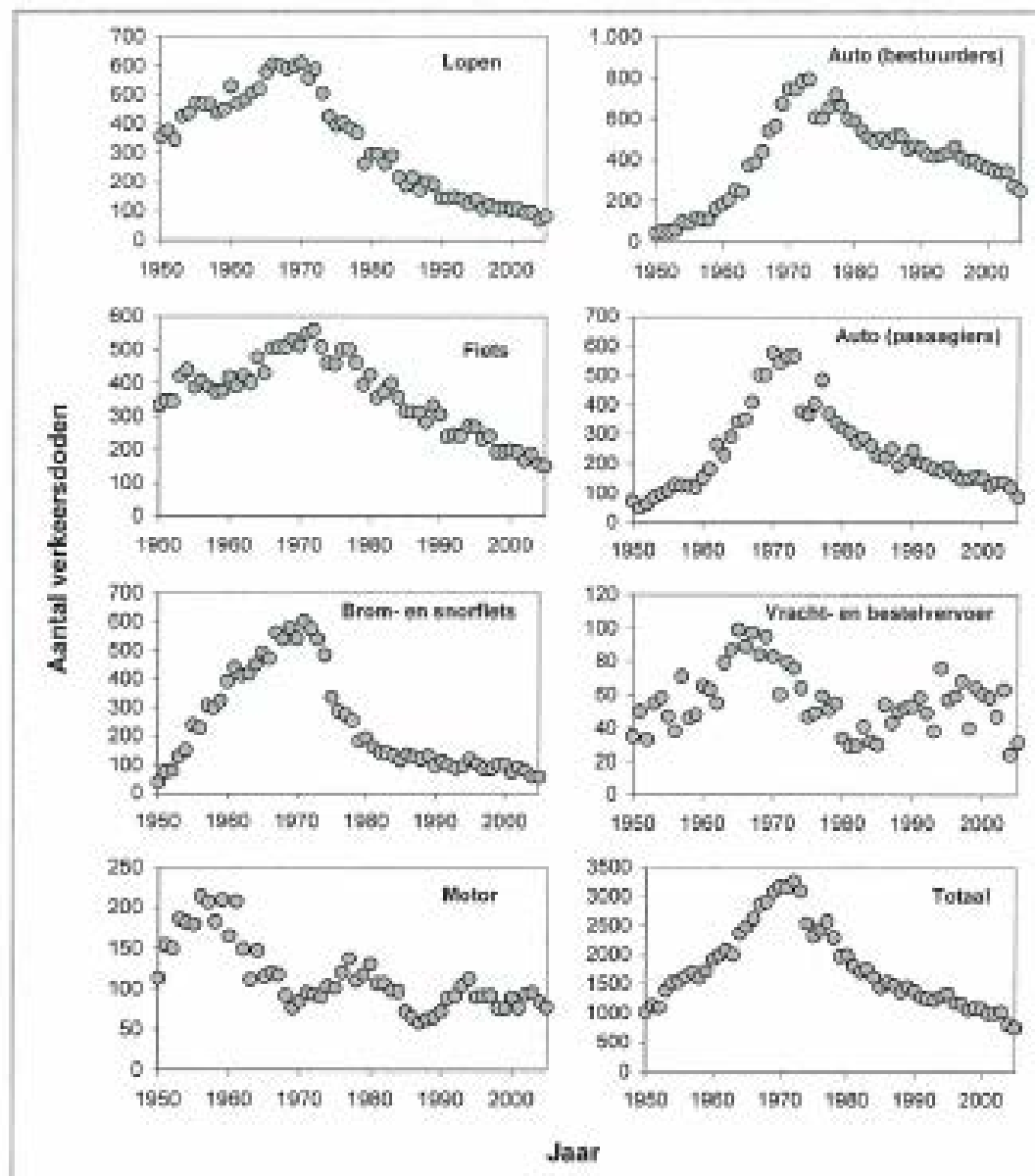


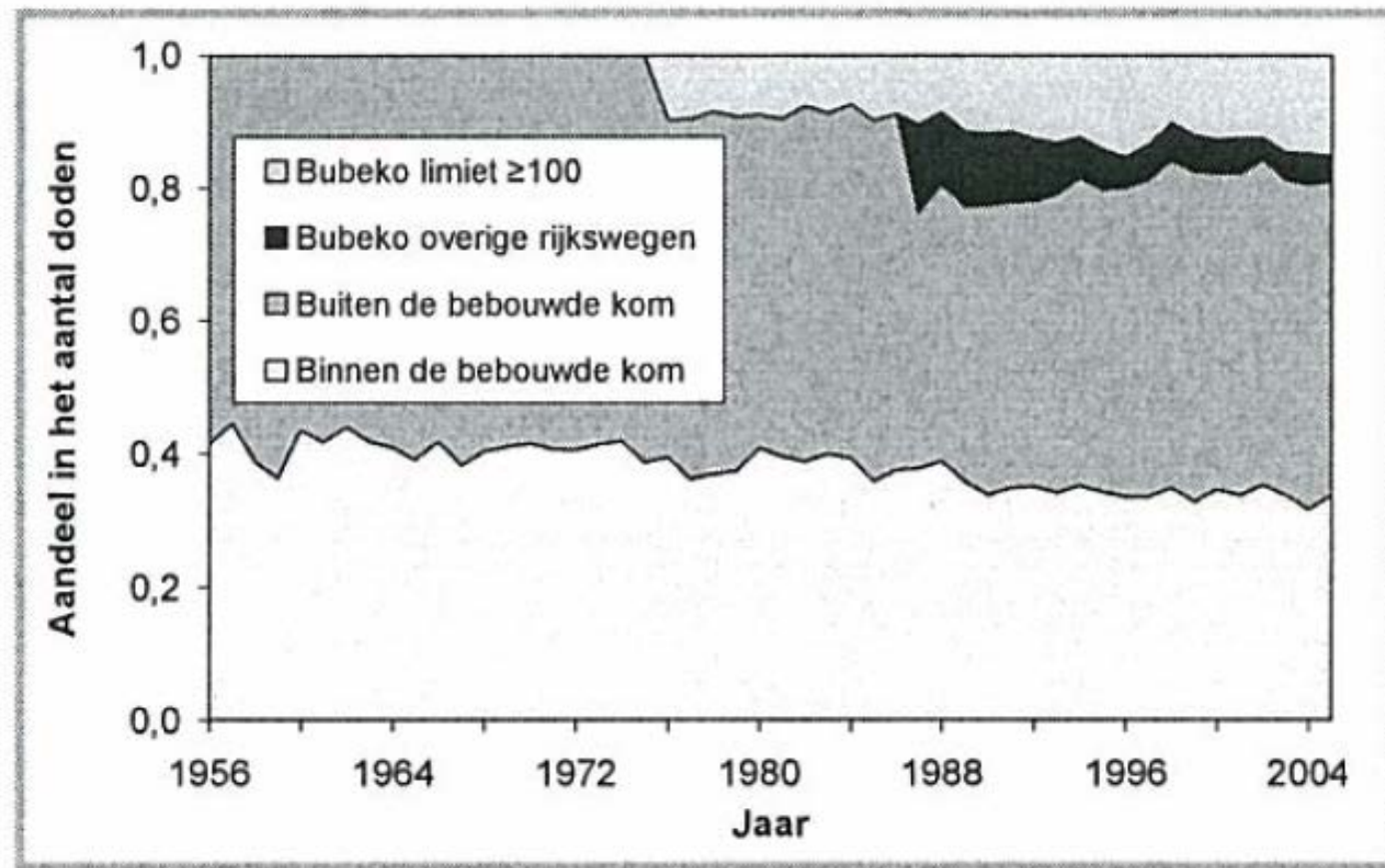
Gijs Mom (TU/e; Andalucía)

Globalizing Road Safety
More of the Same or Paradigm shift?

