

МОДУЛЬ 1

ВВЕДЕНИЕ В БЕЗОПАСНОСТЬ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И БЕЗОПАСНЫЙ СИСТЕМНЫЙ ПОДХОД

12 июля 2021 года

Д-р Джуди Флейтер, ГПБДД



GLOBAL
ROAD SAFETY
PARTNERSHIP





24 секунды...



Каждые **24 секунды**
кто-то умирает в результате ДТП

Every **24** someone dies
on the road
SECONDS

Обзор



The Global Road Safety Partnership is hosted by:

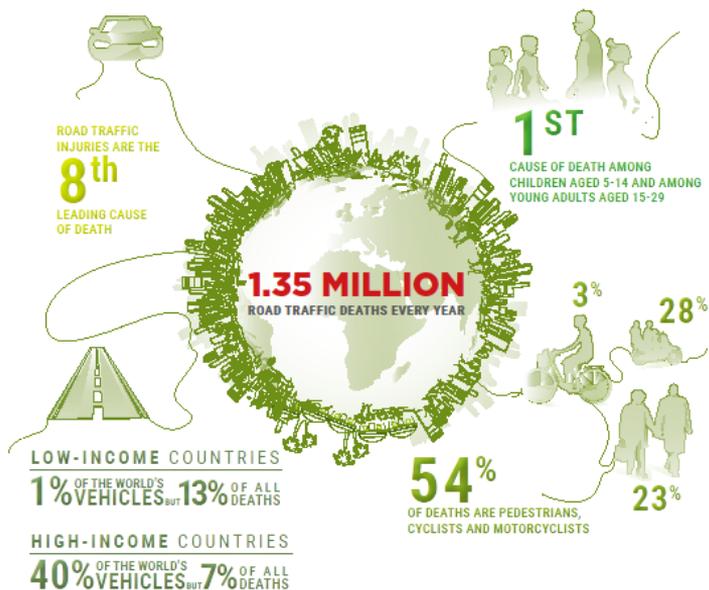


- Ситуация с безопасностью дорожного движения в мире
- Глобальные события
- Роль стратегических рамок для содействия координации и интеграции
- Безопасный системный подход



Ситуация с безопасностью дорожного движения в мире

ROAD TRAFFIC INJURIES: THE FACTS



**EVERY 24 SECONDS
SOMEONE DIES ON THE ROAD**



#RoadSafety



source: WHO Global status report on road safety 2018

www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2018/en/

Где мы находимся сейчас?



The Global Road Safety Partnership is hosted by:



- В 2000 году: 1,15 миллиона смертей
- В 2016 году: 1,35 миллиона смертей
- Уровень смертности на 100 000 человек стабилизировался

Где мы находимся сейчас?



The Global Road Safety Partnership is hosted by:

+CIFRC

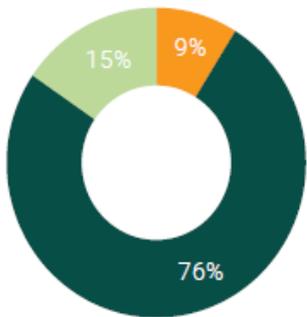
Road traffic injuries
are the **8th** leading cause
of death 

Травматизм в результате ДТП
занимает **8 место** среди
причин смертности

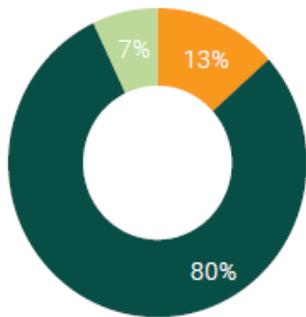
- Сейчас больше людей погибает от ДТП, чем от
 - ВИЧ/СПИД
 - Туберкулеза и
 - Диарейных заболеваний
- Ежегодно 50 миллионов человек получают травмы в результате ДТП, которые меняют их жизнь
- Большое неравенство во всем мире

