



ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ БЮДЖЕТНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ НИИ ОРГАНИЗАЦИИ И
ИНФОРМАТИЗАЦИИ ЗДРАВООХРАНЕНИЯ

МИНИСТЕРСТВА ЗДРАВООХРАНЕНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ДОКУМЕНТАЦИОННЫЙ ЦЕНТР ВСЕМИРНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ ЗДРАВООХРАНЕНИЯ

Информационный бюллетень

Май 2019 г.

Тема номера – Пятая Глобальная неделя безопасности дорожного движения ООН¹

6-12 мая 2019 г. в мире проходила Пятая Глобальная неделя безопасности дорожного движения Организации Объединенных Наций. Пятая Глобальная неделя безопасности дорожного движения ООН признает, что для обеспечения безопасности дорожного движения в странах и общинах и достижения соответствующей цели в области устойчивого развития и других глобальных целей необходимо сильное лидерство.

Основные факты²

- Ежегодно в результате дорожно-транспортных аварий умирает около 1,35 миллиона человек. От 20 до 50 миллионов человек получают несмертельные травмы, многие из которых приводят к инвалидности.
- В Повестке дня в области устойчивого развития на период до 2030 г. сформулирована масштабная задача: к 2020 г. вдвое сократить во всем мире число смертей и травм в результате ДТП.
- Дорожно-транспортные происшествия (ДТП) обходятся большинству стран в 3% их валового внутреннего продукта.
- Более половины умирающих на дорогах мира принадлежат к «уязвимым группам на дорогах» — пешеходам, велосипедистам и мотоциклистам.
- 93% случаев смерти на дорогах происходит в странах с низким и средним уровнем доходов, хотя на эти страны приходится примерно 60% всех транспортных средств в мире.
- Дорожно-транспортные травмы являются основной причиной смерти детей и молодых людей в возрасте 5–29 лет.

¹ См. также Информационный бюллетень – ноябрь 2015 г. «Борьба с дорожно-транспортным травматизмом»:
<http://whodc.mednet.ru/ru/component/attachments/download/128.html>

² При подготовке Информационного бюллетеня использованы материалы с сайта Всемирной организации здравоохранения:
<https://www.who.int/ru/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries>

Лица, пострадавшие в результате дорожно-транспортных происшествий, их семьи и страны в целом несут значительные экономические убытки. Эти убытки связаны со стоимостью лечения, а также с утраченной работоспособностью тех, кто погиб или стал инвалидом из-за полученных травм, а также членов их семей, которым необходимо время, свободное от работы или учебы для ухода за родственниками, получившими травмы. ДТП обходятся большинству стран в 3% их валового внутреннего продукта.

Кто подвергается риску?

Социально-экономическое положение

Более 90% случаев смерти в результате дорожно-транспортных травм происходит в странах с низким и средним уровнем доходов. Наиболее высокие показатели смертности от дорожно-транспортных травм в Африканском регионе. Даже в странах с высоким уровнем доходов вероятность попадания в ДТП выше среди лиц, занимающих более низкое социально-экономическое положение.

Возраст

Травмы в результате дорожно-транспортных происшествий являются основной причиной смерти детей и молодых людей в возрасте 5-29 лет.

Пол

Мужчины, начиная с молодого возраста, с большей вероятностью попадают в ДТП, чем женщины. Около трех четвертей (73%) всех случаев смерти в результате дорожно-транспортных аварий происходит среди молодых мужчин в возрасте до 25 лет, у которых вероятность погибнуть в автомобильной аварии почти в три раза превышает аналогичный показатель среди молодых женщин.

Факторы риска

Безопасный системный подход: учет человеческого фактора

«Безопасный системный подход» к дорожному движению направлен на создание безаварийной системы передвижения для всех пользователей дорог. Такой подход учитывает уязвимость людей к получению тяжелых травм в результате дорожно-транспортных аварий и исходит из того, что система должна проектироваться с допуском на человеческую ошибку. Важнейшими принципами такого подхода являются безопасные дороги и обочины, безопасные скорости, безопасные транспортные средства и безопасные пользователи дороги — все эти аспекты должны быть обеспечены для ликвидации ДТП с летальным исходом и сокращения тяжелого травматизма.

