенциал для спасения жизней посредством распространения приоритетных стандартов по безопасности АТС
 - Очень важна роль региональных сетей, таких как ЦАРЭС

Визуализация данных



Death on the roads

Based on the WHO Global Status Report on Road Safety 2015



http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_traffic/death-on-the-roads/en/