



КЫРГЫЗСКАЯ РЕСПУБЛИКА ОБЗОР ДАННЫХ И ОТЧЕТНОСТЬ О ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЯХ СТАТУС И РЕКОМЕНДАЦИИ

МАРТ 2025 ГОДА

**КЫРГЫЗСКАЯ РЕСПУБЛИКА
ОБЗОР ДАННЫХ И ОТЧЕТНОСТЬ
О ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ
ПРОИСШЕСТВИЯХ
СТАТУС И РЕКОМЕНДАЦИИ**

МАРТ 2025 ГОДА

Взгляды, выраженные в данной публикации, принадлежат авторам и не обязательно отражают взгляды и политику Азиатского банка развития (АБР) или его Совета управляющих или представляемых ими правительств. АБР не гарантирует точности данных, включенных в данную публикацию, и не несет ответственности за последствия их использования. Упоминание конкретных компаний или продуктов производителей не означает, что АБР одобряет или рекомендует их, отдавая им предпочтение перед другими компаниями или продуктам аналогичного характера, которые не были упомянуты.

Делая какое-либо обозначение или ссылку на определенную территорию или географический регион в данном документе, АБР не намерен выносить какие-либо суждения относительно правового или иного статуса любой территории или региона. Границы, цвета, наименования или любая другая информация, показанная на картах, не подразумевают со стороны АБР какого-либо суждения относительно правового статуса любой территории или какого-либо одобрения или принятия таких границ, цветов, наименований или информации.

На обложке (слева направо): Грузовики из Кыргызстана по пути в Душанбе; Автомобили на модернизированных дорогах в Кыргызской Республике.

Дизайн обложки: Йозеф Илюмин.

Оглавление

Таблицы и рисунки	iv
Аббревиатуры и сокращения	v
1 Введение	1
2 Эталонные стандарты	3
3 Справочная информация	9
4 Оценка существующей системы управления данными о ДТП	14
4.1 Сбор данных о дорожно-транспортных происшествиях	16
4.2 Хранение, обработка и использование данных о ДТП	23
4.3 Другие данные о БДД	25
4.4 Анализ данных	25
5 Рекомендации с целью улучшения управления данными о ДТП	26
5.1 Сбор данных о дорожно-транспортных происшествиях	27
5.2 Хранение, обработка и использование данных о дорожно-транспортных происшествиях	35
5.3 Другие данные по безопасности дорожного движения	37
5.4 Анализ данных	38
Приложение 1 – Форма регистрации ДТП	40
Справочная литература	49

Таблицы, рисунки и вставки

Таблица

1	Минимальный набор атрибутов ДТП	6
2	Краткое обобщение эталонных стандартов для структуры данных о ДТП	8
3	Количество ДТП, погибших и травмированных с 2014 по 2022 гг.	11
4	Тенденция изменения количества аварий	12
5	Консультации с заинтересованными сторонами	15
6	Переменные ДТП, собираемые в Кыргызской Республике, по сравнению с CADaS	20
7	Определения смертности и травм в результате ДТП	28
8	Рекомендуемый набор данных для Сил внутренней безопасности (ISF) в сравнении с текущим набором данных	31
9	Матрица Хэддона	33
10	Рекомендуемые ПЭОБ и источники информации	38

Рисунок

1	Основные элементы информационной системы безопасности дорожного движения Источник: Вегман, 2001 г.	3
2	Результаты управления безопасностью дорожного движения	4
3	Снимок экрана ADaMS – системы управления ДТП	7
4	Карта Кыргызской Республики	9
5	Численность населения в разбивке по возрасту и полу в Кыргызской Республике (2021 г.)	10
6	Тенденция изменения количества ДТП, смертельных исходов и травм с 2014 по 2022 год.	11
7	Динамика смертности с 2014 по 2022 год.	12
8	Агентства, участвующие в процессе управления данными о дорожно-транспортных происшествиях в Кыргызской Республике	15
9	Порядок регистрации ДТП в Кыргызской Республике	18
10	Рекомендуемая структура управления данными о ДТП	29
11	Рекомендуемый набор данных для служб здравоохранения	34
12	Рекомендуемый набор данных для страховых компаний	35

Вставки

1	Номер службы экстренной помощи – пример передовой практики	16
2	Управление данными о ДТП: пример из передового опыта	19
3	Поток данных о ДТП – пример из передового опыта	23

Аббревиатуры и сокращения

AASHTO	Американская ассоциация государственных служащих автомобильных дорог и транспорта
АБР	Азиатский банк развития
AIS	Сокращенная шкала травм
APRSO	Азиатско-Тихоокеанская обсерватория безопасности дорожного движения
БАДТП	Бюллетень анализа дорожно-транспортных происшествий, связанных с обращением
CADaS	Общий набор данных о дорожно-транспортных происшествиях
CARE	База данных сообщества Европейской комиссии о дорожно-транспортных происшествиях
COVID-19	коронавирусное заболевание
ЦАРЭС	Центральноазиатское региональное экономическое сотрудничество
ETSC	Европейская комиссия по транспортной безопасности
ГИС	Географическая информационная система
МКБ	Международная классификация болезней
MAIS	Максимальная сокращенная шкала травм
МВД	Министерство внутренних дел
МЗ	Министерство здравоохранения
МТК	Министерство транспорта и коммуникаций
НСК	Национальный статистический комитет
ONISR	Обсерватория безопасности дорожного движения
ПЭОБ	показатель эффективности обеспечения безопасности
STBA	Федеральное статистическое управление Германии
ВОЗ	Всемирная организация здравоохранения

1 Введение

В данном отчете представлен обзор текущей ситуации с управлением данными о дорожно-транспортных происшествиях (ДТП) в **Кыргызской Республике** и предлагаются стратегические рекомендации для улучшения, основанные на передовых всемирно признанных практиках. Отчет подготовлен в рамках консультационного проекта «Повышение безопасности дорожного движения для стран-членов Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества (Фаза 2) – IC7 «Обзор и отчетность данных о ДТП», финансируемого **Азиатским банком развития (АБР)**.

Цель консультационных услуг – оценить практики управления данными о ДТП в десяти странах Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС)¹ и разработать руководящие принципы и инструменты для улучшения управления данными о ДТП и продвижения к большей гармонизации данных о ДТП по всему региону.

Консультации являются частью усилий АБР и других международных заинтересованных сторон² с целью развития **Азиатско-Тихоокеанской обсерватории безопасности дорожного движения (БДД) (APRSO)**; т.е. регионального форума по данным, политике и практике БДД (БДД), направленного на обеспечение защиты человеческой жизни на дорогах в Азиатско-Тихоокеанском регионе.

Надежные данные о безопасности и дорожном движении необходимы для оценки полномасштабного характера проблемы БДД, измерения реальных экономических издержек, связанных с ДТП, и разработки наиболее экономически эффективных мер по обеспечению БДД. Кроме того, создание обсерваторий по БДД (например, на национальном и/или региональном уровне) помогает стратегически работать с высококачественными данными о ДТП.

Обсерваторию БДД можно рассматривать как официальную сеть представителей правительства, которые обмениваются данными и опытом в области БДД для снижения дорожно-транспортного травматизма по всей стране или в пределах региона. Более того, обсерватория может предоставлять надежные и сопоставимые данные о ДТП, углубленный анализ и информацию о практике и политике в области БДД. Обсерватория обычно предоставляет **доказательную базу по БДД**, состоящую, например, из статистических отчетов, профилей стран/регионов, тематического анализа и ключевых индикаторов эффективности. Другими словами, обсерватория может помочь:

- измерять прогресс в снижении смертности и тяжелых травм на национальных дорогах,
- выявлять и количественно оценивать проблемы БДД,
- разрабатывать и оценивать эффективность мер по обеспечению БДД,
- способствовать обмену опытом между регионами или странами.

¹ Афганистан, Азербайджан, Китайская Народная Республика, Грузия, Казахстан, Кыргызская Республика, Монголия, Пакистан, Таджикистан, Туркменистан и Узбекистан. АБР приостановил регулярную помощь Афганистану с 15 августа 2021 года.

² Группа Всемирного банка, Международная автомобильная федерация (FIA), Международный транспортный форум (ITF), Экономическая и социальная комиссия ООН для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО), Всемирная организация здравоохранения (ВОЗ), Глобальный фонд безопасности дорожного движения (GRSF).

Поскольку обсерватория БДД очень зависит от данных о безопасности и дорожном движении, то необходимым предварительным условием является разработка и внедрение надежной **системы управления данными о ДТП**, что является стратегической целью данных консультационных услуг.

Чтобы оценить методы управления данными о ДТП и рекомендовать улучшения с учетом **общенациональных систем для управления данными о ДТП**, были учтены стратегические руководящие принципы, выпущенные **Всемирной организацией здравоохранения (ВОЗ)**, **Всемирным банком (ВБ)**³ и **Европейской комиссией (ЕК)**, такие как **база данных Сообщества по дорожно-транспортным происшествиям (CARE)**.⁴

Соответственно, в этом отчете представлены рекомендации по совершенствованию текущего процесса сбора данных о ДТП, а также оцениваются и рассматриваются основные источники данных и процедуры сбора для определения конкретной и адаптированной **структуры управления данными о ДТП для Кыргызской Республики**.

³ Мартенсен Х., Г. Дюшан, В. Фейпель, В. И. Раффо, Ф. А. Бурлаку, Б. Тернер и М. Паала. 2021. *Руководящие принципы для проведения анализа данных о ДТП*. Всемирный банк.

⁴ База данных CARE.

2

Эталонные стандарты

Важность данных и информации о БДД, а также **основанных на данных подходов к повышению БДД**, широко признаны на международном уровне.

По данным Европейской комиссии по безопасности на транспорте (ETSC, 2001 г.), основной акцент в информационной системе БДД сместился с единственного фокуса на регистрации данных о ДТП на сбор данных и информации, необходимых для поддержки различных уровней системы управления БДД, как показано в пирамиде на Рисунок 1 – Основные элементы информационной системы безопасности дорожного движения.

Рисунок 1– Основные элементы информационной системы безопасности дорожного движения

Источник: Вегман, 2001 г.



Источник: Вегман, 2001 г.

Согласно Руководящим принципам Всемирного банка по проведению обзоров данных по БДД (сноска 3):

Данные по БДД касаются не только данных о ДТП (или данных о конечных результатах – наблюдаемых ДТП и травмах), но также касаются и эффективности безопасности системы дорожного движения, а также вмешательств, осуществляемых для повышения БДД. Эти данные лучше всего использовать в сочетании с другой информацией, такой как объемы перевозок и пройденные расстояния, или в разбивке по различным видам транспорта. Для научно обоснованного подхода к управлению БДД эти данные могут использовать политики, инженеры-дорожники, полиция, сектор здравоохранения, исследовательское сообщество, страховые компании, прокуроры, предприятия автомобилестроения и другие.

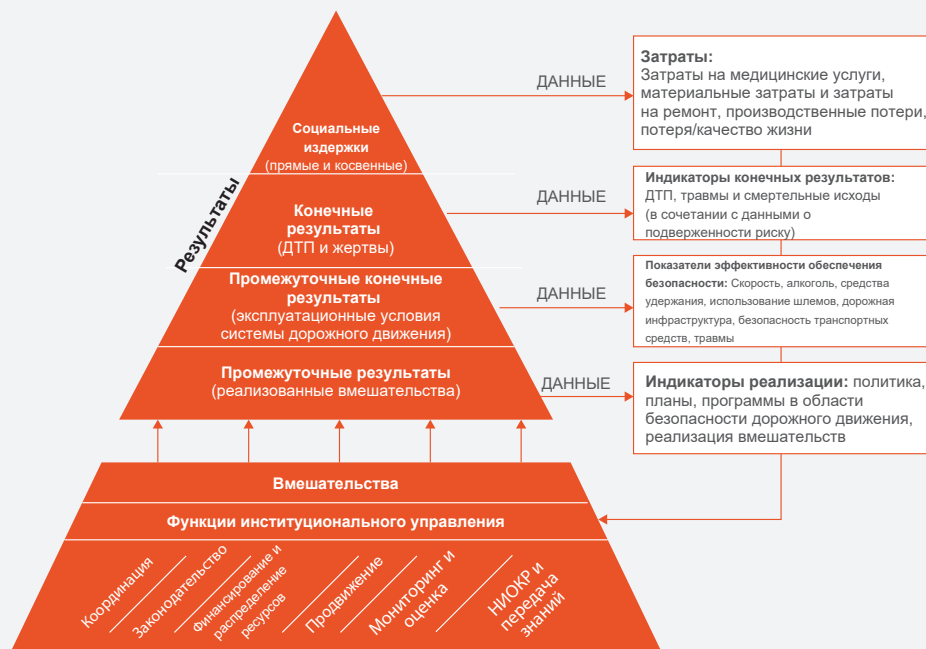
Обоснование заключается в том, что данные на всех уровнях пирамиды необходимы для описания и понимания процесса, приводящего к ДТП. Эти знания затем служат базой для основанного на данных управления БДД. Информационная система БДД, соответствующая этой философии, представлена на Рисунке 2.