Превышение скорости

- Превышение средней скорости напрямую связано как с вероятностью аварии, так и с тяжестью ее последствий. Так, например, повышение средней скорости движения на 1% приводит к увеличению риска ДТП со смертельным исходом на 4% и риска серьезных аварий на 3%.
- Риск смерти пешеходов, сбитых машиной, быстро возрастает (риск при скорости 65 км/час в 4,5 раза превышает аналогичный показатель при скорости 50 км/час).

- Риск смерти водителей и пассажиров в результате боковых ударов машин при скорости 65 км/час составляет 85%.

Вождение под воздействием алкоголя и других психоактивных веществ

- Вождение под воздействием алкоголя и любых психоактивных веществ или наркотиков повышает риск аварии, приводящей к смерти или тяжелым травмам.
- При вождении в нетрезвом виде риск попадания в аварию на дороге возникает при низком уровне содержания алкоголя в крови и резко возрастает, если этот показатель у водителя составляет 0,04 г/дл и выше.
- При вождении под воздействием наркотиков риск совершения аварии возрастает в различной степени в зависимости от употребленного психоактивного вещества. Например, у лица, употребившего амфетамины, риск попадания в аварию со смертельным исходом возрастает примерно в пять раз по сравнению с тем, кто их не употреблял.

Неиспользование мотоциклетных шлемов, ремней безопасности и детских удерживающих устройств

- Правильное использование шлемов может способствовать снижению риска смертельных травм на 42% и риска травм головы на 69%.
- Пристегивание ремнями безопасности снижает риск смерти среди водителей и пассажиров, сидящих на переднем сидении, на 45-50% и риск смерти и тяжелых травм среди пассажиров, сидящих на заднем сидении, на 25%.
- Использование детских удерживающих устройств может способствовать снижению смертности на 60%.

Рассеянное вождение

Существует много отвлекающих внимание факторов, которые могут негативно сказываться на вождении. Все большую обеспокоенность с точки зрения безопасности на дорогах вызывает отвлечение внимания на мобильные телефоны.

- Вероятность попадания в аварию водителей, пользующихся мобильными телефонами, примерно в четыре раза выше, чем у водителей, которые ими не пользуются. Использование телефона при вождении приводит к замедлению реакции (в первую очередь, при торможении, но и при реагировании на указатели дорожного движения), к нарушению способности держаться в правильном ряду и сохранять дистанцию между транспортными средствами.
- Телефоны системы «свободные руки» не намного безопаснее, чем телефоны, которые необходимо держать в руке, а обмен текстовыми сообщениями значительно повышает риск аварии.

Небезопасная дорожная инфраструктура

Устройство дорог может значительно влиять на их безопасность. В идеальном случае дороги должны проектироваться исходя из требования безопасности всех участников движения. Для этого они должны надлежащим образом оборудоваться для пешеходов, велосипедистов и мотоциклистов. Такие элементы, как пешеходные дорожки, велосипедные трассы, безопасные переходы и другие средства замедления движения транспорта, могут иметь важнейшее значение для уменьшения риска травматизма среди этих участников движения.

Что можно сделать для борьбы с дорожно-транспортным травматизмом

Дорожно-транспортный травматизм можно предупреждать. Правительствам необходимо принимать меры для обеспечения безопасности на дорогах на основе целостного подхода. Он требует участия широкого круга секторов, таких как транспорт, полиция, здравоохранение, образование, а также мероприятий по повышению безопасности дорог, транспортных средств и участников движения.

Эффективные меры включают в себя проектирование более безопасной инфраструктуры и обеспечение учета требований к безопасности дорожного движения в ходе территориального и транспортного планирования, совершенствование систем безопасности транспортных средств, улучшение оказания помощи жертвам дорожных аварий, принятие законодательства в отношении ключевых рисков и контроль его исполнения, а также повышение информированности общественности.

Деятельность ВОЗ

Предоставление технической поддержки странам

ВОЗ ведет работу с широким кругом стран, применяя межсекторальный подход в партнерстве с национальными заинтересованными сторонами из различных секторов. Ее цель состоит в оказании поддержки государствам-членам в планировании, реализации и оценке политики и в области дорожной безопасности.