Неравенство

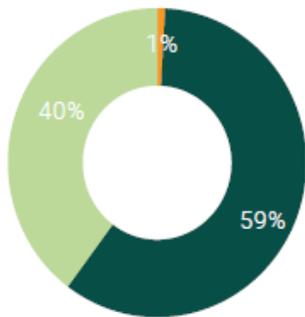
Население



Смертность от ДТП



АТС



high-income middle-income low-income

Высокие доходы Средние доходы Низкие доходы

*income

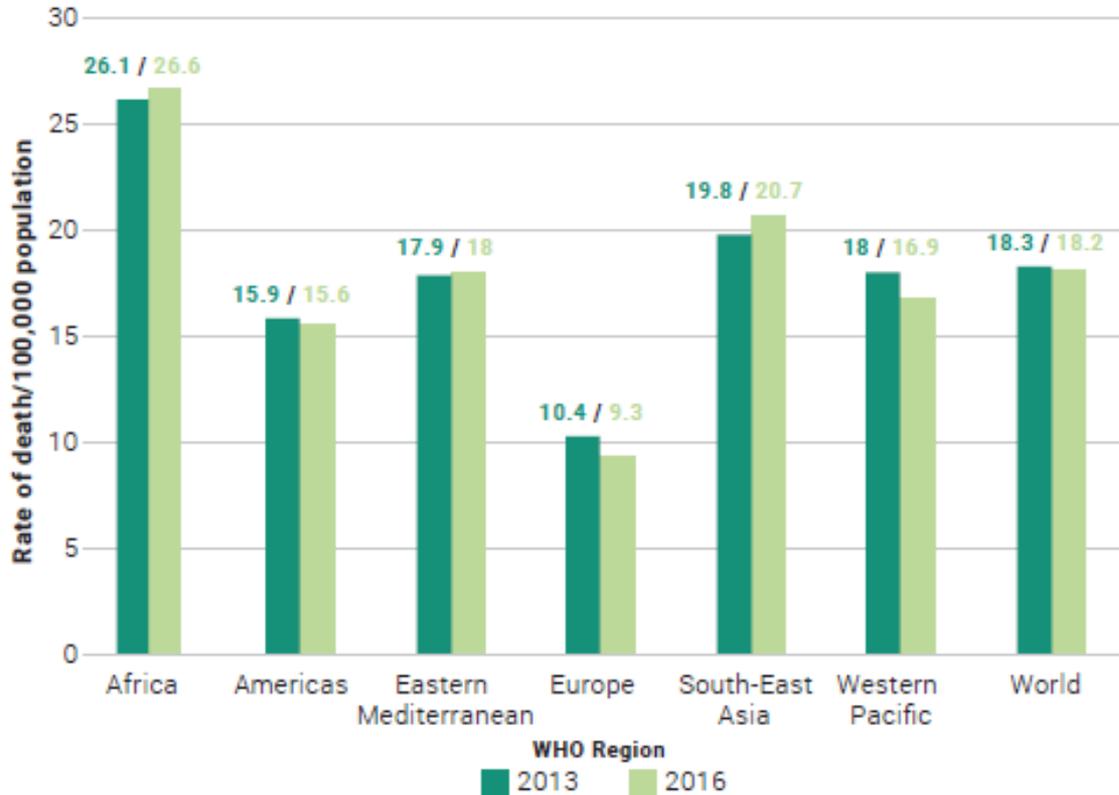
* Уровень доходов на основе классификаций Всемирного банка 2017 года

- Непропорциональное распределение по уровню дохода, региону и типу участников дорожного движения.
- На страны с низким и средним уровнем дохода (СНСД) приходится
 - 60% автотранспортных средств в мире
 - 93% смертей в результате ДТП



Вопрос опроса №1

Региональное неравенство



Глобально: **18,2**/100 000 человек

Африканский регион:

– **26,6**/100 000 человек

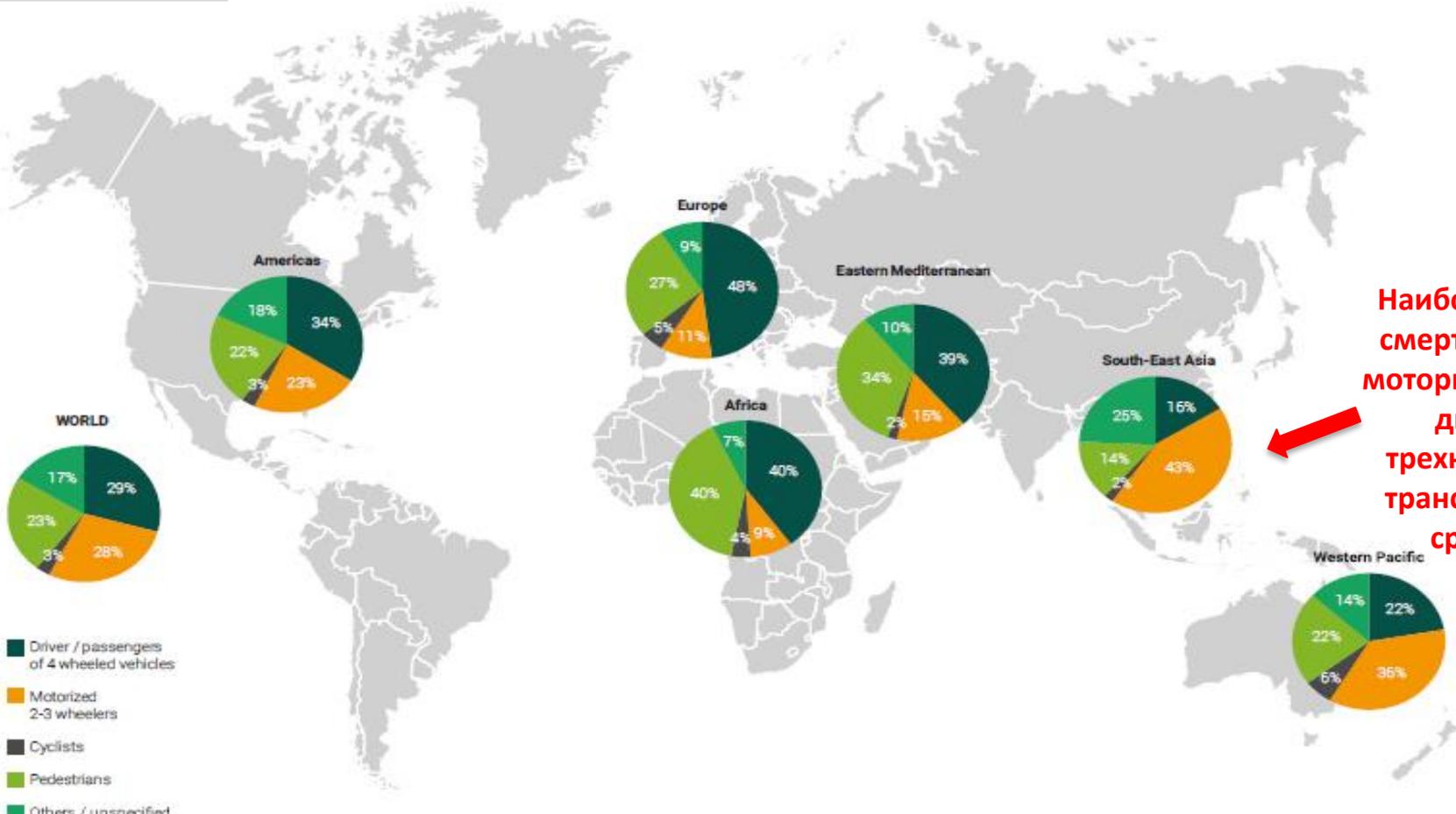
Юго-Восточная Азия

– **20,7**/100 000 человек

Западный Тихоокеанский регион

– **16,9**/100 000 человек

Распределение смертей по типам участников дорожного движения



Наибольший % смертей среди моторизованных двух- и трехколесных транспортных средств