Пирамида имеет четыре уровня. На нижнем уровне расположены вмешательства по обеспечению БДД (политика, программы и инициативы). В случае эффективной и масштабной реализации улучшенная государственная политика в области БДД должна привести к определенным изменениям в дорожном движении (следующий уровень). Например: меньший процент водителей и пассажиров, которые ездят без шлемов и ремней безопасности, более высокая доля автотранспортных средств, соблюдающих ограничения скорости, более короткий интервал времени, который требуется квалифицированному медицинскому персоналу, чтобы добраться до места ДТП и т.д. Они известны как **показатели эффективности обеспечения безопасности**. Это – параметры, которые имеют причинно-следственную связь с ДТП и жертвами и пострадавшими. Они используются не вместо данных о ДТП и травмах, а в дополнение к ним. Цель состоит в том, чтобы иметь возможность оценить эффективность (и эффективность снижения риска) конкретных программ и лучше понять влияние вмешательств в области политики.

Следующий уровень содержит характеристики ДТП и пострадавших; возможно, связан с величинами подверженности риску для расчета рисков БДД. Они содержат (национальные) данные о регистрации ДТП, которые почти во всем мире основаны на данных полиции о ДТП. Эти данные затем обрабатываются и представляют собой национальную статистику ДТП.

Верхний уровень пирамиды содержит данные, отражающие социальные издержки ДТП. Речь идет об ущербе, который общество считает отрицательным (стоимость госпитализации, потеря заработка и т.д.) и который необходимо предотвратить.

Рисунок 2 – Результаты управления безопасностью дорожного движения



Источник: ВОЗ, 2010 г.

Когда данные на всех четырех уровнях доступны и активно используются, то можно описать, проанализировать и понять процесс, приводящий к ДТП. Эти знания могут затем послужить основой для рациональной системы управления БДД, позволяющей снизить социальные издержки.

Система сбора данных о ДТП обычно характеризуется тремя основными элементами: (i) процесс сбора данных (т. е. набор операций или этапов, выполняемых с целью сбора данных), (ii) методы и инструменты сбора данных и (iii) субъекты, которые выполняют операции, предусмотренные в рамках процесса.

Конечная цель данных о ДТП должна заключаться в поддержке процесса повышения БДД. Таким образом, система сбора данных, ориентированная на безопасность, должна:

- сделать данные доступными для руководителей по БДД, в частности, органов управления дорогами и территориальных административных органов,
- предоставлять соответствующую информацию, в частности, чтобы:
 - найти местоположение ДТП на дорожной сети,
 - понимать закономерности ДТП и сопутствующие факторы,
 - понимать последствия ДТП,
- своевременно предоставлять полную и достоверную информацию,
- обеспечивать связь между различными источниками данных (например, полицией, медицинскими службами, страхованием и т.д.).

Структура управления данными о ДТП должна быть организована в соответствии с некоторыми основными темами, с которыми связаны некоторые стандарты, чтобы обеспечить надежность и полноту информации:

- Сбор данных о ДТП.
- Хранение, обработка и использование данных о ДТП.
- Другие данные по БДД.

Сбор данных о ДТП является основной функцией, которую необходимо обеспечить, поскольку она предоставляет информацию об индикаторах конечных результатов (ДТП, травмы, смертельные исходы). Сбор данных о ДТП касается в основном органов полиции, выезжающих на места ДТП с пострадавшими. Однако другие действующие лица могут предоставить важные дополнительные данные. Службы здравоохранения (в основном больницы) могут предоставить данные, используемые для статистики о пострадавших в результате ДТП и их последующего отслеживания. Страховые компании могут дополнять данные полиции информацией об истории автотранспортных средств и водителей, а также о ДТП без пострадавших.

Надежный сбор данных о ДТП можно обеспечить, когда:

- Существует единая общенациональная система оповещения, обеспечивающая быстрое информирование органов полиции и служб экстренной помощи о ДТП. Использование центрального номера службы экстренной помощи обычно является хорошей практикой.
- Органы полиции и экстренные службы располагают достаточными ресурсами для выезда на все места ДТП, в результате которых имеются пострадавшие или погибшие.
- Существует единая комплексная система регистрации ДТП, позволяющая собирать хотя бы минимальный набор последовательно определяемых и измеряемых атрибутов и переменных о ДТП, предпочтительно с использованием ИТ-устройств, а не бумажных форм.
- Существуют процедуры практически немедленного сохранения данных о ДТП в базе данных по всей юрисдикции (например, на уровне провинций, национальном уровне) и которые позволяют легко извлекать данные. Эта функция должна быть реализована через централизованную информационную систему (например, систему управления данными о ДТП).
- Лица, отвечающие за сбор и хранение данных о ДТП, надлежащим образом обучены важности данных о ДТП и практикам, которых следует придерживаться.

Все эти аспекты могут существенно влиять на объем и качество собираемых данных и привести к значительному занижению данных.

Когда дело доходит до сбора конкретных атрибутов и переменных ДТП, важно обеспечить полноту, хорошее качество данных и их единообразный сбор по всей стране.

В Руководящих принципах Всемирного банка для проведения обзоров данных по БДД рекомендуется:

- Посещать как минимум все места ДТП, повлекших за собой тяжелые или смертельные травмы.
- Когда это возможно, записывать причинно-следственные и отягчающие факторы, такие как превышение скорости, вождение в нетрезвом состоянии, использование ремней безопасности и другие нарушения.
- Отражать в отчетах серьезность травм пострадавших с момента первоначального сбора данных на месте происшествия и обновлять первоначальную оценку на основе медицинских учетных записей.
- Убедиться, что в число погибших в результате ДТП включены жертвы, умершие в больнице.
- Записывать минимальный набор информации о возможных ДТП, не расследованных полицией (например, о тех, в которых нет пострадавших).

Минимальный набор атрибутов и переменных ДТП должен включать информацию о местоположении, дорожной инфраструктуре, участниках дорожного движения и вовлеченных автотранспортных средствах, а также переменные, характеризующие маневры и последствия ДТП. Например, в Руководящих принципах Всемирного банка для проведения обзоров данных по БДД упоминается набор из 28 атрибутов ДТП, полученных из Общего набора данных о ДТП (CADaS) Европейской комиссии (Таблица 1).

Таблица 1 – Минимальный набор атрибутов ДТП

ДТП	Единица дорожного движения	Человек
Идентификационный номер ДТП		Идентификационный номер человека
Дата	Тип единицы дорожного движения (например, пешеход, велосипедист, легковой автомобиль)	Дата рождения
Время	Автотранспортное средство специального назначения	Пол
Погодные условия	Год регистрации	Тип участника дорожного движения (пешеход, водитель, пассажир)
Условия освещения (дневной свет, темно, с освещением/без освещения, сумерки/рассвет)	Страна регистрации (например, иностранное, национальное)	Тяжесть травмы (легкая, пребывание в больнице более 24 часов, смертельный исход)
Тип ДТП (например, с пешеходом, одиночное, два автотранспортных средства при повороте, два автотранспортных средства, не при повороте)	Маневр автотранспортного средства (например, поворот, обгон и т.д.)	Тест на алкоголь (не тестировался, неприменимо, положительный, отрицательный, неизвестно)
Местоположение: координата X (широта) и координата Y (долгота)		Употребление наркотиков
Тип дороги (например, автомагистраль, скоростная автомагистраль, национальная дорога, местная дорога)		Оборудование для обеспечения безопасности
Тип участка (например, мост, туннель, поворот, уклон, прямой)		Гражданство (гражданин, иностранец – возможно, по соответствующей группе стран)
Тип пересечения (не перекресток, перекресток, кольцевая развязка)		Тяжесть травмы MAIS
Ограничение скорости		
Состояние поверхности (сухая, снег/лед, мокрая, скользкая)		
Серьезность ДТП		

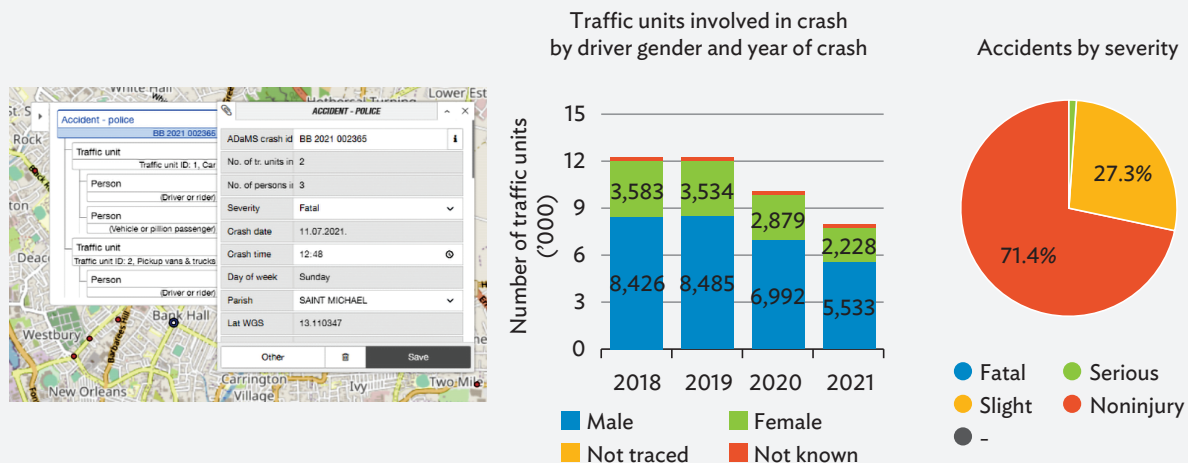
Источник: Руководящие принципы Всемирного банка для проведения обзоров данных по БДД

Международные стандарты уделяют особое внимание **местоположению ДТП** из-за его важности для определения вмешательств с целью обеспечения БДД. Знание местоположения ДТП в географической информационной системе (ГИС) позволяет определить участки и отрезки дорог повышенного риска и, следовательно, выбирать вмешательства с целью обеспечения БДД.

Хранение, обработка и использование данных о ДТП в национальной базе данных также очень важны для обеспечения создания надежного процесса на национальном уровне с участием всех заинтересованных сторон, играющих определенную роль в обеспечении БДД. Для обеспечения надлежащего хранения данных и возможности их использования для анализа БДД следует учитывать следующие аспекты:

- Данные должны записываться в **общей системе** (непосредственно с места ДТП или из офиса посредством переноса бумажных форм в базу данных).
- Данные должны регулярно передаваться в центральное хранилище данных, где консолидируются все данные о ДТП (**национальная база данных о ДТП**).
- Национальная база данных и общая система должны быть **доступны** как для действующих лиц, отвечающих за сбор данных (например, полиция, службы здравоохранения), так и для действующих лиц, отвечающих за выбор вмешательств по обеспечению БДД или разработку политики в области БДД. Это очень важно для **принятия решений на основе данных**.
- База данных должна использоваться в **инструментах анализа**. Данные сами по себе бесполезны, если их нельзя проанализировать и использовать для информирования лиц, принимающих решения. Должна быть создана **система управления данными о ДТП**, позволяющая проводить ряд видов анализа: запрос данных (посредством сочетания различных переменных о ДТП), картирование данных, оценка данных об отдельных ДТП, получение графиков и отчетов и т.д. (Рисунок 3).

Рисунок 3 – Снимок экрана ADaMS – системы управления ДТП



Источник: FRED Engineering

Другие данные о БДД должны быть включены в этот процесс и, по возможности, в систему управления данными о ДТП. Основные дополнительные данные (возможно, которые будут добавлены в систему управления данными о ДТП) относятся к:

- Данным о подверженности риску, обычно измеряемым как количество ДТП или жертв на численность населения, количество автотранспортных средств, протяженность дорог, пройденное расстояние и т.д. Конкретные измерения подверженности риску зависят от наличия конкретных данных о мобильности в стране (например, данные об объемах движения не всегда могут быть доступны).

