



ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ БЮДЖЕТНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ НИИ ОРГАНИЗАЦИИ И ИНФОРМАТИЗАЦИИ ЗДРАВООХРАНЕНИЯ

МИНИСТЕРСТВА ЗДРАВООХРАНЕНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ДОКУМЕНТАЦИОННЫЙ ЦЕНТР ВСЕМИРНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ ЗДРАВООХРАНЕНИЯ

Информационный бюллетень

Ноябрь 2015

Тема – Борьба с дорожно-транспортным травматизмом¹

- Ежегодно в результате дорожно-транспортных аварий умирает около 1,25 миллиона человек.
- Дорожно-транспортные травмы являются основной причиной смерти молодых людей в возрасте 15-29 лет.
- Более 90% случаев смерти на дорогах происходит в странах с низким и средним уровнем дохода, несмотря на то, что на эти страны приходится примерно половина всех транспортных средств в мире.
- Половина людей, умирающих на дорогах мира, являются "уязвимыми пользователями дорог" — это пешеходы, велосипедисты и мотоциклисты.
- По прогнозам, при бездействии число дорожно-транспортных происшествий будет расти, и к 2030 году они станут седьмой по значимости причиной смерти.
- Принятая недавно Повестка дня в области устойчивого развития содержит амбициозную задачу в области безопасности дорожного движения - сократить вдвое глобальное число случаев смерти и травм в результате ДТП к 2020 году.²

Глобальных оценок издержек, связанных с травмами, немного, но исследования, проведенные в 2010 году, позволяют предположить, что ДТП обходятся странам примерно в 3% их валового национального продукта. Этот показатель возрастет до 5% в некоторых странах с низким и средним уровнем дохода.

На протяжении многих лет дорожно-транспортным травмам не отводилось места в повестке дня глобального здравоохранения, несмотря на то, что такие травмы прогнозируемы и в значительной мере предотвратимы. Фактические данные из многих стран показывают, что значительный успех в предотвращении дорожно-транспортных аварий может быть достигнут благодаря согласованным усилиям, охватывающим не только сектор здравоохранения.

Более 90% случаев смерти в результате дорожно-транспортных травм происходит в странах с низким и средним уровнем дохода. Самые высокие показатели смертности от дорожно-транспортных травм отмечаются в странах с низким и средним уровнем дохода Африканского региона. Даже в странах с высоким уровнем дохода вероятность

¹ См. также Информационный бюллетень – июль 2012 г. «Борьба с дорожно-транспортным травматизмом»:

<http://www.whodc.mednet.ru/ru/component/attachments/download/86.html>

² Здесь и далее использованы материалы с сайта Всемирной организации здравоохранения:

<http://www.who.int/mediacentre/factsheets/fs358/ru>

попадания в дорожно-транспортную аварию для людей, занимающих более низкое социально-экономическое положение, выше, чем для их более состоятельных сограждан.

59% всех случаев смерти в результате дорожно-транспортных аварий в мире приходится на молодых и взрослых людей в возрасте 15-44 лет. Начиная с молодого возраста, мужчины в большей мере причастны к дорожно-транспортным авариям, чем женщины. Более трех четвертей (77%) всех случаев смерти в результате дорожно-транспортных аварий происходит среди мужчин. Среди молодых водителей вероятность погибнуть в автомобильной аварии для молодых мужчин в возрасте до 25 лет почти в три раза превышает аналогичный показатель среди молодых женщин.

Дорожно-транспортные травмы можно предотвращать. Правительствам необходимо принимать меры на основе комплексного подхода к проблеме безопасности дорожного движения, требующего участия многих секторов (транспорта, полиции, здравоохранения, образования) и направленного на обеспечение безопасности дорог, транспортных средств и самих людей. Эффективные мероприятия включают проектирование более безопасной инфраструктуры и учет аспектов безопасности дорожного движения при планировании землепользования и транспорта; улучшение аспектов безопасности транспортных средств; и улучшение посттравматической помощи пострадавшим в дорожных авариях. Мероприятия, нацеленные на поведение водителей и пешеходов, также важны. Это разработка законов в отношении основных факторов риска и обеспечение их соблюдения, а также повышение общественной осведомленности в отношении этих законов.

Скорость

Превышение средней скорости напрямую связано как с вероятностью совершения аварии, так и с тяжестью последствий аварии. Некоторые другие факты приведены ниже.

