



Central Asia Regional Economic Cooperation Program



ASIA-PACIFIC
ROAD SAFETY
OBSERVATORY

Анализ данных о ДТП и отчетность

Тренинг по усовершенствованию управления данными о ДТП

Стамбул, 25-27 июня 2024 года

РУКОВОДСТВО ПО РАССЛЕДОВАНИЮ ДОРОЖНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ В ЦАРЭС

Даниэль Бьянкони

Эксперт по
безопасности дорожного движения
FRED Engineering

Содержание

- Введение
- Сбор данных
- Анализ данных
- Отчетность и презентация

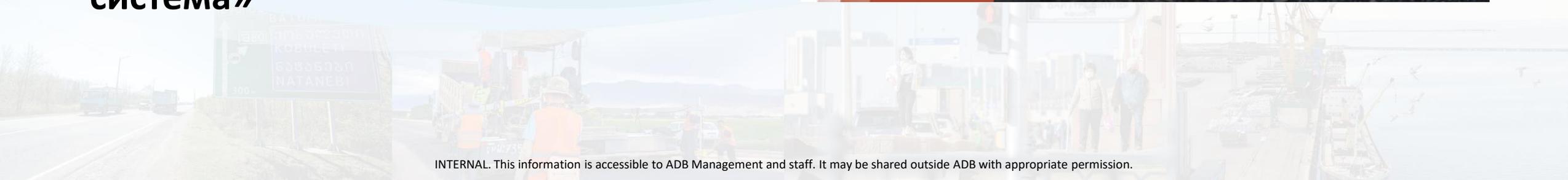


Введение

Руководство, направленное на улучшение процедур **сбора, расследования и анализа данных о дорожно-транспортных происшествиях** в странах ЦАРЭС

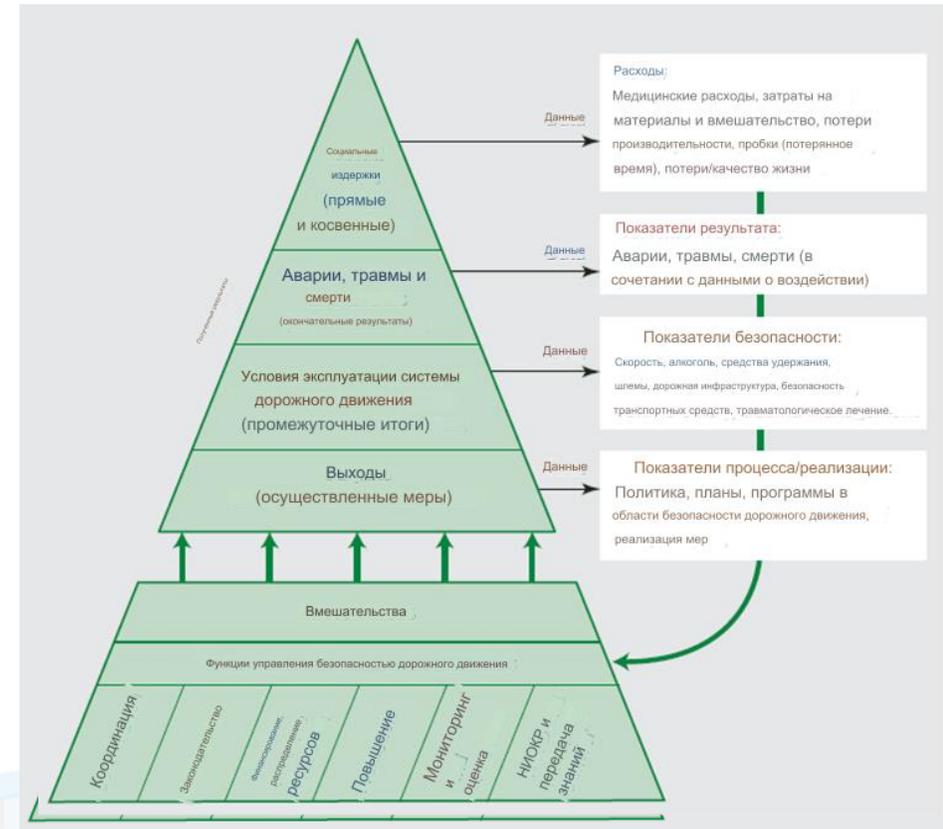
Для любого ведомства, занимающегося безопасностью дорожного движения (полиция, сектор здравоохранения, министерства и т.д.)