В некоторых случаях возможно также использование суррогатных показателей для компенсации недостающей информации.

- Показатели эффективности обеспечения безопасности (ПЭОБ), связанные причинно-следственной связью с БДД. ПЭОБ могут быть связаны с состоянием дорожной инфраструктуры, используемым автотранспортным средством, поведением участников дорожного движения, оказанием помощи после ДТП. Выбор ПЭОБ, которые следует учитывать (и, если возможно, добавлять в систему управления данными о ДТП), зависит от политики страны в области БДД и от основных рисков ДТП. Некоторые примеры:
 - Дорожная инфраструктура: уровень риска, связанный с атрибутами дороги (например, звездный рейтинг iRAP).⁵
 - Участники дорожного движения: процент пассажиров автотранспортных средств, использующих ремни безопасности, процент водителей мотоциклов, носящих шлемы, процент водителей, использующих мобильный телефон во время вождения и т.д.
 - Автотранспортные средства: процент автотранспортных средств, оснащенных функциями активной безопасности (например, ABS, ESC и т.д.). Vehicles: percentage of vehicles equipped with active safety features (e.g., ABS, ESC, etc.).

Следует отметить, что сбор других данных о БДД на регулярной основе может оказаться затруднительным. Если они доступны в стране, они могут не иметь полного национального охвата или в некоторых случаях могут быть устаревшими. Таким образом, к этим данным следует относиться с осторожностью, и они должны согласовываться с имеющимися данными о ДТП, чтобы избежать ошибочной интерпретации факторов, способствующих ДТП. Тем не менее, эти данные могут быть ценными для более глубокого анализа БДД, особенно в целях планирования.

В Таблице 2 кратко обобщены описанные выше эталонные стандарты, которые будут учитываться при оценке существующей структуры данных о ДТП в Кыргызской Республике.

Таблица 2 – Краткое обобщение эталонных стандартов для структуры данных о ДТП

Тема	№	Эталонный стандарт
Сбор данных о ДТП	A.1	Общая / единая система оповещения о ДТП
	A.2	Определения ДТП и травм соответствуют международным стандартам.
	A.3	Полиция и службы экстренной помощи посетили все места ДТП с пострадавшими
	A.4	Единая и комплексная система регистрации ДТП
	A.5	Собранные атрибуты и переменные ДТП позволяют анализировать данные
	A.6	Система, позволяющая точно определять местоположение ДТП на карте
Хранение, обработка и использование данных о ДТП	B.1	Данные регистрируются всеми действующими лицами в единой информационной системе
	B.2	Данные регулярно передаются в национальную базу данных о ДТП
	B.3	Данные доступны всем действующим лицам, участвующим в сборе и анализе данных
	B.4	Доступна система управления данными о ДТП, включая инструменты анализа
Другие данные по БДД	C.1	Данные о подверженности риску, включенные в процесс сбора и хранения данных (минимальные данные: численность населения, объемы дорожного движения)
	C.2	Показатели эффективности обеспечения безопасности, включенные в процесс сбора и хранения данных (минимальные данные: оценка риска дорог, использование мобильного телефона во время вождения, использование ремней безопасности, использование шлемов, превышение скорости)
Анализ данных	D.1	Комплексный анализ данных о ДТП и других данных по БДД, ориентированный на планирование и принятие решений

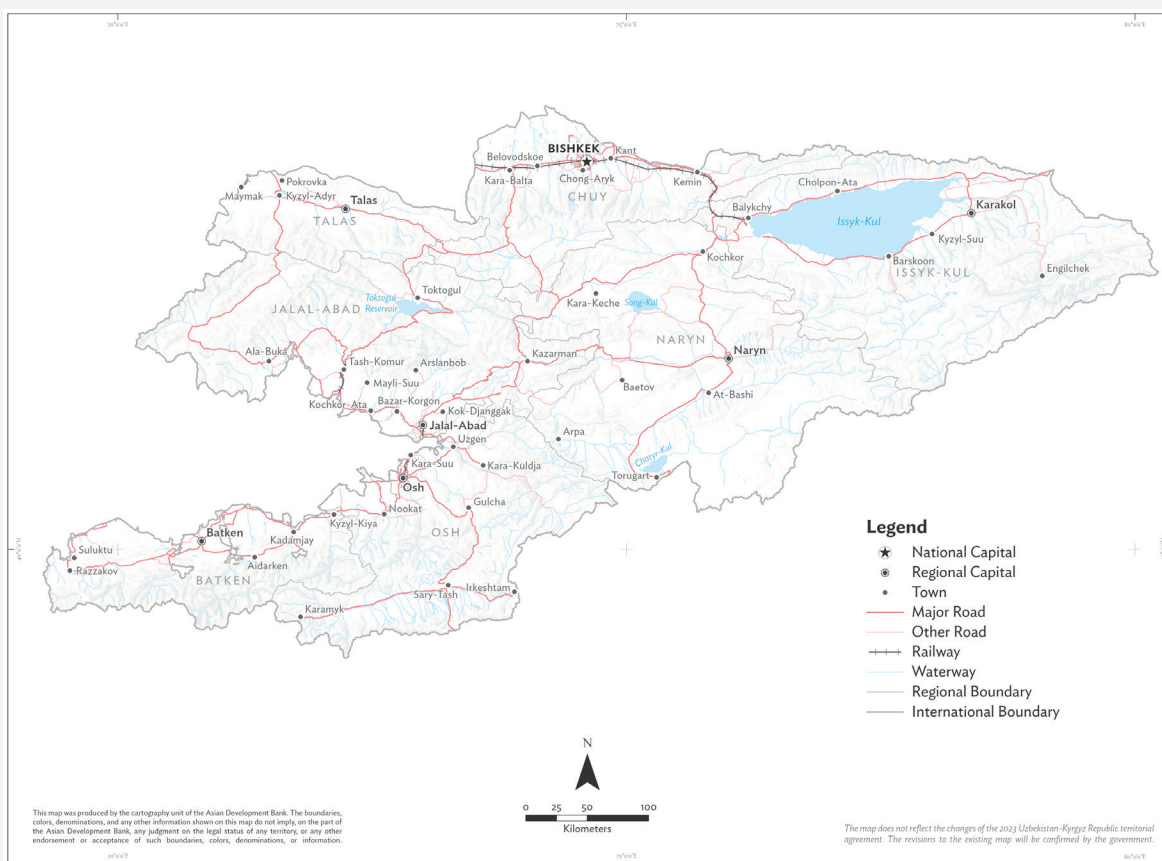
Источник: FRED Engineering.

⁵ Международная программа оценки дорог (iRAP) – это зарегистрированная благотворительная организация, которая занимается спасением жизней посредством устранения дорог с высоким уровнем риска по всему миру. Звездные рейтинги iRAP используются для проведения проверок БДД и оценки воздействия на БДД. Они обеспечивают измерение риска, которому подвергаются пассажиры транспортных средств, мотоциклисты, велосипедисты и пешеходы. Риск оценивается по шкале от 1 до 5; дороги с 1 звездой имеют самый высокий риск, а дороги с 5 звездами – самый низкий риск.

3 Справочная информация

Кыргызская Республика, расположенная в Центральноазиатском регионе, может похвастаться разнообразной историей и культурой, характеризующейся очаровательным сочетанием горных и степных ландшафтов (Рисунок 4). Хотя страна столкнулась с экономическими проблемами, она также испытала значительный рост, обусловленный ее природными ресурсами и сельскохозяйственным сектором. Тем не менее, политическая нестабильность периодически препятствовала устойчивому экономическому развитию.

Рисунок 4 – Карта Кыргызской Республики

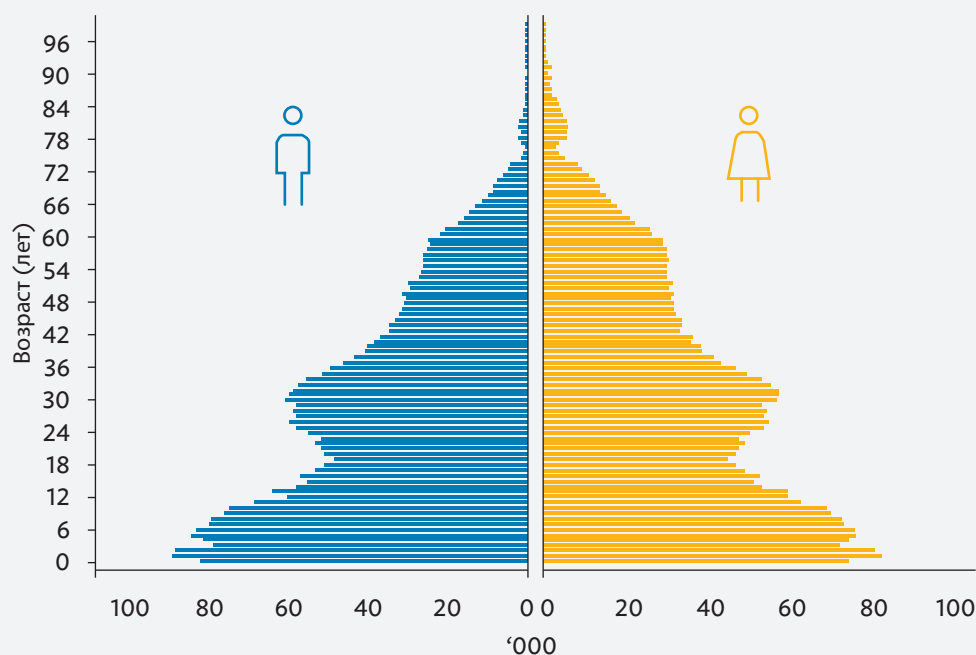


Источник: Азиатский банк развития.

С 2016 по 2020 годы численность постоянного населения Кыргызской Республики увеличилась на 8,1%. По состоянию на 1 января 2021 года расчетная численность населения достигла около 6,6 миллиона человек, почти поровну распределенных между женщинами и мужчинами (Рисунок 5).

Гендерное распределение по стране неравномерно. В городских районах наблюдается более высокая доля женщин – 52,3%, тогда как в сельской местности, где уровень рождаемости повышен, преобладают мужчины – 50,7% (Рисунок 5).

Рисунок 5 – Численность населения в разбивке по возрасту и полу в Кыргызской Республике (2021 г.)



Источник: Национальный статистический комитет Кыргызской Республики.

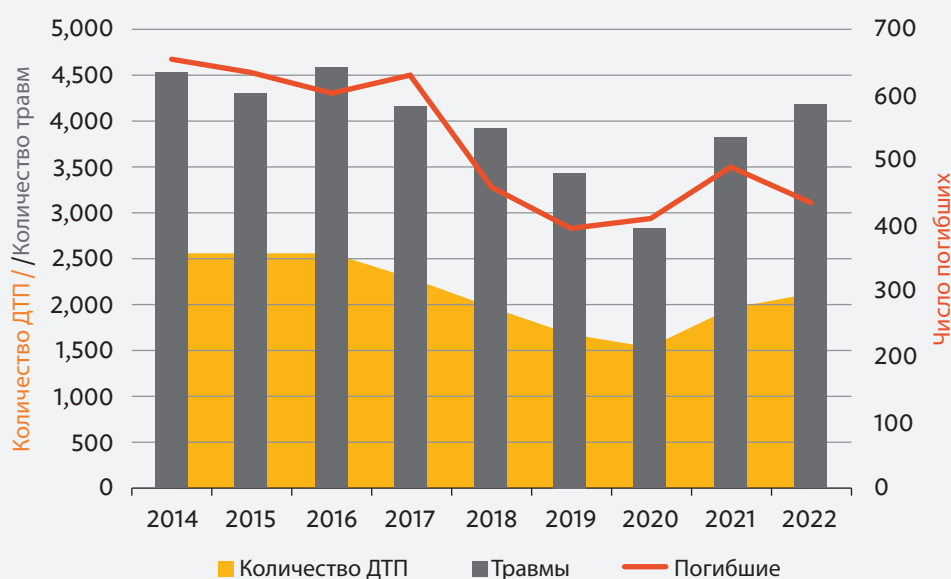
Всего с 2014 по 2022 год в Кыргызской Республике в дорожно-транспортных происшествиях погиб 4661 человек, а ранения получили 35163 человека. Сводный анализ статистики дорожно-транспортных происшествий, показанный на Рисунке 6, дает представление об изменении тенденций за этот период.