- Вероятность смерти взрослого пешехода, сбитого машиной, движущейся со скоростью 50 км/час, составляет менее 20% и почти 60% при скорости 80 км/час.
- Создание зон с ограниченной скоростью 30 км/час может снизить риск аварий и рекомендуется в районах, где дорогами пользуются уязвимые группы людей (например, в жилых районах, около школ).
- Помимо уменьшения числа дорожно-транспортных травм снижение средней скорости движения транспортных средств может иметь другие положительные последствия для здоровья (например, уменьшение масштабов респираторных заболеваний, связанных с выхлопными газами автомобилей).

Вождение в нетрезвом состоянии

Вождение в нетрезвом состоянии повышает как риск совершения аварии, так и вероятность смерти или серьезной травмы в результате такой аварии.

- Риск попадания в аварию значительно возрастает в случае, если уровень содержания алкоголя в крови (САК) превышает 0,04 г/дл.
- Для уменьшения числа аварий, связанных с алкоголем, эффективны законы, устанавливающие допустимое САК на уровне 0,05 г/дл или ниже.
- Обеспечение пунктов проверки на трезвость и выборочное проведение тестов на алкоголь в выдыхаемом воздухе могут приводить к уменьшению числа аварий, связанных с алкоголем, примерно на 20% и являются высоко эффективными по стоимости.

- Под воздействием алкоголя молодые и начинающие водители подвергаются более высокому риску совершения 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 на целых 24%.

Мотоциклетные шлемы

- Правильное ношение мотоциклетного шлема может снижать риск смерти почти на 40% и риск тяжелой травмы более чем на 70%.
- При эффективном обеспечении соблюдения законов о мотоциклетных шлемах показатели ношения шлемов могут превысить 90%.
- Для эффективного уменьшения последствий столкновения для головы в случае аварии важно, чтобы шлемы соответствовали признанным стандартам безопасности.

Ремни безопасности и детские удерживающие устройства

- Использование ремней безопасности снижает риск смертельного исхода для пассажиров, сидящих на переднем сидении, на 40-50%, а для пассажиров, сидящих на заднем сидении, на 25-75%.
- При правильной установке и использовании детские пристяжные устройства снижают смертность среди детей грудного возраста примерно на 70% и среди детей раннего возраста на 54-80%.

Отвлекающие факторы при вождении

Существует много отвлекающих внимание факторов, которые могут негативно сказываться на вождении, но растущей проблемой в области безопасности дорожного движения становится значительное расширение масштабов пользования мобильными телефонами среди водителей во всем мире. Отвлечение в результате пользования мобильными телефонами может по-разному влиять на качество вождения, например, приводить к замедленной реакции (в первую очередь, к замедленной реакции для торможения, но также и к замедленной реакции на сигналы светофора), к нарушению способности держаться в правильном ряду и сохранять дистанцию между транспортными средствами.

- Обмен текстовыми сообщениями также приводит к значительному снижению качества вождения, причем особому риску последствий отвлечения в результате такого пользования подвергаются молодые водители.
- Вероятность того, что водители, пользующиеся мобильными телефонами, попадут в аварию, примерно в четыре раза превышает аналогичный показатель среди водителей, не пользующихся телефонами. Телефоны системы "свободные руки" не намного безопаснее, чем телефоны, которые необходимо держать в руке.
- Несмотря на небольшое количество конкретных фактических данных о том, как уменьшать масштабы пользования мобильными телефонами во время вождения, правительствам необходимо принимать упреждающие меры. В число возможных действий входят принятие законодательных мер, проведение кампаний по повышению общественной осведомленности и регулярный сбор данных об отвлеченном вождении для лучшего понимания этой проблемы.

Деятельность ВОЗ

Координация Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения

В 2010 году резолюция Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций провозгласила Десятилетие действий по обеспечению безопасности дорожного движения (2011–2020 гг.). Это Десятилетие началось в мае 2011 года более чем в 110 странах с целью спасения миллионов человеческих жизней путем улучшения безопасности дорог и транспортных средств; обеспечения надлежащего поведения пользователей дорог; и улучшения служб неотложной помощи. ВОЗ в сотрудничестве с региональными комиссиями Организации Объединенных Наций выполняет функцию секретариата для Десятилетия и играет основную роль в направлении глобальных усилий, продолжая проводить информационно-разъяснительную работу на самых высоких политических уровнях с целью обеспечения безопасности дорожного движения; собирая и распространяя данные о надлежащих практических методиках по предотвращению; предоставляя общественности информацию о рисках и о способах снижения этих рисков, и привлекая внимание к необходимости дополнительного финансирования.