На основе **подхода «безопасная система»**



Справка

Для повышения безопасности дорожного движения необходима эффективная **система управления безопасностью дорожного движения**



Справка

Результаты и выходные данные лежат в основе любого процесса принятия решений, основанного на фактических данных



Структура руководства

Сбор данных

- Данные об авариях и пострадавших
- Данные о подверженности рискам
- Показатели безопасности
- Процедуры и общая база данных



Анализ данных

- Макроанализ
- Тепловые карты и картирование рисков
- Критические места
- Способствующие факторы
- Вмешательства



Отчетность и представление результатов

- Разработка отчетов и распространение данных
- Использование данных для информирования инициатив по обеспечению безопасности дорожного движения

Сбор данных

Основными данными, собираемыми на местах, являются данные **об авариях и пострадавших**.

Данные должны быть:

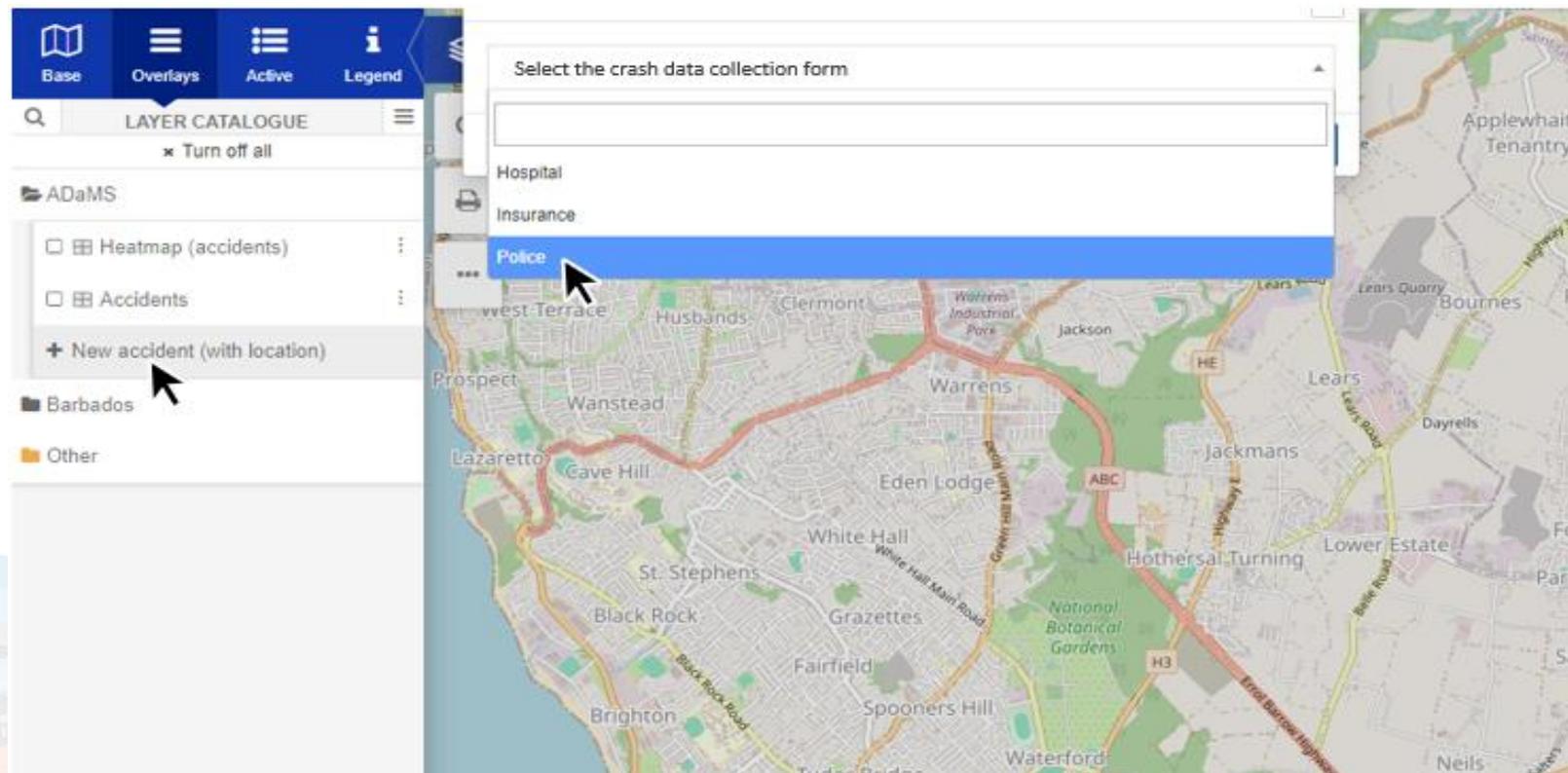
- Точными
- Сложными
- Доступными
- Единообразными



