



# Курс ЦАРЭС по безопасности дорожного движения и устойчивой мобильности

Февраль 2024 г

**Системы данных для информационного обеспечения управления и реализации мер по обеспечению безопасности дорожного движения**

**1-я часть: ДРУГИЕ ДАННЫЕ, НЕ СВЯЗАННЫЕ С ДТП**

Дэйв Шелтон, АБР

# Данные по безопасности дорожного движения



Источник: Модифицировано на основе данных FHWA США 2017 г.

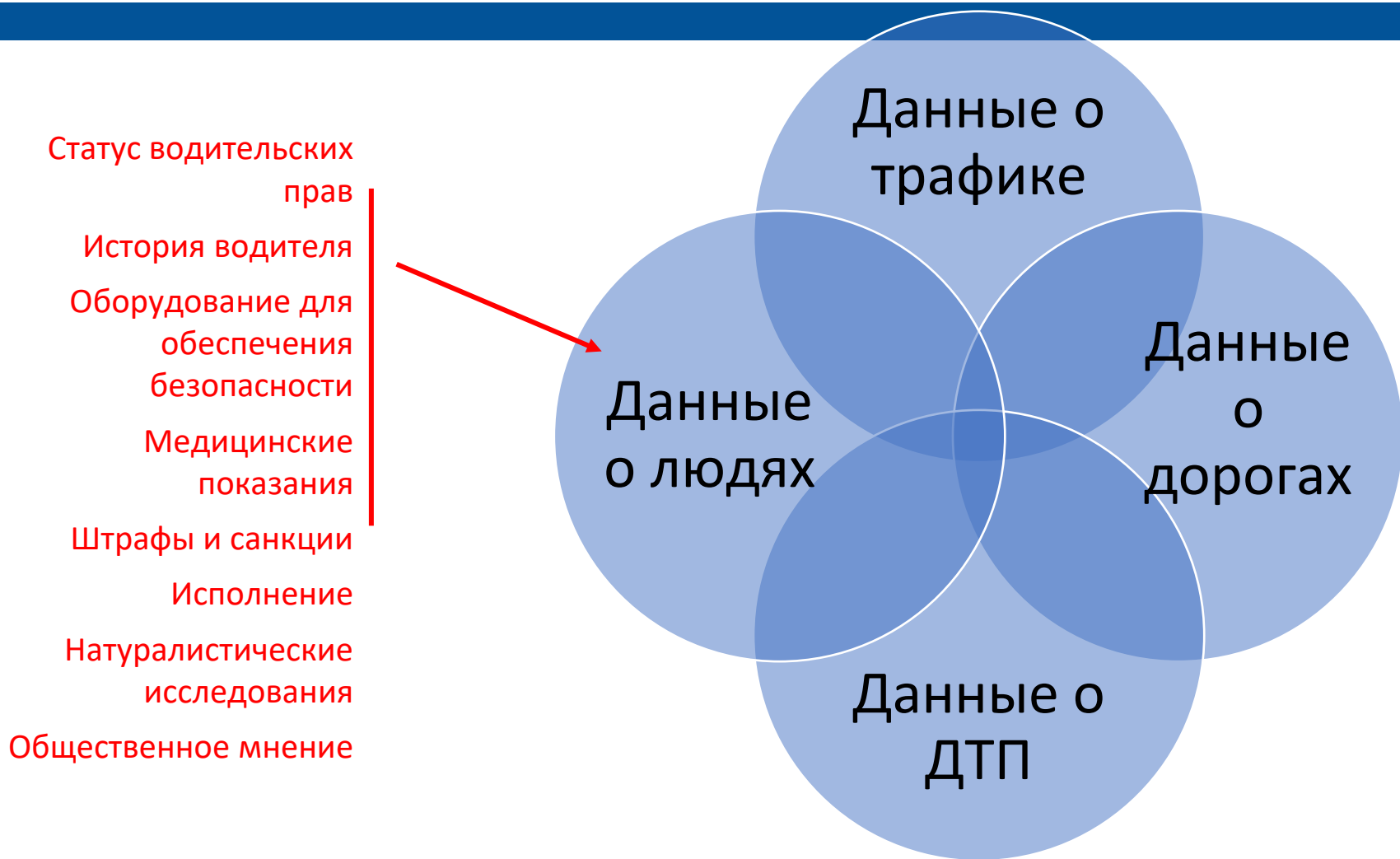
# Данные по безопасности дорожного движения