ВОЗ является ведущей организацией в сотрудничестве с региональными комиссиями Организации Объединенных Наций и в области безопасности дорожного движения в рамках системы ООН. ВОЗ также является председателем Сотрудничества в рамках Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения и выполняет функции секретариата Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения 2011-2020 годов.

Предоставление технической поддержки странам

ВОЗ проводит работу в странах на всех уровнях - от первичной профилактики до реабилитации людей, попавших в дорожно-транспортные аварии. ВОЗ применяет межсекторальный подход в партнерстве с национальными заинтересованными сторонами из различных секторов (таких как здравоохранение, полиция, транспорт, образование), а также с другими сторонами, имеющими отношение к предотвращению дорожно-транспортных травм, таких как неправительственные организации и научные сообщества.

Публикации Всемирной организации здравоохранения:

- **Global status report on road safety 2015 (Всемирный доклад о безопасности дорожного движения).** – Всемирная организация здравоохранения. Женева. 2015 г. – 323 стр.

Всемирный доклад о безопасности дорожного движения 2015 года представляет информацию из 180 стран. В нем показано, что во всем мире общее число смертей в результате дорожно-транспортных происшествий составляет около 1,25 миллионов в год, особенно высокие показатели смертности от ДТП отмечаются в странах с низким уровнем дохода. В течение последних трех лет, 17 стран приняли, по крайней мере, один из законов о ремнях безопасности, противодействии вождению в нетрезвом виде, ограничении скорости, введении мотоциклетных шлемов или детских удерживающих устройств. В то же время в докладе отмечено, что темпы этих изменений слишком медленные. Необходимы срочные действия для достижения амбициозной цели безопасности дорожного движения, содержащейся в недавно принятой Повестки дня

© Документационный центр ВОЗ. При использовании материалов ссылка на публикацию обязательна.

2030 в интересах устойчивого развития: сократить вдвое число смертей и травм в мире в результате дорожно-транспортных происшествий в 2020 году.

Полный текст на русском языке на сайте Всемирной организации здравоохранения:

http://www.who.int/iris/bitstream/10665/78256/9/9789244564561_rus.pdf

- **10 стратегий по обеспечению безопасности детей на дороге. - Всемирная организация здравоохранения. Женева. 2015 г. – 19 стр.**

Смертность и травматизм среди детей на дорогах являются в высшей степени предотвратимой причиной. Страны, которые проявили необходимую политическую волю для решения этого вопроса, спасли сотни тысяч детей. Стратегии, представленные в документе, являются наиболее известными по этой проблеме. Если к ним присоединятся другие страны, то можно спасти еще огромное количество детских жизней. Этому посвящено Десятилетие действий по обеспечению безопасности дорожного движения на 2011-2020 годы, провозглашенное Всемирной организацией здравоохранения.

Полный текст на русском языке на сайте Всемирной организации здравоохранения:

http://apps.who.int/iris/bitstream/10665/162176/3/WHO_NMH_NVI_15.3_rus.pdf

- **Детская декларация по безопасности дорожного движения. – ВОЗ/SaveKidsLives / Третья глобальная неделя безопасности дорожного движения ООН. 2015 г. – 1 стр.**

Каждый год более 186 тысяч детей умирает в результате дорожно-транспортных происшествий, и уровень смертности в три раза выше в развивающихся странах. Третья глобальная неделя безопасности дорожного движения ООН проводилась 4 мая 2015 г. для привлечения внимания к проблеме детского травматизма и смертности на дорогах мира и улучшению дорожной безопасности. Во время этой недели правительства, международные агентства, НПО и частные компании провели различные мероприятия, среди них выпуск "Детской декларации по дорожной безопасности" для разработки политики.

