

Transport Mobility and Connectivity series

GUIDELINES FOR CONDUCTING ROAD SAFETY DATA REVIEWS

Report Launch Webinar

Heike Martensen

Research Manager, Vias institute

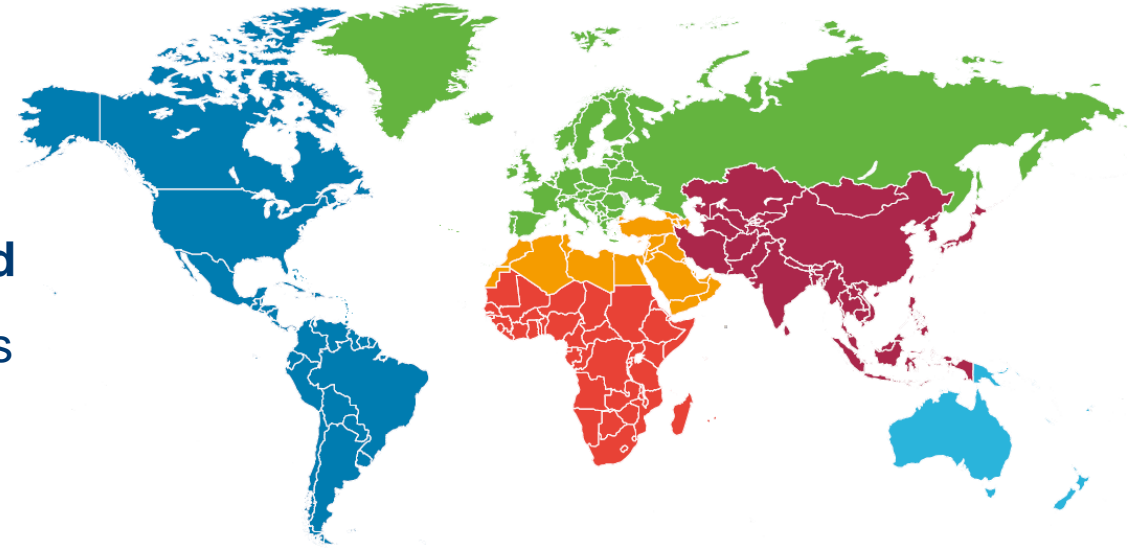
Mirick Paala

Road Safety Consultant, World Bank



> Data Challenge

- **Varying degrees of underreporting, completeness and lack of meaningful analysis** for road safety interventions
- **Lack of standardization and integration** of multiple datasets, definitions, and collection methods
- Need for streamlining of processes, leveraging technology, bridging gaps in capacity and resources, and addressing barriers in notification of fatalities and injuries
- **Road safety indicators** are not used (e.g. speed, drink-driving, safety equipment)



GLOBAL TOTALS:

Number of countries

175

Total population
(000s)