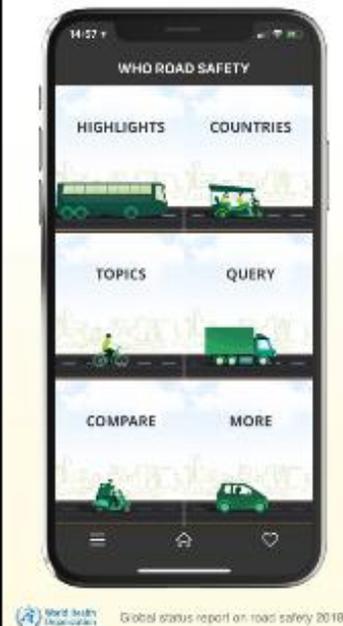
**Почему эти
неравенства
существуют?**



**Ваша
страна?**

Использование данных отчета о глобальной ситуации

Приложение ВОЗ ГБДД для данных по БДД



- Легко найти информацию из регионов и отдельных стран
- Онлайн-доступ
- Доступ через приложение ВОЗ **WHO GRS Info**
 - Доступ к ключевым сообщениям
 - Просмотр и сравнение профилей стран
 - Можно выполнять запросы, изучать тенденции, сохранять результаты

Как использовать приложение:

https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/GRSInfo-App/en/



Глобальные события в области БДД

1970+ годы

- ✓ Многие страны внедряют **более научный** подход
- ✓ Расширенная отчетность по данным о ДТП
- ✓ Внедрение **стандартов, политик и законов, основанных на фактах**
- ✓ Повышение **интенсивности обеспечения порядка на дорогах** при поддержке образования через **средства массовой информации**
- ✓ **Усиление координации** – разработка национальных и субнациональных стратегий безопасности дорожного движения



1970+ годы

- ✓ **Исследования, мониторинг и оценка**
- ✓ Постоянная **профессионализация** в сфере БДД
- ✓ Растущее беспокойство по поводу БДД во всем мире, особенно в странах, переживающих **стремительную автомобилизацию**
- ✓ 1990-е годы + Появляются **новые стратегические перспективы**, привлекающие внимание всего мира:
 - Устойчивая безопасность в Нидерландах
 - В Швеции – «Vision Zero» («Видение – Ноль»)
 - Безопасный системный подход



21-ый век

✓ Глобальной признание и расширение

- ✓ **Сотрудничество Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения (UNRSC)**
- ✓ **Глобальные министерские конференции**
- ✓ **Отчеты о глобальной ситуации**
- ✓ **Больше доноров и финансирования**
- ✓ **Глобальные недели безопасности дорожного движения ООН**
- ✓ **Резолюции ООН по повышению БДД во всем мире**
- ✓ **Фонд безопасности дорожного движения ООН**
- ✓ **Включение в Цели устойчивого развития**



Другие события

- Продолжающаяся **быстрая автомобилизация** в странах с низким и средним уровнем доходов
- Глобальное распространение технологий **смартфонов**
- Быстрое развитие **автоматизации транспортных средств и совместных интеллектуальных транспортных систем**
- Усиление **согласованности** БДД с **повестками дня** «безопасной мобильности», «активного транспорта» и «устойчивого транспорта/мобильности».
- Растущая обеспокоенность относительно воздействия автомобилей на **окружающую среду**
- **Улучшенная отчетность** о ДТП и связанных с ними травмах
- Ранняя тенденция к снижению дорожного травматизма во многих **странах с высоким уровнем дохода усиливается.**





The Global Road Safety Partnership is hosted by:



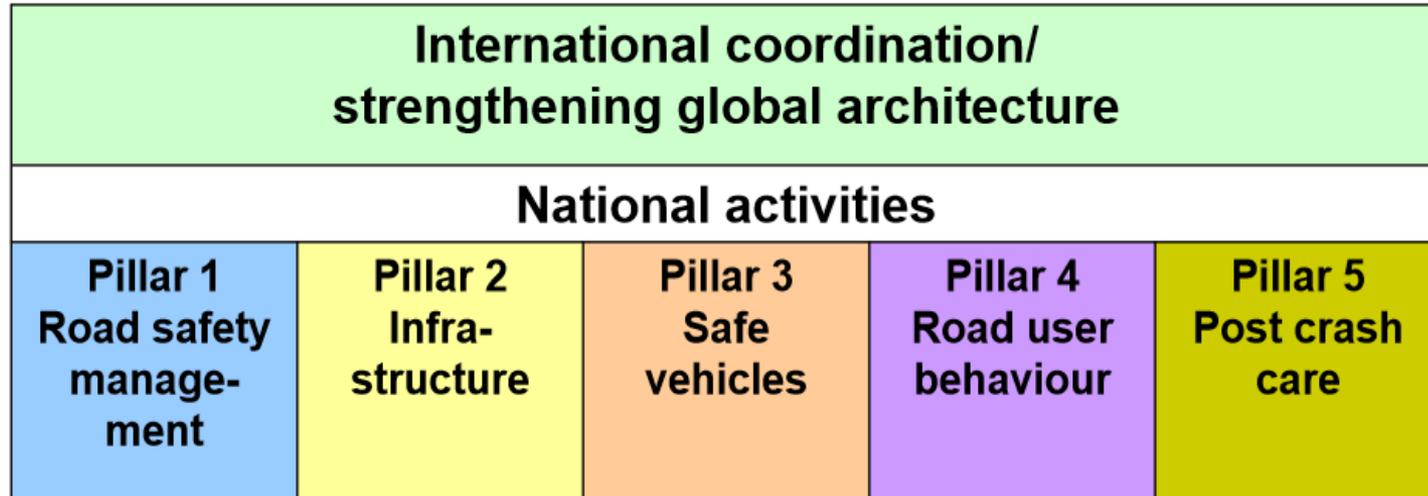
Десятилетие действий на 2011-2020 годы

Глобальный план и 5 элементов



Together we can
save millions
of lives.

DECADE OF ACTION FOR
ROAD SAFETY 2011-2020
www.decadeofaction.org



Глобальная координация/усиление глобальной архитектуры
Национальные мероприятия

- 1) Управление БДД
- 2) Инфраструктура
- 3) Безопасные АТС
- 4) Поведение участников дорожного движения
- 5) Помощь после ДТП



2-е Десятилетие действий

2021 – 2030 годы



The Global Road Safety Partnership is hosted by:



- Август 2020 года: Генеральная Ассамблея ООН приняла очередную резолюцию
- Провозглашено 2-е Десятилетие действий по обеспечению безопасности дорожного движения

Цель:

Сократить смертность и травматизм как минимум на 50% к 2030 году

Разработка плана:

- Целевая группа региональных комиссий ВОЗ-ООН
- Представить план на 75-й сессии Генеральной Ассамблеи ООН в сентябре 2021 года



Повестка дня в области устойчивого развития на период до 2030 года



The Global Road Safety Partnership is hosted by:



**SUSTAINABLE
DEVELOPMENT
GOALS**

17 взаимосвязанных целей

**Общий проект для мира, процветания
людей и планеты**

**Настоятельный призыв к действию со
стороны всех стран глобального
партнерства**

Повестка дня в области устойчивого развития на период до 2030 года



The Global Road Safety Partnership is hosted by:

+CIFRC



**SUSTAINABLE
DEVELOPMENT
GOALS**

Признать, что искоренение бедности и других лишений должно идти **рука об руку** со стратегиями, которые **улучшают здоровье и образование, сокращают неравенство и стимулируют экономический рост**, и одновременно **борются с изменением климата и работают над сохранением наших океанов и лесов.**

Включение безопасности дорожного движения в Международную повестку дня в области развития



The Global Road Safety Partnership is hosted by:



Цель 3: Обеспечить здоровый образ жизни и способствовать благополучию для всех:

- 3.6. К 2020 году **вдвое сократить количество смертей и травм** в результате дорожно-транспортных происшествий



Цель 11: Сделать города и населенные пункты инклюзивными, безопасными, жизнеспособными и устойчивыми:

- 11.2. К 2030 году обеспечить доступ к безопасным, недорогостоящим, доступным и устойчивым транспортным системам для всех, **повышая БДД**, в частности, расширяя общественный транспорт, уделяя особое внимание потребностям тех, кто находится **в уязвимом положении**, женщинам, детям, инвалидам и пожилым людям



**Насколько
это уместно
для вашей
работы?**



The Global Road Safety Partnership is hosted by:

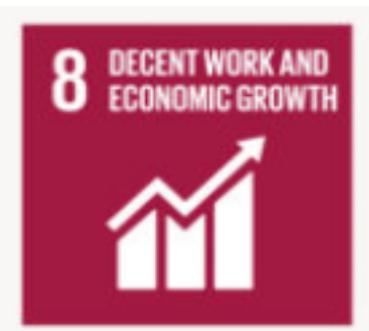


**SUSTAINABLE
DEVELOPMENT
GOALS**

**Как вопросы БДД могут
помочь в достижении
других ЦУР?**



Улучшенная БДД





GLOBAL
ROAD SAFETY
PARTNERSHIP

+ CIFRC

4 June 2020

'DON'T TAKE YOUR EYES OFF THE ROAD'

The critical case for ongoing road safety investment

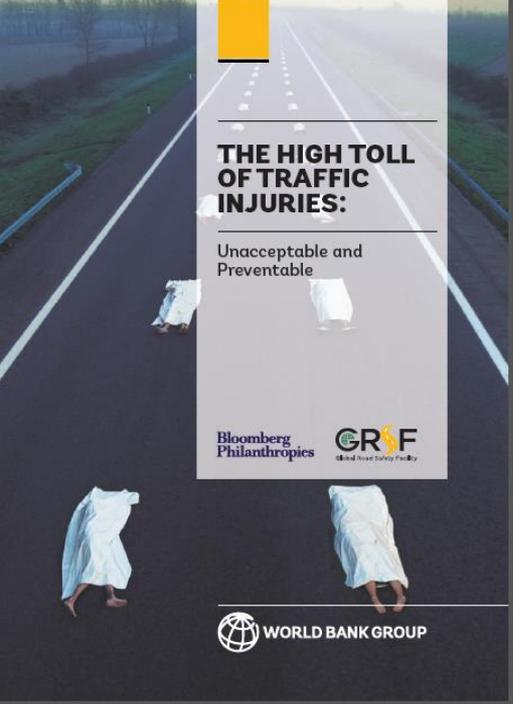
As the world responds to the COVID-19 pandemic, the ongoing road safety pandemic has had a temporary reprieve as road traffic volumes have fallen with governments globally taking unprecedented steps to reduce virus contagion. The economic impacts, of course, will be profound.