Данные об авариях и пострадавших

- Собираются полицией, больницами/здравоохранением, страховыми компаниями
- Используются правительством и дорожными агентствами для разработки стратегий и мер по обеспечению безопасности дорожного движения

Необходимость
уникальной и
комплексной
системы
регистрации
дорожно-
транспортных
происшествий



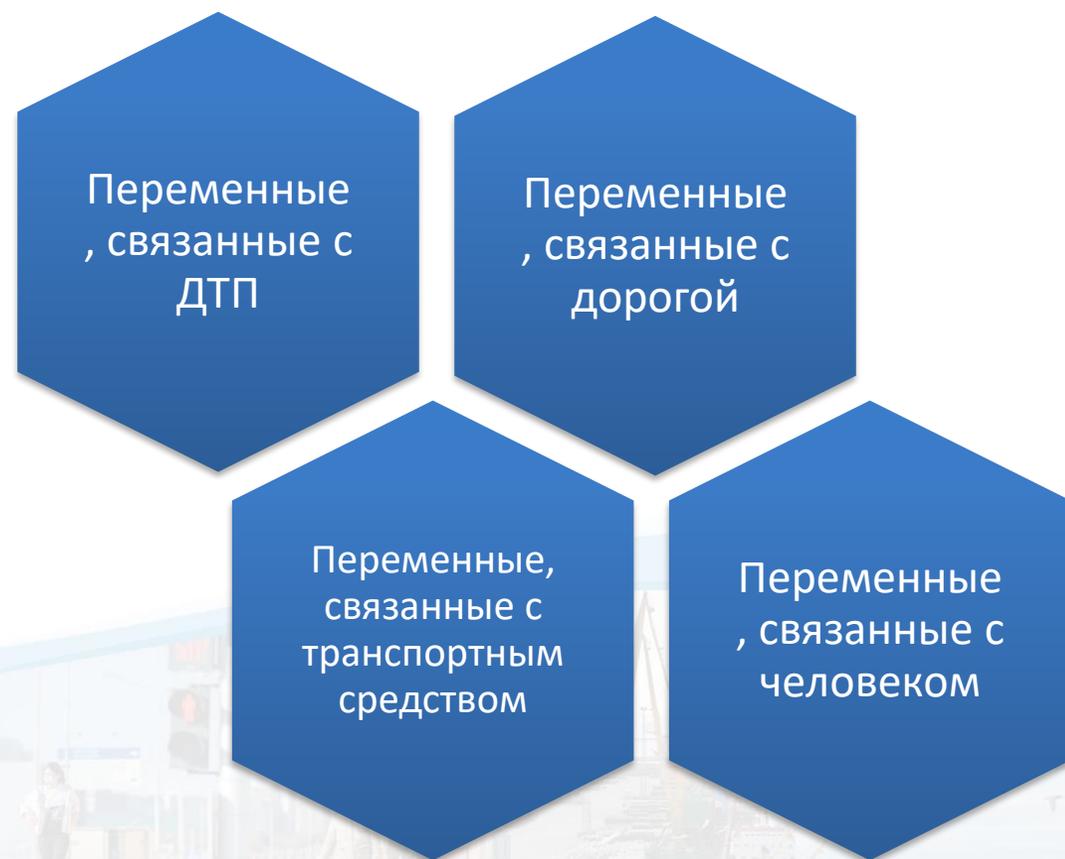
Стандартное определение аварий и пострадавших

Категория	Согласованное на международном уровне определение
Погибшие	Люди, погибшие сразу или в течение 30 дней в результате дорожно-транспортного происшествия.
Серьезные травмы	Люди с травмами, оцениваемыми в три балла или выше по максимальной сокращенной шкале травматизма (MAIS) Если шкала MAIS недоступна: люди, госпитализированные на срок более 24 часов
Небольшие травмы	Люди с травмами, оцениваемыми менее чем в три балла по максимальной сокращенной шкале травматизма (MAIS) Если шкала MAIS недоступна: люди, которым была оказана первая помощь на месте происшествия, которые проходят амбулаторное лечение при медицинском учреждении или были выписаны из стационара в течение 24 часов