7 296 943

Total reported deaths

629 365

Total WHO estimation

1 323 666

DECEMBER 2021

MOBILITY AND TRANSPORT CONNECTIVITY SERIES

GUIDELINES FOR CONDUCTING ROAD SAFETY DATA REVIEWS

Objectives

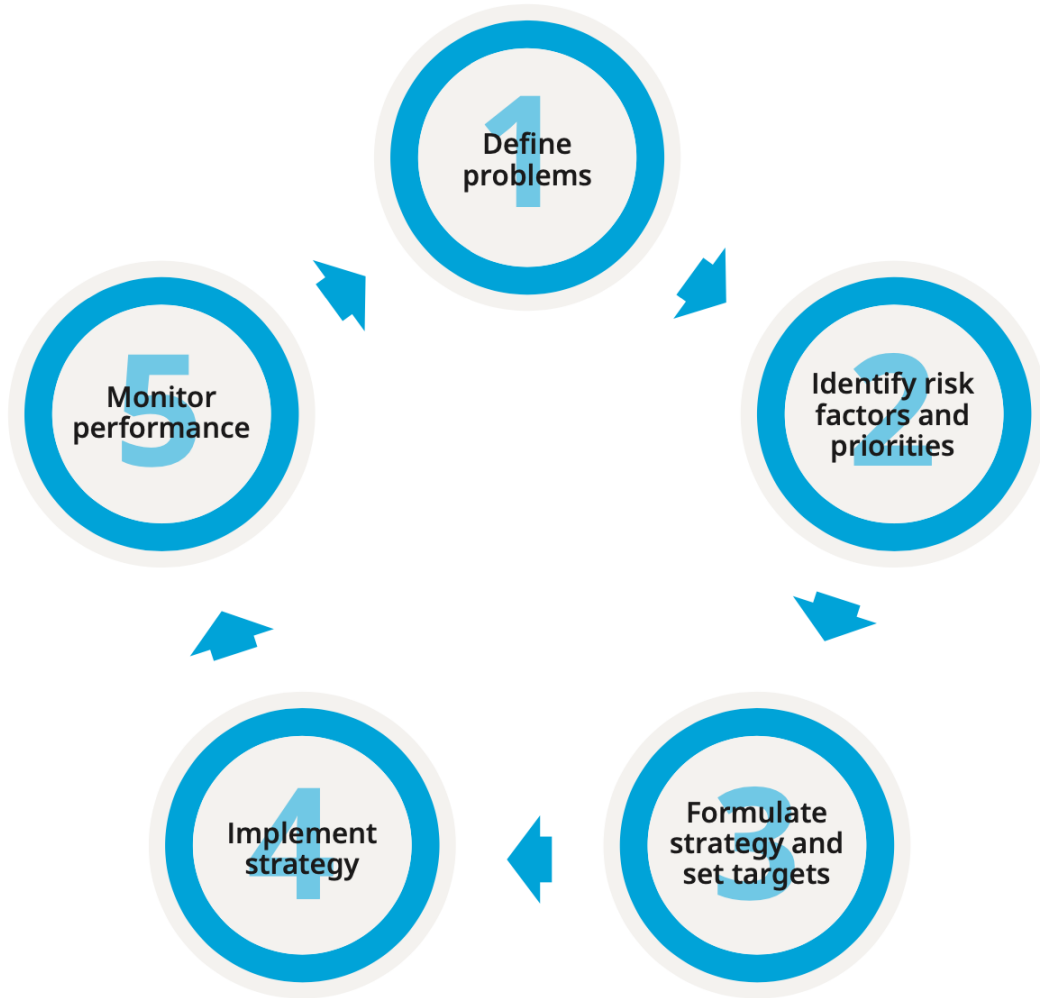
- Support review teams in the assessment of road safety data collection (“detective work”)
- Harmonize assessments
- Identify needed preparations (stakeholders to consult, activities, documents to review)
- Identify international standards
- Self-evaluation tool for observatories

Scope

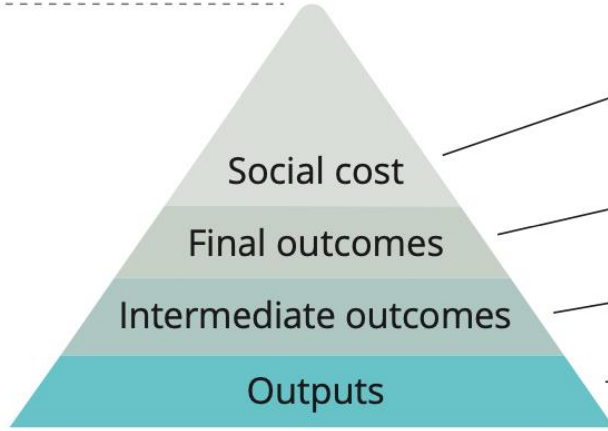
- Whole data collection process (crash investigations, reporting and registration, checking completeness and consistency, storage, analysis, use, and accessibility)
- Primary focus is crash data although other types of road safety data are considered

Reliable safety and traffic data are essential to:

- Prioritize road safety vis a vis other public health issues
- Assess the full nature of the road safety problem (who is at risk ? When ? Why ?)
- Assess the real economic costs associated with road crashes
- If the problem is underreported, less likely to receive the right level of investment
- Design the most (cost) effective road safety interventions
- Monitor progress and adjust work plan
- Develop and implement a systematic approach to road safety



Results



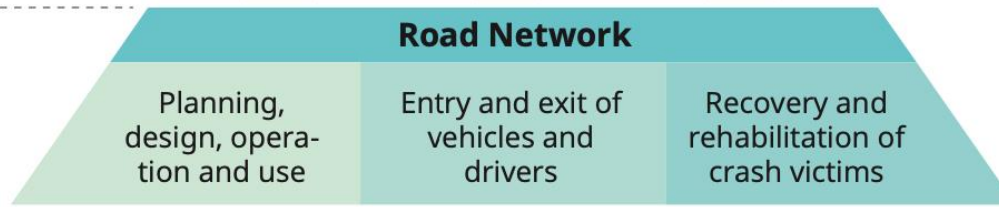
Costs:
Medical costs, material and intervention costs, productivity losses, traffic jams (lost time), loss of life/quality of life

Outcome indicators:
Crashes, injuries, deaths (combined with exposure data)

Safety performance indicators:
Speed, alcohol, restraints, helmets, road infrastructure, vehicle safety, trauma