- Интенсивность и поток движения
- Структура дорожного движения
- Пройденный километраж
- Регистрации транспортных средств
- Возраст транспортных средств и их пригодность к эксплуатации
- Характеристики безопасности автопарка
- Краш-тесты

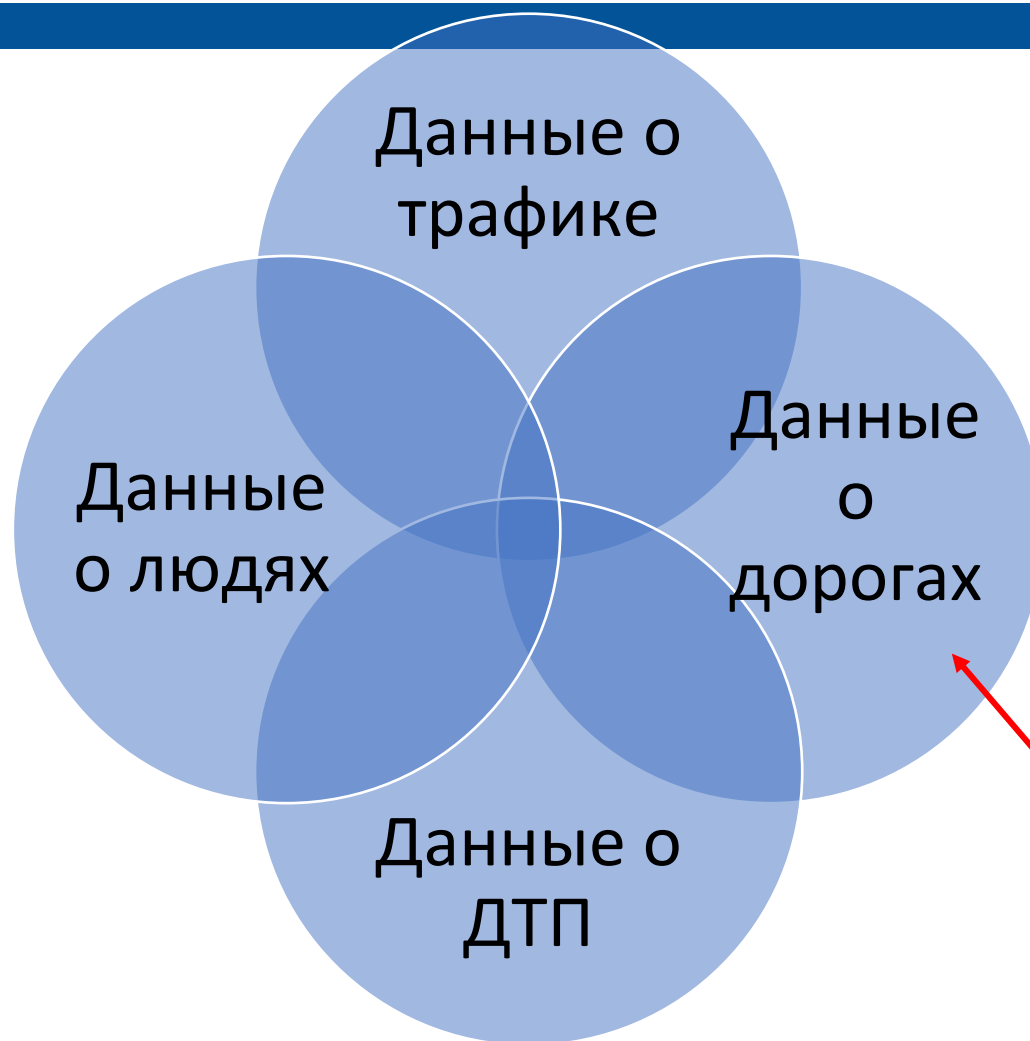
Источник: Модифицировано на основе данных FHWA США 2017 г.

# Данные по безопасности дорожного движения



Источник: Модифицировано на основе данных FHWA США 2017 г.