Worryingly, a new threat may well emerge. Road safety stakeholders the world over predict that road trauma and the consequential health impacts across the globe will rise dramatically if investment by governments and the private sector is reduced or does not continue.

[Ссылка: Не сводите глаз с дороги | | ГПБДД | Глобальное партнерство по безопасности дорожного движения \(grsroadsafety.org\)](#)

Учитывайте другие затраты

- Повышение безопасности дорожного движения и предотвращение дорожно-транспортного травматизма - это не транспортная задача!
- Это **проблема развития**, оказывающая сильное влияние на **здоровье, благополучие и экономический рост**.
 - Снижение вдвое дорожно-транспортного травматизма может привести к дополнительному росту доходов на душу населения на 15–22% ВВП за 24 года.
 - Могут быть реализованы социальные пособия, эквивалентные 6-32% национального ВВП, за счет сокращения смертей и травм на дорогах на 50% в течение 24 лет.



Глобальные целевые показатели эффективности

TARGET
2020



Target 1: By 2020, all countries establish a comprehensive multisectoral national road safety action plan with time-bound targets.

TARGET
2030



Target 2: By 2030, all countries accede to one or more of the core road safety-related UN legal instruments.

TARGET
2030



Target 3: By 2030, all new roads achieve technical standards for all road users that take into account road safety, or meet a three star rating or better.

TARGET
2030



Target 4: By 2030, more than 75% of travel on existing roads is on roads that meet technical standards for all road users that take into account road safety.

TARGET
2030



Target 5: By 2030, 100% of new (defined as produced, sold or imported) and used vehicles meet high quality safety standards, such as the recommended priority UN Regulations, Global Technical Regulations, or equivalent recognized national performance requirements.

TARGET
2030



Target 6: By 2030, halve the proportion of vehicles travelling over the posted speed limit and achieve a reduction in speed-related injuries and fatalities.

TARGET
2030



Target 7: By 2030, increase the proportion of motorcycle riders correctly using standard helmets to close to 100%.

TARGET
2030



Target 8: By 2030, increase the proportion of motor vehicle occupants using safety belts or standard child restraint systems to close to 100%.

TARGET
2030



Target 9: By 2030, halve the number of road traffic injuries and fatalities related to drivers using alcohol, and/or achieve a reduction in those related to other psychoactive substances.

TARGET
2030



Target 10: By 2030, all countries have national laws to restrict or prohibit the use of mobile phones while driving.

TARGET
2030



Target 11: By 2030, all countries to enact regulation for driving time and rest periods for professional drivers, and/or accede to international/regional regulation in this area.

TARGET
2030



Target 12: By 2030, all countries establish and achieve national targets in order to minimize the time interval between road traffic crash and the provision of first professional emergency care.



- PILLAR 1: Road safety management
- PILLAR 2: Safer roads and mobility
- PILLAR 3: Safe vehicles
- PILLAR 4: Safe road users
- PILLAR 5: Post-crash response

Ссылка: [Долгосрочная система ухода \(who.int\)](https://www.who.int)

Towards the 12 voluntary global targets for road safety

Guidance for countries on activities and measures to achieve the voluntary global road safety performance targets



Оценка глобальных целевых показателей эффективности

Руководство для стран по деятельности и мерам для достижения добровольных глобальных целевых показателей эффективности в области безопасности дорожного движения



The Global Road Safety Partnership is hosted by:



Стратегические рамки



Вопрос опроса №2



**Люди могут
ошибаться**



**Изменить
поведение
нелегко**

Потребность в системной перспективе

Исторически:

- Предотвращение аварий за счет изменения поведения

Вина – на участнике дорожного движения

- Распознавание и применение профилактических мер в других звеньях причинно-следственной цепочки травматизма с задержкой:
 - Инфраструктура
 - Автотранспортные средства
 - Медицинская помощь после аварий



Потребность в стратегических рамках

- Рассматривать разные (часто конкурирующие) цели транспортной системы
 - *безопасность, мобильность, социальная справедливость, экологическая устойчивость, участие на рабочем месте*
- Сформулировать руководящее видение, чтобы способствовать согласованному и последовательному принятию решений
- Определить основные цели на будущее
- Обеспечить основу для руководящих принципов и задач
- Определить области подотчетности



Стратегические рамки, признанные во всем мире



The Global Road Safety Partnership is hosted by:



- Стратегические рамки, которые привлекли значительное внимание:
 - Vision Zero/«Видение ноль» (Швеция)
 - Устойчивая безопасность (Нидерланды)
 - Безопасный системный подход (ОЭСР и Австралия)
- Из каждого видения вытекают разные стратегические принципы и задачи



Безопасный системный подход

- Отражает различные аспекты концепций «Vision Zero» и Устойчивой безопасности.
- Доработан и принят:
 - ОЭСР в очень влиятельном отчете: *«На пути к нулю: амбициозные цели безопасности дорожного движения и безопасный системный подход»*
 - Глобальное сообщество по безопасности дорожного движения в Глобальном плане Десятилетия действий и резолюциях ООН





**Пожалуйста,
встаньте**



Что такое безопасный системный подход?

- Целостный подход
- основополагающие принципы:
 - **мы совершаем ошибки**
 - **человеческое тело имеет физические ограничения**
- Стремится обеспечить, чтобы эти ошибки не привели к смерти или травмам



Что такое безопасный системный подход?



