



ДЕСЯТЬ СТРАТЕГИЙ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ ДЛЯ ДЕТЕЙ



Всемирная организация
здравоохранения



#SaveKidsLives



ДЕСЯТЬ СТРАТЕГИЙ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ ДЛЯ ДЕТЕЙ



Каждые четыре минуты на дорогах мира погибает один ребенок. Еще сотни получают травмы, многие из них – серьезные.

ВВЕДЕНИЕ

Для детей в возрасте 15-17 лет нет большей опасности для их жизни, чем дорожно-транспортные происшествия.

Каждые четыре минуты на дорогах мира погибает один ребенок. Еще сотни получают травмы, многие из них – серьезные. Эти травмирующие события вызывают неизмеримые страдания и горе, а иногда и экономические трудности для семей и друзей. Кроме того, они отбирают у общества ценные ресурсы, отвлекая их от других насущных задач здравоохранения и развития.

Многие дети, которые становятся жертвами этих вызываемых людьми несчастий, являются бедными. Поэтому любые попытки обеспечить дорожную безопасность для детей неразрывно связаны с понятием социальной справедливости и должны быть частью глобальных усилий по уменьшению распространенности нищеты.

В странах, находящихся на стадии быстрой моторизации, многие из которых являются странами со средним уровнем дохода, дороги часто строятся без учета общин, по территории которых они проходят. Исторически то же происходило и в странах с высоким уровнем дохода. Крайне необходимо изменить образ мышления и обеспечить, чтобы дороги повсюду отвечали потребностям и были безопасными для всех, кто ими пользуется, включая детей, но также и для других уязвимых групп, таких как пешеходы, велосипедисты и мотоциклисты.

Такое изменение является императивом для предпринимаемых в настоящее время усилий по содействию здоровому образу жизни. Ходьба, езда на велосипеде и другие виды физической активности, которые могут намного сократить избыточную массу тела и ожирение у детей, неизбежно приведут их на дорогу. Только в том случае, если эти дороги будут безопасными, дети будут склонны пользоваться ими, а их родители и опекающие их люди позволят им это.

Ни одна отдельная мера адекватно не решает проблему значительного диапазона рисков для детей на дорогах, однако существуют шаги, которые семья, община и страна могут предпринять в целях улучшения дорожной безопасности для детей. В тех странах, которые продемонстрировали

наибольший спад в количестве случаев смерти и травм на дорогах, изменения были достигнуты благодаря сильным законам, строгому исполнению этих законов, а также улучшению безопасности дорог и транспортных средств. Принятое Организацией Объединенных Наций Десятилетие действий по обеспечению безопасности дорожного движения 2011-2020 гг. обеспечивает широкую основу для этих и других действий в целях безопасности детей на дорогах.

Сколько детей погибает в результате дорожно-транспортных происшествий (ДТП) ежегодно во всем мире?

ФАКТЫ

186 300 детей¹ умирает ежегодно во всем мире в результате ДТП – то есть более 500 детей ежедневно. Действительно, ДТП относятся к четырем самым распространенным причинам смерти для всех детей в возрасте старше пяти лет.

Причины смерти среди детей в возрасте до 18 лет во всем мире, 2012 г.

	<5 лет	5-9 лет	10-14 лет	< 15-17 лет
1	Осложнения ранних родов	Диарейные болезни	ВИЧ/СПИД	ДТП
2	Инфекции нижних дыхательных путей	Инфекции нижних дыхательных путей	Диарейные болезни	Членовредительство
3	Родовая асфиксия/травма	Менингит	ДТП	Межличностное насилие
4	Диарейные болезни	ДТП	Инфекции нижних дыхательных путей	ВИЧ/СПИД

Источник: Всемирная организация здравоохранения, Глобальные оценки состояния здравоохранения, 2014 г.

¹ Ребенком является каждое человеческое существо до достижения 18-летнего возраста, как это определено в Конвенции о правах ребенка.

Где дети больше всего подвергаются риску смерти или получения травм в результате ДТП?

Несмотря на то, что задача обеспечения безопасности дорожного движения является глобальной, дети, которые подвергаются наибольшему риску смерти в результате ДТП, живут в странах мира с низким и средним уровнями дохода, где происходит 95% летальных случаев среди детей в результате ДТП. Во всем мире смертность в результате ДТП среди детей в странах с низким и средним уровнями дохода почти в три раза выше, чем среди детей в странах с высоким уровнем дохода. А внутри стран наибольшему риску подвергаются дети, живущие в экономически бедных условиях.