Кроме того, ВОЗ взаимодействует с партнерами для оказания технической поддержки странам. Например, в настоящее время ВОЗ сотрудничает с Инициативой Блумберга по обеспечению безопасности дорожного движения во всем мире (BIGRS) в 2015–2019 гг. в целях сокращения смертности и травматизма в результате ДТП в отдельных странах и городах с низким и средним уровнем доходов.

Координация Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения

ВОЗ является ведущей организацией — в сотрудничестве с региональными комиссиями Организации Объединенных Наций — 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. Десятилетие действий было провозглашено в резолюции Генеральной Ассамблеи ООН и началось в мае 2011 г. в более чем 100 странах в целях спасения миллионов человеческих жизней путем осуществления Глобального плана для Десятилетия действий.

ВОЗ играет также ключевую роль в направлении глобальных усилий, продолжая проводить информационно-разъяснительную работу на самых высоких политических уровнях с целью обеспечения безопасности дорожного движения; собирая и распространяя информацию о передовых методах профилактики травматизма, сбора информации и оказания травматологической помощи; предоставляя общественности информацию о рисках и способах снижения этих рисков; и привлекая внимание к необходимости дополнительного финансирования.

Публикации Всемирной организации здравоохранения:

- **Доклад о состоянии безопасности дорожного движения в мире, 2018.** - Всемирная организация здравоохранения. Женева. 2018 г. – 404 стр.

В Докладе ВОЗ о состоянии безопасности дорожного движения в мире 2018 г. указывается, что, несмотря на рост общего числа случаев смерти, коэффициенты смертности по отношению к численности населения мира за последние годы стабилизировались. Это позволяет предполагать, что меры, принимаемые в некоторых странах со средним и высоким уровнем дохода, способствуют смягчению ситуации.

В странах, где достигнут прогресс, успехи были в значительной мере обусловлены улучшением законов по борьбе с такими ключевыми факторами риска, как превышение скорости, управление транспортными средствами в нетрезвом состоянии и неиспользование ремней безопасности, мотоциклетных шлемов и детских удерживающих устройств, а также усилением безопасности инфраструктуры, например, путем сооружения тротуаров и дорожек для велосипедистов и мотоциклистов; улучшением стандартов на транспортные средства, например, путем обязательного требования электронной системы безопасности и антиблокировочной тормозной системы; и улучшением медицинской помощи после аварий.

В докладе отмечается, что эти меры способствовали сокращению смертности в результате ДТП в 48 странах со средним и высоким уровнем дохода. Вместе с тем, ни в одной стране с низким уровнем дохода общая смертность не снизилась, что в значительной мере объясняется отсутствием таких мер.

Полный текст Доклада на английском языке на сайте Всемирной организации здравоохранения:

<https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/276462/9789241565684-eng.pdf>

Пресс-релиз на русском языке:

https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2018/Press-release-GSRRS2018-RU.pdf

- **Спасти ЖИЗНЬ: пакет технической документации по вопросам безопасности дорожного движения.- Всемирная организация здравоохранения. Женева. 2017 г. – 60 стр.**

В 2017 г. ВОЗ выпустила документ «Спасти ЧЕЛОВЕЧЕСКИЕ ЖИЗНИ: пакет технических мер по безопасности дорожного движения», в котором обобщаются основанные на фактических данных меры, с помощью которых можно значительно сократить смертность и травматизм в результате ДТП. Основное внимание в пакете мер «Спасти ЧЕЛОВЕЧЕСКИЕ ЖИЗНИ» уделяется регулированию скорости движения, вопросам руководства, проектированию и совершенствованию инфраструктуры, стандартам безопасности транспортных средств, контролю за соблюдением правил дорожного движения и выживанию лиц, попавших в ДТП.

В пакете мер выделено шесть стратегий и 22 мероприятия по противодействию указанным выше факторам риска, а также приводятся рекомендации для государств-членов по их реализации и выполнению задачи по обеспечению безопасности на дорогах и двойному сокращению во всем мире числа смертей и травм в результате ДТП к 2020 году.