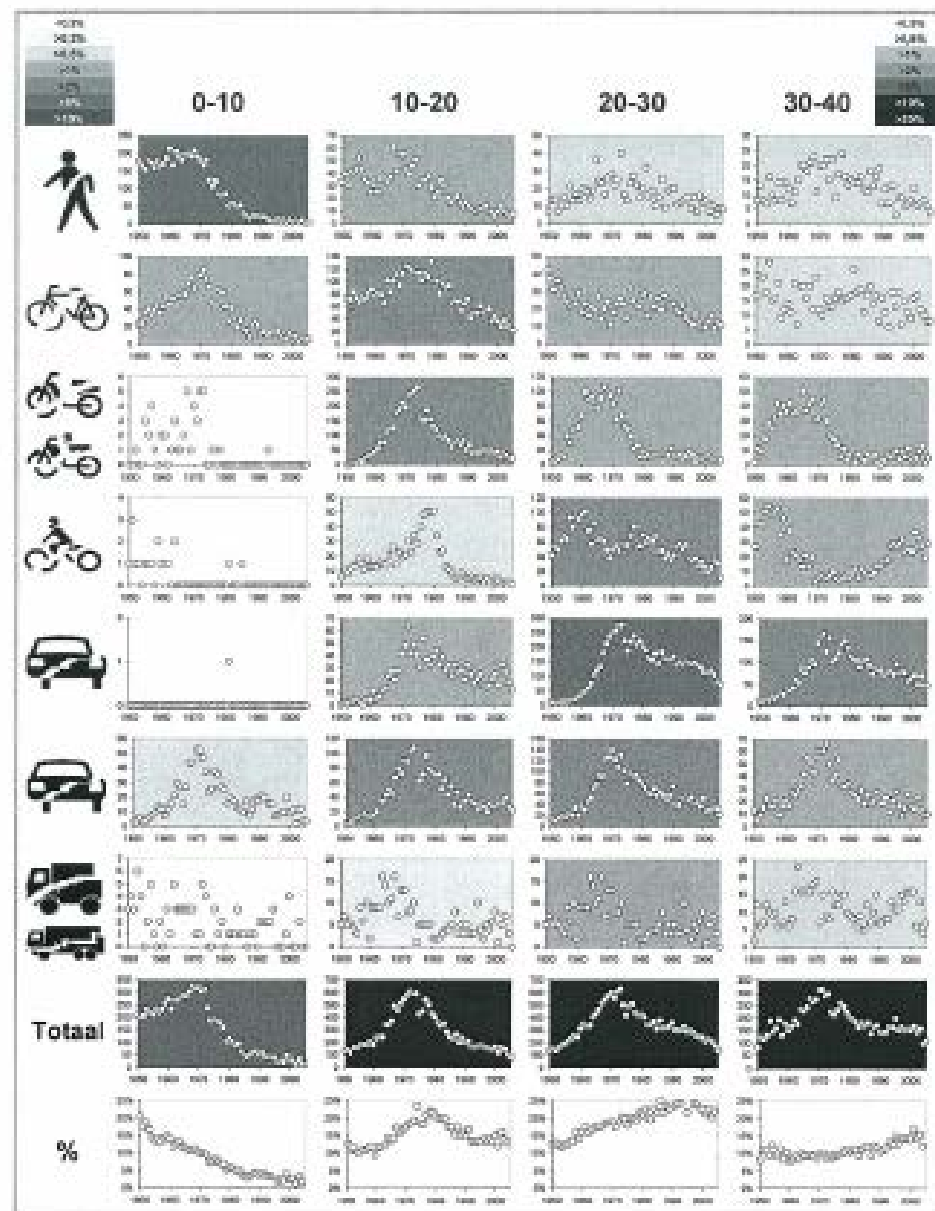
- New book: *Pacific Automobility; A History of Mobility Globalization, 1945-2015*
- New Project: RWS: *Dutch road safety history in a transnational context, 1895 -2015* (Ruud Filarski and Gijs Mom)



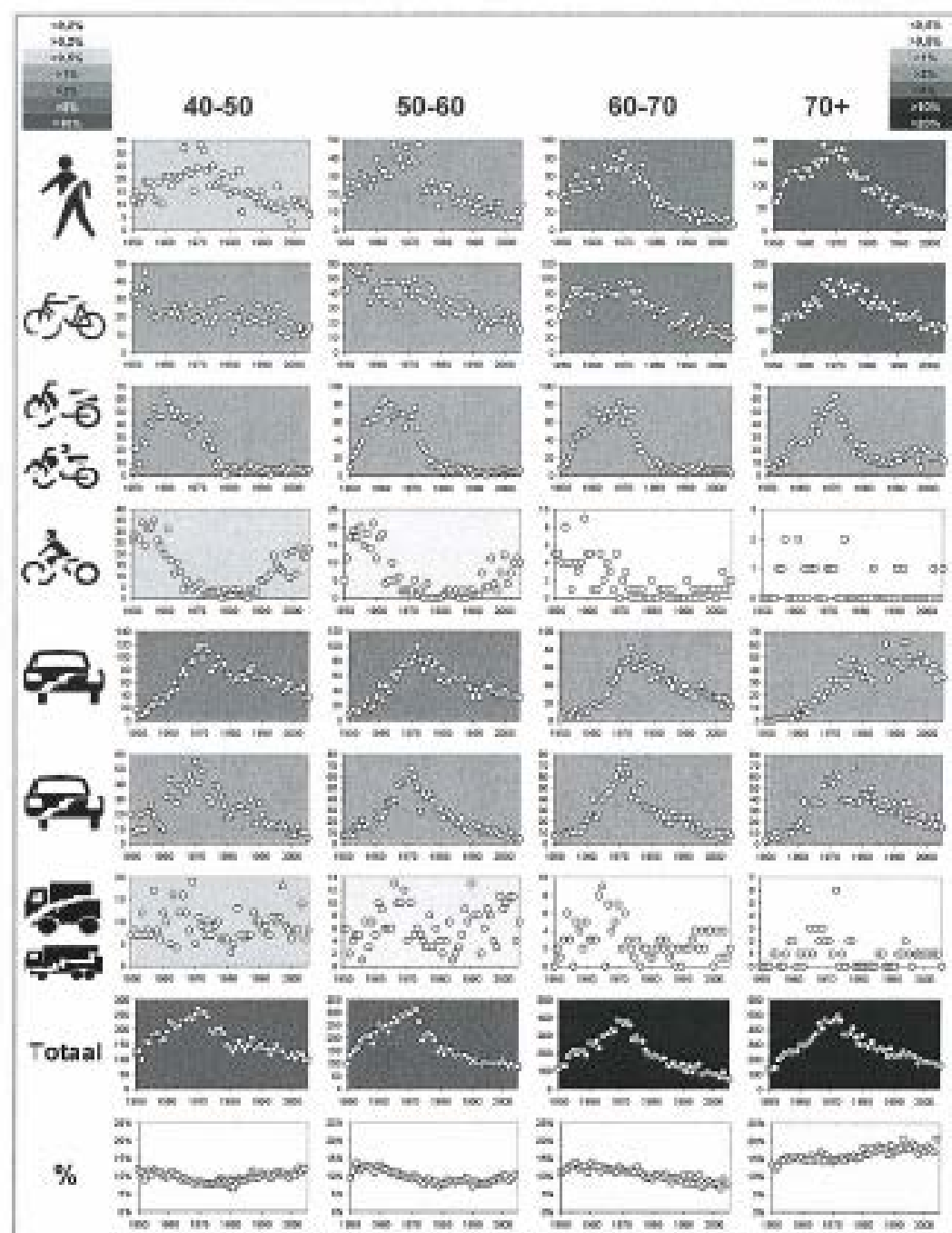
Abbeelding 2.1. Ontwikkeling van het aantal verkeersdoden voor zeven vervoerswijzen, en voor het totaal. De horizontale as geeft het jaartal weer, tussen 1950 en 2005, en verticaal staat het aantal doden.