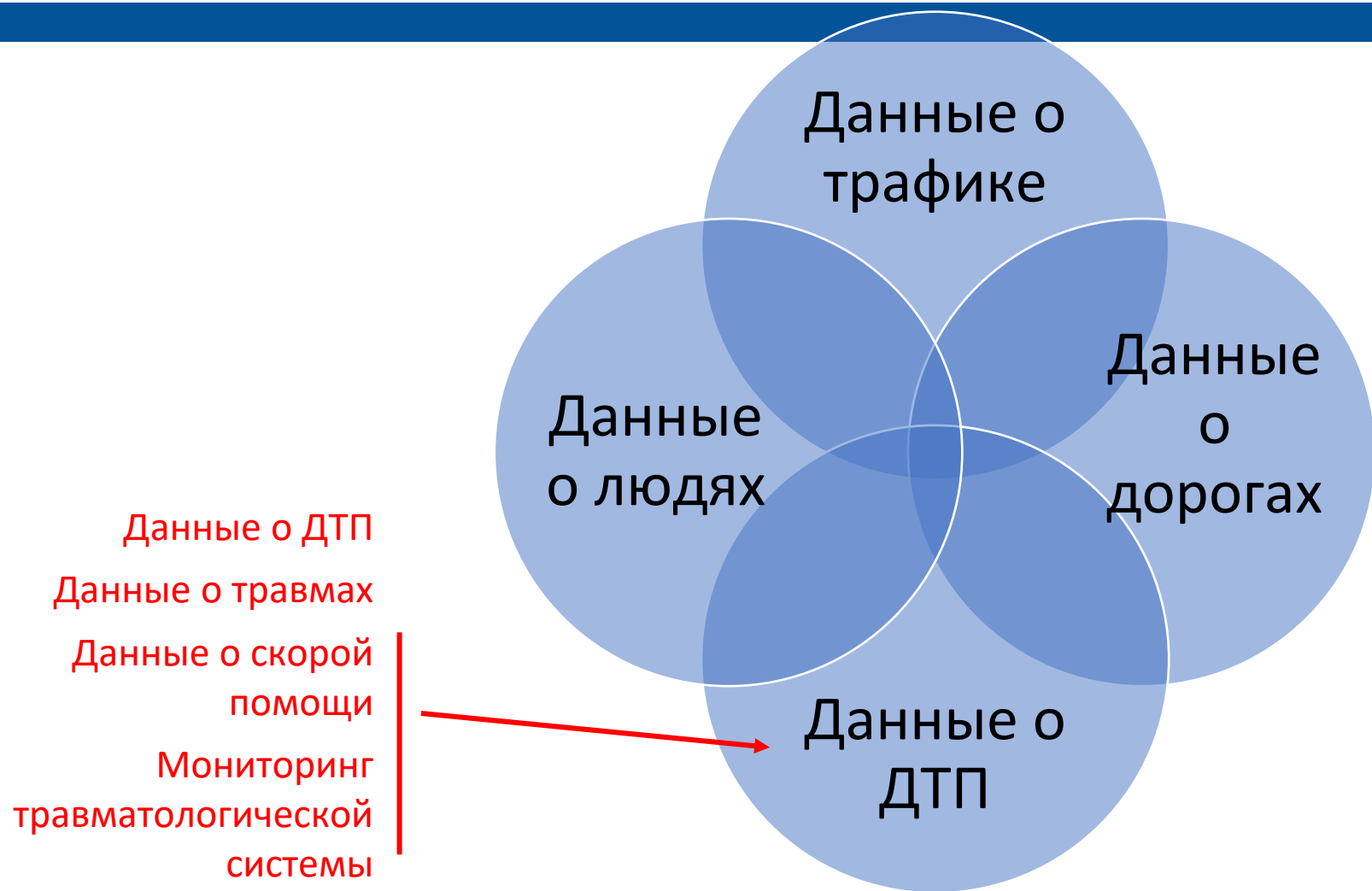
# Данные по безопасности дорожного движения



Функциональный класс дороги  
Данные о дорожных активах, включая световые сигналы  
Ограничения скорости  
Геометрические данные  
Средства управления движением  
Перекрёсток/квартал  
Состояние дороги  
Погода

Источник: Модифицировано на основе данных FHWA США 2017 г.