В период с 2014 по 2016 год количество дорожно-транспортных происшествий оставалось относительно стабильным, составляя, в среднем, 2583 ДТП в год. Однако в период с 2017 по 2020 год наметилась примечательная смена тенденции, характеризующаяся последовательным ежегодным снижением количества дорожно-транспортных происшествий. Это сокращение сопровождалось пропорциональным снижением смертности и травматизма, что указывает на общее улучшение безопасности дорожного движения.

2020 год оказался решающим: в нем было зафиксировано наименьшее количество аварий (1540). Такое значительное снижение можно объяснить глобальными событиями, включая пандемию коронавирусного заболевания (COVID-19), которая ограничила поездки не только внутри страны, но и за границу.

Однако последующие данные свидетельствуют о изменении траектории. Начиная с 2020 года можно наблюдать тенденцию к росту, поскольку количество аварий снова начало расти. Это изменение подчеркивает необходимость постоянной бдительности и активного подхода к решению возникающих проблем безопасности дорожного движения. В нем подчеркивается решающая важность мониторинга и реагирования на изменение характера аварийности для дальнейшей поддержки и увеличения усилий по обеспечению безопасности дорожного движения в Кыргызской Республике.

Рисунок 6 – Тенденция изменения количества ДТП, смертельных исходов и травм с 2014 по 2022 год.



Источник: Национальный статистический комитет

В среднем, ежегодно регистрируется 2148 дорожно-транспортных происшествий (с 2014 по 2022 год). В среднем, 419 дорожно-транспортных происшествий (19% всех аварий) сопровождались смертельным исходом и 1940 дорожно-транспортных происшествий (90% всех аварий) сопровождались травмами. В среднем, ежегодно 526 участников дорожного движения, попавших в эти аварии, погибают (один погибший на четыре ДТП) и 3975 получают ранения (1,85 травм на одно ДТП). Годовые данные представлены в Таблице 3.

Тенденцию количества дорожно-транспортных происшествий можно разделить на две части: до 2020 года и с 2020 года (Таблица 4).

Таблица 3 – Количество ДТП, погибших и травмированных с 2014 по 2022 гг.

Год	Количество ДТП:			Число погибших	Количество травм
	Всего	Со смертельным исходом	С травмой		
2014 год	2582	514	2320	656	4533
2015 год	2581	633	2299	637	4305
2016 год	2588	472	2335	603	4597
2017 год	2287	462	2024	632	4156
2018 год	1997	374	1802	462	3923
2019 год	1674	314	1532	399	3,429
2020 год	1540	300	1405	413	2834
2021 год	1956	363	1784	490	3816
2022 год	2131	344	1962	438	4180
В среднем	2148	419	1940	526	3975
Всего	19 336	3654	17 463	4730	35 773

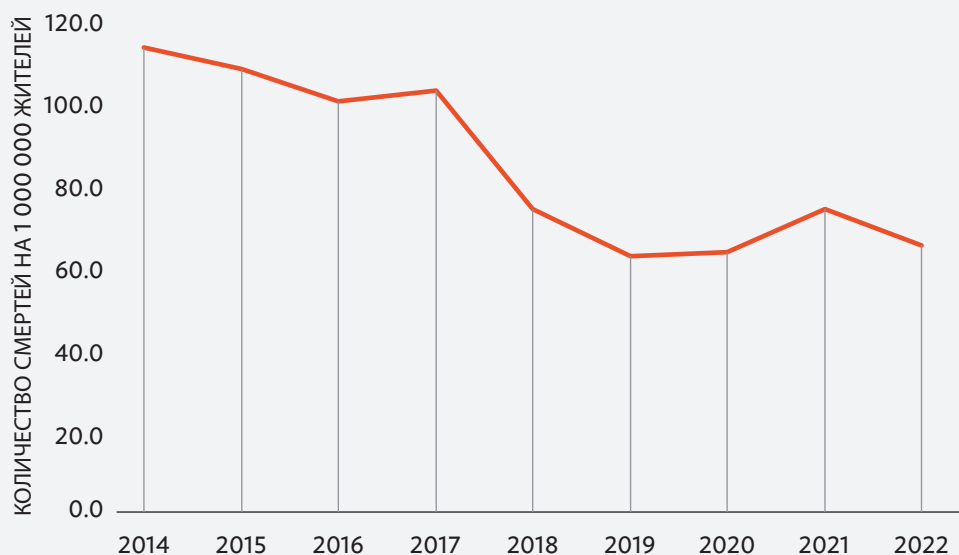
Источник: Национальный статистический комитет.

Таблица 4 – Тенденция изменения количества аварий

С 2014 по 2020 год	С 2020 по 2022 год
Количество аварий сократилось на 40% .	Количество аварий увеличилось на 38% .
Число погибших снизилось на 37% .	Число погибших увеличилось на 6% .
Количество травм снизилось на 37% .	Количество травм увеличилось на 47% .

Источник: данные Национального статистического комитета.

При сопоставлении количества погибших в результате ДТП с общей численностью населения наблюдается существенная тенденция снижения с 2014 по 2022 год, равная 43% (Рисунок 7). За этот период рост численности населения (около 970 000 жителей) сопровождался существенным снижением числа погибших в результате дорожно-транспортных происшествий.

Рисунок 7 – Динамика смертности с 2014 по 2022 год.

Источник: Данные Национального статистического комитета Кыргызской Республики.

В следующем списке представлена правовая база, касающаяся безопасности дорожного движения и статистики дорожно-транспортных происшествий, включая их значение, составление и связанные с ними аспекты:

- Правила учета дорожно-транспортных происшествий (в редакции Постановления Правительства КР от 22 июня 2018 года № 299).
- Правила дорожного движения (в редакции Постановления Кабинета Министров КР от 24 марта 2023 года № 165).
- Постановление об утверждении Основных направлений развития дорожной отрасли на 2023-2030 годы (10.02.2023 №71).
- Закон Кыргызской Республики о дорожном движении в Кыргызской Республике (в редакции Законов Кыргызской Республики от 15 февраля 2023 года № 27).

- Национальная стратегия безопасности дорожного движения в Кыргызской Республике на 2023-2027 годы (Приложение к постановлению Кабинета Министров Кыргызской Республики от 6 февраля 2023 года № 50).
- Приказ Министерства внутренних дел «Об утверждении Инструкции по совершенствованию и повышению эффективности надзора за дорожным движением и общественным порядком ГУОБДД МВД Кыргызской Республики».

4

Оценка существующей системы управления данными о ДТП

В Кыргызской Республике различные заинтересованные стороны играют определенную роль в сборе и управлении данными о дорожно-транспортных происшествиях.

Данные о дорожно-транспортных происшествиях с пострадавшими (т.е. погибшими или ранеными) собираются, в основном, **дорожной полицией** (также называемой Главным управлением по обеспечению безопасности дорожного движения, ГУОБДД) – как по городским, так и по загородным дорогам. Дорожная полиция входит в состав Министерства внутренних дел (МВД) и организована на национальном уровне с подчиненными управлениями в регионах и городе Бишкек, а также управлениями на городском, районном и сельском уровне. Дорожная полиция несет основную ответственность за реагирование и расследование дорожно-транспортных происшествий. Они играют решающую роль в сборе исходных данных на месте ДТП, включая подробную информацию о задействованных транспортных средствах, раненых или погибших, а также об обстоятельствах ДТП.

Другими учреждениями, участвующими в процессе обеспечения безопасности дорожного движения (для сбора или использования данных о дорожно-транспортных происшествиях), являются:

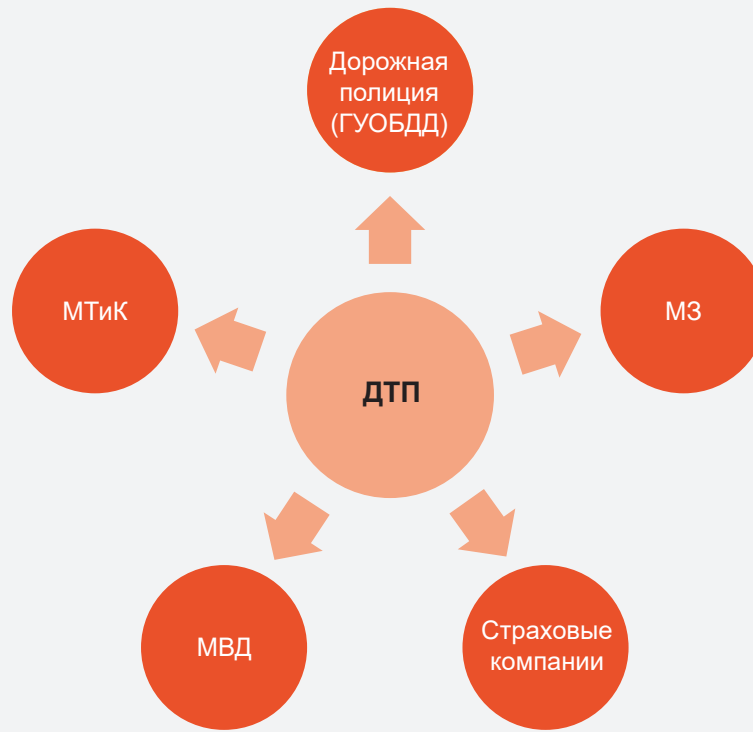
- **Министерство внутренних дел (МВД)**, которое курирует правоохранительные органы и отвечает за координацию и управление данными о дорожно-транспортных происшествиях на национальном уровне.
- **Министерство здравоохранения (МЗ)**, которое занимается сбором данных о травмах и смертельных случаях в результате дорожно-транспортных происшествий. Больницы и медицинские учреждения предоставляют информацию о тяжести травм, полученных участниками дорожно-транспортных происшествий.
- **Министерство транспорта и коммуникаций (МТиК)**, которое отвечает за координацию усилий, связанных с безопасностью дорожного движения, включая сбор и анализ данных о дорожно-транспортных происшествиях. Оно занимается выявлением закономерностей и факторов, способствующих дорожно-транспортным происшествиям, для реализации целевых мер.
- **Национальный статистический комитет (НСК)**, который занимается сбором и анализом данных о дорожно-транспортных происшествиях для статистических целей. Он сотрудничает с другими агентствами, чтобы обеспечить точность и надежность данных для отчетности и анализа.
- **Страховые компании**, которые играют роль в сборе и управлении данными, связанными с дорожно-транспортными происшествиями, особенно при обработке претензий. Они могут предоставить информацию о финансовых затратах, оценке ущерба и вопросах ответственности.

Участники, участвующие в процессе сбора данных о дорожно-транспортных происшествиях в Кыргызской Республике, показаны на Рисунке 8, где желтые кружки обозначают участников, которые в основном являются источниками данных, а зеленые круги обозначают остальных участников, участвующих, в основном, в процессе управления данными о безопасности дорожного движения.

Были проведены консультации с некоторыми агентствами. Основная цель консультаций заключалась в сборе имеющихся данных о дорожно-транспортных происшествиях и получении информации о текущих процедурах сбора, управления и анализа данных о дорожно-транспортных происшествиях в Кыргызской Республике.

В Таблице 5 перечислены заинтересованные стороны, участвовавшие в консультациях, и направленность встреч.

Рисунок 8 – Агентства, участвующие в процессе управления данными о дорожно-транспортных происшествиях в Кыргызской Республике



МВД = Министерство внутренних дел, МТиК = Министерство транспорта и коммуникаций, МЗ = Министерство здравоохранения

Источник: FRED Engineering. Консультации с местными заинтересованными сторонами

Таблица 5 – Консультации с заинтересованными сторонами

Заинтересованное агентство	Тема совещания
Министерство здравоохранения	Практика оказания медицинской помощи пострадавшим в результате дорожно-транспортных происшествий
	Система наблюдения за травмами
	Уровень регистрации
	Практическая реализация
	Последствия непредставления или неправильного представления отчетности
Дорожная полиция	Организация работы полиции
	Расследование ДТП
	Передача данных
	Анализ данных
	База данных ДТП

Источник: FRED Engineering. Консультации с местными заинтересованными сторонами

Обзор текущих процедур, принятых в Кыргызской Республике для сбора и управления данными о дорожно-транспортных происшествиях, описан далее с учетом справочных стандартов, описанных в Главе 2.