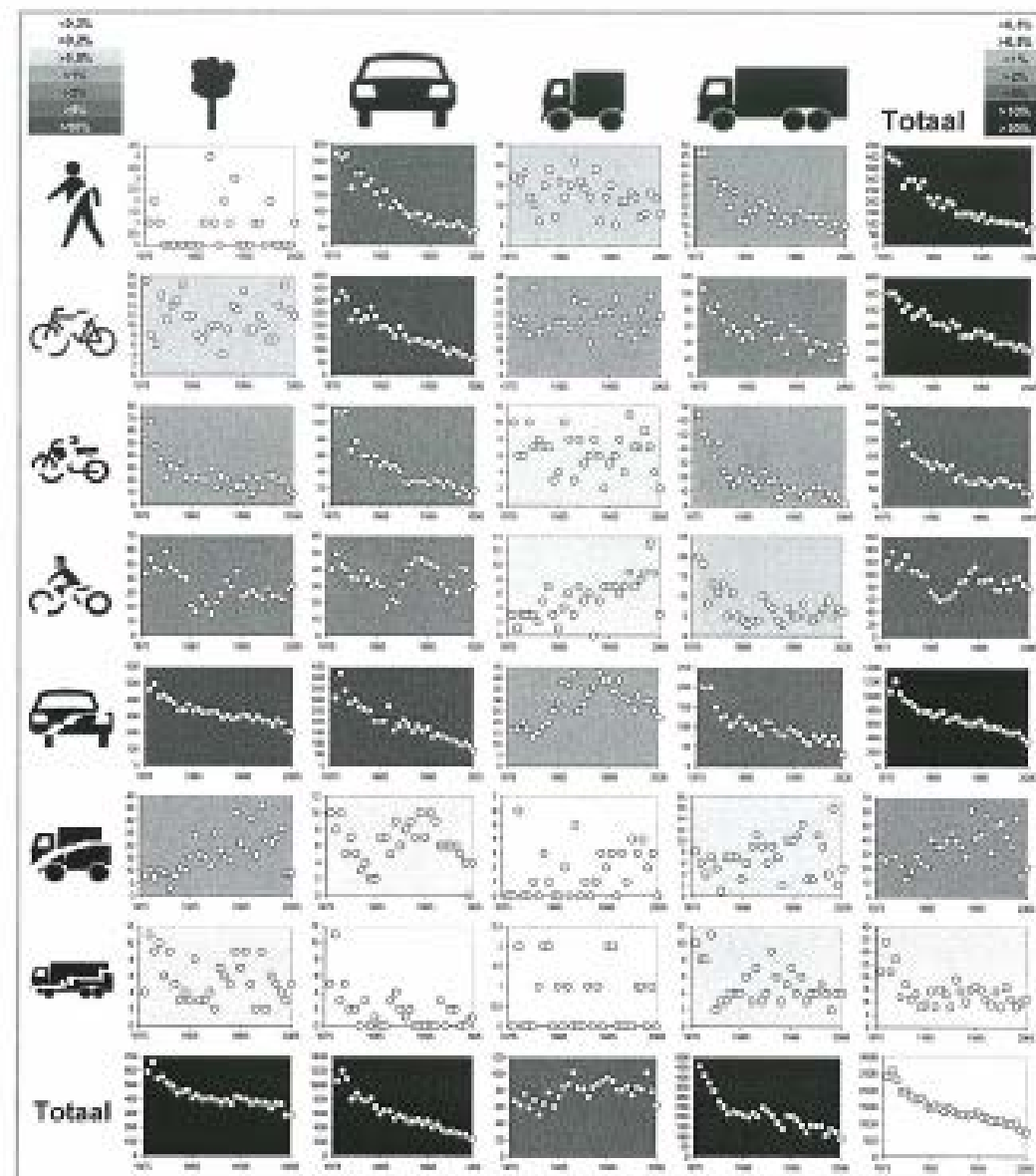
Afbeelding 2.4. Aandeel ongevallen op verschillende wegtypen: binnen de kom, buiten de kom op niet-autosnelwegen en op autosnelwegen (dat wil zeggen: met een limiet van 100 of 120 km/uur). Ook de overige rijkswegen (met een lagere limiet) zijn aangegeven.