# Данные по безопасности дорожного движения



Источник: Модифицировано на основе данных FHWA США 2017 г.

# Качество данных и анализа

	ВЫСОКОКАЧЕСТВЕННЫЙ АНАЛИЗ	НИЗКОКАЧЕСТВЕННЫЙ АНАЛИЗ
ВЫСОКОКАЧЕСТВЕННЫЕ ДАННЫЕ	<b>НАИЛУЧШИЙ ВАРИАНТ</b> Агентство, скорее всего, будет принимать оптимальные решения в области безопасности. Аналитики знают о возможностях и ограничениях данных. Это наиболее дорогостоящий вариант, поскольку необходимы хорошие данные и обучение проведению анализа.	<b>УПУЩЕННАЯ ВОЗМОЖНОСТЬ</b> Агентству необходимо инвестировать в высококачественный анализ. В противном случае агентство впустую потратит деньги на базы данных, которые не используются в полной мере. Хорошие данные при плохом анализе приведут к принятию неверных решений.
НИЗКОКАЧЕСТВЕННЫЕ ДАННЫЕ	<b>ПЕРСПЕКТИВНЫЙ</b> Надёжный анализ, признающий ограниченность данных, все равно может дать полезные результаты. Агентству следует сосредоточиться на повышении качества данных.	<b>НАИХУДШИЙ СЛУЧАЙ</b> Плохие данные и некачественный анализ приведут к принятию неверных решений. Агентству, возможно, лучше полагаться на суждения.

Источник: FHWA США 2017 г.

# Данные о дорожном движении - *интенсивность*

В распоряжении дорожных служб

Данные говорят о том, что большой объём дорожного движения /трафика означает:

- Повышенный риск ДТП и, как правило, большее количество аварий
  - Это означает более высокую экономическую ценность и более весомые аргументы в пользу инвестиций в безопасность
- ✓ Стремитесь к тому, чтобы дороги с наибольшей интенсивностью движения были самыми безопасными.



Source: UZ Daily



# Данные о дорожном движении – *состав транспортного потока*

В распоряжении дорожных служб

Данные говорят нам о том, что разнообразие трафика означает взаимодействие между:

- Тяжёлыми и лёгкими ТС
  - ТС и уязвимые участники дорожного движения
- ✓ При интенсивном смешанном движении снижайте скорость и необходимо отделить тяжёлые автомобили от пешеходов и велосипедистов



# Данные о транспортном средстве

Находится в органах регистрации транспортных средств

Данные свидетельствуют о том, что возраст ТС отражает следующее:

- Дорожная годность
  - Наличие средств безопасности в автомобиле
  - Километры пробега
- ✓ Проведение проверки на пригодность к эксплуатации старых, более тяжёлых и подверженных высокому риску автомобилей
- ✓ Постоянное регулирование с целью обязательного внедрения новых средств безопасности



# Данные о людях - выдача прав

Находятся в распоряжении органа, выдающего водительские права

Что говорят нам данные:

- Возраст водителя повышает риск ДТП для молодых и пожилых
- История нарушений указывает на риск ДТП с пострадавшими
- Штрафы и штрафные баллы не влияют на постоянных нарушителей



- ✓ Внедрение дифференцированных водительских прав
- ✓ Стимулирование пожилых людей к управлению рисками, связанными с состоянием здоровья
- ✓ Приостановка действия прав у повторных нарушителей
- ✓ Не ожидайте, что образование изменит поведение

# Данные о дорогах - активы

В распоряжении дорожных служб

Что говорят нам данные:

- Стандарты безопасности инфраструктуры напрямую влияют на вероятность дорожно-транспортных происшествий и количество жертв
  - Внедрение строгой иерархии дорог значительно помогает в управлении риском ДТП, особенно для уязвимых участников дорожного движения
  - Низкозатратные мероприятия в масштабах всей сети имеют высокое соотношение выгод и затрат
  - Техническое обслуживание дорог является первым уровнем безопасности для управляющих инфраструктурой
- 
- ✓ Оценка и мониторинг стандартов безопасности дорожного движения
  - ✓ Создание чёткого ступенчатого изменения стандартов и скоростей в каждой дорожной иерархии
  - ✓ Согласование уровней и мероприятий по содержанию дорог с целевыми показателями безопасности



