



ИНСТИТУЦИОНАЛЬНАЯ СТРУКТУРА

Головная организация	Федеральное управление дорог (FEDRO)
Финансируется из государственного бюджета	Да
Национальная стратегия обеспечения БДД	Нет
Финансирование внедрения	—
Целевой ориентир по снижению смертельного травматизма	—

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОГ И ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Экспертиза или звездный рейтинг всех новых объектов дорожной инфраструктуры	Частично
Стандарты проектирования для обеспечения безопасности пешеходов / велосипедистов	Нет
Проверки / звездный рейтинг существующих дорог	Да
Инвестиции в модернизацию особо опасных участков	Да
Политика, поощряющая инвестиции в общественный транспорт	Да

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Общее число зарегистрированных транспортных средств на 2016 г.	5 980 512
Легковые автомобили и 4-колесные легкие транспортные средства	4 927 655
Моторизованные 2- и 3-колесные транспортные средства	720 381
Большегрузные автомобили	53 094
Автобусы	14 742
Другие	264 640
Применение стандартов транспортных средств (UNECE WP.29)	
Защита от травм при лобовом столкновении	Да
Система курсовой устойчивости	Да
Защита пешеходов	Да
Антиблокировочная тормозная система мотоциклов	Да

ОКАЗАНИЕ МЕДИЦИНСКОЙ ПОМОЩИ ПОСТРАДАВШИМ В ДТП

Общенациональный номер вызова скорой помощи	Общенациональный, единый
Регистр травм	Общенациональный
Официальная сертификация служб догоспитальной помощи	Нет
Общенациональная оценка систем скорой помощи	Нет

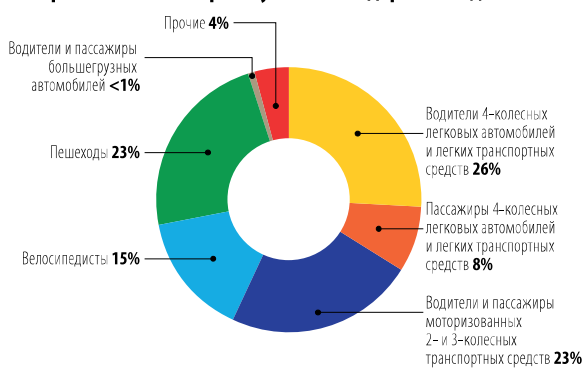
ДАННЫЕ

Зарегистрированные данные о дорожно-транспортных травах со смертельным исходом (2016 г.)	216 ^a (70% М, 30% Ж)
Заявленный показатель на 100 000 населения (2016 г.)	2,6 ^a
Число дорожно-транспортных травм со смертельным исходом по оценке ВОЗ (2016 г.)	223 ^b
Показатель на 100 000 населения по оценке ВОЗ (2016 г.)	2,7 ^b

^a Федеральное управление дорог. Лица, умершие в течение 30 дней после ДТП.

^b Метод ВОЗ для получения сопоставимых оценок по странам: Группа 1. Страны с хорошими данными регистрации смертности. Для получения подробной информации см. Пояснительное примечание 3 в Докладе ВОЗ о состоянии безопасности дорожного движения в мире 2018 г.

Смертность по категориям участников дорожного движения



Источник: 2016 г., Федеральное управление дорог

© Всемирная организация здравоохранения, 2020. Некоторые права защищены. Данная работа распространяется на условиях лицензии CC BY-NC-SA 3.0 IGO.

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Национальный закон об ограничении скорости	Да
Предельная скорость в населенных пунктах	50 км/ч
Предельная скорость вне населенных пунктов	80 км/ч
Предельная скорость на автомагистралях	120 км/ч
Местные власти имеют право изменять ограничения	Нет
Правоприменение (по данным самооценки)	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Преобладающий вид правоприменения	—

Национальный закон об управлении транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения

УСАК – для всего населения	< 0,05 г/дл
УСАК – для молодых или начинающих водителей	< 0,01 г/дл
Проводится выборочное тестирование дыхания	Да
Проводится тестирование в случае ДТП со смертельным исходом отдельных водителей	Тестирование
Правоприменение (по данным самооценки)	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Доля дорожно-транспортных травм со смертельным исходом, связанных с употреблением алкоголя

Доля дорожно-транспортных травм со смертельным исходом, связанных с употреблением алкоголя	13% ^c
--	------------------

Национальный закон о ношении защитных шлемов для мотоциклистов

Распространяется на водителей и пассажиров	Да
Закон обязывает застегнуть шлем	Нет
Закон содержит ссылку и/или оговаривает стандарт для шлемов	Да
Перевозка детей на мотоциклах	Не ограничена
Правоприменение (по данным самооценки)	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Доля лиц, пользующихся шлемом

Доля лиц, пользующихся шлемом	100% водителей ^d
-------------------------------	-----------------------------

Национальный закон о ремнях безопасности

Распространяется на лиц, занимающих передние и задние сиденья	Да
Правоприменение (по данным самооценки)	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Доля лиц, пользующихся ремнями безопасности

Доля лиц, пользующихся ремнями безопасности	94% на передних сиденьях ^d , 86% на задних сиденьях ^d
---	--

Национальный закон об удерживающих устройствах для детей

Размещение детей на передних сиденьях	Разрешено в детском удерживающем устройстве
Детское удерживающее устройство обязательно	До достижения возраста 12 лет/роста 150 см ^e

Закон содержит ссылку и/или оговаривает стандарт для детских удерживающих устройств

Закон содержит ссылку и/или оговаривает стандарт для детских удерживающих устройств	Да
---	----

Правоприменение (по данным самооценки)

Правоприменение (по данным самооценки)	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
--	------------------------

Доля детей, перевозимых в детских удерживающих устройствах

Доля детей, перевозимых в детских удерживающих устройствах	93% ^f
--	------------------

Национальный закон о использовании мобильных телефонами при вождении

Запрет на использование мобильным телефоном при помощи рук	Да
--	----

Запрет на использование мобильным телефоном без помощи рук

Запрет на использование мобильным телефоном без помощи рук	Нет
--	-----

Национальный закон об управлении транспортным средством в состоянии наркотического опьянения

Национальный закон об управлении транспортным средством в состоянии наркотического опьянения	Да
--	----

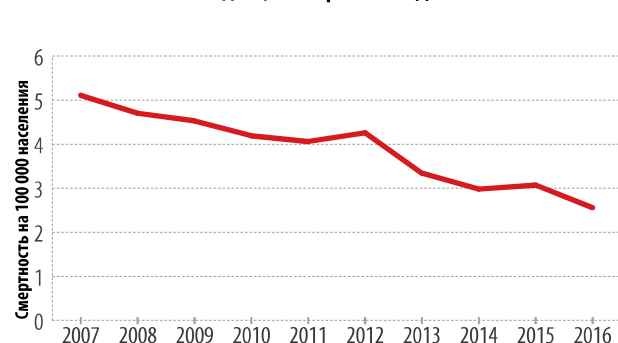
^c 2016 г., Федеральное управление дорог.

^d 2016 г., Швейцарский совет по предупреждению несчастных случаев (BFU).

^e Дети, не достигшие возраста 12 лет и роста 150 см, должны перевозиться в детском удерживающем устройстве.

^f 2012 г., Швейцарский совет по предупреждению несчастных случаев (BFU).

Тенденции смертности в ДТП



Источник: Федеральное статистическое управление Швейцарии