Региональные различия в коэффициентах смертности в результате ДТП (на 1000 человек населения) детей в возрасте до 18 лет во всем мире, 2012 г.

Африка		Америка		Восточное Средиземноморье		Европа		Юго-восточная Азия	Западная часть Тихого океана		Весь мир	
СВУД	СНСУД	СВУД	СНСУД	СВУД	СНСУД	СВУД	СНСУД	СНСУД	СВУД	СНСУД	СВУД	СНСУД
6.3	15.6	3.9	6.9	8.5	11.2	2.9	5.6	6.9	2.0	5.7	3.4	9.1

СНСУД = Страны с низким и средним уровнями дохода; СВУД = Страны с высоким уровнем дохода
Источник: Всемирная организация здравоохранения, Глобальные оценки состояния здравоохранения, 2014 г.

Каким образом факторы возраста и пола определяют риск ДТП для ребенка?

Дети любого возраста подвергаются риску попадания в дорожно-транспортное происшествие. Во всем мире мальчики почти в два раза чаще погибают в дорожных происшествиях, чем девочки. Считается, что такой повышенный риск для мальчиков связан с более частым использованием трафика, а также с тенденцией мальчиков брать на себя больше риска, чем девочки, особенно в подростковом возрасте.

Что делает детей столь уязвимыми участниками дорожного движения?

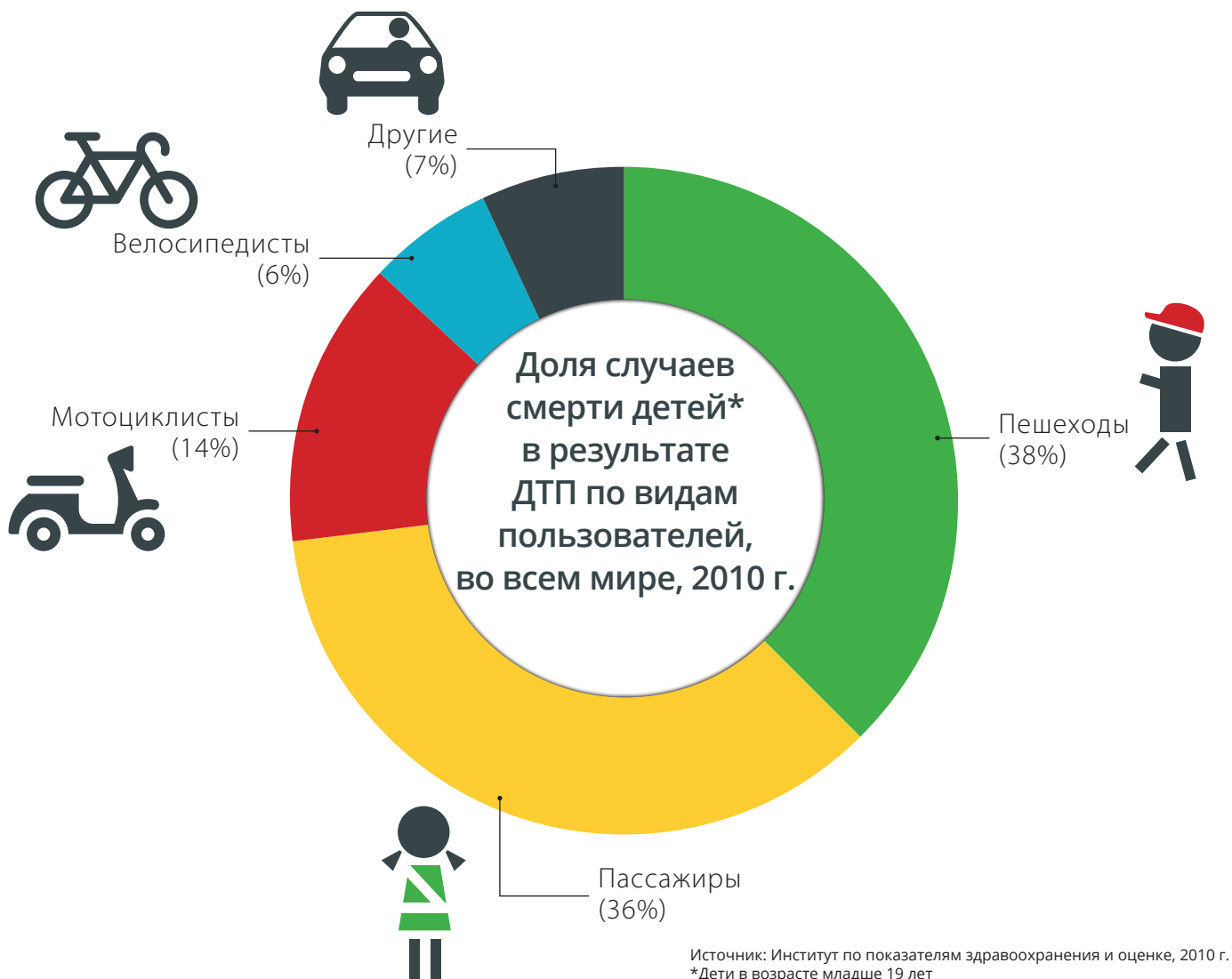
Дети более раннего возраста имеют ограничения, связанные с их физическим, умственным и социальным развитием, которые делают их более уязвимыми участниками дорожного