Полный текст на русском языке на сайте Всемирной организации здравоохранения:
<https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/258524/9789244511701-rus.pdf>

- **Регулирование скорости. - Всемирная организация здравоохранения. Женева. 2017 г. – 16 стр.**

Системы дорожного движения вносят огромный вклад в модернизацию и экономический рост большинства стран в мире. Расширяя возможности людей, связанные с доступом к образованию, трудоустройству и услугам здравоохранения, а также возможности компаний в более короткие сроки поставлять населению товары и услуги, системы дорожного движения приносят обществу целый ряд преимуществ и, как правило, стимулируют экономическую производительность и развитие.

Тем не менее, расширение дорожной сети и ее более интенсивное использование влекут за собой и ряд негативных последствий как экономического, так и социального характера. Ускоренная автомобилизация нередко сопровождается соответствующим ростом смертности и травматизма в результате дорожно-транспортных происшествий, а многие городские районы в настоящее время сталкиваются с дополнительными проблемами – высоким уровнем загрязнения воздуха и вызванной им распространенностью респираторных заболеваний, а также все большей перегруженностью дорог, которая, в свою очередь, влечет за собой снижение физической активности и соответствующие последствия для здоровья.

Скорость положительно сказывается на мобильности, так как сокращает время на перевозки, но играет резко отрицательную роль при ДТП, повышая как вероятность аварии, так и тяжесть последствий. Кроме того, скорость усиливает загрязнение окружающей среды и шум, а также неблагоприятно влияет на условия жизни в городских районах. За последние десять лет наряду с повышенным вниманием, которое уделялось во всем мире снижению скорости в рамках усилий по сокращению дорожно-транспортного травматизма, все больше заявляет о себе общественное движение (нередко опирающееся на местную инициативу), отстаивающее стратегии регулирования скорости в общинах и потенциальные положительные последствия такого регулирования для уличной безопасности, условий жизни и окружающей среды.

Полный текст на русском языке на сайте Всемирной организации здравоохранения:
<https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/255304/WHO-NMH-NVI-17.7-rus.pdf>

- **Профили европейских стран и доклад о безопасности дорожного движения в мире 2015 г. - Европейское региональное бюро ВОЗ. Копенгаген. 2016 г. – 56 стр.**

В настоящей публикации представлены профили стран, содержащиеся в Докладе о состоянии безопасности дорожного движения в мире за 2015 г. и охватывающие 52 из 53 государств-членов в Европейском регионе ВОЗ. Она дополняет региональные данные, представленные в публикации "Европейские факты и Доклад о состоянии безопасности дорожного движения в мире, 2015 г."

Доклад о состоянии безопасности дорожного движения в мире содержит информацию о ситуации на страновом уровне, чтобы дать возможность отдельным странам:

- оценить свою собственную ситуацию в отношении показателей смертности в результате дорожно-транспортных происшествий и показателей политики в области безопасности дорожного движения;
- рассмотреть вопрос о комплексности национального законодательства в отношении установленных поведенческих факторов риска, таких как нарушение скоростного режима,

вождение в нетрезвом виде, а также неиспользование мотоциклетных шлемов, ремней безопасности и специальных средств для пристегивания детей;

- оценить результаты проверки безопасности дорог, политику в отношении способов передвижения и стандартов безопасности транспортных средств;
- подытожить прогресс на пути к обеспечению безопасности дорожного движения для всех его участников.

Полный текст на русском языке на сайте Европейского регионального бюро ВОЗ:
http://www.euro.who.int/_data/assets/pdf_file/0005/336029/European-country-profile-global-status-report-road-safety-2015-ru.pdf

- **Powered two- and three-wheeler safety: a road safety manual for decision-makers and practitioners (Безопасность на дорогах для двух- и трехколесного транспорта: руководство по безопасности дорожного движения для лиц, принимающих решения, и практических работников).** - Всемирная организация здравоохранения. Женева. 2017 г. – 108 стр.

Во многих странах мира все более увеличивается применение двух- и трехколесных транспортных средств. Эти средства становятся одним из основных способов транспортировки, как людей, так и товаров, и привлекают все большее число различных пользователей. Однако, водители двух- и трехколесных транспортных средств все чаще становятся жертвами дорожно-транспортных происшествий со смертельным исходом. Число таких смертей превышает 286 000 ежегодно, что составляет около 23% всех смертельных случаев от ДТП.