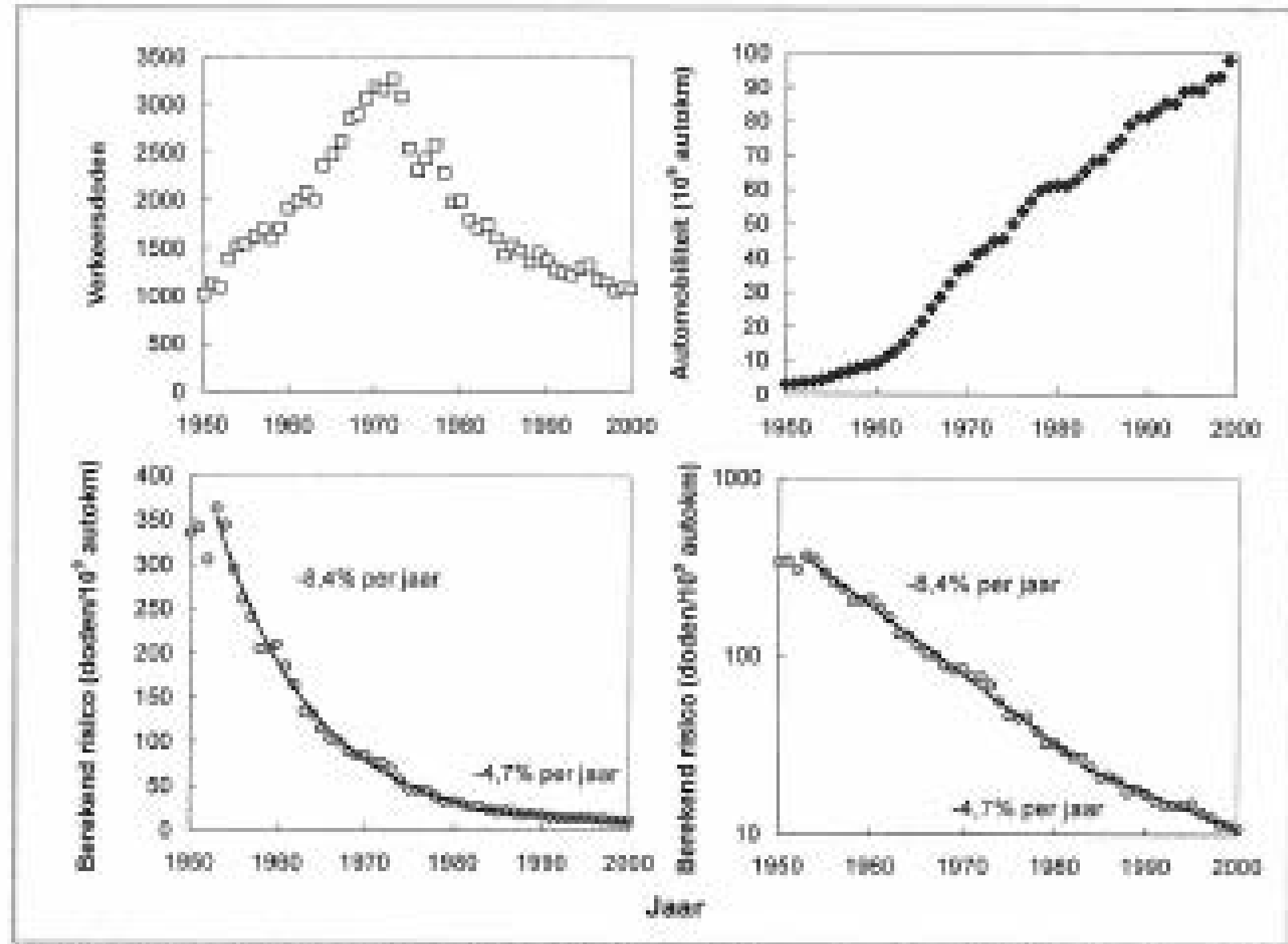
Abbeelding 2.2. De ontwikkeling van het aantal doden naar vervoerwijze (gebroken pictogram) en leeftijd tot 40 jaar vanaf 1950. Autobestuurders (boven) en autopassagiers (onder) zijn onderscheiden. De onderste twee rijen tonen het totaal van elke leeftijdsklasse, en het aandeel van deze leeftijdsklasse ten opzichte van het totaal. De kleur van elke grafiek duidt op het relatieve aandeel van het totaal aantal (over alle jaren) in die grafiek, ten opzichte van het totaal aantal rechtsonder (over alle jaren), volgens de legenda boven aan de afbeelding.



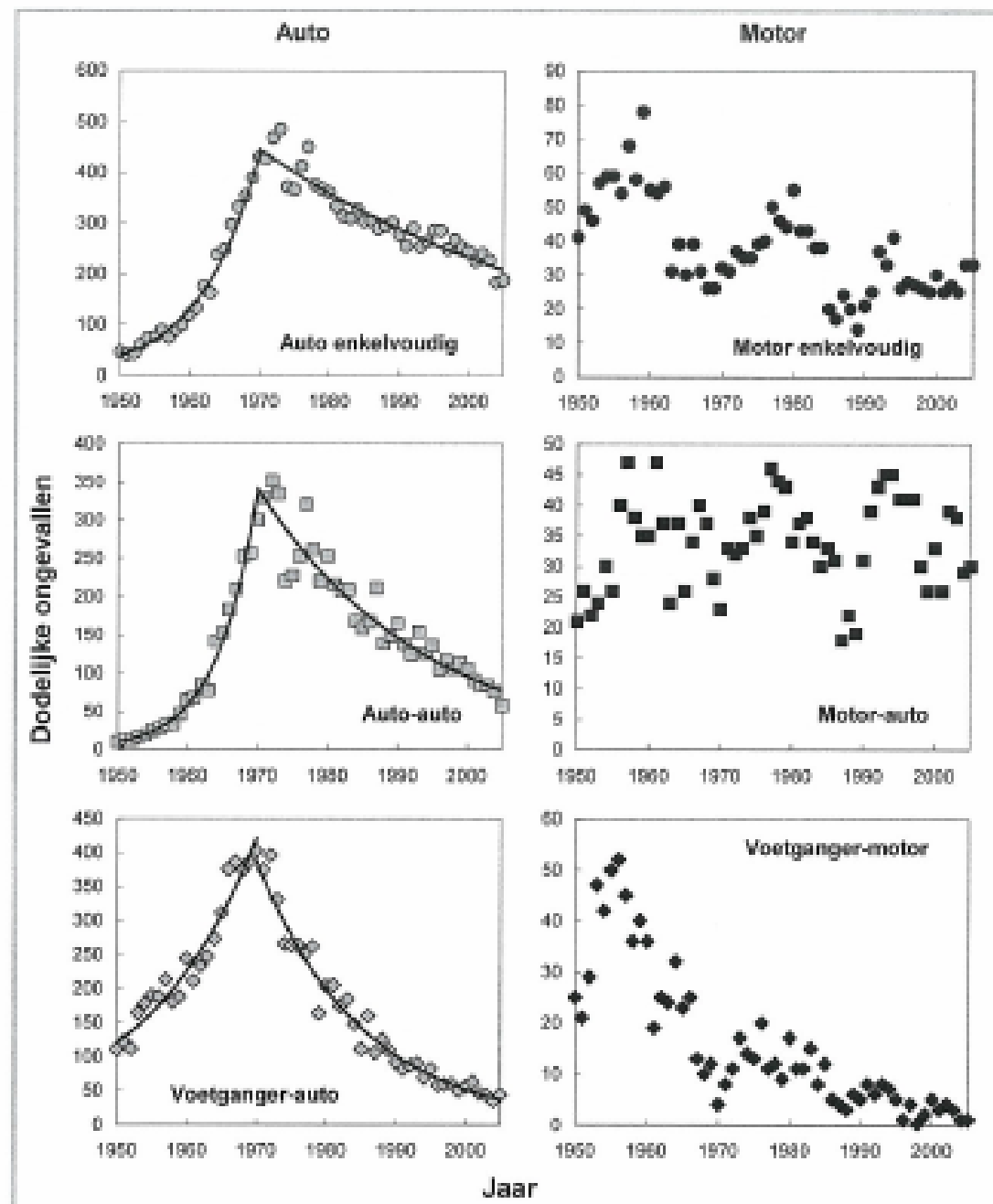
Abbeelding 2.3. De ontwikkeling van het aantal doden naar vervoerswijze (gebroken pictogram) en leeftijd vanaf 40 jaar vanaf 1950. Autobestuurders (boven) en autopassagiers (onder) zijn onderscheiden. De onder-