Process/implementation indicators:
Road safety policies, plans, programs













Interventions










Institutional Management Functions



> Safety Performance Indicators

<p>TARGET 1 2020</p>  <p>Target 1: By 2020, all countries establish a comprehensive multisectoral national road safety action plan with time-bound targets.</p>	<p>TARGET 2 2030</p>  <p>Target 2: By 2030, all countries accede to one or more of the core road safety-related UN legal instruments.</p>	<p>TARGET 3 2030</p>  <p>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.</p>	<p>TARGET 4 2030</p>  <p>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.</p>
<p>TARGET 5 2030</p>  <p>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.</p>	<p>TARGET 6 2030</p>  <p>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.</p>	<p>TARGET 7 2030</p>  <p>Target 7: By 2030, increase the proportion of motorcycle riders correctly using standard helmets to close to 100%.</p>	<p>TARGET 8 2030</p>  <p>Target 8: By 2030, increase the proportion of motor vehicle occupants using safety belts or standard child restraint systems to close to 100%.</p>
<p>TARGET 9 2030</p>  <p>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.</p>	<p>TARGET 10 2030</p>  <p>Target 10: By 2030, all countries have national laws to restrict or prohibit the use of mobile phones while driving.</p>	<p>TARGET 11 2030</p>  <p>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.</p>	<p>TARGET 12 2030</p>  <p>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.</p>

Target	Safety Performance Indicator	Collection Methods
 <p>Halve the proportion of vehicles exceeding the posted speed limit</p>	Free-flow average speeds and disaggregated by vehicle type, road type, and time-of-day	Observational studies or spot surveys
	85 th percentile speeds disaggregated by vehicle type, road type, and time-of-day	Observational studies or spot surveys
	Percentage of vehicles exceeding the speed limit	Spot surveys, enforcement data
 <p>Halve injuries and fatalities related to drink-driving</p>	Number and percentage of severe injuries and fatalities that are caused by at least one road user that has a BAC exceeding the legal limit	Crash data
 <p>Increase seat belt and child restraints usage to close to 100%</p>	Percentage of drivers and passengers wearing a seatbelt by vehicle and road type	Observational studies or spot surveys
 <p>Increase motorcycle riders correctly using helmets to close to 100%</p>	Percentage of motorcyclists appropriately wearing an appropriate helmet by road type	Observational studies or spot surveys
 <p>New roads should have at least 3-star iRAP rating</p>	iRAP star rating per road type and road user type; percentage of new roads that meet a three-star rating or better	iRAP data
 <p>More than 75% of travel on existing roads is on roads that meet a three-star safety rating or better</p>	iRAP star rating per road type and road user type; percentage of new roads that meet a three-star rating or better	iRAP data
 <p>100% of new and used roads meet high quality standards such as the UN vehicle safety standards</p>	Percentage of vehicles in the fleet with high quality safety standards	Vehicle registration and inspection data



> Other Data

- Mobility Data
- Road Safety Interventions
- Reports from Regional Road Safety Observatories

Safety engineering

- Road sections with improved iRAP star rating
- Number of intersections improved
- Number of speed camera operational
- Length of road with section control for speeding

Enforcement

- Number of tickets delivered
- Number of drivers checked
- Hours spent on check

Education

- Number of downloads for educational material
- Number of children taught a course

Promotional activities

- Number of clicks on promotional video
- Minutes of air time for a spot

Driver training

- Driving lessons taken by students
- Exams attempted/exams passed

Vehicle testing

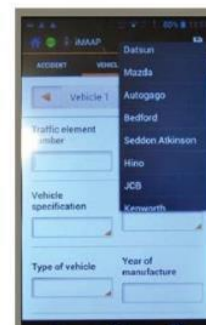
- Vehicles checked
- Vehicles admitted after improvements