Полный текст Декларации на русском языке на сайте Партнерства ООН по безопасности дорожного движения:

http://www.savekidslives2015.org/uploads/declaration/20141201_child_declaration_rus_final.pdf

- **Безопасность пешеходов. Руководство по безопасности дорожного движения для руководителей и специалистов. - Всемирная организация здравоохранения. Женева. 2013 г. – 132 стр.**

Ежегодно на дорогах мира погибают более 270 тыс. пешеходов. Кроме того, миллионы пешеходов получают в ДТП травмы, причем некоторые из пострадавших становятся инвалидами на всю жизнь. Способность повысить безопасность пешеходов является важным компонентом усилий по профилактике дорожно-транспортного травматизма.

В книге «Безопасность пешеходов: руководство по безопасности дорожного движения для руководителей и специалистов» представлена следующая информация: масштабы проблемы смертности и травматизма среди пешеходов; основные факторы риска;

способы оценки ситуации, в области обеспечения безопасности пешеходов в конкретных условиях, и разработки плана действий; а также вопросы выбора, разработки, осуществления и оценки эффективных мероприятий. В руководстве подчеркивается важность всеобъемлющего и комплексного подхода, который включает в себя инженерный, законодательный и правоприменительный компоненты, а также меры воздействия на поведение. В нем также обращается внимание на положительные аспекты пешеходного движения, которое следует всячески пропагандировать как важное средство транспорта, способствующее укреплению здоровья людей и сохранению окружающей среды.

Полный текст на русском языке на сайте Всемирной организации здравоохранения:
http://apps.who.int/iris/bitstream/10665/79753/10/9789244505359_rus.pdf

- **Сделать передвижение пешком безопасным. Краткий обзор состояния безопасности пешеходов в мире. - Всемирная организация здравоохранения. Женева. 2013 г. – 8 стр.**

Более 270 000 от общего числа погибших в ДТП составляют пешеходы. Хотя не существует отдельно взятой меры адекватного устранения всего спектра рисков для пешеходов в различных ситуациях, для повышения их безопасности может быть предпринято множество шагов. Десятилетие действий по обеспечению безопасности дорожного движения 2011–2020 гг. создает широкое поле для привлечения внимания к нуждам пешеходов и принятия мер, обеспечивающих безопасность передвижения пешком. В этой брошюре представлены основные данные о безопасности пешеходов в мире и предложены основные меры для их защиты.

Полный текст на русском языке на сайте Всемирной организации здравоохранения:
http://www.who.int/entity/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/make_walking_safe.pdf

- **Совершенствование законодательства в области безопасного дорожного движения. Руководство для стран по использованию методов и ресурсов. - Всемирная организация здравоохранения. Женева. 2013 г. – 96 стр.**

Данное руководство описывает методы и ресурсы, которые могут быть использованы специалистами и руководителями для введения новых законов или норм, а также для внесения поправок в существующее законодательство в рамках комплексной стратегии обеспечения безопасности дорожного движения. В частности, оно рекомендует применять поэтапный подход к оценке и совершенствованию законодательства в отношении пяти конкретных факторов риска, обуславливающих дорожно-транспортный травматизм, а также в отношении помощи пострадавшим в ДТП.

Полный текст на русском языке на сайте Всемирной организации здравоохранения:
http://apps.who.int/iris/bitstream/10665/85396/7/9789244505106_rus.pdf

- **Доклад о состоянии безопасности дорожного движения в мире 2013 г. - Всемирная организация здравоохранения. Женева. 2013 г. – 318 стр.**

В 2010 году правительства стран всего мира провозгласили Десятилетие действий по обеспечению безопасности дорожного движения. Цель Десятилетия (2011–2020 гг.) — стабилизация, а затем сокращение прогнозируемого уровня смертности в результате

дорожно-транспортных происшествий, что позволит за десятилетний период сохранить пять миллионов жизней. Для содействия странам в принятии мер по сокращению смертности на дорогах и для обеспечения достижения целей Десятилетия был подготовлен Глобальный план действий. В настоящем докладе представлена информация о том, в какой степени эти меры реализуются в 182 государствах-участниках. Эти данные станут точкой отсчета для мониторинга мероприятий в рамках Десятилетия действий. Дорожно-транспортный травматизм находится на восьмом месте в списке ведущих причин смертности в мире и является главной причиной смертности среди молодежи в возрасте 15–29 лет. По сегодняшним прогнозам, без принятия неотложных мер дорожно-транспортные происшествия станут пятой ведущей причиной смертности к 2030 году.