движения, чем взрослых. Из-за низкого роста детям трудно видеть окружающее дорожное движение, а водителям и другим людям трудно их заметить. Кроме того, если они являются участниками ДТП, их более мягкий костный покров головы делает их более уязвимыми для травмы головы, чем взрослых. Дети более раннего возраста могут иметь трудности с интерпретацией различных признаков и звуков, которые могут повлиять на их суждение относительно близости, скорости и направления движения транспортного средства. Дети такого возраста могут также быть импульсивными, и присущая им короткая продолжительность концентрации внимания означает, что в какой-то момент они могут решать более одной задачи одновременно. По мере взросления дети подросткового возраста становятся особенно склонными к риску, что создает угрозу их безопасности на дорогах.

Какие виды транспорта создают для детей наибольший риск ДТП?

Может вызвать удивление тот факт, что из всех детей, получивших травмы или погибших на дорогах во всем мире, 38% - это пешеходы. В странах с низким и средним уровнем дохода, где чаще всего происходят такие несчастные случаи, дети ходят по дорогам, по которым движутся различные виды транспорта (некоторые – с высокой скоростью) и на которых отсутствует такое оборудование, как тротуары, пешеходные переходы и барьеры безопасности. Еще 36% погибших в ДТП, приходится на детей, совершающих поездки в автомобиле. В большинстве случаев – это дети в странах с высоким уровнем дохода. Они подвергаются наибольшему риску как на переднем, так и на заднем сидении, если они не пристегнуты. Остальные - это те дети, которые погибают на дорогах ежегодно, совершая поездки на велосипеде или мотоцикле, часто без шлема, или сами управляя транспортным средством.

В странах с низким и средним уровнем дохода детская смертность на дорогах примерно в три раза превышает смертность в странах с высоким уровнем дохода.



ДЕСЯТЬ СТРАТЕГИЙ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДЕТЕЙ НА ДОРОГАХ

Более безопасные дороги для всех – это более безопасные дороги и для детей. В Глобальном плане для Десятилетия действий по обеспечению дорожной безопасности 2011-2020 гг. подчеркивается, что является необходимым в целях обеспечения дорожной безопасности для всех. Для правительств это включает принятие законодательства в отношении основных рисков, таких как скорость и управление транспортным средством в нетрезвом виде, неиспользование защитных касок, ремней безопасности, специальных сидений для детей, а также обеспечение исполнения законов на практике; строительство дорог и наложение на производителей обязательств по производству транспортных средств с надлежащими средствами обеспечения безопасности; и наличие систем по оказанию быстрой неотложной помощи пострадавшим. Дополнительные меры, сосредоточенные специально на детях, могут помочь лучше защитить их во время участия в дорожном движении. Описанные ниже десять стратегий – это самые известные стратегии (особенно осуществляемые в качестве пакета мер) по обеспечению безопасности для детей на дорогах.