Система классификации ДТП

Формы сбора данных о ДТП стандартизированы на национальном (и региональном) уровне

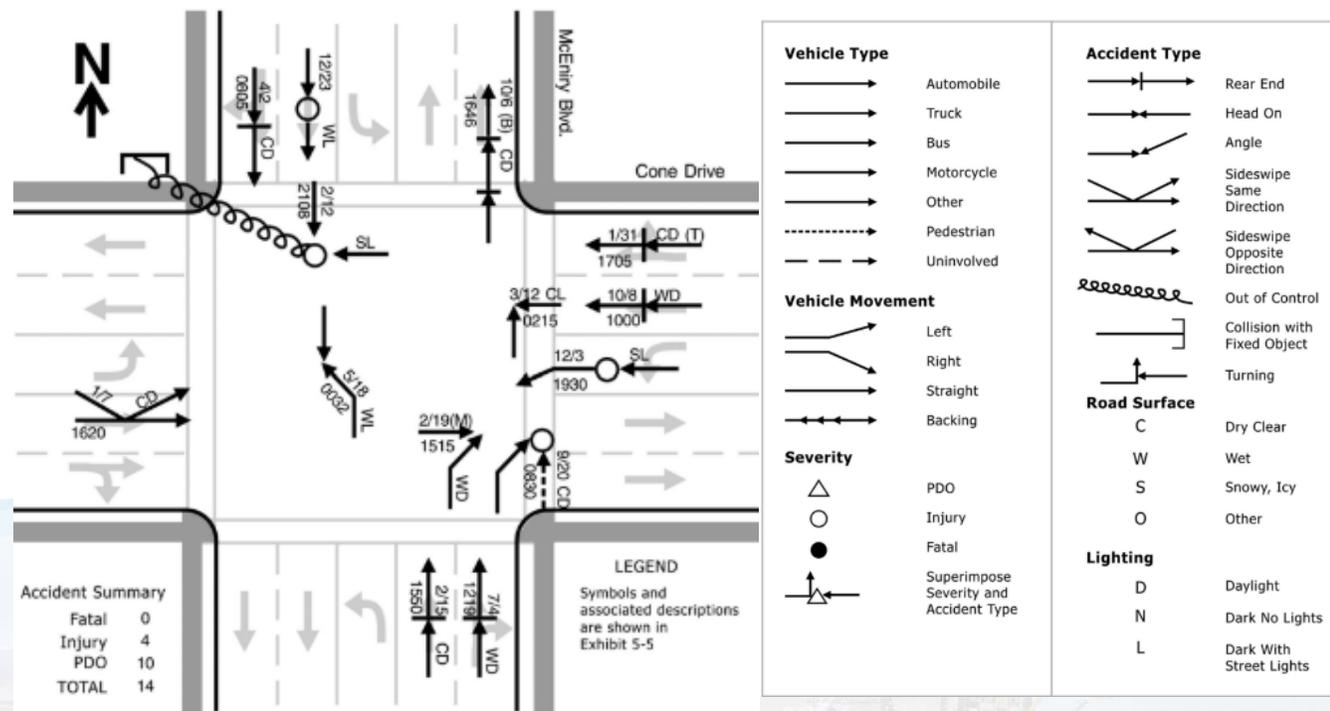
Для сбора данных может использоваться бумажная или **электронная форма**



Формы сбора данных о сбоях и диаграммы ДТП

Диаграммы столкновений полезны для определения закономерностей аварий в конкретном месте.

Рисуются специалистом по сбору данных (обычно, полицейским) на месте ДТП или позже в офисе с использованием стандартизированной и единой символики.



Сбор сопутствующих факторов

ФАЗЫ	ФАКТОРЫ		
	Человек	Транспортное средство	Инфраструктура
ДО АВАРИИ	<ul style="list-style-type: none"> - Информация - Отношения - Состояние (опьянения) - Полицейское правоприменение 	<ul style="list-style-type: none"> - Пригодность к эксплуатации - Рабочие фары - Хорошие тормоза - Управление - Контроль скорости 	<ul style="list-style-type: none"> - Проектирование и планировка дорог - Ограничение скорости - Пешеходные объекты
АВАРИЯ	<ul style="list-style-type: none"> - Использование систем безопасности. 	<ul style="list-style-type: none"> - Аварийная устойчивость - Аварийно-защитная конструкция - Ограничения для пассажиров - Другие средства безопасности 	<ul style="list-style-type: none"> - Защита от столкновений с придорожными объектами
ПОСЛЕ АВАРИИ	<ul style="list-style-type: none"> - Навык оказания первой помощи - Доступ для медиков 	<ul style="list-style-type: none"> - Простота доступа - Пожарный риск 	<ul style="list-style-type: none"> - Спасательные средства - Скопление