4.1 Сбор данных о дорожно-транспортных происшествиях

А.1 – Имеется ли общая/единая система оповещения о ДТП?

В настоящее время в Кыргызской Республике не существует единой системы уведомления. Для выезда на место дорожно-транспортного происшествия могут быть вызваны три агентства:

- ГУОБДД (по всем случаям дорожно-транспортных происшествий).
- Медицинская служба (в случае пострадавших в результате аварии).
- Бригады скорой помощи (для ситуаций, связанных с трудностями при извлечении пострадавших, требующих разрезания, вытягивания и т.п.).

В случае дорожно-транспортного происшествия, в зависимости от степени его тяжести, потерпевшие или свидетели могут обратиться в ГУОБДД (по короткому номеру 102), в скорую помощь (по короткому номеру 103), а при необходимости – в экстренные службы (по короткому номеру 112).

Вставка 1: Номер службы экстренной помощи – пример передовой практики

В некоторых странах используется единый номер службы экстренной помощи для управления всем потоком вызовов экстренной помощи, которые затем передаются в орган, ответственный за управление конкретной чрезвычайной ситуацией (например, полиция, пожарная служба, служба скорой медицинской помощи).

В Саудовской Аравии, например, полицию оповещают о возникновении ДТП посредством звонка на единый номер службы экстренной помощи: 911. Кроме того, правительство Саудовской Аравии установило специальный показатель эффективности, касающийся времени отправки экстренной помощи после получения оповещения на номер 911.

Источник: Всемирная организация здравоохранения (ВОЗ).

Отсутствие общей системы уведомлений является возможным источником занижения отчетности, поскольку в некоторых авариях невозможно было сообщить в дорожную полицию. Как правило, уникальная система оповещения позволяет сократить время оповещения и, тем самым, снизить вероятность получения серьезных травм, приводящих к потере трудоспособности или летальных исходов. Своевременное вмешательство на месте происшествия также полезно для сбора данных о дорожно-транспортном происшествии, поскольку место происшествия, скорее всего, будет меньше подвержено влиянию внешних факторов, которые могут «загрязнить» место происшествия.

В настоящее время не существует единого колл-центра или диспетчерской для оповещения и фиксации всех дорожно-транспортных происшествий.

А.2 – Соответствуют ли определения дорожно-транспортных происшествий и травм международным стандартам?

В каждой стране должно быть четкое определение дорожно-транспортного происшествия с учетом места происшествия, типов участников дорожного движения, характера травм, полученных пострадавшими, а также ущерба, причиненного транспортным средствам и имуществу.

Аналогичным образом необходимо определить тяжесть травм в результате ДТП. В идеале, определения должны основываться на методах шкалы травм, таких как Сокращенная шкала травм (AIS). Если эти методы не применяются, можно рассмотреть следующие определения травм в результате ДТП:

- Смертельная – смерть в результате травм, полученных во время ДТП, наступившая в пределах 30 дней с момента ДТП.
- Тяжелая – госпитализация на срок более 24 часов.

- Легкая – оказание первой помощи на месте происшествия или амбулаторное лечение в медицинском учреждении, либо выписка из больницы в течение 24 часов.
- Отсутствие травм – никаких видимых травм не получено.

Термин «дорожно-транспортное происшествие» определен в трех законодательных документах Кыргызской Республики:

- Правила учета дорожно-транспортных происшествий.
- Закон об автомобильных дорогах.
- Закон о дорожном движении в Кыргызской Республике.

Согласно этим правовым актам под дорожно-транспортным происшествием понимается:

Событие, возникшее в процессе движения по дороге транспортного средства и с его участием, при котором погибли или ранены люди, повреждены транспортные средства, груз, сооружения, либо причинен материальный ущерб.

Согласно законодательству под транспортным средством понимают устройство, предназначенное для перевозки по дорогам людей и грузов или установленного на нем оборудования, а также тракторов и самоходных технологических машин. Исходя из этого определения, дорожно-транспортное происшествие должно относиться как к моторизованным, так и к немоторизованным транспортным средствам.

Понятия «Смертельный исход» или «Травма» определяются в правилах учета дорожно-транспортных происшествий следующим образом:

Погибший – лицо, погибшее на месте дорожно-транспортного происшествия либо умершее от его последствий, при наличии заключения судебно-медицинской экспертизы, подтверждающей, что причиной смерти явились травмы, полученные в результате дорожно-транспортного происшествия.

Раненый – лицо, получившее в результате дорожно-транспортного происшествия телесные повреждения, обусловившие его госпитализацию на срок не менее одних суток либо необходимость амбулаторного лечения после оказания первой медицинской помощи.

Исходя из приведенных выше определений, в определении смертности в результате дорожно-транспортных происшествий появляются различия с передовой международной практикой. В частности, в настоящее время не применяется никаких ограничений по времени (до 30 дней после ДТП). Наблюдение за пострадавшими осуществляется на основании отчета, предоставляемого больницей дорожной полиции.

Когда речь идет о травмах в результате дорожно-транспортных происшествий, не существует специальной системы, позволяющей различать серьезные и легкие травмы. По действующим правилам пропавшим без вести может считаться человек, получивший травму, но не госпитализированный на срок не менее суток или не нуждающийся в амбулаторном лечении после оказания первой помощи.

А.3 – Прибывают ли полиция и службы экстренной помощи на все места ДТП с жертвами?

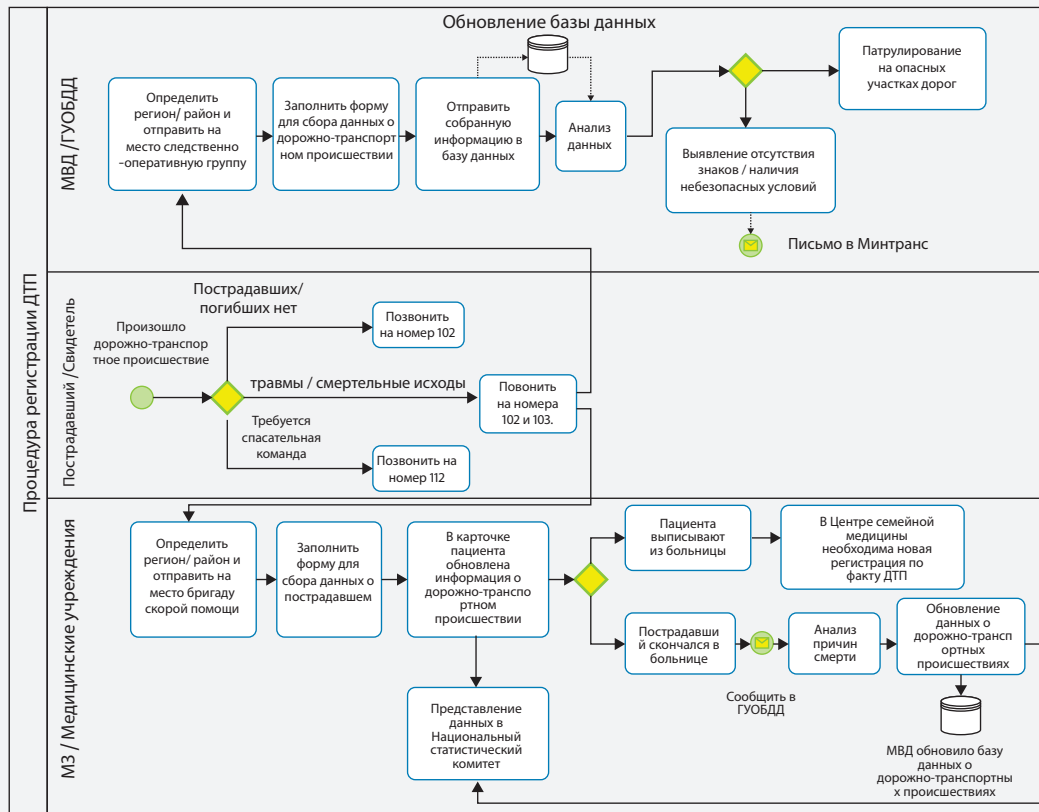
При получении сообщения о дорожно-транспортном происшествии сотрудник ГУОБДД должен записать комплекс сведений, в том числе личные данные составителя протокола, сведения о ДТП, сведения о пострадавших, оказанной медицинской помощи, задействованных медицинских учреждениях, а также сведения о транспортных средствах.

Сотрудники ГУОБДД выезжают на все места ДТП. При получении уведомления о ДТП на каждый объект немедленно направляется следственно-оперативная группа. Оперативная группа ежедневно дежурит в каждом районе, оперативно реагирует и выезжает на место происшествия независимо от климатических и дорожных условий.

Процедура официально оформляется в обязательном порядке.

Службы здравоохранения и экстренной помощи также обладают достаточными возможностями для того, чтобы при необходимости выезжать на все места ДТП.

Рисунок 9 – Порядок регистрации ДТП в Кыргызской Республике



Источник: FRED Engineering. Консультации с местными заинтересованными сторонами

А.4 – Существует ли единая и комплексная система регистрации ДТП?

Процесс сбора данных о дорожно-транспортных происшествиях следует стандартизированному подходу по всей стране, как описано на Рисунке 9.

При возникновении дорожно-транспортного происшествия сотрудник ГУОБДД заполняет форму, оценивает тяжесть ДТП, вызывает медицинскую помощь (если свидетели или пострадавший ранее не обратились за помощью самостоятельно), при необходимости оказывает первую помощь и организует транспортировку в медицинские учреждения.

Сотрудник устанавливает личность водителей, изымает водительские документы, обеспечивает их присутствие до прибытия следственной группы, фиксирует данные свидетелей и сохраняет вещественные доказательства. Сотрудник передает информацию следственной группе, при необходимости выясняет подробности о водителе, покинувшем место ДТП, и при необходимости организует объезд места происшествия транспортным потоком.

Дорожно-транспортные происшествия, повлекшие только материальный ущерб, отдельно фиксируются сотрудником ГУОБДД. В этих случаях сотрудник составляет протокол, включающий такие подробности, как нарушение, схему столкновения, осмотр места происшествия, показания участников и свидетелей, а также отчет об осмотре транспортного средства. Схема ДТП не имеет точной формы. К форме сбора данных можно приложить любой рисунок, план или схему. Таким образом, качество схемы является спорным, поскольку оно может сильно различаться в зависимости от человека, который составляет схему.

Вставка 2: Управление данными о ДТП: пример из передового опыта

Во Франции национальная база данных о ДТП находится в ведении Межминистерской обсерватории безопасности дорожного движения (ONISR).

Данные собираются различными полицейскими подразделениями, работающими в разных районах (городах, пригородах, на автомагистралях). Собираемая информация основана на общепринятой форме ВААС (Бюллетень анализа несчастных случаев). Форма ВААС заполняется в цифровом формате.

ONISR отвечает за подтверждение данных, проверку их согласованности, а также за публикацию и распространение информации о ДТП.

Источник: Международный транспортный форум

Чтобы оперативно расчистить проезжую часть после ДТП, сотрудник ГУОБДД может с помощью аэрозольной краски обозначить местонахождение транспортных средств, обеспечив безопасный проезд другим участникам дорожного движения. Сотрудник ГУОБДД отвечает за обеспечение безопасности нанесенной краски до тех пор, пока авария не будет должным образом зафиксирована.

При расследовании дорожно-транспортных происшествий заполняется протокол на бумажном носителе (Приложение 1). Протокол предназначен, в основном, для криминалистических целей. Уникальный идентификатор для каждого дорожно-транспортного происшествия отсутствует. Однако фиксируются место, дата и время составления протокола.

В ходе расследования не составляется эскиз места происшествия (в форме сбора данных такая возможность не предусмотрена). Однако протокол включает раздел, в котором перечислены фотографии, видео, аудиозаписи и т.д., собранные во время проверки места ДТП.

В настоящее время Дорожная полиция не имеет доступа к онлайн-реестру транспортных средств и водителей, поэтому данные о транспортных средствах и участвующих водителях впоследствии приходится проверять вручную.

В целом, закон не сильно ограничивает практику дорожной полиции, которая, наоборот, определяется на основе опыта и знаний сотрудников полиции.