1 Контроль скорости

Скорость является способствующим фактором приблизительно в одной трети всех ДТП с летальным исходом в странах с высоким уровнем дохода и до половины таких происшествий в странах с низким и средним уровнем дохода. Длинные, прямые дороги, проходящие рядом со школами, в жилых районах и местах работы и способствующие передвижению на большой скорости, подвергают детей значительному риску. Снизить скорость могут следующие стратегии:

- установление и обеспечение соблюдения пределов скорости в зависимости от функции каждой дороги;
- установление и обеспечение соблюдения максимальной скорости в 30 км в час на дорогах с высокой концентрацией пешеходов;
- обеспечение соблюдения пределов скорости посредством использования камер автоматической фиксации нарушений скоростного режима;
- строительство или реконструкция дорог для включения технических средств, ограничивающих скорость, таких как светофоры, кольцевые развязки и искусственные возвышения на проезжей части.

Сокращение скорости передвижения транспортных средств имеет первостепенное значение для защиты детей на дорогах.



Зоны ограничения скорости в Соединенном Королевстве “20 миль достаточно”

За последние 20 лет вокруг школ и в жилых районах Лондона (Соединенное Королевство), внедрено ограничение скорости в 20 миль в час (около 30 км в час). Помимо принятия этого ограничения скорости на тех же улицах установлены искусственные возвышения и боковые выступы, заставляющие водителей снижать скорость и делать дополнительные повороты. Дети от 0 до 15 лет получили преимущества от этого, так как после внедрения зон «20 миль достаточно» в период 1987-2006 гг. число случаев смерти среди пешеходов снизилось на 46%, а среди велосипедистов – на 28%.

2 Сокращение случаев управления транспортным средством в нетрезвом виде

Основным риском для детей как пешеходов, велосипедистов и пассажиров транспортных средств являются люди, управляющие транспортным средством в состоянии опьянения. Употребление алкоголя до того, как сесть за руль, увеличивает не только возможность дорожно-транспортного происшествия, но и вероятность смерти или серьезной травмы. Риск ДТП начинает значительно повышаться, когда концентрация алкоголя в крови водителя составляет около 0,04 г/дл. Следующие стратегии могут сократить случаи управления транспортным средством в нетрезвом виде:

Риск ДТП у неопытных молодых водителей при концентрации алкоголя в крови равном 0,05 г/дл. в 2,5 раза выше, чем риск ДТП у более старых и более опытных водителей.

- установление и обеспечение соблюдения пределов содержания алкоголя в крови до 0,05 г/дл. или менее для всех водителей и снижение пределов содержания алкоголя в крови до 0,02 г/дл. или менее для молодых водителей;
- обеспечение исполнения законов в отношении управления транспортным средством в нетрезвом виде посредством создания пунктов проверки на трезвость и выборочных проверок с помощью алкотестеров;
- законодательное ограничение продажи алкоголя путем установления минимального возраста для его приобретения, регулирования видов заведений по продаже алкоголя и часов их работы;
- ограничение маркетинга алкоголя, направленного на детей.

3

3 Использование защитных касок велосипедистами и мотоциклистами

Для детей ношение защитной каски является наиболее эффективной единственной стратегией снижения риска получения травмы головы во время катания на велосипеде или езды на мотоцикле. Для велосипедистов всех возрастов надлежащее использование защитной каски снижает риск травмирования головы на 69%, а для мотоциклистов всех возрастов использование шлема снижает риск смерти на 40% и риск серьезного травмирования головы на более чем 70%. Следующие стратегии могут обеспечить использование защитных касок:

- принятие и обеспечение исполнения законов в отношении мотоциклетных шлемов с указанием видов и моделей мотоциклетных шлемов по возрастным группам;
- принятие признанных в международных масштабах стандартов производства мотоциклетных шлемов, обеспечивающих их пригодность для детей;

Использование касок детьми во Вьетнаме

В конце 2007 г. Правительство Вьетнама приняло закон об обязательном ношении касок для всех лиц, управляющих мотоциклом, и их пассажиров, включая детей. После принятия этого закона показатель использования касок увеличился до более 90%. Результатом было сокращение количества травм головы и случаев смерти в результате мотоциклетных аварий. Однако этот закон не разрешал полицейским обязывать ношение касок детьми младше 14 лет и не разрешал штрафовать взрослых за то, что их дети не надевали защитные каски. В результате показатели использования касок детьми оставались низкими – на уровне менее 40%. Однако в апреле 2010 г. этот закон был изменен и разрешил применение его положений к детям старше шести лет, возложив ответственность на взрослого водителя. В результате показатель использования защитных касок детьми в период 2010-2013 гг. увеличился до 56%.