Данные о подверженности рискам

Оценить количество пострадавших в результате дорожно-транспортных происшествий по сравнению с величиной риска

Категория риска

Длина дороги

Километры автомобиля

Человеко-километры

Потребление топлива

Население

Водители

Автопарк

Количество поездок

Время в пробке

Показатели безопасности (SPI)

Область	Определение
Скорость	% транспортных средств, движущихся с разрешенной скоростью
Ремень безопасности	% пассажиров транспортного средства, использующих ремень безопасности
Защитная экипировка	% мотоциклистов/велосипедистов, носящих защитный шлем
Алкоголь	% водителей, управляющих автомобилем в пределах разрешенного законом содержания алкоголя в крови
Отвлечение	% водителей и пешеходов, не использующих мобильное устройство
Безопасность автомобиля	% новых легковых автомобилей с высоким рейтингом EuroNCAP
Инфраструктура	% пройденного расстояния по дорогам с оценкой безопасности
Уход после аварии	Время, прошедшее с момента вызова службы экстренной помощи до прибытия на место столкновения экстренных служб

Анализ данных

Лежит в основе **научно обоснованного подхода к принятию решений**

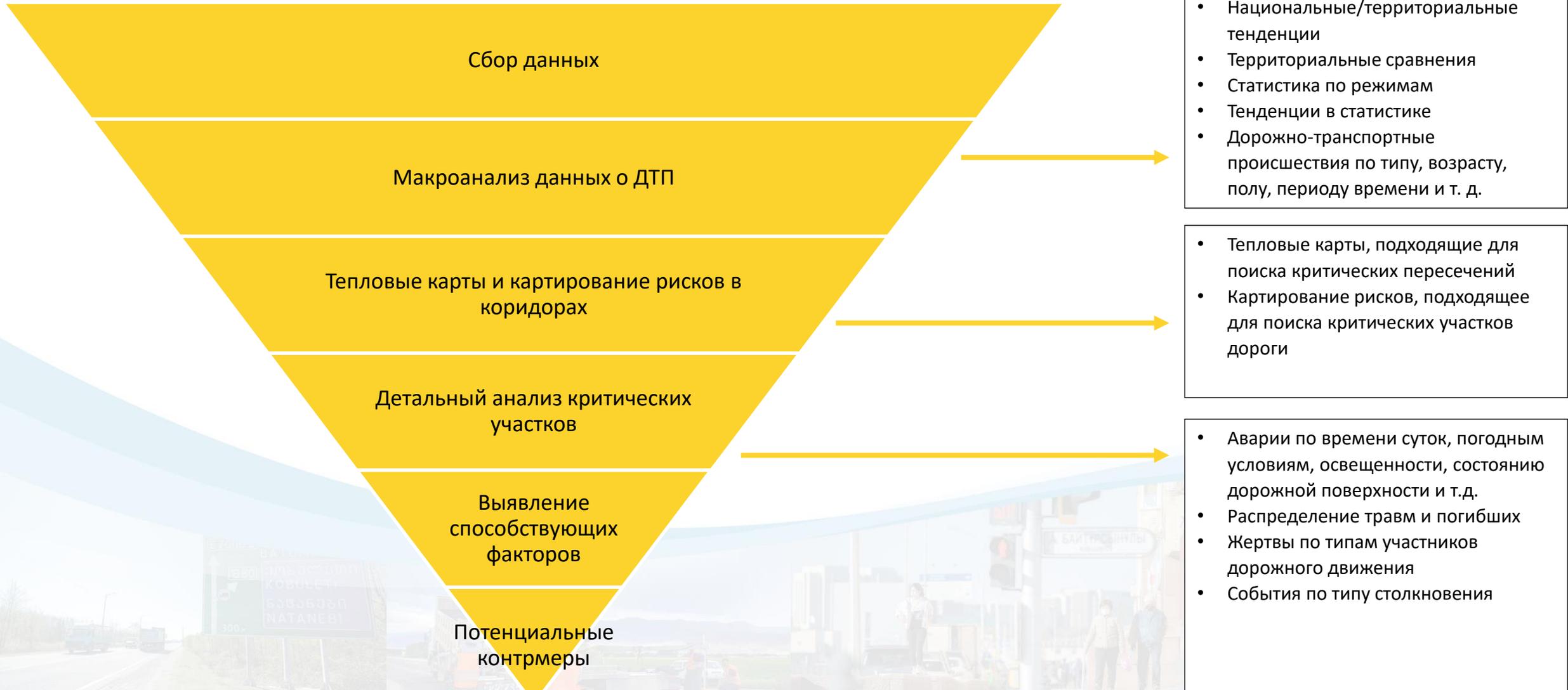
Анализ данных имеет решающее значение для понимания **факторов, способствующих дорожно-транспортным происшествиям**