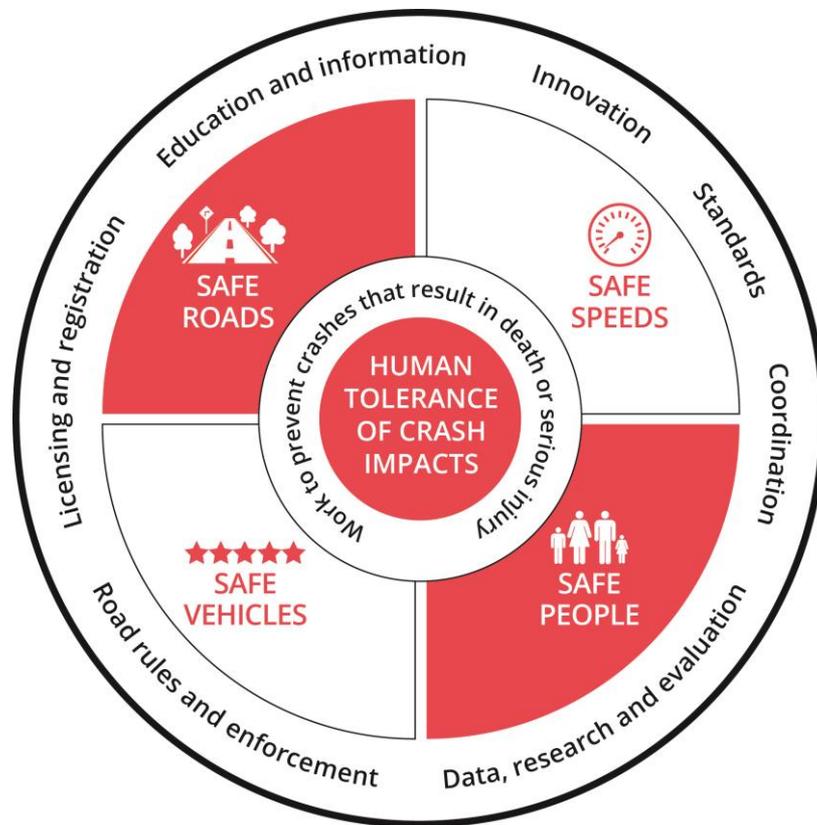
The Global Road Safety Partnership is hosted by:

+CIFRC



- Цель – **создать транспортную систему, более защищенную для человека**
- Безопасность системы – **ответственность каждого**

Безопасный системный подход



4 элемента



Изменить мышление



The Global Road Safety Partnership is hosted by:



	Традиционное мышление	Безопасное системное мышление
В чем заключается проблема?	Аварии	Смертность и серьезные травмы
В чем причина проблемы?	Человеческие факторы	Люди совершают ошибки, люди хрупкие
Кто несет ответственность в конечном итоге?	Участники дорожного движения	Проектировщики систем
Какой основной подход к планированию?	Поэтапный подход с сокращению проблемы	Системный подход к построению безопасной дорожной сети
Какова уместная цель?	Оптимальное число смертей и серьезных травм	«Ноль» смертельных случаев и серьезных травм

Вебсайт Фонда «Towards Zero» (<http://www.towardszerofoundation.org/thesafesystem/>)

Разница между жизнью и смертью



The Global Road Safety Partnership is hosted by:



the difference between life and death driver

In memory of the **27,289** people who died or were seriously injured on our roads in the last ten years



0:02 / 1:04

The Difference Between Life and Death – a 1 minute preview



NZTransportAgency

Subscribe 9.4K

2,466 views

<https://www.youtube.com/watch?v=mFcLUctUAzc>

<http://www.saferjourneys.govt.nz/about-safer-journeys/the-safe-system-approach/>

SUSTAINABLE & SAFE

A Vision and Guidance for Zero Road Deaths



EMBARQ

WRI.ORG | WORLD.BANK.ORG/GRSF

- Предоставляет руководство по разработке стратегии БДД с конкретным контекстом на основе Безопасного системного подхода.
- Описывает БСП, принципы, примеры применения в политике и доказательства.
- Обсуждает возможности для более широкого применения в СНСД
- Описывает конкретные шаги, которые политики могут предпринять для создания плана.



4 ключевых вывода



The Global Road Safety Partnership is hosted by:



Безопасный системный подход:

1. **доказано, что он более эффективен в снижении смертности и травматизма в результате ДТП, чем более традиционные подходы**
2. **основан на мерах, основанных на фактах**
3. **является устойчивым**
4. **может быть внедрен странами с любыми уровнями дохода**

GUIDE FOR

ROAD SAFETY OPPORTUNITIES AND CHALLENGES:

LOW-AND MIDDLE-INCOME

COUNTRY PROFILES



FUNDED BY



The Global Road Safety Partnership is hosted by:



- Ключевые показатели для определения деятельности по обеспечению БДД, эффективности и мониторинга

[Руководство по возможностям и вызовам в области БДД: профили стран с низким и средним уровнем доходов | ГПБДД \(roadsafetyfacility.org\)](#)

GUIDE FOR

ROAD SAFETY OPPORTUNITIES AND CHALLENGES:

LOW-AND MIDDLE-INCOME

COUNTRY PROFILES



FUNDED BY



The Global Road Safety Partnership is hosted by:



Информация о:

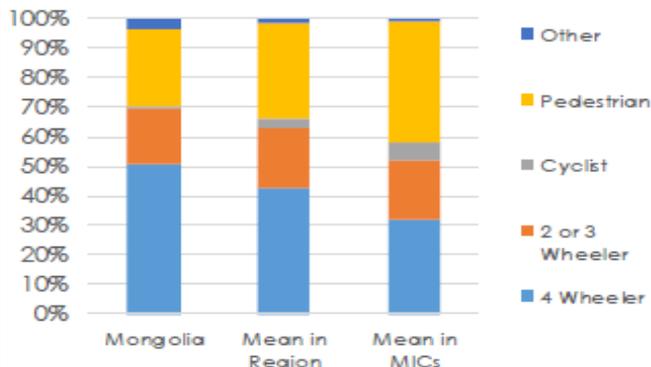
- Статусе по 5 Элементом
- Текущий статус для каждой страны и региона
- Ключевые факторы риска, проблемы и возможности

THE SCALE OF THE ROAD SAFETY CHALLENGE Ref: 1,2,3,4,5

ROAD CRASH FATALITIES AND INJURIES SNAPSHOT

Country Population, 2016 : **3,027,398**Country Reported Fatalities, 2016 : **484**WHO Estimated Fatalities, 2016 : **499**GBD Estimated Fatalities, 2016 : **541**WHO Est. Fatalities per 100,000 Pop., 2016 : **16.50**GBD Est. Fatalities per 100,000 Pop., 2016 : **16.95**Estimated Serious Injuries, 2016 : **7,485**Cost of Fatalities and Serious Injuries, 2016 : **\$ 613.09 million**Cost as % of country GDP, 2016 : **5.5%**

FATALITIES BY USER COMPARISON CHART



84% Percentage of Road Crash Fatalities and Injuries in the economically productive age groups (15 - 64 years.)

3 : 1 Ratio of Male to Female Fatalities with the 15 - 49 year age group being most vulnerable to fatalities

1,037 life yrs. affected due to disability from road crash injuries per 100,000 people

POSITIONING OF COUNTRY IN THE REGION (COMPARED TO COUNTRIES WITH THE LOWEST TRAFFIC FATALITIES IN THE REGION AND GLOBALLY)

	2016 WHO Estimated Road Fatalities	2016 GBD Estimated Road Fatalities	2016 WHO Estimated Fatality Rate/ 100,000 pop.	2016 GBD Estimated Fatality Rate/ 100,000 pop.	% Trend in Fatality Rate/100,000 (2013 - 2016)	Motorization Registered Vehicles/100,000 population
Mongolia	499	541	16.5	16.9	-5.0%	27,797

BEST PERFORMING COUNTRIES IN REGION

Micronesia	2	16	1.9	15.7	-0.3%	5,406
Kiribati	5	12	4.4	10.4	-5.2%	3,240

BEST PERFORMING COUNTRIES GLOBALLY

Switzerland	223	334	2.65	3.89	-5.4%	71,182
Norway	143	215	2.72	4.09	2.4%	75,544
Singapore	155	197	2.76	3.53	-4.9%	16,604
Sweden	278	390	2.83	3.88	-3.2%	62,037

ROAD SAFETY MANAGEMENT Ref: 1

PILLAR 1

To produce positive road safety outcomes, strong management in all aspects of road safety is key. Presence of a funded lead agency to guide the national road safety effort and implement a Safe Systems approach is recommended.



Mongolia has a lead agency present, Ministry of Road and Transport Development, The National Committee, which is funded in the national budget, and has a road safety strategy which is partially funded. The functions of the agency include coordination, legislation and monitoring and evaluation of road safety strategies. The country has both a fatal and non-fatal road safety target, to reduce fatalities by 50% with a timeline of 2012 - 2020.

SAFE ROADS AND ROADSIDES Ref: 1.4

Improved infrastructure provides solid and well understood crash and injury reduction outcomes and are critical for long term and sustainable trauma reduction in line with the Safe Systems Approach. The International Road Safety Assessment Programme (iRAP) provide a business case for safer roads and road star ratings which give a simple and objective measure on the level of safety which is 'built-in' to the road for the road users. 5 Star roads are the safest while 1 star roads are the least safe.

Road Infrastructure Star Rating Results

NO ROAD ASSESSMENT SURVEY DATA FOR MONGOLIA IS PUBLICLY AVAILABLE ON THE iRAP WEBSITE.

PILLAR 2

Information on Infrastructure in Mongolia:

Audit/Star Rating Required for New Road Infrastructure;

No Inspection/Star Rating Required for Existing Roads;

Investment is not Allocated to Upgrade High Risk Locations

Business Case for Safer Roads

Infrastructure and Speed Management
Investment required: **\$ 960.36 million**

Annual Investment as a % of GDP
(2019-2030): **0.69%**

Reduction in fatalities per year: **239**

Approximate reduction in fatalities and
serious injuries (FSI) over 20 years: **50,000**

Economic Benefit: **\$ 2.96 billion**

B/C Ratio: **3**

SAFE SPEEDS Ref: 1,6,7,8

Speeding is a major risk factor for road crash injuries, contributing to both crash risk and crash consequences. A 5 % cut in average speed can result in a 20 % reduction in the number of fatal road crashes. Effective speed management measures such as establishing and enforcing speed limit laws, traffic calming through roadway design and other measures, and vehicle technology need to be widely implemented.