Emergency medical services

- Crash scenes attended
- Average time to arrive at scene



on pyright R. Shurey



- ❑ What?
- ❑ Preparations
- ❑ Stakeholders
- ❑ Interviews
- ❑ Reporting

5

Preparations

21. DIVERS																																																																												
Pourquoi cet accident (ou la gravité des conséquences) est-il si particulière(s) ? Entourez les mentions qui conviennent (max. 4 chiffres) - l'accident fait suite à un acte accidentel 01 - réagissant 02 - absence de signalisation 03 - proximité d'une école (si en cause) 04 - proximité d'un centre scolaire (si en cause) 05 - proximité d'un arrêt de transport en commun (si en cause) 06 - automobilistes ou passagers (si en cause) 07 - conducteurs ou passagers ne portant pas de ceinture 08 - cycliste ou motard ne portant pas de casque 09 - effet d'arrêt non installé dans un virage serré 10 - le chargement d'un conducteur est tombé sur la chaussée 11 - avant la collision 12 - du fait de la collision 13 - un véhicule a pris feu après la collision 14 Ajoutez éventuellement les vos commentaires pouvant aider à la compréhension de l'accident 15																																																																												
PERSONNES IMPLIQUÉES DANS L'ACCIDENT (S'y a plus de 8 conducteurs, 5 passagers ou 3 autres victimes, utilisez un ou plusieurs formulaires supplémentaires. Complétez les rubriques 1, 24, 25, et 26 en désignant les conducteurs et piétons séparément par les lettres, F, G, H etc. Nombre de formulaires supplémentaires +																																																																												
22. SI PRODUITS DANGEREUX																																																																												
Si un des véhicules impliqués porte des plaques orange ou des étiquettes - 2 étiquettes (A, B, C, ...) - les plaques orange : sort virages portent les numéros suivants <table border="1"> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> </table> - la voiture est vide - la voiture est chargée (les marchandises dangereuses se sont déplacées lors de l'accident (par ex. fuites, éparpillages, ...)) - la voiture est chargée et les marchandises ne se sont pas déplacées lors de l'accident																																																																												
PERSONNES IMPLIQUÉES DANS L'ACCIDENT (S'y a plus de 8 conducteurs, 5 passagers ou 3 autres victimes, utilisez un ou plusieurs formulaires supplémentaires. Complétez les rubriques 1, 24, 25, et 26 en désignant les conducteurs et piétons séparément par les lettres, F, G, H etc. Nombre de formulaires supplémentaires +																																																																												
23. TOTALS :																																																																												
■ Nombre total de conducteurs et piétons impliqués (victimes + indemnes) Le conducteur en délit de fuite est compté pour 1 conducteur indemne, le conducteur absent d'un véhicule est également compté.																																																																												
■ Nombre total de tués blessés graves blessés légers																																																																												
24. CONDUCTEURS ET PIÉTONS																																																																												
(mentionner les tués et blessés ainsi que les indemnes)																																																																												
<table border="1"> <thead> <tr> <th>Catégorie d'usage</th> <th>Sexe</th> <th>État (1 ou 2 codes)</th> <th>N° d'immatriculation</th> <th>Num. d'immeuble</th> <th>Âge</th> <th>Sexe</th> <th>Conséquences</th> <th>Nombre</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1 - non précisé</td> <td>1 - femme</td> <td>1 - 1 ou 2 codes</td> <td>1 - 1 ou 2 codes</td> <td>1 - 1 ou 2 codes</td> <td>1 - 1 ou 2 codes</td> <td>1 - 1 ou 2 codes</td> <td>1 - 1 ou 2 codes</td> <td>1 - 1 ou 2 codes</td> </tr> <tr> <td>2 - conducteur</td> <td>2 - homme</td> <td>2 - 1 ou 2 codes</td> <td>2 - 1 ou 2 codes</td> <td>2 - 1 ou 2 codes</td> <td>2 - 1 ou 2 codes</td> <td>2 - 1 ou 2 codes</td> <td>2 - 1 ou 2 codes</td> <td>2 - 1 ou 2 codes</td> </tr> <tr> <td>3 - piéton</td> <td>3 - femme</td> <td>3 - 1 ou 2 codes</td> <td>3 - 1 ou 2 codes</td> <td>3 - 