Важной частью усилий по предотвращению дорожно-транспортного травматизма является обеспечение безопасности двух- и трехколесных транспортных средств. Аварии такого транспорта, также как и другие ДТП, не следует рассматривать как неизбежные – они являются предсказуемыми и предотвратимыми. Эффективное обеспечение безопасности такого транспорта требует тщательного изучения факторов риска и потенциальных решений для различных ситуаций.

В данном руководстве представлена информация, которую полезно использовать при разработке и реализации комплексных мер для повышения безопасности двух- и трехколесного транспорта. В ней рассмотрены вопросы:

- число случаев смерти и травматизма среди водителей двух- и трехколесных транспортных средств;
- основные факторы риска; как оценить ситуацию с безопасностью двух- и трехколесного транспорта;
- как выбрать, разработать, внедрить и оценить эффективные вмешательства.

Руководство предназначено для междисциплинарной аудитории во всех странах мира, включая инженеров, специалистов по планированию, профессионалов и преподавателей в области общественного здравоохранения, а также для органов полиции. Особое значение оно может иметь для лиц, принимающих решения, и практических работников в странах с низким и средним уровнем дохода.

Полный текст на английском языке на сайте Всемирной организации здравоохранения:
<https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/254759/9789241511926-eng.pdf>

- **Post-crash response: Supporting those affected by road traffic crashes (Действия после дорожно-транспортной аварии: поддержка тех, кто пострадал при ДТП).** - Всемирная организация здравоохранения. Женева. 2016 г. – 21 стр.

В соответствии с Резолюцией 64/255 (2010 г.) Генеральной Ассамблеи ООН была учреждена Декада действий по безопасности дорожного движения, целью которой является ускорение международных действий, направленных на сокращение числа смертельных случаев при ДТП. Повестка дня в области Устойчивого развития на период до 2030 года недавно подтвердила этот приоритет и установила в качестве целевого показателя сокращение числа смертельных случаев и травм при ДТП на 50% к 2020 году.

Лица, оставшиеся в живых, и семьи пострадавших в ДТП, имеют определенные физические, психологические и юридические потребности. Последствиями аварий могут быть физические травмы и инвалидность, психологические травмы, которые могут затруднить реинтеграцию в рабочую среду и семейную жизнь, а также экономические и правовые последствия. Широкий и комплексный подход к оказанию помощи пострадавшим в ДТП может облегчить краткосрочные и долгосрочные последствия ДТП и помочь им вернуться к самостоятельному функционированию в домашней и рабочей среде. Для эффективной помощи после аварии требуются интегрированные действия служб травматологической помощи и охраны психического здоровья, а также законодательная поддержка и данные об авариях и травмах.

Основная задача оказания помощи при ДТП возлагается на службу скорой и неотложной помощи. Для эффективной помощи пострадавшим необходимы своевременные действия, оказываемые на месте происшествия, при транспортировке и в медицинском учреждении. Кроме того, необходимы ранняя и долгосрочная реабилитация, которая позволит снизить психологическое и физическое воздействие травм, а также улучшить результаты лечения.

Полный текст на английском языке на сайте Всемирной организации здравоохранения:

<https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/251720/WHO-NMH-NVI-16.9-eng.pdf>

- **Drug use and road safety: a policy brief (Потребление наркотиков и безопасность на дорогах: краткий аналитический доклад).** - Всемирная организация здравоохранения. Женева. 2016 г. – 15 стр.

Настоящий доклад содержит современную информацию о влиянии потребления наркотиков на дорожную безопасность для принятия решений по разработке политики в области дорожной безопасности в странах-членах ВОЗ. На основе изучения большого объема данных, накопленных за последние десятилетия, авторы рассматривают влияние потребления наркотиков на безопасность на дорогах и предлагают решения, как снизить число аварий, травм и смертельных случаев от ДТП.

Полный текст на английском языке на сайте Всемирной организации здравоохранения:

<https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/249533/WHO-MSD-NVI-2016.01-eng.pdf>

- **Road Safety Mass Media Campaigns: A Toolkit. 10 steps for developing road safety mass media campaigns in low- and middle-income countries (Кампании в СМИ по безопасности дорожного движения: инструментарий. 10 шагов для организации кампаний в СМИ по безопасности дорожного движения в странах**

с низким и средним уровнем дохода). - Всемирная организация здравоохранения. Женева. 2016 г. – 88 стр.