Afbeelding 3.1. Ontwikkeling van het aantal verkeersdoden in Nederland sinds 1976 naar vervoerswijze van het slachtoffer (van boven naar beneden) en vervoerswijze van de tegenpartij (van links naar rechts). De boom staat voor enkelvoudige ongevallen, dus zonder tegenpartij. De kleur van elke grafiek duidt op het relatieve aandeel van het totaal aantal (over alle jaren) in die grafiek, ten opzichte van het totaal aantal rechtsonder (over alle jaren), volgens de legenda boven aan de afbeelding.



Abbeelding 5.1. Linksboven het aantal verkeersdoden, rechtsboven de automobiliteit (voertuigkilometer) in Nederland. Onder hun verhouding (doden per miljard autokilometer), zowel met lineaire as (links) als met logaritmische as (rechts). Voor een toelichting hierbij, zie Bijlage 3.



Abbeelding 5.5. Het aantal dodelijke ongevallen voor zes conflicttypen. De getrokken lijnen zijn exponentiële regressielijnen.

What happens when one goes global?

- Car is a killer
- Same responses:
 - Pavlov reflex: separation of flows
 - self-illusion: the more cars, the safer the traffic

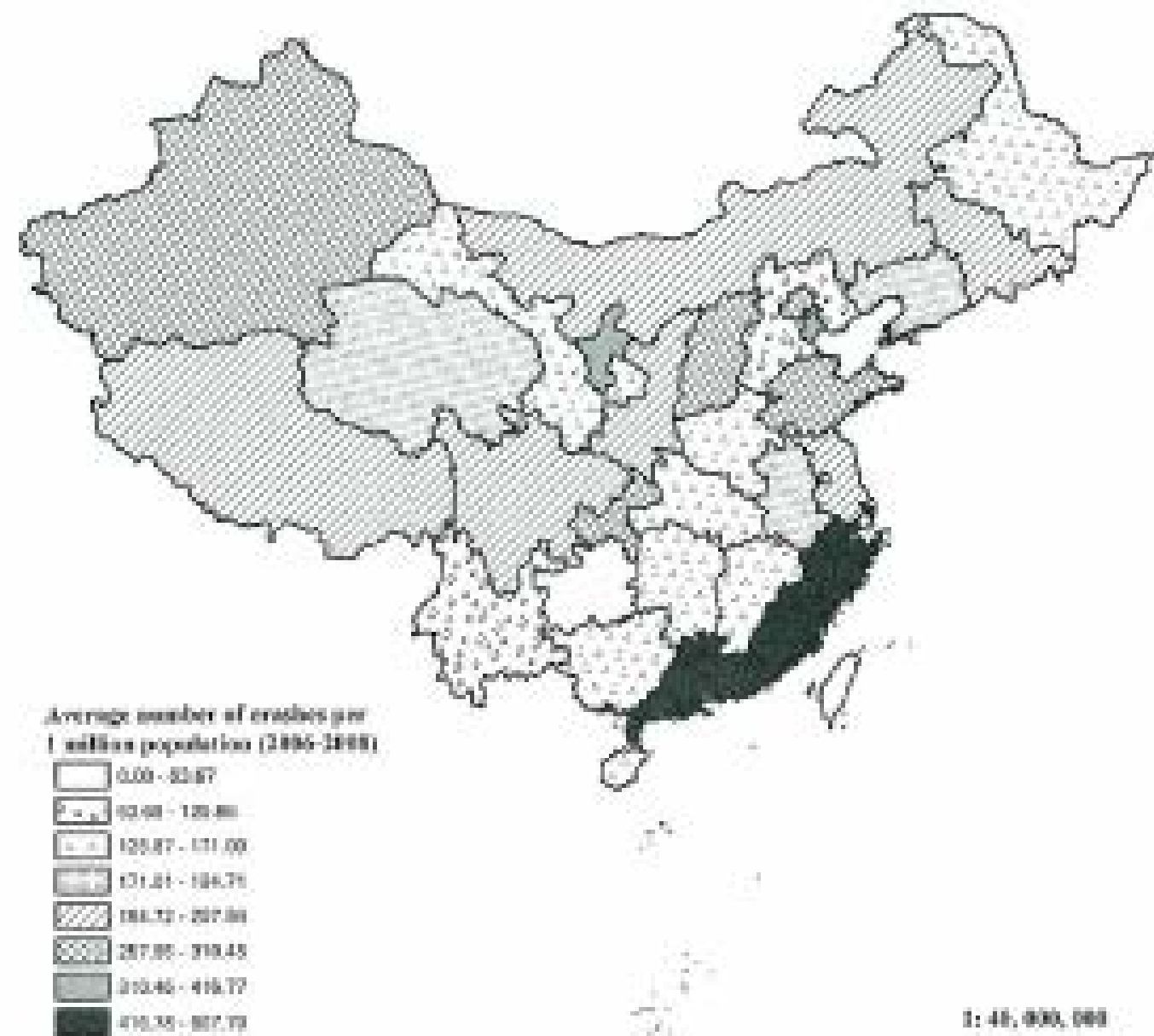


Fig. (4). Crashes per million population in China, 2006-2008

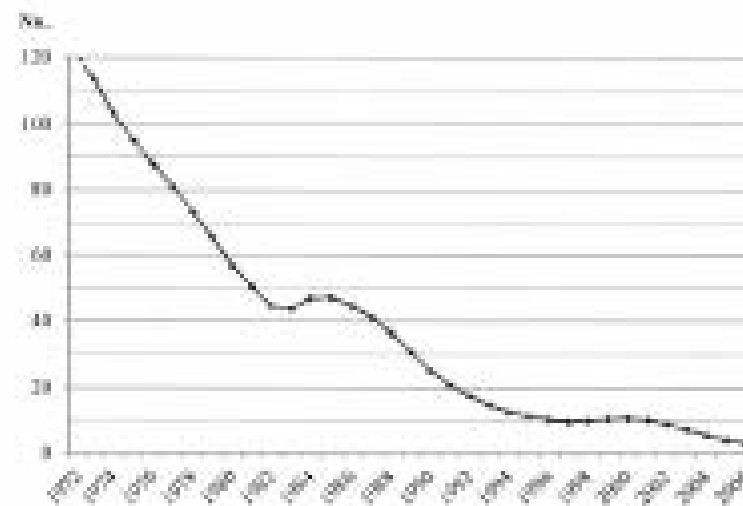


Fig. (1). 5-year averages of crashes per 1,000 vehicles in China, 1970-2008.