1 ou 2 codes</td> <td>3 - 1 ou 2 codes</td> <td>3 - 1 ou 2 codes</td> <td>3 - 1 ou 2 codes</td> <td>3 - 1 ou 2 codes</td> </tr> <tr> <td>4 - conducteur</td> <td>4 - homme</td> <td>4 - 1 ou 2 codes</td> <td>4 - 1 ou 2 codes</td> <td>4 - 1 ou 2 codes</td> <td>4 - 1 ou 2 codes</td> <td>4 - 1 ou 2 codes</td> <td>4 - 1 ou 2 codes</td> <td>4 - 1 ou 2 codes</td> </tr> <tr> <td>5 - piéton</td> <td>5 - femme</td> <td>5 - 1 ou 2 codes</td> <td>5 - 1 ou 2 codes</td> <td>5 - 1 ou 2 codes</td> <td>5 - 1 ou 2 codes</td> <td>5 - 1 ou 2 codes</td> <td>5 - 1 ou 2 codes</td> <td>5 - 1 ou 2 codes</td> </tr> </tbody> </table>	Catégorie d'usage	Sexe	État (1 ou 2 codes)	N° d'immatriculation	Num. d'immeuble	Âge	Sexe	Conséquences	Nombre	1 - non précisé	1 - femme	1 - 1 ou 2 codes	1 - 1 ou 2 codes	1 - 1 ou 2 codes	1 - 1 ou 2 codes	1 - 1 ou 2 codes	1 - 1 ou 2 codes	1 - 1 ou 2 codes	2 - conducteur	2 - homme	2 - 1 ou 2 codes	2 - 1 ou 2 codes	2 - 1 ou 2 codes	2 - 1 ou 2 codes	2 - 1 ou 2 codes	2 - 1 ou 2 codes	2 - 1 ou 2 codes	3 - piéton	3 - femme	3 - 1 ou 2 codes	3 - 1 ou 2 codes	3 - 1 ou 2 codes	3 - 1 ou 2 codes	3 - 1 ou 2 codes	3 - 1 ou 2 codes	3 - 1 ou 2 codes	4 - conducteur	4 - homme	4 - 1 ou 2 codes	4 - 1 ou 2 codes	4 - 1 ou 2 codes	4 - 1 ou 2 codes	4 - 1 ou 2 codes	4 - 1 ou 2 codes	4 - 1 ou 2 codes	5 - piéton	5 - femme	5 - 1 ou 2 codes	5 - 1 ou 2 codes	5 - 1 ou 2 codes	5 - 1 ou 2 codes	5 - 1 ou 2 codes	5 - 1 ou 2 codes	5 - 1 ou 2 codes	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Code</th> <th>Description</th> <th>Nombre</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>AV</td><td>avenue/boulevard</td><td>10</td></tr> <tr><td>CH</td><td>chaussée</td><td>11</td></tr> <tr><td>CE</td><td>circuit</td><td>12</td></tr> <tr><td>CR</td><td>croisement</td><td>13</td></tr> <tr><td>MA</td><td>marée</td><td>14</td></tr> <tr><td>PL</td><td>place, place</td><td>15</td></tr> </tbody> </table>	Code	Description	Nombre	AV	avenue/boulevard	10	CH	chaussée	11	CE	circuit	12	CR	croisement	13	MA	marée	14	PL	place, place	15
Catégorie d'usage	Sexe	État (1 ou 2 codes)	N° d'immatriculation	Num. d'immeuble	Âge	Sexe	Conséquences	Nombre																																																																				
1 - non précisé	1 - femme	1 - 1 ou 2 codes	1 - 1 ou 2 codes	1 - 1 ou 2 codes	1 - 1 ou 2 codes	1 - 1 ou 2 codes	1 - 1 ou 2 codes	1 - 1 ou 2 codes																																																																				
2 - conducteur	2 - homme	2 - 1 ou 2 codes	2 - 1 ou 2 codes	2 - 1 ou 2 codes	2 - 1 ou 2 codes	2 - 1 ou 2 codes	2 - 1 ou 2 codes	2 - 1 ou 2 codes																																																																				
3 - piéton	3 - femme	3 - 1 ou 2 codes	3 - 1 ou 2 codes	3 - 1 ou 2 codes	3 - 1 ou 2 codes	3 - 1 ou 2 codes	3 - 1 ou 2 codes	3 - 1 ou 2 codes																																																																				
4 - conducteur	4 - homme	4 - 1 ou 2 codes	4 - 1 ou 2 codes	4 - 1 ou 2 codes	4 - 1 ou 2 codes	4 - 1 ou 2 codes	4 - 1 ou 2 codes	4 - 1 ou 2 codes																																																																				
5 - piéton	5 - femme	5 - 1 ou 2 codes	5 - 1 ou 2 codes	5 - 1 ou 2 codes	5 - 1 ou 2 codes	5 - 1 ou 2 codes	5 - 1 ou 2 codes	5 - 1 ou 2 codes																																																																				
Code	Description	Nombre																																																																										
AV	avenue/boulevard	10																																																																										
CH	chaussée	11																																																																										
CE	circuit	12																																																																										
CR	croisement	13																																																																										
MA	marée	14																																																																										
PL	place, place	15																																																																										
REFAISSERS TUÉS OU BLESSÉS (Ne pas mentionner les indemnes) Passeger de l'usager (compléter : A, B, ...) Passeger de l'usager Passeger de l'usager Passeger de l'usager																																																																												
