**Цель 3: Обеспечение здорового образа жизни и содействие благополучию для всех в любом возрасте**

**Задача 3.6: К 2020 году вдвое сократить во всем мире число смертей и травм в результате дорожно-транспортных происшествий**

**Показатель 3.6.1: Смертность в результате дорожно-транспортных происшествий**

**Институциональная информация**

**Организации:**

Всемирная организация здравоохранения (ВОЗ)

**Концепции и определения**

**Определение:**

Уровень смертности в результате дорожно-транспортных происшествий, определяемый как число смертельных исходов дорожно-транспортных происшествий на 100 000 населения.

**Обоснование:**

Числитель: количество смертей из-за дорожно-транспортных происшествий

Абсолютная цифра, определяющая количество людей, погибших в результате дорожно-транспортного происшествия.

Знаменатель: Население (количество человек по странам)

**Комментарии и ограничения:**

Не для всех стран доступны данные учета естественного движения населения, что делает невозможным их сравнение с данными полученными из обследований. Для стран, имеющих недостаточную полноту данных о естественном движении населения, публикуются только доверительные интервалы. Так же отсутствует возможность ежегодно собирать данные о дорожном трафике, используя методологию, отраженную в Глобальном отчете (Globalstatusreport).

**Методология**

**Метод расчета:**

Наша модель основана на качестве полученных нами данных. Как организация здравоохранения мы полагаемся в первую очередь на данные регистрации естественного движения населения, получаемые ВОЗ из Министерств здравоохранения (посредствам официальных каналов). Полученные данные по всем причинам смертей впоследствии анализируются нашими коллегами для определения качества предоставленных данных, в частности это касается полноты данных и охвата смертей по всем причинам.

Мы классифицировали страны по 4-ем категориям или группам, а именно:

Группа 1: Страны с данными о регистрации естественного движения населения (хорошие данные о регистрации смертности)

Группа 2: Страны с другими источниками информации о причинах смерти

Группа 3: Страны с населением менее 150 000 человек

Группа 4: Страны, не имеющие подходящих данных о регистрации смерти.

Департамент информационных систем здравоохранения анализирует качество и полноту данных. Если страна рассматривается ВОЗ как страна с хорошими данными о регистрации естественного движения населения, что относит страну к группе 1, для модели безопасности дорожного движения мы не используем регрессионную модель для получения оценок (однако есть возможность проецировать вперед, если данные датированы). Если страна относится к группе 4, мы применяем отрицательную биномиальную регрессию, где N - общее количество смертей от дорожно-транспортных происшествий, C - константа, Xi–набор объясняющих ковариат, Pop–население страны за год, и ?- отрицательная биномиальнаявеличина погрешности.

Для стран из группы 2 описанный выше метод регрессии был использован для прогнозирования последнего года, для которого были доступны данные об общей смертности.

Наконец, для стран из 3-й группы, население которых составляет менее 150 000 человек и которые не имеют подходящих данных о регистрации смерти, регрессионные оценки не использовались.

Более подробная информация о данном процессе оценки содержится в Глобальном отчете о состоянии безопасности на дорогах, 2015.

**Дезагрегация:**

Мы дезагрегировали данные по типам пользователей дорог, возрасту, полу, группам доходов и регионам ВОЗ

**Обработка отсутствующих значений:**

*На страновом уровне*

Обработка отсутствующих значений была проведена следующим образом:

1) Определить недостающие значения (или годы) в данных о регистрации естественного движения населения(**VR**) и осуществить поиск других источников данных для этих лет (вопросники, обследования(**Reported**)). Затем мы подсчитали фактор**VR/Reported**для последних 3 лет, по которым были доступны данные, и использовали этот фактор для корректировки данных из других источников, которые будут использоваться для замены отсутствующих данных о регистрации естественного движения населения.

2) В случае отсутствия данных о регистрации естественного движения населения(**VR**) и данных из других источников, недостающие значения были получены путем построения негативной биноминальной регрессии уровнясмертности, если регрессия сходилась и была значимой. В противном случае мы использовали средний уровень смертности за те года, данные по которым доступны.

*На региональном и глобальном уровне*

Процедура та же, что описана выше для 11.2.

**Региональные показатели:**

Мы использовали региональную группировку ВОЗ и среднее значение для расчета уровня смертности для каждого региона. Показатель представляет собой сумму смертей в результате дорожно-транспортных происшествий для региона, умноженную на 100 000 человек и деленную на население в регионе.

**Источники расхождений:**

Оценка ВОЗ уровня дорожного трафика во многих странах отличается от официальных оценок в связи с описанными выше причинами, которые относятся к нашей методологии.

Существуют также различия в данных о населении между национальными данными и оценками, подготовленными отделом ООН по вопросам народонаселения.

**Источники данных**

**Описание:**

Для смертельных случаев от дорожно-транспортных происшествий у нас есть два источника данных: данные Глобального отчета о состоянии дорожной безопасности и данные о естественном движении населения или данные из сертификатов смерти, которые ВОЗ ежегодно получает от государств-членов (министерств здравоохранения).

В качестве данных о населении мы использовали данные отдела по народонаселению Департамента по экономическим и социальным вопросам ООН.

**Процесс сбора:**

Методология включает сбор данных из нескольких различных секторов и заинтересованных сторон в каждой стране. Национальные координаторы данных (НКД), которые были назначены национальными правительствами, прошли подготовку по методологии проекта. В качестве представителей своих министерств они должны были выбрать до восьми других экспертов по безопасности дорожного движения в своей стране из разных секторов (например, здравоохранения, полиции, транспорта, неправительственных организаций и / или академических кругов) и содействовать проведению согласительного совещания этих респондентов.

В то время как каждый эксперт отвечал на вопросник, основываясь на своем опыте, согласительное совещание, проводимой НКД, позволяло обсуждать все ответы, и группа использовала это обсуждение для согласования одного окончательного набора информации, который наилучшим образом представлял ситуацию в стране в то время (до 2014 года, используя самые последние доступные данные). Затем данная информация была предоставленав ВОЗ. Более подробная информация содержится в Докладе о глобальном статусе безопасности дорожного движения за 2015 год. Руководство к нашему вопроснику, описывающее возрастные группы и другие аспекты, былонаправлено странам для стандартизации собранных данных.

**Доступность данных**

**Описание:** Имеются данные для 194 стран.

**Временные ряды:** С 2000 по 2013

**Календарь**

**Сбор данных:**

Следующий сбор данных запланирован на 2017 год, хотя данные, собранные по фактам смерти, вероятно, будут предоставлены за 2015 или 2016 год (мы попросим предоставить самые последние данные по стране).

**Выпуск данных:**

Новые данные по данному показателю будут опубликованы в начале 2019 года

**Поставщики данных**

Данные о смертности от дорожно-транспортных происшествий были предоставлены на национальном уровне главным образом тремя министерствами, а именно министерством здравоохранения, министерством внутренних дел и министерством транспорта.

**Составители данных**

ВОЗ является организацией, ответственной за составление и представление данных по этому показателю на глобальном уровне

**Ссылки**

http://www.who.int/violence\_injury\_prevention

<http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/en/>

**Связанные индикаторы**

3.5, 11.2