- обеспечение наличия и доступности мотоциклетных шлемов для тех, кому они необходимы;
- поддержка в общинах инициатив, ориентированных на детей, посредством просвещения родителей относительно использования мотоциклетных шлемов и велосипедных касок, и предоставление защитных касок для детей бесплатно или со скидкой.

4 Использование специальных сидений для перевозки детей в автомобилях

Для перевозки детей в автомобиле существует много видов специальных сидений, предназначенных для их защиты. Они включают сиденья для грудных детей, кресла для детей более старшего возраста, дополнительные подушки-сиденья и ремни безопасности, и их использование зависит от возраста, веса и роста ребенка. Согласно оценкам, использование дополнительных подушек-сидений по сравнению с использованием одних только ремней безопасности уменьшает на 59% для детей в возрасте 4-7 лет риск получения серьезных травм во время ДТП. Следующие стратегии могут увеличить число и правильность использования специальных сидений для детей:

- принятие и обеспечение применения законов об обязательном использовании специальных сидений для детей во всех частных автомобилях;



В целом, специальные сиденья снижают вероятность летального исхода аварий во время дорожного движения приблизительно на 70% для детей грудного возраста и на 54%-80% для детей раннего возраста.

- принятие признанных в международных масштабах стандартов производства специальных автомобильных сидений для детей;
- обеспечение наличия и доступности специальных детских автомобильных сидений для тех, кому они необходимы;
- наложение на производителей обязательств по наличию во всех частных автомобилях встроенных креплений, таких как ISOFIX, предназначенных для крепления детских автомобильных сидений;
- содействие системам аренды детских автомобильных сидений и информирование семей о том, как их использовать.



5

5 Улучшение способности ребенка видеть и быть видимым

Способность видеть и быть видимым является фундаментальной предпосылкой для безопасности всех людей, совершающих поездки по дорогам, но она является особенно важной для детей из-за их особой уязвимости. Следующие стратегии могут быть использованы для улучшения заметности:

- ношение светлой или яркой одежды;
- использование светоотражательных лент на одежде и таких предметах, как школьные ранцы;

- организация «пеших автобусов» - это когда взрослые добровольцы сопровождают по определенному маршруту группы детей, одетых в светоотражающие жилеты;
- назначение около школ дежурных регулировщиков дорожного движения, одетых в светоотражающие куртки;
- использование фар на велосипедах, а также передних, задних отражателей и отражателей на колесах;
- использование в дневное время габаритных огней на мотоциклах и автомобилях;
- обеспечение максимально возможного отсутствия на улицах отвлекающих лишних деталей и усиление уличного освещения.

Известно, что использование габаритных огней на мотоциклах в дневное время снижает численность ДТП в этой группе на 29%.

6 Усиление дорожной инфраструктуры

Исторически, дороги были построены главным образом для моторизованного транспорта без должного учета потребностей общин, по территории которых они проходили. Строительство новой и изменение существующей дорожной инфраструктуры с учетом требований безопасности улучшит пригодность для жизни этих общин и снизит риски ДТП для детей. Стратегии для усиления дорожной инфраструктуры включают:

- осуществление физических мер, таких как светофоры, кольцевые транспортные развязки, искусственные неровности на проезжей части, пешеходные переходы, надземные переходы, разделительные полосы и уличное освещение на дорогах с интенсивным движением;
- как приподнятые тротуары для пешеходов, выделенные полосы для пешеходов и велосипедистов и барьеры для разделения транспортных потоков, движущихся в разных направлениях;
- создание свободных от автомобилей зон для усиления безопасности пешеходов;
- внедрение зон безопасности вокруг школ, включающих пакет мер по ограничению скорости, создание зон, свободных от автомобилей, пунктов высадки и посадки пассажиров и организация дежурных регулировщиков движения транспорта около школ;

Безопасность вокруг школ в Кении

Создание безопасной среды вокруг школ является важным для обеспечения безопасности детей. В городе Найваша, Кения, местные органы предприняли ряд шагов для улучшения безопасности вокруг школ. Они включают создание пешеходных переходов, выделенные пешеходные и велосипедные дорожки, и искусственные неровности для ограничения скорости транспорта; ограничение скорости до 30 км/час и обеспечение соблюдения этого ограничения скорости; повышение видимости с помощью улучшения уличного освещения; повышение видимости детей посредством поощрения использования светоотражающих ранцев; и организация надлежащего контроля с помощью дежурных регулировщиков движения транспорта вокруг школ.