Кампании в средствах массовой информации являются важной частью национальных и местных стратегий по безопасности дорожного движения. В рамках Глобальной программы безопасности дорожного движения Bloomberg Philanthropies, ВОЗ и ее партнеры разработали более 30 программ для СМИ в 9 странах. Основное внимание уделялось 5 поведенческим факторам риска – превышению скорости, вождению в нетрезвом виде, отказу от использования мотоциклетных шлемов, ремней безопасности и специальных детских удерживающих сидений.

В представленном руководстве «Кампании в СМИ по безопасности дорожного движения: инструментарий» рассмотрены результаты и извлеченные уроки из проделанной работы. Руководство будет способствовать практической реализации аналогичных кампаний в странах с низким и средним уровнем дохода, где бремя дорожно-транспортных происшествий высоко. Руководство предназначено для лиц, контролирующих проведение кампаний в СМИ по повышению осведомленности населения о правилах безопасности дорожного движения и необходимости их соблюдения.

Полный текст на английском языке на сайте Всемирной организации здравоохранения:

<https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/254281/9789241511797-eng.pdf>

- **Training toolkit International traffic safety data systems improvement (Учебный инструментарий: Усовершенствование международной системы данных по безопасности дорожного движения). - Всемирная организация здравоохранения. Женева. 2016 г. – 127 стр.**

В рамках Повестки дня в области Устойчивого развития на период до 2020 года страны-члены ВОЗ приняли обязательства сократить вдвое к 2020 году число смертельных случаев и травм в результате ДТП в мире. Для эффективного решения этих задач необходимо иметь надежные и точные данные о безопасности дорожного движения, что позволит точно определить проблему, факторы риска, приоритетные области действий, а также разработать стратегии, определить цели и оценить результаты. Для достижения этих целей данные о безопасности дорожного движения, собираемые ежедневно в большинстве стран, должны быть закодированы, введены в систему, обработаны, проанализированы, распространены и использованы. Учебный инструментарий «Усовершенствование международной системы данных по безопасности дорожного движения», разработанный Национальной администрацией по безопасности дорожного движения США совместно с ВОЗ, включает в себя ряд документов – руководство, рабочую тетрадь участника и приложение. Эти документы могут быть использованы при планировании, проведении и оценки программ обучения в области безопасности дорожного движения. Документы разработаны на основе руководства «Системы данных: руководство по безопасности дорожного движения для лиц, принимающих решения, и практиков», которое было опубликовано совместно ВОЗ, Всемирным банком, Глобальным партнерством по безопасности дорожного движения и Фондом FIA в 2010 году.

Полный текст руководства на английском языке на сайте Всемирной организации здравоохранения:

http://apps.who.int/iris/bitstream/10665/197030/1/9789241549189_FacilitatorGuide_eng.pdf

- Toolkit for International traffic safety data systems improvement: participant workbook (Учебный инструментарий: Усовершенствование международной системы данных по безопасности дорожного движения. Рабочая тетрадь участника)

http://apps.who.int/iris/bitstream/10665/197030/2/9789241549189_ParticipantWorkbook_eng.pdf

- Toolkit for International traffic safety data systems improvement: appendix (Учебный инструментарий: Усовершенствование международной системы данных по безопасности дорожного движения. Приложения)

http://apps.who.int/iris/bitstream/10665/197030/3/9789241549189_appendix_eng.pdf

- Data systems: a road safety manual for decision-makers and practitioners

<https://www.who.int/roadsafety/projects/manuals/data/en/>

Подробнее на сайте Всемирной организации здравоохранения:

<https://www.who.int/roadsafety/week/2019/en>

и на сайте Европейского регионального бюро ВОЗ:

<http://www.euro.who.int/ru/media-centre/events/events/2019/05/fifth-united-nations-global-road-safety-week>

Контактная информация

Документационный центр ВОЗ

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

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

E-mail: doccenter@mednet.ru

*Кайгородова Татьяна Вадимовна,
руководитель Документационного центра ВОЗ*

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>