AUTRES VICTIMES TUÉS OU BLESSÉS (Ne mentionner ni piétons, ni passagers) Exemples - personnes se trouvant dans un véhicule embouté - piétons tombés de l'échelle renversée dans l'accident																																																																												
CODES DES CONDUCTEURS ET PIÉTONS <table border="1"> <thead> <tr> <th>Code</th> <th>Description</th> <th>Nombre</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>01</td><td>véhicule agricole</td><td>01</td></tr> <tr><td>02</td><td>véhicule utilitaire</td><td>02</td></tr> <tr><td>03</td><td>véhicule privé</td><td>03</td></tr> <tr><td>04</td><td>véhicule agricole</td><td>04</td></tr> <tr><td>05</td><td>véhicule agricole (en déplacement max 400 cc)</td><td>05</td></tr> <tr><td>06</td><td>véhicule agricole (plus de 400 cc)</td><td>06</td></tr> <tr><td>07</td><td>véhicule agricole (plus de 400 cc)</td><td>07</td></tr> <tr><td>08</td><td>véhicule agricole (plus de 400 cc)</td><td>08</td></tr> <tr><td>09</td><td>véhicule agricole (plus de 400 cc)</td><td>09</td></tr> <tr><td>10</td><td>véhicule agricole (plus de 400 cc)</td><td>10</td></tr> <tr><td>11</td><td>véhicule agricole (plus de 400 cc)</td><td>11</td></tr> <tr><td>12</td><td>véhicule agricole (plus de 400 cc)</td><td>12</td></tr> <tr><td>13</td><td>véhicule agricole (plus de 400 cc)</td><td>13</td></tr> <tr><td>14</td><td>véhicule agricole (plus de 400 cc)</td><td>14</td></tr> <tr><td>15</td><td>véhicule agricole (plus de 400 cc)</td><td>15</td></tr> <tr><td>16</td><td>véhicule agricole (plus de 400 cc)</td><td>16</td></tr> <tr><td>17</td><td>véhicule agricole (plus de 400 cc)</td><td>17</td></tr> </tbody> </table>		Code	Description	Nombre	01	véhicule agricole	01	02	véhicule utilitaire	02	03	véhicule privé	03	04	véhicule agricole	04	05	véhicule agricole (en déplacement max 400 cc)	05	06	véhicule agricole (plus de 400 cc)	06	07	véhicule agricole (plus de 400 cc)	07	08	véhicule agricole (plus de 400 cc)	08	09	véhicule agricole (plus de 400 cc)	09	10	véhicule agricole (plus de 400 cc)	10	11	véhicule agricole (plus de 400 cc)	11	12	véhicule agricole (plus de 400 cc)	12	13	véhicule agricole (plus de 400 cc)	13	14	véhicule agricole (plus de 400 cc)	14	15	véhicule agricole (plus de 400 cc)	15	16	véhicule agricole (plus de 400 cc)	16	17	véhicule agricole (plus de 400 cc)	17																					
Code	Description	Nombre																																																																										
01	véhicule agricole	01																																																																										
02	véhicule utilitaire	02																																																																										
03	véhicule privé	03																																																																										
04	véhicule agricole	04																																																																										
05	véhicule agricole (en déplacement max 400 cc)	05																																																																										
06	véhicule agricole (plus de 400 cc)	06																																																																										
07	véhicule agricole (plus de 400 cc)	07																																																																										
08	véhicule agricole (plus de 400 cc)	08																																																																										
09	véhicule agricole (plus de 400 cc)	09																																																																										
10	véhicule agricole (plus de 400 cc)	10																																																																										
11	véhicule agricole (plus de 400 cc)	11																																																																										
12	véhicule agricole (plus de 400 cc)	12																																																																										
13	véhicule agricole (plus de 400 cc)	13																																																																										
14	véhicule agricole (plus de 400 cc)	14																																																																										
15	véhicule agricole (plus de 400 cc)	15																																																																										
16	véhicule agricole (plus de 400 cc)	16																																																																										
17	véhicule agricole (plus de 400 cc)	17																																																																										