# Данные о дорогах - скорость

Находятся в распоряжении дорожных служб и правоохранительных органов

Что говорят нам данные:

- Скорость является одним из факторов всех дорожно-транспортных происшествий
- Существуют чёткие пороговые значения скорости для безопасного использования дороги
- Регулирование скорости является весьма спорной областью и требует активных консультаций
- 30 км/ч - согласованное на международном уровне ограничение скорости для городских улиц



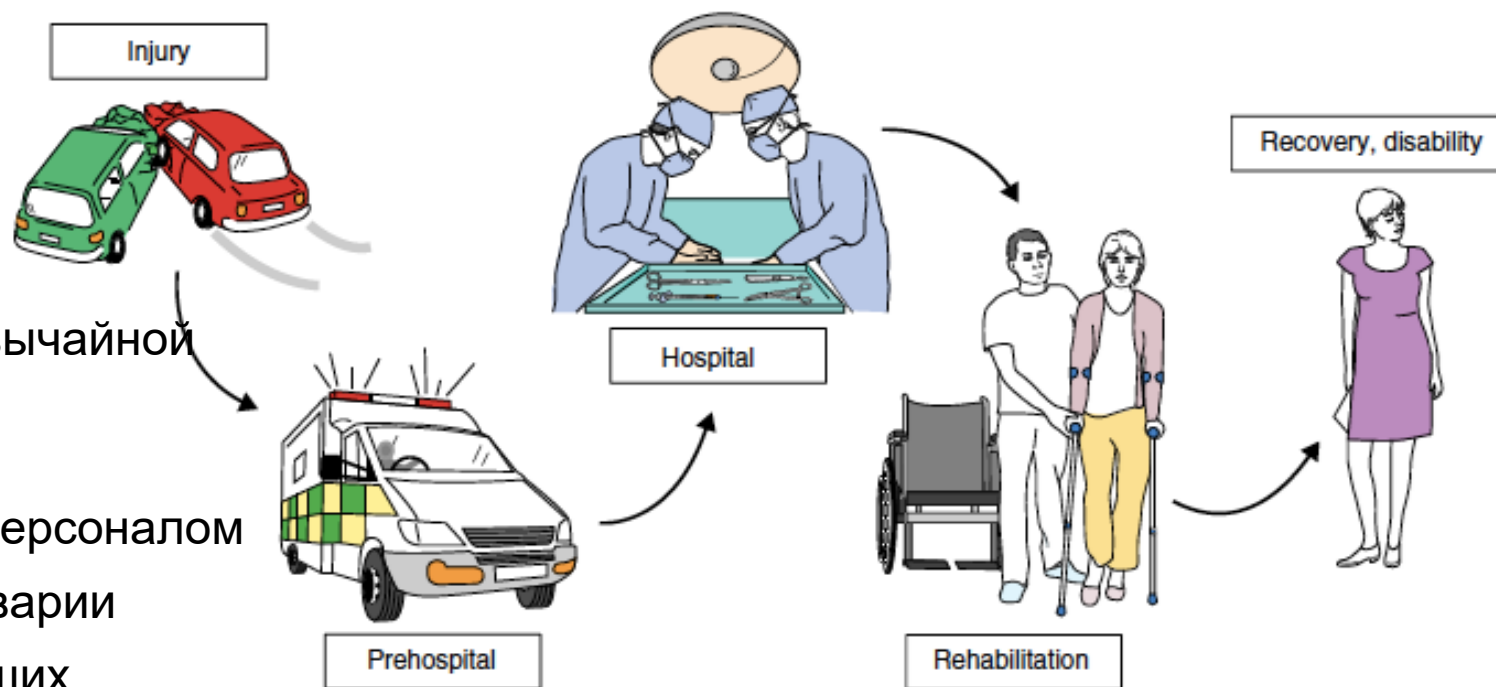
- ✓ Установление ограничений скорости в соответствии с уровнем безопасности инфраструктуры
- ✓ Применение общих и специфических мер сдерживания при соблюдении скоростного режима
- ✓ Временное снижение скорости в качестве первой реакции на новые риски
- ✓ Принудительное снижение скорости в зонах с большим количеством пешеходов
- ✓ Поддержание высокого уровня консультаций и общения с населением