- увеличение времени для перехода на регулируемых перекрестках, расположенных вблизи школ;
- выделение игровых площадок для детей вдали от дорог;
- инвестиции в безопасный общественный транспорт.

7

7 Приспособление конструкции автомобиля

Оптимальные конструкции и стандарты автомобилей, как внутренние, так и внешние, могут способствовать безопасности детей; этот относится также к конструкции и стандартам велосипедов и мотоциклов. Многие меры безопасности транспортных средств защищают всех пользователей дорог, но некоторые конкретно относятся к детям или потенциально могут уменьшить риски для детей больше, чем для взрослых. Такие стратегии включают:

- принятие требования создавать на автомобилях энергопоглощающие зоны деформации для защиты пассажиров в случае дорожно-транспортного происшествия;
- изменение конструкции передней части автомобиля, чтобы сделать ее более безопасной для пешеходов;
- оборудование автомобилей камерами и акустической сигнализацией для обнаружения и предупреждения о небольших объектах, не видимых в зеркало заднего обзора;
- установка на автомобилях алкогольных блокираторов на случай попытки управления автомобилем в нетрезвом виде.



8 Уменьшение рисков для молодых водителей

В некоторых странах управление транспортным средством разрешено даже для детей возрасте 15 лет. На молодых начинающих водителей во всем мире приходится значительное количество ДТП. Способствующие факторы включают превышение скорости, управление в нетрезвом виде или под воздействием наркотиков и набор текстовых сообщений на мобильном телефоне во время управления автомобилем. Более строгие ограничения на управление транспортными средствами, например, программы постепенного получения прав на управление автомобилями могут значительно сократить количество ДТП и в целом число случаев смерти. Такие программы используют постепенный, поэтапный подход, так что водители-новички до получения полноценных прав могут приобретать опыт управления автомобилем с некоторыми ограничениями. Значительное воздействие на безопасность детей могут оказать схемы постепенного получения прав на управление транспортными средствами, которые используют следующие стратегии,

- понижение уровня концентрации алкоголя в крови для молодых водителей или водителей-новичков;
- вождение автомобиля в присутствии ответственного взрослого в течение определенного периода во время обучения вождению;
- ограничение вождения автомобиля в ночное время и с пассажирами;
- требование нулевой терпимости к любым нарушениям правил дорожного движения, включая отправку текстовых сообщений по мобильному телефону во время управления автомобилем.

8

В тех местах, где существуют программы поэтапного получения прав, количество ДТП в этой группе водителей уменьшилось на 46%.

Программы постепенного получения прав на управление автомобилем в Австралии

В июле 2007 г. штат Квинсленд (Австралия) усилил свои программы получения прав на управление автомобилем с целью включить: продление периода обучения с шести до двенадцати месяцев, увеличение количества часов вождения до 100 часов с одним из родителей или профессиональным водителем и требование 10 часов вождения в ночное время. Кроме того, в нынешних программах существуют четкие требования, направленные на борьбу с отвлечением внимания водителей, например, запрещение использования мобильных телефонов. В нынешней системе часы вождения должны быть занесены в журнал регистрации и предъявлены до сдачи экзамена по практическому вождению.

9

В связи с их возрастом и экстраординарной способностью к восстановлению, дети пользуются своевременной и высококачественной помощью при травмах, как ни одна другая группа.

9 Оказание надлежащей помощи пострадавшим детям

Несмотря на то, что укрепление служб неотложной помощи и реабилитации является наилучшим способом улучшения исходов всех жертв ДТП, для детей существуют особые требования. Ключевые стратегии улучшения помощи пострадавшим детям включают:

- организация для лиц, ухаживающих за детьми, и преподавателей просвещения по безопасной и немедленной стабилизации пострадавших и разработка предварительных планов для активирования формальных и неформальных систем транспортировки пострадавших детей в медицинские учреждения;
- подготовка добровольных и учрежденческих провайдеров медицинских услуг по физиологическим различиям между детьми и взрослыми и по удовлетворению особых потребностей детей в лечении;
- там, где существуют официальные системы добровольной помощи, оборудование машин скорой помощи приспособленным для детей оборудованием и предметами;
- максимально возможное превращение больниц в больницы «доброжелательного отношения к ребенку» для сведения к минимуму дополнительных травм пострадавшим детям;
- улучшение педиатрических реабилитационных служб, особенно реабилитации на дому, и включение доступа к центрам реабилитации в общине;
- улучшение доступа к службам консультирования для уменьшения психологического воздействия на детей и на членов их семей травм, полученных в результате ДТП, и рассмотрение практических аспектов, включая правовые и финансовые вопросы.