FORMULAIRE D'ANALYSE DES ACCIDENTS DE LA CIRCULATION AVEC TUÉS OU BLESSÉS (FAC)

Ce formulaire doit être complété pour les accidents de circulation avec blessés ou tués qui se sont produits sur la voie publique et pour les accidents survenus lors de compétitions sportives. Les services de police sont seuls destinataires de ce formulaire à l'adresse : Directeur Coordonnateur administratif (DCA) excepté pour les Unités Provinciales de Circulation. Pour info, tél. : 02548.82.96 (HS) ou 02842.82.51 (DGS/DSB).

Pour chaque rubrique indiquez votre réponse en entourant le(s) chiffre(s) correspondant(s) somme oeil ou bien écrivez votre réponse en majuscules dans les cases prévues. Merci.

1. ACCIDENT CONSTATÉ PAR :
 Police de
 Poste de circulation de N° PV :
Code unité :
 Date : Jour Mois Année Heure (prendre vers le bas - ex. 1980 - 12)

2. LIEU :
 Commune de
 en code INS :

4. CARREFOUR / HORS CARREFOUR
 L'accident s'est produit :
 ■ A UN CARREFOUR
 ■ EN DEHORS D'UN CARREFOUR
 Par "carrefour" il faut entendre :
 - lieu de rencontre de deux ou plusieurs voies publiques (cf. code de la route)
 - lieu de rencontre d'une voie publique et d'une voie accessible au public
 - lieu de rencontre d'une voie accessible au public et d'une voie accessible au public
 Dans ce cas, la voie accessible au public sans mentionner en rub 5 ou 6 comme quel : abréviation : "X", nom : en toutes lettres.
 Dans ce cas complétez la rubrique 6.

4. PREMIERE ROUTE
 ■ Si route numérotée :
 Type
 1 : autoroute lettre (A,B,N,R,P ou T) + numéro
 2 : route régionale ou provinciale
 borne km
 genre (2) : vitesse max. autorisée (3) km/h.
 ■ Si voie publique non numérotée :
 dénomination (4)
 n° d'immeuble
 genre (2) : vitesse max. autorisée (3) km/h.

4. DEUXIEME ROUTE DU CARREFOUR
 ■ Si route numérotée :
 Type
 1 : autoroute lettre (A,B,N,R,P ou T) + numéro
 2 : route régionale ou provinciale
 borne km
 genre (2) : vitesse max. autorisée (3) km/h.
 ■ Si voie publique non numérotée :
 dénomination (4)
 n° d'immeuble
 genre (2) : vitesse max. autorisée (3) km/h.

(1) Pas nécessaire si les cases borne km - les sont remplies
 (2) Genre de route (en dehors des carrefours)
 1 = route à une seule chaussée
 2 = route à chaussées séparées par une borne ou une barrière
 (3) Vitesse max. autorisée : entourer le(s) chiffre(s) signalé (S) ou de la ligne générale
 (4) Voir tableau ci-contre
 (5) N° préfixe, si S, en S, si S, en S, si S, en S

7. REGULATION DE LA CIRCULATION AU COEUR DU CARREFOUR (uniquement si accident à un carrefour)
 - signal qu'il y a un accident
 - signal tricolore en fonctionnement
 - signal tricolore en panne ou clignotant orange (renvoies également 4 ou 5)
 - signal B1 ou B5 (de priorité)
 - priorité de droite



> Stakeholders

- Ministries and Government Departments
- Police
- Hospitals
- Statistics Office
- Coroners
- Insurance Companies
- Road Safety Advocacy Groups and Journalists
- Research and Academia



> Interviews

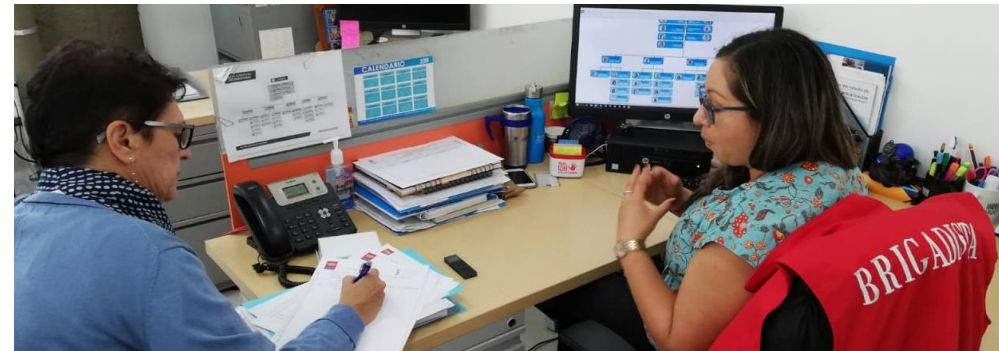
- ❑ What?
 - ❑ Organisation of data collection
 - ❑ Resources
 - ❑ Data storage and accessibility
 - ❑ Data use
- ❑ How?
 - ❑ Trace the whole chain
 - ❑ Look for tangible evidence
 - ❑ Check for consistency



> Reporting

- Evaluation
 - Completeness
 - Quality
 - Uniformity

- Recommendations
 - Organization of data collection
 - Use of road safety data
 - Additional data to collect



THANK YOU!