# Экономические данные - стоимость жизни и травм

Группа по доходам	VSL (USD)	Примеры из стран
Низкий доход	41 756	Афганистан
Доход ниже среднего	324 325	Кыргызская Республика, Монголия, Таджикистан, Узбекистан
Доход выше среднего	1 223 582	Азербайджан, Грузия, Казахстан, Туркменистан

Source: World Bank

# Данные системы травматологии



Эффективная помощь после аварии:

- ✓ Своевременное оповещение о чрезвычайной ситуации
- ✓ Незамедлительная транспортировка квалифицированным медицинским персоналом
- ✓ Правильная диагностика на месте аварии
- ✓ Стабилизация состояния пострадавших
- ✓ Немедленная транспортировка к месту лечения
- ✓ Качественное отделение неотложной помощи и травматологическая помощь
- ✓ Оказание реабилитационных услуг

Sources: WHO 2016, Greun RL et al, 2011

# Данные SPI

Показатели эффективности безопасности (SPI) демонстрируют прогресс в обеспечении безопасности дорожного движения.

В Глобальном плане Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения на 2021-2030 годы предусмотрено 12 добровольных SPI.

SPI Глобального плана охватывают все аспекты безопасной системы.



**TARGET 1**  
**2020**

Цель 1: К 2020 году все страны разработают комплексный многосекторальный национальный план действий по обеспечению безопасности дорожного движения с установленными сроками выполнения.



**TARGET 2**  
**2020**

Цель 2: К 2030 году все страны присоединятся к одному или нескольким основным правовым документам ООН, связанным с безопасностью дорожного движения.



**TARGET 3**  
**2020**

Цель 3: К 2030 году все новые дороги будут соответствовать техническим стандартам для всех участников дорожного движения, учитывающим безопасность дорожного движения, или соответствовать рейтингу «три звезды» или выше



**TARGET 4**  
**2020**

Цель 4: К 2030 году более 75% поездок по существующим дорогам будет осуществляться по дорогам, отвечающим техническим стандартам для всех участников дорожного движения, учитывающим безопасность дорожного движения.



**TARGET 5**  
**2030**

Цель 5: К 2030 году 100 % новых (определяемых как произведённые, проданные или импортированные) и поддержанных автомобилей будут соответствовать высококачественным стандартам безопасности, таким как рекомендуемые приоритетные правила ООН, Глобальные технические правила или равнозначные признанные национальные эксплуатационные требования



**TARGET 6**  
**2030**

Цель 6: К 2030 году вдвое сократить долю автомобилей, движущихся с превышением установленного скоростного режима, и добиться снижения числа травм и смертельных случаев, связанных с превышением скорости.



**TARGET 7**  
**2030**

Цель 7: К 2030 году увеличить долю водителей мотоциклов, правильно использующих стандартные шлемы до почти 100%



**TARGET 8**  
**2030**

Цель 8: К 2030 году увеличить долю водителей и пассажиров транспортных средств, использующих ремни безопасности и стандартные системы удержания людей до почти 100%



**TARGET 9**  
**2030**

Цель 9: К 2030 году вдвое сократить число травм и смертельных случаев в результате ДТП, связанных с употреблением водителями алкоголя, и/или добиться снижения числа травм и смертельных случаев, связанных с употреблением других психоактивных веществ.



**TARGET 10**  
**2030**

Цель 10: К 2030 году у всех стран будут национальные законы, которые ограничивают или запрещают использование мобильных телефонов при вождении



**TARGET 11**  
**2030**

Цель 11: К 2030 году все страны должны ввести регулирование времени вождения и отдыха профессиональных водителей и/или присоединиться к международному/региональному у регулированию в этой области.



**TARGET 12**  
**2030**

Цель 12: К 2030 году все страны установят и достигнут национальных целей, чтобы свести к минимуму промежутков времени между дорожно-транспортным происшествием и оказанием первой профессиональной неотложной помощи



# Спасибо!