10

10 Наблюдение за детьми вблизи дорог

Способности оценивать риск у детей раннего возраста являются ограниченными. Поэтому родители и ухаживающие за детьми люди могут играть важную роль и помочь им интерпретировать то, что происходит вокруг них. Наблюдательная роль взрослых особенно полезна для обеспечения безопасности детей в сложных дорожных условиях. Одно лишь наблюдение не может заменить вмешательств, описанных выше, но может дополнить и



усилить эти другие меры. Наблюдение может включать, например, обеспечение ношения защитных касок, использования детских автомобильных сидений и ремней безопасности и соблюдения принятых правил безопасности вокруг школ. Наблюдение в сочетании с другими стратегиями, подчеркнутыми в настоящем документе, поможет снизить вероятность участия детей в дорожно-транспортных происшествиях.

Случаи смерти и травм в результате дорожного движения являются в высшей степени предотвратимыми. Страны, которые проявили политическую волю, необходимую для решения этой проблемы, продемонстрировали это, сохранив жизни сотням тысяч детей и сэкономя значительные национальные ресурсы. Подчеркнутые в настоящем документе стратегии являются наиболее известными как обеспечивающие безопасность детей на дорогах. Если они будут осуществлены всеми странами, они в значительной мере будут содействовать достижению цели Десятилетия действий для обеспечения безопасности дорожного движения 2011-2020 гг. по спасению пяти миллионов жизней. Кроме того, они внесут значительный вклад в создание более динамичных и жизнеспособных общин и в обеспечение безопасного и устойчивого транспорта на благо всех, кто пользуется дорогами.

ВЫВОД

The background image shows a vibrant, cluttered street scene. In the foreground, two young girls are running away from the camera on a paved road. One girl is wearing a white sleeveless shirt and plaid shorts, while the other is in a pink shirt. In the middle ground, a boy in a purple t-shirt and blue shorts stands near a man in a pink shirt. A woman is seated at a small table in the background. The street is lined with makeshift stalls and signs, including one for 'Xpress load' and another for 'Talk N Text'. A black and white dog is visible on the left side of the frame. The overall atmosphere is one of daily life in a densely populated, possibly informal settlement.

“Будущее любой страны —
это ее молодые люди.
Мы не можем позволить себе
терять наших детей в дорожно-
транспортных происшествиях.”

Д-р Маргарет Чен,
Генеральный директор
Всемирной организации здравоохранения.



Выражение признательности

ВОЗ желает выразить признательность следующим людям за вклад в подготовку настоящего документа: David Meddings, Margie Peden и Tamitza Toroyan за исследование, на основе которого составлен настоящий документ; Kacem Laych за сбор данных; Cinnamon Dixon за первоначальную редакцию; Gayle DiPietro, Adnan Hyder, Olive Kobusingye, Etienne Krug, Joan Ozanne-Smith, Hala Sakr, Chamaiparn Santikarn, Dinesh Sethi, David Sleet, Tomasz Szymanski, Liz Towner, и David Ward за рассмотрение первоначальной редакции документа; Laura Sminkey за окончательную редакцию; и Hélène Dufays за поддержку в выпуске документа. ВОЗ желает также выразить признательность Фонду Международной автомобильной федерации за финансовый вклад в составление и выпуск этого документа.

Фото

с. 2–3 © AMEND; 11 © Bloomberg Philanthropies, 2013; 12 © Shutterstock; 14 © Shutterstock; 17 © AA South Africa; 18–19 Shutterstock.



DECADE OF ACTION FOR
ROAD SAFETY 2011–2020
www.who.int/roadsafety/decade_of_action

WHO/NMH/NVI/15.3

© Всемирная организация здравоохранения, 2015 год. Все права зарезервированы.