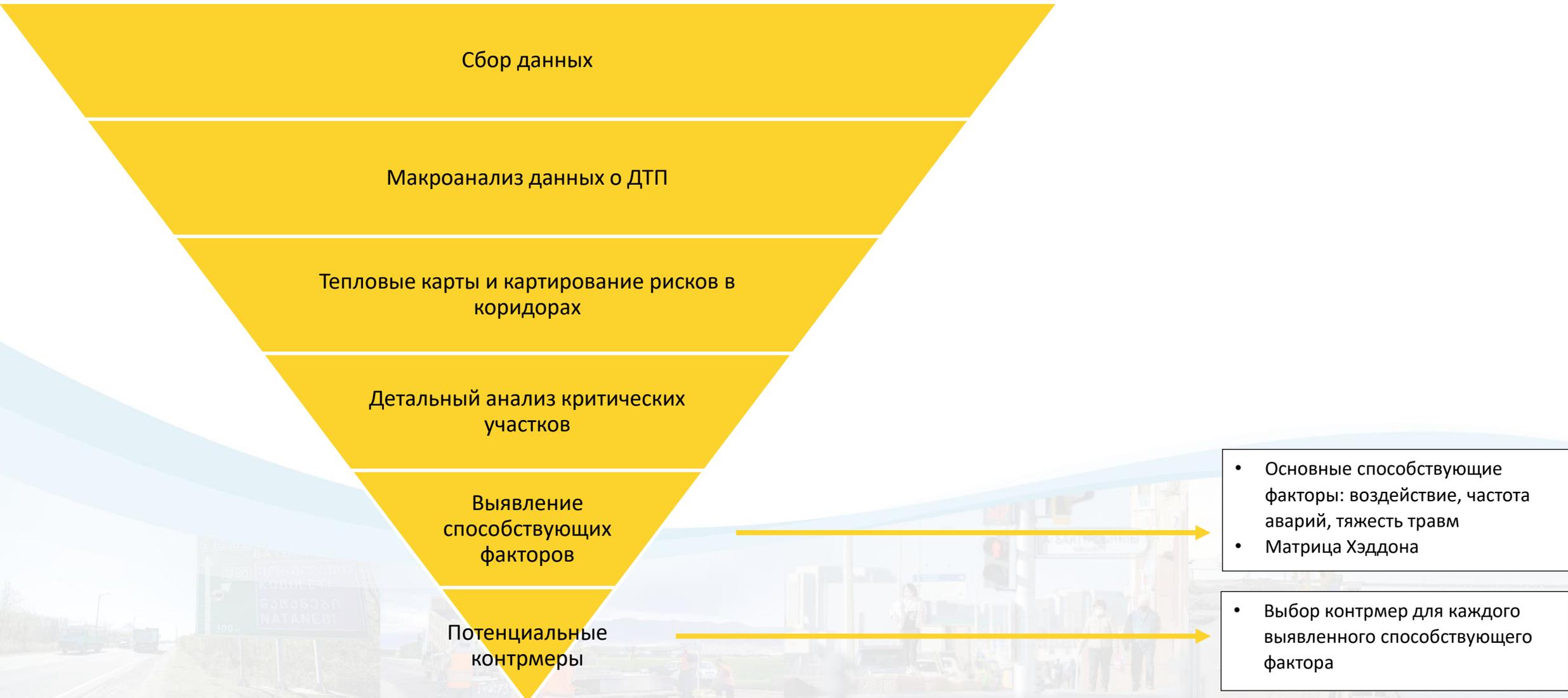
Процесс анализа данных



Диагностика данных и переменных



Выбор мер противодействия для критических точек



Отчетность и презентация

Надежные и понятные отчеты, основанные на **систематическом анализе** дорожно-транспортных происшествий и других данных о безопасности дорожного движения, позволяют определить возможные действия по повышению безопасности дорожного движения.