Дорожно-транспортные происшествия в Кыргызской Республике классифицируются в девяти категориях:

1. Столкновение с велосипедом – дорожно-транспортное происшествие, при котором транспортное средство наезжает на велосипедиста или велосипедист сталкивается с движущимся транспортным средством.
2. Столкновение с повозками и животными – дорожно-транспортное происшествие, при котором транспортное средство сталкивается с запряженными животными, а также с повозками, перевозимыми этими животными, или наезд запряженных животных или повозок, перевозимых этими животными, на движущееся транспортное средство. К этому типу также относится столкновение с животным, которое покидает место происшествия.
3. Столкновение с препятствием – столкновение, при котором транспортное средство сталкивается или ударяется о неподвижный объект (опору моста, столб, дерево, забор и т.п.).
4. Наезд на пешехода – ДТП, при котором транспортное средство сталкивается с человеком или человек сталкивается с движущимся транспортным средством. К этому типу относятся также ДТП, при которых на пешеходов падает груз или предмет, перевозимый транспортным средством (доски, контейнеры, веревка и т.п.).
5. Столкновение на железнодорожных путях – столкновение движущихся транспортных средств друг с другом или с железнодорожным подвижным составом. К этому виду относятся также столкновения с внезапно остановившимся транспортным средством (перед светофором, пробкой или по причине технической неисправности) и столкновения железнодорожного подвижного состава с остановившимся (оставленным) на путях транспортным средством.

6. Падение пассажира – дорожно-транспортное происшествие, при котором пассажир упал из движущегося транспортного средства или внутри салона (кузова) движущегося транспортного средства из-за резкого изменения скорости или траектории движения и т.п., если его нельзя отнести к другому виду дорожно-транспортного происшествия. Падение пассажира с неподвижного транспортного средства при посадке (высадке) на остановке не является ДТП.
7. Столкновение со стоящим транспортным средством – дорожно-транспортное происшествие, при котором движущееся транспортное средство сталкивается со стоящим транспортным средством, прицепом или полуприцепом.
8. Переворот – авария, при которой движущийся автомобиль перевернулся.
9. Прочие – другим видом дорожно-транспортных происшествий является ДТП, не относящееся к указанным выше видам. К ним относятся падение перевозимого груза или предмета, отброшенного колесом на человека, животное или другое транспортное средство, столкновение с лицами, не являющимися участниками дорожного движения, наезд на внезапно появившееся препятствие (упавший груз, оторвавшееся колесо и т.п.) и т.п.

В Таблице 6 показаны переменные дорожно-транспортных происшествий, собранные на местах ДТП в Кыргызской Республике, и они сравниваются со стандартами Европейского Союза (общие поля выделены). В частности, для сравнения используется CAdAS (в Таблице 6 показаны как полные переменные CAdAS, так и упрощенные).

Таблица 6 – Переменные ДТП, собираемые в Кыргызской Республике, по сравнению с CAdAS

Переменная	CAdAS	МИНИ-CAdAS	Кыргызская Республика
ДТП			
Идентификационный номер ДТП	✓	✓	✓
Дата ДТП	✓	✓	✓
Время ДТП	✓	✓	✓
Номенклатура территориальных единиц для статистики (NUTS)	✓	✓	
Местные административные единицы (МАЕ)	✓		
Погодные условия	✓	✓	✓
Условия освещения	✓	✓	✓
Тип / категория ДТП	✓	✓	✓
Причина	✓	✓	✓
АВТОДОРОГА			
Широта	✓	✓	
Долгота	✓	✓	
Название дороги	✓	✓	✓
Километр дороги	✓		✓
Функциональный класс – 1-я дорога	✓	✓	
Функциональный класс – 2-я дорога	✓	✓	
ССИД – 1-я дорога	✓		
ССИД – 2-я дорога	✓		
Ограничение скорости – 1-я дорога	✓	✓	
Ограничение скорости – 2-я дорога	✓	✓	
Автоматическая	✓	✓	
Городской район	✓	✓	

продолжение на следующей странице

Таблица 6 – продолжение

Переменная	CADaS	МИНИ-CADaS	Кыргызская Республика
Перекресток	✓	✓	
Связано с пересечением / развязкой	✓		
Развязка под контролем	✓		✓
Условия поверхности	✓	✓	✓
Препятствия	✓	✓	
Тип проезжей части	✓	✓	
Количество полос	✓	✓	
Аварийная полоса	✓		
Маркировка	✓		
Туннель	✓		
Мост	✓		
Связанно с зоной проведения работ	✓	✓	
Поворот на дороге	✓	✓	
Категория сегмента дороги	✓		
ЕДИНИЦА ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ			
Идентификационный номер единицы дорожного движения	✓	✓	
Тип единицы дорожного движения	✓	✓	
Специальная функция транспортного средства	✓		
Прицеп	✓	✓	
Мощность двигателя	✓		
Оборудование активной безопасности	✓		
Привод автотранспортного средства	✓		
Марка	✓		✓
Модель	✓		
Год регистрации	✓	✓	
Маневр единицы дорожного движения	✓	✓	
Первая точка удара	✓		
Первый объект, на который пришелся удар внутри	✓		
Первый объект, на который пришелся удар снаружи	✓		
Страхование	✓		
Бегство с места ДТП	✓	✓	
Страна регистрации	✓	✓	
ЧЕЛОВЕК			
Идентификационный номер человека	✓	✓	
Год рождения	✓	✓	
Пол	✓	✓	
Национальность	✓	✓	

продолжение на следующей странице

Таблица 6 – продолжение

Переменная	CADaS	МИНИ-CADaS	Кыргызская Республика
Тяжесть травмы согласно отчету	✓	✓	✓
Тип участника дорожного движения	✓	✓	
Тест на алкоголь	✓		
Тип образца теста на алкоголь	✓	✓	
Результат теста на алкоголь	✓	✓	
Тест на наркотики	✓		
Дата выдачи водительских прав	✓	✓	
Срок действия водительских прав	✓		
Оборудование для обеспечения безопасности	✓	✓	
Положение сидения в/на автомобиле	✓	✓	
Отвлекся на устройство	✓		
Психофизические / физические нарушения или состояние	✓		
Цель поездки / путешествия	✓		
Шкала травм MAIS	✓		

CADaS = Общий набор данных о дорожно-транспортных происшествиях, MAIS = максимальная сокращенная шкала травм

Источник: Департамент мобильности и транспорта, Европейская комиссия.

В нынешней системе отсутствует точное определение места дорожно-транспортного происшествия на основе координат GPS. Это вызывает трудности в выявлении мест высокого риска и планировании конкретных мер.

В настоящее время не проводится сопоставление данных с больницами или другими агентствами для проверки количества аварий и травм, а также для отслеживания жертв аварий.

Информация о травмах может собираться как дорожной полицией (непосредственно на месте происшествия, если пострадавшие еще не доставлены в больницу), так и больницей, куда были госпитализированы пострадавшие. Полицейские не дежурят в больницах и не наблюдают за состоянием пострадавших. Связь между больницами и ГУОБДД осуществляется посредством протокола.

При получении уведомления о дорожно-транспортном происшествии больницы фиксируют все подробности ДТП в журнале и оказывают амбулаторную помощь или организуют госпитализацию в зависимости от тяжести травм. В дальнейшем, после оказания первичной помощи, в ГУОБДД подается протокол о ДТП. Если пациента транспортируют в больницу, эта информация фиксируется в документации больницы. Важно отметить, что уведомление в настоящее время представлено в бумажном виде и не имеет электронного аналога.

Далее данные пациента вносятся в историю болезни с двойным кодированием по протоколу МКБ 10.⁶ Если пациент, получив первую помощь от бригады скорой помощи, в дальнейшем посещает больницу, регистрация отражает такую последовательность событий. Однако между данными Минздрава и МВД могут возникать расхождения, поскольку последнее фиксирует место аварии, а первое – место оказания медицинской помощи.

При выписке пациента из стационара происходит повторная регистрация в Центре семейной медицины. Следовательно, одна и та же жертва дорожно-транспортного происшествия проходит две отдельные регистрации. В настоящее время отсутствует единая система регистрации между больницами и Центром

⁶ Международная статистическая классификация болезней и проблем, связанных со здоровьем: 10-е издание

семейной медицины. Единой электронной карты нет ни в Минздраве, ни в больницах. Следовательно, Минздрав сталкивается с проблемами при отслеживании пациентов. Предпринимаются попытки внедрения амбулаторной карты, позволяющей осуществлять единую регистрацию по месту лечения.

А.5 – Позволяют ли собранные атрибуты и переменные ДТП анализировать данные?

Текущий процесс сбора данных в Кыргызской Республике имеет некоторые недостатки, ограничивающие надежность данных и возможности анализа. В настоящее время с использованием данных, собираемых дорожной полицией, возможен лишь небольшой статистический анализ (см. Раздел 4.4).

А.6 – Позволяет ли система точно определять местонахождение ДТП на карте?

В настоящее время система сбора данных о дорожно-транспортных происшествиях, принятая дорожной полицией, не позволяет точно зафиксировать место происшествия. Используемая в настоящее время форма сбора данных относится к месту ДТП посредством информации, которую должен записать офицер, ответственный за сбор сведений.

GPS-координаты невозможно записать в форму.

Таким образом, местоположение аварии указывается путем написания адреса или места, близкого к тому месту, где произошло ДТП. Это также связано с тем, что сбор данных на месте ДТП не осуществляется с помощью электронных устройств. В настоящее время использование мобильных устройств (например, смартфонов, планшетов) позволяет легко указать место ДТП прямо на карте. Использовать географические координаты для сообщения о ДТП не только просто, но и рекомендуется согласно передовой международной практике.

Вставка 3: Поток данных о ДТП – пример из передового опыта

В Германии органом управления национальной базой данных ДТП является Федеральное статистическое управление (STBA). Источником данных являются данные, собранные полицией.

STBA также отвечает за проверку качества данных, их объединение, а также за публикацию и распространение информации о ДТП.

Сотрудники полиции изучают ДТП и заполняют стандартную форму в Региональном статистическом управлении (Lander). В свою очередь, региональные статистические управления несут ответственность за отправку данных в Федеральное статистическое управление.

Источник: Европейская обсерватория безопасности дорожного движения.

4.2 Хранение, обработка и использование данных о ДТП

В.1 – Регистрируются ли данные всех действующих лиц в единой информационной системе?

ГУОБДД использует бумажную систему сбора данных на основе бланков. После аварии данные загружаются в **центральную базу данных о ДТП Главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения**. В нынешнем программном обеспечении базы данных о дорожно-транспортных происшествиях

отсутствуют функции ГИС и другие картографические инструменты. Действующая система сбора данных о ДТП действует с 1991 года. Последние изменения в объемах собираемых данных о ДТП были внесены в 2006 году. Разработка новой электронной базы данных «Дорожно-транспортные происшествия» предусмотрена Государственной программой по обеспечению безопасности дорожного движения на 2019-2023. За разработку новой базы данных в период 2019-2020 годов отвечает Главное управление по обеспечению безопасности дорожного движения МВД.

В больницах также ведется журнал учета всех пролеченных пациентов (включая жертв дорожно-транспортных происшествий). Однако журнал учета не обязательно передается в ГУОБДД или в центральную базу данных. Дорожная полиция информируется о статусе дорожно-транспортных происшествий посредством отчета.

В.2 – Передаются ли данные регулярно в национальную базу данных о ДТП?

Хотя все данные дорожной полиции (на республиканском уровне) регулярно регистрируются в центральной базе данных о дорожно-транспортных происшествиях ГУОБДД, ее нельзя рассматривать как полноценную **национальную базу данных о дорожно-транспортных происшествиях**.

Система позволяет хранить данные, собираемые ГУОБДД. Она не предназначена для включения данных о ДТП, собранных из других источников (например, служб здравоохранения, страхования), а также для хранения или связи с другими данными о безопасности дорожного движения (например, данными о подверженности рискам, ПЭОБ).

МЗ и МВД имеют отдельные базы данных для регистрации дорожно-транспортных происшествий и пострадавших, которые не связаны друг с другом, и обмен информацией между этими базами данных невозможен. Сравнение информации проводится вручную в конце года государственными прокурорами.

В.3 – Доступны ли данные всем действующим лицам, участвующим в сборе и анализе данных?

База данных ГУОБДД в настоящее время закрыта для внешних пользователей за пределами ГУОБДД. Данные могут быть переданы другим заинтересованным сторонам на основе запросов.

На данный момент доступность данных ограничена. Данные и статистика дорожно-транспортных происшествий могут быть получены некоторыми агентствами (например, МТиК) по запросу, что затрудняет проведение систематического и углубленного анализа дорожно-транспортных происшествий.