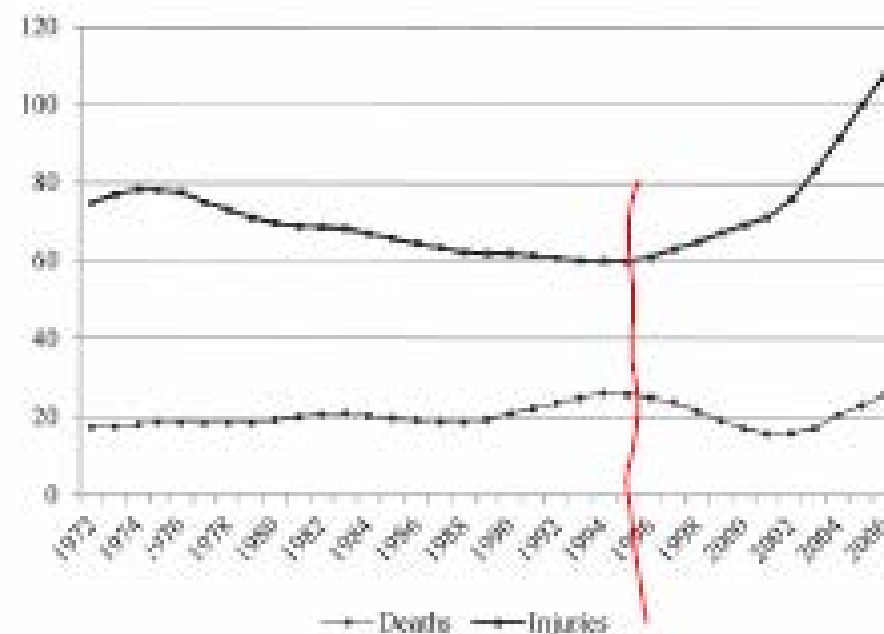


Fig. (2). 5-year averages of deaths and injuries per 100 crashes in China, 1970-2008.

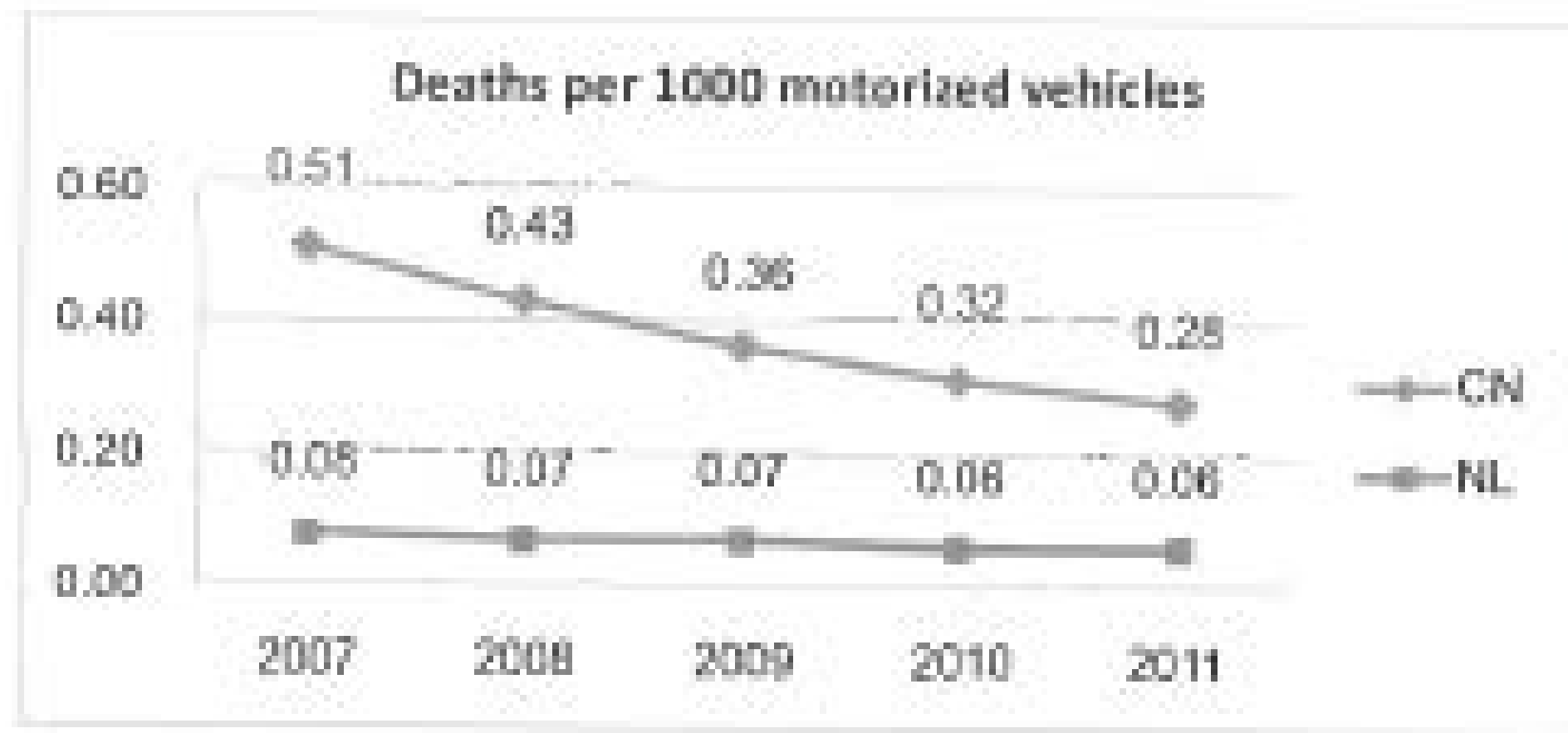


Figure 2.10 Deaths per 1000 vehicles (2007~2011)

Note: 1. Data from Traffic Management Bureau of the Ministry of Public Security (2012b) and (Statistics Netherlands, 2012); 2. Vehicles include cars, buses, and freight vehicles but do not include two-wheelers.