MAXIMUM SPEED LIMITS AND ENFORCEMENT

	60 km/h	80 km/h	100 km/h	Manual and Automated
				
NATIONAL SPEED LIMIT LAW	URBAN ROADS	RURAL ROADS	MOTORWAYS	SPEED ENFORCEMENT
Difference with Recommended Safe Systems Speeds	+ 30 km/h 6 times lower	+ 10 km/h 2 times lower	+ 10 km/h 1 times lower	Potential Decrease in Fatal Road Crashes from Enforcement of Safe System Speed Limits

MAJOR SPEED CALMING MEASURES BEING IMPLEMENTED IN MONGOLIA:

 NARROWING	 VERTICAL DEFLECTIONS	 HORIZONTAL DEFLECTION	 BLOCK OR RESTRICT ACCESS
Include lane narrowings by extending sidewalks, curb extensions, pedestrian refuges etc.	Include speed bumps, humps, cushions, tables, raised pedestrian crossing, variation in ride surface etc.	Used to make vehicles swerve slightly, include chicanes, pedestrian refuges, chokers etc.	Include median diverters, closing streets to create pedestrian zones, cul-de-sacs etc.

SAFE VEHICLES Ref: 1,8

Universal deployment of improved vehicle safety technologies for both passive and active safety through a combination of harmonization of relevant global standards, consumer information schemes and incentives to accelerate the uptake of new technologies will reduce road crash fatalities significantly.

VEHICLE REGISTRATION, STANDARDS AND IMPORT REGULATIONS

841,537		5.1%		COUNTRY COMPLIANCE TO THE UN VEHICLE SAFETY REGULATIONS							
TOTAL REGISTERED VEHICLES AS OF 2016	MOTORIZED 2/3 WHEELERS AS OF 2016	FRONTAL AND SIDE IMPACT (Reg. 94, 95)		MOTORCYCLE ANTI-LOCK BRAKING SYSTEM (Reg. 78)		PEDESTRIAN PROTECTION (Reg. 127)		ELECTRONIC STABILITY CONTROL (Reg. 140)		SEAT BELTS AND ANCHORAGES (Reg. 16, 14)	
	Regulated		10 Yrs.		No		Yes		No		
REGULATION OF IMPORT OF USED VEHICLES		IMPORT AGE LIMIT		TAXATION BASED LIMITS		IMPORT INSPECTIONS		PERIODIC INSPECTION			

SAFE ROAD USERS Ref: 1.8

The key behavioral risk factors for road crash injuries are drunk driving, non-use of helmets, seat-belts or child restraint, and speeding. Establishing and enforcing laws to address these risk factors is effective in reducing road crash fatalities and their associated injuries.

NATIONAL SEATBELT, DRINK DRIVING AND HELMET LAWS (WHO, 2018)

PILLARS								Not restricted		18 yrs.
	NATIONAL SEATBELT LAW	DRIVER	FRONT	BACK	MOTORCYCLE HELMET LAW	HELMET STANDARDS	MOTORCYCLE OCCUPANT AGE RESTRICTION		LEGAL MINIMUM DRIVING AGE	
					<0.04	<0.04	<0.04		Approx. 25.0%	
	NATIONAL DRINK DRIVING LAW	IS LAW BAC BASED?	BLOOD ALCOHOL CONCENTRATION (BAC) LIMITS (g/dl)			GENERAL POPULATION	YOUNG DRIVERS	PROFESSIONAL DRIVERS	RANDOM DRINK DRIVING TESTS	% OF ROAD CRASH FATALITIES INVOLVING ALCOHOL

POST CRASH CARE Ref: 1.8,9

Good post-crash care reduces deaths and reduces disability and suffering for road crash survivors. The emergency medical care system elements and processes need to be effective to attain this objective.

PILLAR 6	National, Multiple Numbers		National	COUNTRY HEALTH COVERAGE INDEX - SDG	63	EXPENDITURE ON HEALTHCARE AS % OF GDP	4%
	NATIONAL EMERGENCY CARE ACCESS NUMBER		TRAUMA REGISTRY SYSTEM	Target 3.8; Target - 100			

Mongolia has several emergency numbers. These are 105 (General); 102 (Police); 103 (Ambulance).

REFERENCES

1. Global Status Report on Road Safety 2018. World Health Organization; 2. Institute for Health Metrics and Evaluation (IHME). GBD Results Tool. Seattle, WA: IHME, University of Washington, 2015; 3. Serious injuries have been calculated assuming a ratio of 15:1 (15 serious injuries for every death). This estimation broadly falls in the range of 30:1 in high income countries to 10:1 in low- and middle-income countries as crashes tend to be more fatal in the later context. 4. Vaccines for Roads, International Road Assessment Programme (iRAP). Available from <https://www.vaccinesforroads.org/>; 5. World Bank Databank for Development Indicators; 6. M.H. Cameron, R. Elvik. 2010. Nilsson's Power Model connecting speed and road trauma; 7. Austroads. Balance between harm reduction and mobility in setting speed limits; 8. UNEP-ITC Background Paper on Used Vehicles Globally and Various Media Sources (Wikipedia and vehicle import websites); 9. 2018 World Health Statistics, WHO.

Напоминание:



The Global Road Safety Partnership is hosted by:



Каждые **24 секунды**
кто-то умирает в результате ДТП

Every **24** someone dies
on the road
SECONDS



Напоминание:



The Global Road Safety Partnership is hosted by:



**Ваши решения и
действия могут помочь
защитить всех, кто
использует дорожную
сеть в вашей стране**



СЕКРЕТАРИАТ ГЛОБАЛЬНОГО ПАРТНЕРСТВА ПО БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ



АДРЕС

International Federation of
Red Cross and Red
Crescent Societies

P.O. Box 303
Chemin des Crêts, 17
Petit-Sacconex, Geneva
Switzerland



ТЕЛ./ФАКС

+41 (0) 227304249
+41 (0) 227330395



ЭЛ. ПОЧТА

grsp@ifrc.org



ВЕБСАЙТ

www.grsproadsafety.org