В.4 – Имеется ли система управления данными о ДТП, включая инструменты анализа?

Центральная база данных о дорожно-транспортных происшествиях Главного управления государственной дорожной полиции в основном используется для хранения данных о дорожно-транспортных происшествиях, но не для проведения анализа дорожно-транспортных происшествий.

В настоящее время не существует системы, позволяющей визуализировать дорожно-транспортные происшествия на карте, а также работать с типичными функциями ГИС (например, тепловыми картами, выделением ДТП по местоположению или по площади и т.д.). Кроме того, качество собираемых данных о местах аварий не способствует надежному составлению карт аварий.

В настоящее время обработка данных может быть значительно облегчена благодаря веб-инструментам (таким как MS Power BI, Kibana и другие), связанным с базой данных.

4.3 Другие данные о БДД

С.1 – Включены ли данные о подверженности риску в процесс сбора и хранения данных?

Данные о подверженности риску не собираются систематически в Кыргызской Республике.

С.2 – Включены ли ПЭОБ в процесс сбора и хранения данных?

Как и данные о подверженности рискам, показатели ПЭОБ не собираются систематически в Кыргызской Республике.

4.4 Анализ данных

Д.1 – Анализируются ли систематически данные о ДТП и другие данные о БДД для планирования и принятия решений?

Поскольку обмен данными в настоящее время не происходит на систематической основе, не существует системы анализа безопасности дорожного движения, позволяющей осуществлять периодический мониторинг ситуации с безопасностью дорожного движения, планировать вмешательства или принимать решения на основе данных.

Специальные отчеты о дорожно-транспортных происшествиях не составляются на периодической основе. На данный момент конкретные карты дорожно-транспортных происшествий не составляются. Однако выявляются некоторые участки повышенного риска, и в таких местах проводятся специальные мероприятия по контролю дорожного движения.

Главное управление по обеспечению безопасности дорожного движения (ГУОБДД или дорожная полиция) МВД отвечает за сбор данных о дорожно-транспортных происшествиях и проведение их анализа. В обязанности дорожной полиции по сбору и анализу дорожно-транспортных происшествий входит:

- Распространение информации среди населения через каналы СМИ о сложившихся условиях безопасности дорожного движения и факторах, приводящих к дорожно-транспортным происшествиям.
- Принятие немедленных мер на месте ДТП для устранения чрезвычайных ситуаций.
- Выявление факторов и обстоятельств, способствующих возникновению дорожно-транспортных происшествий.

На основании анализа собранных данных о дорожно-транспортных происшествиях сотрудники ГУОБДД выявляют опасные участки, на которых могут произойти ДТП, и принимают следующие меры:

- Уведомляют МТИК об небезопасном месте с указанием выявленных проблем (например, необходимость установки нового дорожного знака).
- Осуществляют упреждающее патрулирование участков повышенного риска или устанавливают временные полицейские посты для контроля скорости и обеспечения соблюдения правил дорожного движения.

Больницы и другие медицинские учреждения, занимающиеся авариями, ведут индивидуальный учет количества погибших, о котором затем сообщают в Национальный статистический комитет.

Хотя в статистических данных о жертвах могут быть незначительные расхождения, цифры по количеству погибших между дорожной полицией и организациями здравоохранения остаются стабильными. Это небольшое несоответствие объясняется временем, прошедшим между дорожно-транспортным происшествием и наступлением смерти. Минздрав имеет право зарегистрировать смерть в результате дорожно-транспортного происшествия, даже если она произошла год спустя. Такая практика может приводить к двойному учету.

Рекомендации с целью улучшения управления данными о ДТП

Подходы, основанные на фактических данных, подкрепленные данными о дорожно-транспортных происшествиях и другими данными о безопасности дорожного движения, лежат в основе наиболее эффективной политики безопасности дорожного движения. Наличие качественных данных о безопасности дорожного движения позволяет точно выявлять проблемы и оценивать эффективность потенциальных мер по обеспечению безопасности дорожного движения.

В Кыргызской Республике не создана надежная и полная база данных о дорожно-транспортных происшествиях. В настоящее время базу данных ведет ГУОБДД. Существуют различные источники данных, но не существует общего стандартизированного процесса на национальном уровне. Информация собирается разными способами участвующими сторонами, независимо друг от друга. Существующая структура обладает рядом серьезных недостатков:

- Существуют различные заинтересованные стороны, которые играют роль в сборе и управлении данными о дорожно-транспортных происшествиях, однако эти агентства в настоящее время не связаны друг с другом систематическим образом, и не существует центральной национальной базы данных, которая содержала бы всю соответствующую информацию о безопасности дорожного движения из всех источников данных.
- Текущая база данных, которой управляет МВД, сосредоточена на данных ГУОБДД и относительно закрыта для других заинтересованных сторон.
- Количества признаков и переменных, собираемых в настоящее время, недостаточно для проведения полного анализа безопасности дорожного движения и выявления факторов, способствующих ДТП. В нынешней системе отсутствует точная информация о месте ДТП.
- Существующая система, используемая для хранения данных о дорожно-транспортных происшествиях, не позволяет отображать данные в ГИС и анализировать географические закономерности аварий.

Совершенствование процесса сбора данных о дорожно-транспортных происшествиях является ключевым вопросом в управлении безопасностью дорожного движения – в частности, для повышения полноты и возможностей анализа данных о дорожно-транспортных происшествиях. Для этого следует принять ряд рекомендаций:

- Дорожной полиции следует принять **пересмотренную форму сбора данных** для сбора данных обо всех авариях со смертельным исходом и травмами. Эта форма должна отличаться от нынешней формы, используемой в судебно-медицинских целях. Она также должна включать процедуры выявления факторов, способствующих аварии (например, с использованием матрицы Хэддона, как описано в Главе 5.1 Раздела А.5).
- Дорожная полиция должна продолжать следовать текущим процедурам, принятым для судебно-медицинских целей (особенно в отношении сообщения о преступлениях). Однако сбор данных для статистического анализа и анализа безопасности дорожного движения должен осуществляться в параллельном процессе, позволяющем получить полную информацию и надежно отслеживать состояние пострадавших.
- Дорожной полиции желательно **собирать данные о дорожно-транспортных происшествиях с помощью электронных средств** (например, мобильного устройства) в момент происшествия непосредственно на месте ДТП. Эта процедура существенно снижает ошибки при сборе данных. Для повышения точности определения места ДТП рекомендуется использовать инструменты GPS и/или ГИС, основанную на картах.

- **Службам здравоохранения** следует принять единую форму для сбора данных о пострадавших. В качестве альтернативы было бы полезно извлекать данные из информационных систем, используемых больницами. Эти данные затем следует интегрировать в общую систему вместе с данными из других источников.
- **Страховым компаниям** следует принять единую форму сбора данных для сбора информации о ДТП без пострадавших. В качестве альтернативы было бы полезно извлекать данные из информационных систем, используемых страховыми компаниями. Эти данные затем можно было бы интегрировать в общую систему вместе с данными из других источников.
- **Мероприятия по обучению инструкторов** должны регулярно организовываться для сотрудников, участвующих в сборе данных, чтобы гарантировать, что применяемые процедуры являются достаточно однородными. Мероприятия по обучению должны охватывать как можно больше сотрудников дорожной полиции, чтобы можно было собирать надежные и полные данные по всей стране, даже если следователь не может своевременно выехать на место ДТП.
- Данные, собранные различными заинтересованными сторонами (например, дорожной полицией, органами здравоохранения), должны быть интегрированы в единую базу данных и управляться с помощью **веб-системы управления данными о дорожно-транспортных происшествиях** с обеспечением наблюдения за пострадавшими, интеграцией данных из разных источников, анализом данных о дорожно-транспортных происшествиях.
- После консолидации данные о дорожно-транспортных происшествиях должны регулярно предоставляться всем заинтересованным сторонам, участвующим в обеспечении безопасности дорожного движения (особенно, МТК). Это должно быть сделано путем предоставления всем заинтересованным сторонам доступа к веб-системе управления данными о дорожно-транспортных происшествиях.
- **Обмен информацией о дорожно-транспортных происшествиях и данными о безопасности дорожного движения** должен происходить периодически и автоматически между различными заинтересованными сторонами, участвующими в обеспечении безопасности дорожного движения. Все уполномоченные заинтересованные стороны должны иметь возможность получать данные непосредственно из центральной базы данных в целях стандартизации и оптимизации анализа безопасности дорожного движения.
- Весь процесс и систему следует рассматривать как начальный этап разработки **Национальной обсерватории безопасности дорожного движения** и источник данных для **Обсерватории безопасности дорожного движения Азиатско-Тихоокеанского региона**.

Описание рекомендуемого процесса сбора и управления данными о дорожно-транспортных происшествиях представлено в следующих главах с учетом справочных стандартов, описываемых в Главе 2.

5.1 Сбор данных о дорожно-транспортных происшествиях

А.1 – Общая / единая система оповещения о ДТП

Лучшие примеры из международной практики предполагают наличие уникальной точки доступа (т.е. номера телефона) для связи со службами экстренной помощи. Поскольку создание уникальной системы уведомлений на национальном уровне может потребовать времени и более широкого подхода к принятию решений, не обязательно ограничивающегося аспектами безопасности дорожного движения, рекомендуется создать механизм для обмена уведомлениями между сторонами, участвующими в сборе данных.

Этот механизм можно было бы упростить за счет принятия программного решения (в конечном итоге интегрированного в систему управления данными о дорожно-транспортных происшествиях), с помощью которого уведомляемый субъект, в свою очередь, пересылает уведомление другим субъектам.

А.2 – Определения ДТП и травм, соответствующие международным стандартам

Определения, используемые в настоящее время в Кыргызской Республике для дорожно-транспортных происшествий со смертельным и несмертельным исходом, не полностью соответствуют международным стандартам. Пересмотр

действующих национальных стандартов должен осуществляться в соответствии со следующими определениями (Таблица 7). Поскольку в Кыргызской Республике в настоящее время не существует система AIS, рекомендуется применять постепенный подход для разграничения серьезных и легких травм. В настоящее время в больницах заболевания пациентов кодируются по протоколу МКБ 10. Следовательно, использование AIS может быть осуществимо. В любом случае, использование MAIS следует начинать только после того, как система заработает в полную силу по всей стране.

Таблица 7 – Определения смертности и травм в результате ДТП

Категория	Определение, согласованное на международном уровне
Человеческие жертвы	Люди, погибшие сразу или в течение 30 дней в результате ДТП.
Тяжелые травмы	Люди с максимальной сокращенной шкалой травматизма (MAIS), равной или выше трех.
Легкие травмы	Люди с максимальной сокращенной шкалой травм (MAIS) ниже трех. Если MAIS отсутствует: людям оказывается первая помощь на месте ДТП или они получают лечение в медицинском учреждении амбулаторно или выписываются из больницы в течение 24 часов.

Источник: Департамент мобильности и транспорта Европейской комиссии.

А.3 – Полиция и службы экстренной посещают все места ДТП с пострадавшими

В настоящее время все места дорожно-транспортных происшествий посещают сотрудники дорожной полиции и медицинской помощи (при наличии пострадавшего).

Некоторые действия могут быть предприняты для дальнейшего улучшения текущей ситуации путем:

- Обеспечения того, чтобы стороны, участвующие в сборе данных о дорожно-транспортных происшествиях, всегда обменивались информацией о ДТП, их основных последствиях, необходимости оценки и принятия последующих мер. Сюда относится, например, тот факт, что больницы систематически информируют дорожную полицию о прибытии в больницу пострадавших в результате ДТП.
- Обеспечения того, чтобы процедуры сбора данных применялись независимо от места дорожно-транспортного происшествия.

А.4 – Единая и комплексная система регистрации ДТП

Рекомендуемый процесс сбора данных о дорожно-транспортных происшествиях для Кыргызской Республики показан на Рисунке 10. Речь идет о ситуации, когда информация, собранная различными организациями, может быть объединена в единую национальную базу данных о дорожно-транспортных происшествиях, а мониторинг пострадавших может быть установлен в полуавтоматическом режиме.

Предлагаемая концептуальная структура основана на использовании **системы сбора, управления и анализа данных о ДТП, основанной на веб-сайте**, которая обеспечивает автоматический и стандартизированный сбор, хранение и анализ информации о ДТП. Обмен информацией должен быть защищен с помощью соответствующих механизмов кибербезопасности, чтобы обеспечить конфиденциальность, целостность, аутентификацию и неопровержимость аппаратного обеспечения, программного обеспечения и данных.