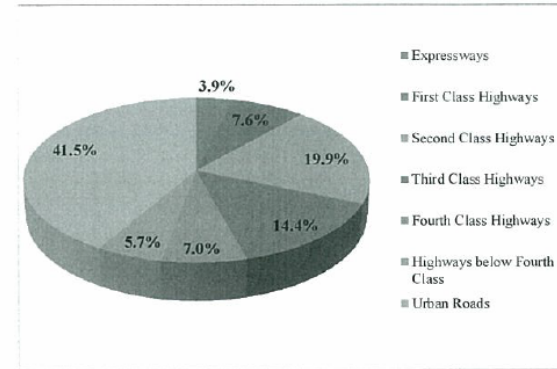
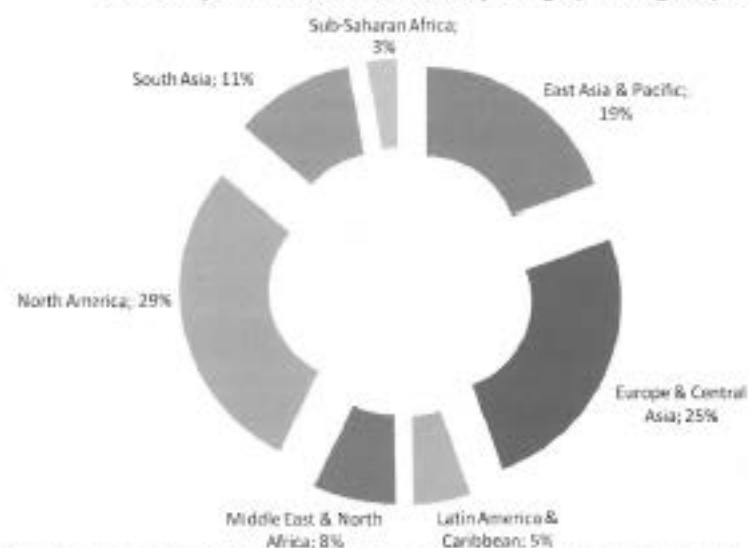


Fig. (3). Crashes in China by Road Type, 2006-2008.

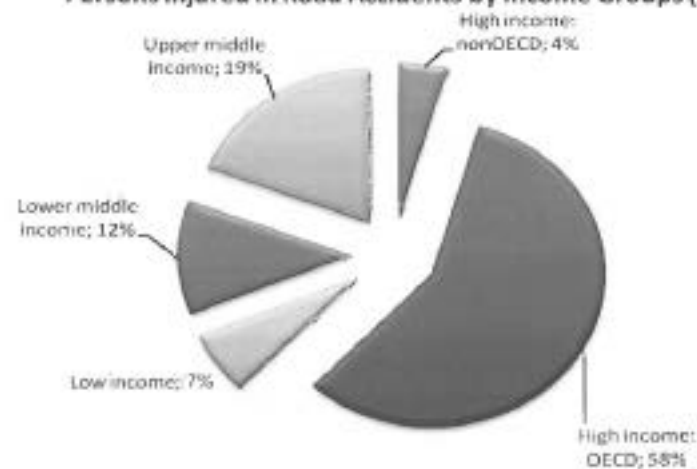
Table 3. Crash and Death Rates on Different Types of Roads in China, 2000-2008

	Highways						Urban Roads
	Express-Ways	First Class	Second Class	Third Class	Fourth Class	Below Class IV	
	Average Number of Crashes Per Year (in '000)						
2000-02	18.0	46.0	134.1	98.2	35.8	26.8	236.0
2003-05	26.3	41.9	114.8	83.3	29.6	28.3	221.0
2006-08	12.5	24.7	64.5	46.6	22.7	18.3	134.3
	Average Road Length ('000 km)						
2000-02	15.8	21.0	158.2	284.8	756.4	247.9	175.7
2003-05	35.0	33.9	230.0	334.9	881.5	354.9	226.0
2006-08	53.2	49.9	274.8	364.3	1,790.1	1,058.0	249.1
	Crashes Per 1,000 km of Roads						
2000-02	1,142.7	2,187.8	847.3	344.9	47.3	108.1	1,343.4
2003-05	751.1	1,234.1	498.9	248.7	33.6	79.8	978.0
2006-08	236.0	495.5	234.7	127.9	12.7	17.3	539.2
	Average Number of Road Deaths Per Year (in '000)						
2000-02	2.5	9.2	30.0	23.1	8.5	5.7	23.0
2003-05	6.4	10.6	32.2	22.9	7.8	6.6	25.1
2006-08	6.7	8.3	23.4	15.6	6.6	4.7	22.7
	Deaths Per 100 Crashes						
2000-02	14.0	20.0	22.4	23.5	23.9	21.2	9.7
2003-05	24.5	25.3	28.1	27.5	26.4	23.3	11.4
2006-08	53.7	33.7	36.3	33.5	28.8	25.4	16.9

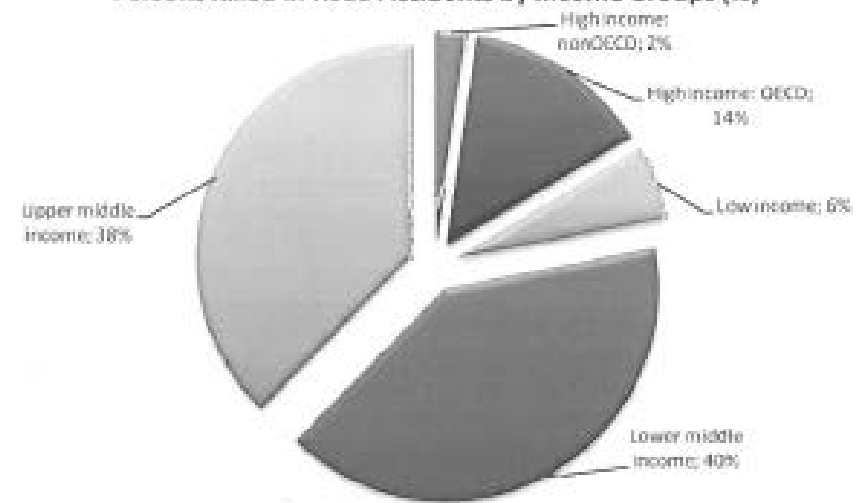
Persons Injured in Road Accidents by Geographic Region (%)



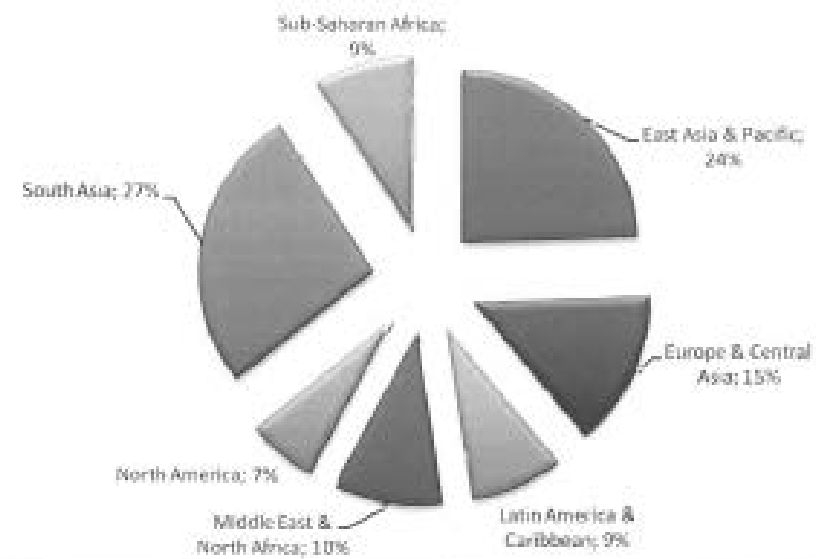
Persons Injured in Road Accidents by Income Groups (%)