Полный текст на русском языке сайте Всемирной организации здравоохранения:
http://www.who.int/iris/bitstream/10665/78256/9/9789244564561_rus.pdf

- **Francesco Mitis, Dinesh Sethi. Европейские факты и “Доклад о состоянии безопасности дорожного движения в мире – 2013 г.”. – Европейское региональное бюро ВОЗ. Копенгаген. 2013 г. – 8 стр.**

Это второй доклад в серии документов, в которых анализируется, в какой степени страны Европейского региона ВОЗ предпринимают эффективные меры по обеспечению безопасности дорожного движения для воздействия на пять основных факторов риска: употребление алкоголя и вождение, нарушение скоростного режима, использование шлемов, автомобильных ремней и детских автомобильных кресел. Доклад показывает, что хотя уровни смертности в результате дорожно-транспортных происшествий падают, 55% европейского населения живут в странах, которые не предоставляют защиты гражданам в рамках всеобъемлющих законов в отношении дорожной безопасности. В нем также подчеркивается важность таких аспектов, как стандарты безопасности транспортных средств, инспекции инфраструктуры дорог, стратегии и меры политики в отношении пешей ходьбы и езды на велосипеде. В данном кратком докладе с использованием графиков, карт и таблиц представлена информация из 51 страны, охватывающая большую часть населения Региона, а также дана исходная оценка для измерения прогресса в достижении целей Десятилетия действий по безопасности дорожного движения (2011–2020 гг.).

Полный текст на русском языке сайте Европейского регионального бюро ВОЗ:
http://www.euro.who.int/_data/assets/pdf_file/0008/192077/Road-Safety-Facts-Rus.pdf

- **Country profiles - European facts and “Global status report on road safety 2013” (Профили стран к Европейским фактам и “Докладу о состоянии безопасности дорожного движения в мире – 2013 г.”)**

На сайте Европейского регионального бюро ВОЗ представлена подборка данных по безопасности дорожного движения, группированная по странам Европейского региона ВОЗ:

<http://www.euro.who.int/en/health-topics/disease-prevention/violence-and-injuries/areas-of-work/road-traffic-injuries/country-profiles-european-facts-and-global-status-report-on-road-safety-2013>

- **Advocating for Road Safety and Road Traffic Injury Victims. A Guide for Nongovernmental organizations (За безопасность на дорогах, в защиту жертв дорожно-транспортных происшествий. Руководство для неправительственных организаций).** - Всемирная организация здравоохранения. Женева. 2012 г. – 34 стр.

Неправительственные организации, борющиеся за безопасность на дорогах и представляющие интересы жертв ДТП, отмечают, что эта проблема требует незамедлительных действий, и вносят свой вклад в повышение безопасности дорожного движения. Данное руководство, которое выпущено ВОЗ и Глобальным партнерством неправительственных организаций за безопасность на дорогах, предлагает руководящие принципы и стратегические подходы для целевого решения этих вопросов.

Полный текст на английском языке сайте Всемирной организации здравоохранения:

http://apps.who.int/iris/bitstream/10665/44854/1/9789241503327_eng.pdf

**Более подробная информация
на сайте Всемирной организации
здравоохранения:**

http://www.who.int/topics/injuries_traffic/ru/

**и на сайте Европейского регионального бюро
ВОЗ:**

<http://www.euro.who.int/en/health-topics/disease-prevention/violence-and-injuries/areas-of-work/road-traffic-injuries>

Контактная информация

Документационный центр ВОЗ

127254, г. Москва, ул. Добролюбова, 11,
комната 209

ФГБУ «Центральный НИИ организации и
информатизации здравоохранения Минздрава России»
(ЦНИИОИЗ).

E-mail: doccenter@mednet.ru

*Кайгородова Татьяна Вадимовна,
руководитель Документационного центра ВОЗ*

Тел.: (495) 619 38 43;

Факс: (495) 619 38 40

E-mail: kaidoc@mednet.ru

WWW: <http://whodc.mednet.ru/>

Подписка на Бюллетень

Информационный бюллетень издается в формате pdf и распространяется свободно по электронным адресам, включенным в список рассылки. Добавить новый адрес в список, а также отказаться от рассылки можно по адресу:

doccenter@mednet.ru

**Предыдущие выпуски Информационного бюллетеня можно
найти, обратившись по ссылке:**

<http://whodc.mednet.ru/ru/informaczionnyj-byulleten.html>