<http://roadsafetyfacility.org>

Transport Mobility and Connectivity series

GUIDELINES FOR CONDUCTING ROAD SAFETY DATA REVIEWS

Report Launch Webinar

Wendy Weijermars

Research manager, SWOV

Alina F. Burlacu

Senior Transport Specialist, World Bank GRSF

23 February 2022

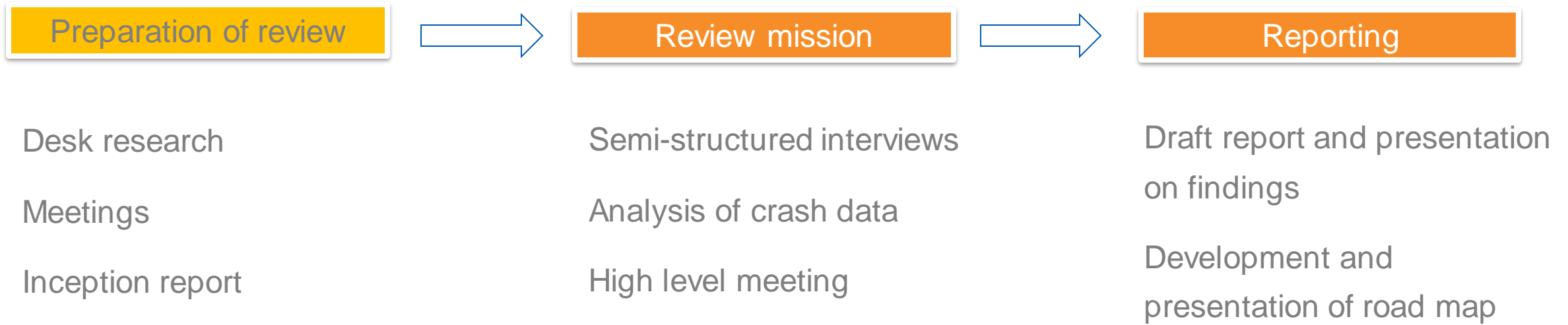


> Experience from Cambodia

- Review of collection and processing of crash data in Cambodia: identify strengths and weaknesses
- Provide recommendations to further improve crash data collection and analysis
- Develop a detailed road map to strengthen crash data system over next three years



> Process



> Lessons learned

Preparation

Preparation is very important!

- Information on data collection process, relevant stakeholders, possible strengths and weaknesses → starting point for semi-structured interviews
- Helpful to meet with people that visited country and are familiar with processes
- Planning of interviews: difficult to arrange all interviews in short review period

> **Lessons learned**

Review mission

- Very helpful to involve a local consultant for organization, translation, transport
- Semi-structured interviews worked quite well, yet questions needed to be updated after first interviews
- Try to ask very specific questions and check whether the interpretation of the questions and answers is correct
- Go through data collection process and check for potential losses of data.
- Be flexible: try to meet as many relevant people as possible, yet accept that scheme changes last-minute and cannot be perfect
- Reserve time to discuss ins and outs with experts that analyze data

> **Lessons learned**

Reporting and road map

- Careful formulation of findings, conclusions and recommendations is very important
- Discuss recommendations and road map with local stakeholders → what works and what doesn't work in local situations
- It was very helpful to have experts from the World Bank involved, as they are experienced in managing sensitive activities, have knowledge on the local situation and can create opportunities for financing of implementation of recommendations.

> Next steps

Implementation of recommendations

- The World Bank financed “**Cambodia Road Connectivity Improvement**” project (US\$100mil) is supporting the upgrade of the current road crash database, based on the findings from the World Bank GRSF and ITF study, by using modern data application enabling geospatially recording and analyses of road crashes to support evidence-based road safety analysis and policy making.

<https://www.roadsafetyfacility.org/publications/road-safety-data-review-cambodia-summary-note>



THANK YOU!

<http://roadsafetyfacility.org>

GUIDELINES FOR CONDUCTING ROAD SAFETY DATA REVIEWS

Report Launch Webinar

Carla Media Araos

Head of the Road Safety Observatory
National Road Safety Commission (CONASET), Chile

Álvaro Gómez Méndez

Head of the Road Safety Observatory
Directorate General for Road Traffic (DGT), Spain

> Road Safety Data Review: Chile

- Importance of road safety data for Chile.
- DGT and CONASET are members of IRTAD as well as OISEVI, cooperation is key to raise data standards and practices in Chile and the region.
- The review helped improve the data Chile reported to IRTAD and other organisations (WHO), and to also communicate the importance of the data other country organizations collect for road safety.
- Police increased reporting times and the Ministry of Health signed a cooperation agreement with police to work on fatalities up to 30 days.
- We are currently working on greater technological integration between both institutions as well as with other sources of data.



> Road Safety Data Review: Colombia and Costa Rica

- Harmonisation of road safety data.
- Benefit of promoting the cooperation between sectors and stakeholders.
- Key role of vital registrations (coroners) and need for linking health and police data.
- Guidelines as a necessary framework for preparing and conducting the review. Crucial role of question sets (Annex B).
- Need for improving data on non-fatal crashes, exposure and SPIs.
- Dissemination of good practices coming from countries under review.

THANK YOU!

<http://roadsafetyfacility.org>