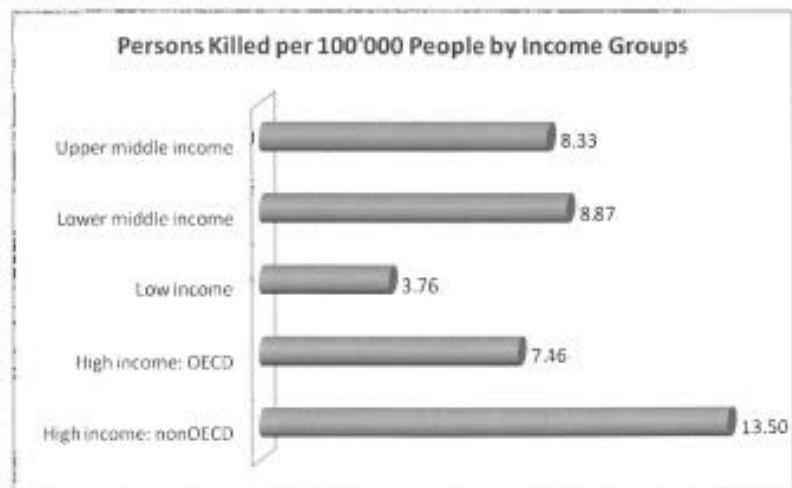
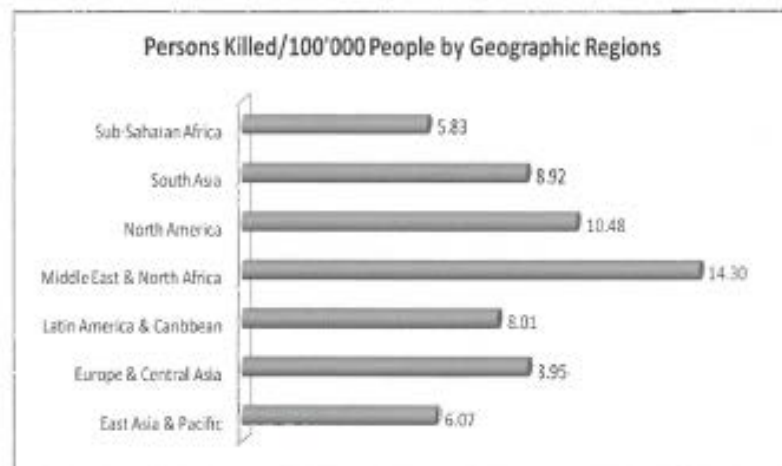
Persons Killed in Road Accidents by Income Groups (%)

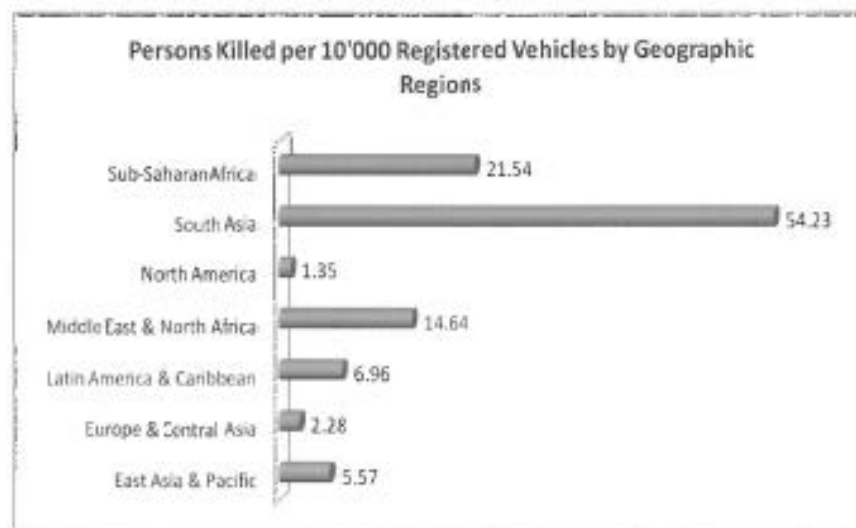
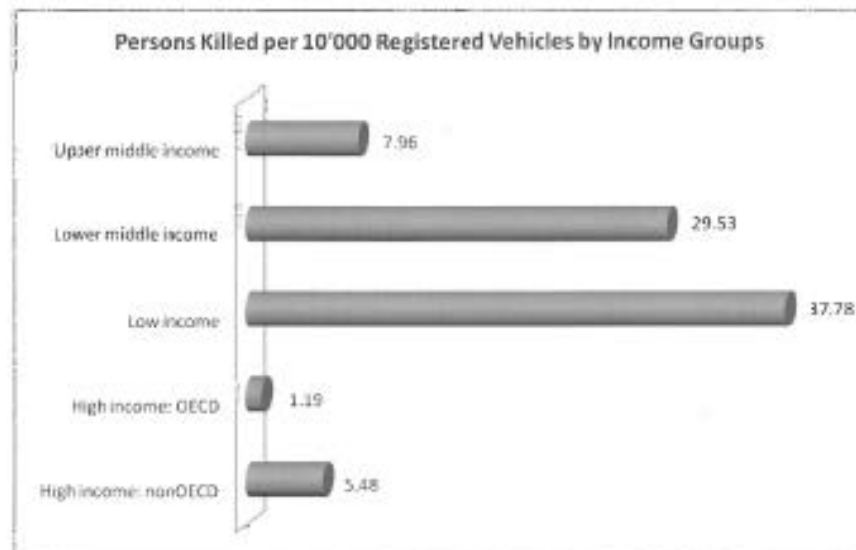


Persons Killed in Road Accidents by Geographic Regions (%)



3. Fatalities rates





But:

differences through decentering the West

- General: 'traffic imperialism' ('development'; World Bank)
- ESV programme: legitimization of capitalism in the Cold War
- From safety to security (post-Brundland Brandt commission)
- From security to health approach (epidemics) (United Nations)
- *Woonerfs* as solution? How about traffic 'chaos' in developing countries?

Table 2.1 The number of registered drivers, fatalities, death and injured in China

Year	Fatality	Death	Injured
2001	754 919	105 930	546 485
2002	773 137	109 381	562 074
2003	667 507	104 372	494 174
2004	567 753	99 217	451 810
2005	450 254	98 738	469 911
2006	378 781	89 455	431 139
2007	327 209	81 649	380 442
2008	265 204	73 484	304 919
2009	238 351	67 759	275 125
2010	219 521	65 225	254 075
2011	210 812	62 387	..

Source: Data from Traffic Management Bureau of the Ministry of Public Security (2012b)