Важно отметить, что действующие в Кыргызской Республике процедуры наблюдения за пострадавшими могут быть сохранены. В настоящее время больницы информируют ГУОБДД о состоянии пострадавших в ДТП. Эту процедуру

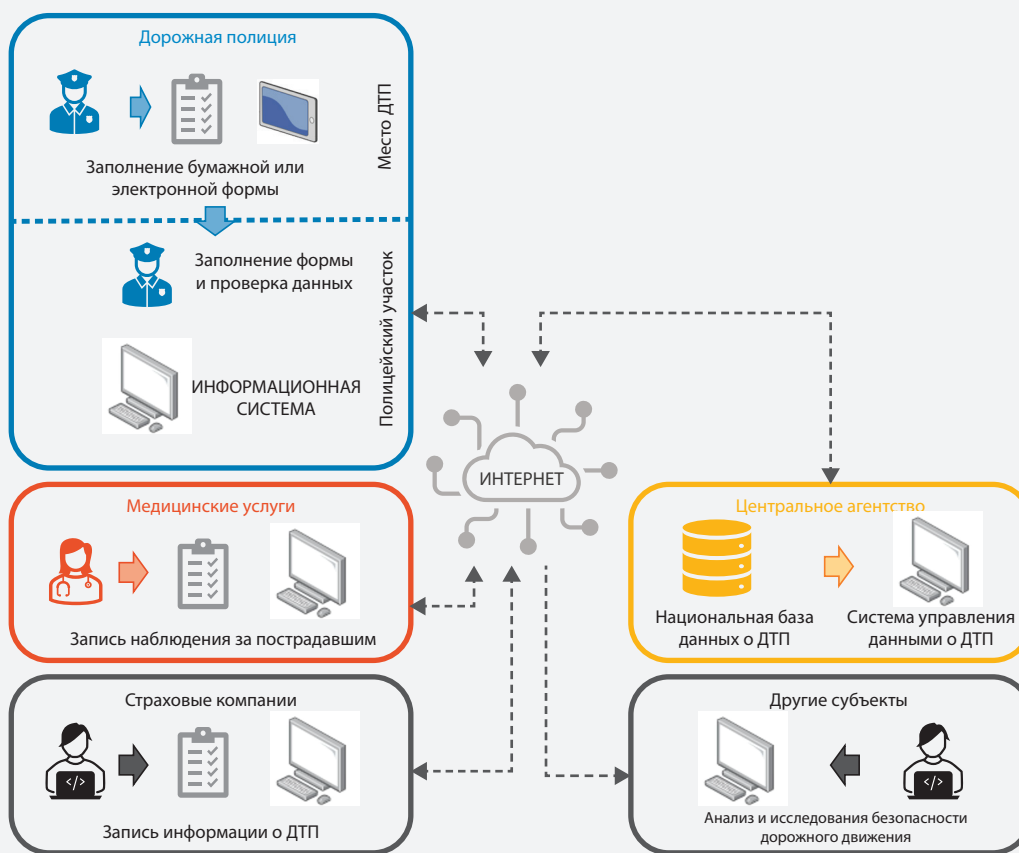
можно дополнительно усилить и облегчить, предоставив службам здравоохранения доступ к информационной системе, позволяющей регистрировать данные о жертвах. Это дало бы возможность объединить данные, собранные дорожной полицией, с данными о пострадавших (собранными службами здравоохранения) и, таким образом, обновить сведения о состоянии пострадавших непосредственно в национальной базе данных о дорожно-транспортных происшествиях.

Помимо наблюдения за пострадавшими, рекомендуется предоставить доступ к информационной системе и страховым компаниям, чтобы можно было собирать дополнительные данные о транспортных средствах и лицах, попавших в дорожно-транспортные происшествия.

Дорожная полиция, службы здравоохранения и страховые компании должны быть уполномочены предоставлять (как можно больше на ежедневной основе) данные о дорожно-транспортных происшествиях и травмах, а также иметь доступ к базе данных (через систему управления данными о дорожно-транспортных происшествиях) для целей статистического анализа.

Больницы должны иметь возможность отслеживать состояние пострадавших в результате дорожно-транспортных происшествий в течение 30 дней после аварии, а затем отправлять обновленную информацию в национальную базу данных (через систему управления данными о дорожно-транспортных происшествиях), чтобы сведения о тяжести травм лиц, вовлеченных в ДТП, могли обновляться почти автоматически.

Рисунок 10 – Рекомендуемая структура управления данными о ДТП



Источник: FRED Engineering.

А.5 – Сбор атрибутов и переменных ДТП для анализа данных

Текущий процесс сбора данных в Кыргызской Республике имеет некоторые ограничения в отношении надежности данных и возможностей анализа. В настоящее время возможен некоторый статистический анализ с использованием данных, собранных дорожной полицией. Однако он не позволяет полностью понять факторы, способствующие дорожно-транспортным происшествиям.

Комплексный и надежный процесс сбора данных о дорожно-транспортных происшествиях должен позволять:

- Осуществлять сбор достаточного набора элементов данных о ДТП, необходимых для анализа.
- Использовать единый стандартизированный формат для сбора данных всеми субъектами, участвующими в этой задаче.
- Устанавливать надежные и согласованные связи между заинтересованными сторонами, занимающимися вопросами безопасности дорожного движения (ГУОБДД, службы здравоохранения, страховые компании и т.д.).

А – Дорожная полиция

Набор данных, рекомендуемый для дорожной полиции, основан на минимальном наборе стандартизированных элементов данных из CADaS, рекомендованного Европейской комиссией.

Элементы данных CADaS разделены на четыре основные категории:

- Переменные, связанные с ДТП.
- Переменные, связанные с дорогой.
- Переменные, связанные с единицей дорожного движения.
- Переменные, связанные с человеком.

Рекомендуемая форма сбора данных для Кыргызской Республики изначально должна соответствовать минимальному набору данных, соответствующему как обновленной версии формы сбора данных Сил внутренней безопасности (ISF), так и CADaS. В будущем возможны дальнейшие улучшения и обновления.

В Таблице 8 показаны атрибуты дорожно-транспортных происшествий, включенные в обновленную версию формы сбора данных ISF, а также атрибуты, рекомендованные к добавлению.

Предлагаемая форма сбора данных должна включать некоторую важную информацию, позволяющую не только вести статистику дорожно-транспортных происшествий, но и выявлять факторы, способствующие ДТП, что поможет выбрать ответные и превентивные меры. Следует учитывать следующие аспекты (в дополнение к атрибутам, перечисленным в Таблице 8):

- Конфигурация столкновения, позволяющая описать тип столкновения с точки зрения участников, типа столкновения, маневра транспортного средства/пешехода непосредственно перед столкновением и столкновения с наездом.
- Диаграммы столкновений, позволяющие визуализировать конфигурацию после аварии, включая положение транспортных средств, описание дорожной обстановки, возможные следы на дороге и т.д.
- Факторы, способствующие аварии, описываются с помощью матрицы Хэддона (конкретный пример см. далее).

Необходимо также рассмотреть возможность выполнения реконструкции крупных столкновений для будущих разработок после того, как процесс сбора данных будет пересмотрен, как предлагается, и принят стандартизированным образом по всей стране. Реконструкция аварии должна предполагать обучение специальных групп (обладающих, в конечном итоге, различным опытом) методам углубленного расследования.

Таблица 8 – Рекомендуемый набор данных для Сил внутренней безопасности (ISF) в сравнении с текущим набором данных

Атрибуты	Примечания
Управление полиции	
Идентификационный номер отчета / ДТП	
Ф. И. О. офицера	
Дата отчета	
Переменные, связанные с ДТП	
Дата	
Время	
Регион	
Город	
Улица	
Название или код дороги	
Координаты GPS	
Тип ДТП и воздействия	Конкретные переменные для описания конкретного типа ДТП, хотя к одному и тому же ДТП может быть применимо более одного типа. При таких ДТП (например, при столкновении двух транспортных средств, одно из которых в конечном итоге сбило пешехода) можно выбрать более одной переменной; каждый из них описывает соответствующий тип ДТП.
Серьезность ДТП	
Погодные условия	
Условия освещения	
Переменные, связанные с дорогой	
Функциональный класс – 1-я дорога	
Функциональный класс – 2-я дорога (если перекресток)	
Тип проезжей части	
Количество полос	
Условия и состояние поверхности	
Уличное освещение	
Тип дороги	
Ограничение скорости – 1-я дорога	
Ограничение скорости – 2-я дорога (если перекресток)	
Тип перекрестка	
Тип управления перекрестком	
Связанные с зоной проведения работ	

продолжение на следующей странице

Таблица 8 – продолжение

Атрибуты	Примечания
Городской район	
Переменные, связанные с единицами дорожного движения	
Идентификационный номер единицы дорожного движения	
Класс транспортного средства	
Марка транспортного средства	
Модель транспортного средства	
Год производства	
Год регистрации	
Тип транспортного средства	
Специальная функция транспортного средства	
Маневр транспортного средства	
Транспортное средство, скрывшееся с места ДТП	
Разрешенное количество пассажиров	
Количество пассажиров на борту	
Разрешенная нагрузка автомобиля	
Перегрузка	
Атрибуты человека	
Ф. И. О.	
Идентификационный номер человека	
Единица дорожного движения, связанная с человеком	
Дата рождения	
Пол	
Национальность	
Тип участника дорожного движения	
Положение сидения в/на автомобиле	
Маневр пешехода (если пешеход)	
Данные водительского удостоверения	
Тяжесть травм в момент ДТП	
Доставлен в больницу в	
Время смерти	Информирует больница
Дни пребывания в больнице	Информирует больница
Употребление алкоголя	
Употребление наркотиков	
Использование оборудования для обеспечения защиты	
Использование устройств связи	

Источник: Департамент мобильности и транспорта Европейской комиссии.

Чтобы определить факторы, способствующие аварии, рекомендуется использовать матрицу Хэддона (или аналогичную процедуру), которая позволяет различать факторы, связанные с человеком, транспортным средством и инфраструктурой, в течение трех фаз времени – до аварии, во время аварии и после аварии (Таблица 9).

На основе способствующих факторов, выявленных для каждой аварии на каждом этапе и по каждому фактору матрицы Хэддона, можно провести дальнейшие исследования, чтобы сузить формулировку проблемы для каждого фактора и определить решения проблемы.

Некоторые решения могут быть специфичными для конкретного места ДТП и могут быть реализованы немедленно – например, дорожные знаки, разметка, устранение препятствий для обзора и основные меры по обеспечению правопорядка. В то время как другие решения, такие как повышение устойчивости и безопасности двухколесных транспортных средств, требуют большего количества данных для исследований и разработок и могут потребовать больше времени, усилий и ресурсов для реализации.

Таблица 9 – Матрица Хэддона

ФАЗЫ		ФАКТОРЫ		
		ЧЕЛОВЕК	ТРАНСПОРТНОЕ СРЕДСТВО	ИНФРАСТРУКТУРА
ДО ДТП	Предотвращение ДТП	- Информация - Отношения - Ухудшение состояния - Правоприменение со стороны полиции	- Пригодность к эксплуатации - Рабочие фары - Хорошие тормоза - Управление - Контроль скорости	- Проектирование и планировка дороги - Ограничение скорости - Пешеходные объекты
ДТП	Предотвращение травм во время ДТП	- Использование систем безопасности	- Аварийная устойчивость - Аварийно-защитная конструкция - Удерживающие устройства для пассажиров - Другие устройства обеспечения безопасности	- Придорожные объекты, защищающие от столкновений
ПОСЛЕ ДТП	Поддержание жизни	- Навыки оказания первой помощи - Доступ к медицинской помощи	- Легкость доступа - Риск пожара	- Спасательные средства - Затопы

Источник: 1-е руководство по безопасности дорожного движения – Американская ассоциация государственных служащих автомобильных дорог и транспорта (AASHTO).

В – Службы здравоохранения

Форма сбора данных для служб здравоохранения должна позволять сопоставлять больничную информацию с информацией, собранной дорожной полицией, и, таким образом, отслеживать состояние жертв дорожно-транспортных происшествий. Это полезно для определения уровня травматизма лиц, попавших в ДТП. Предлагаемая форма, в частности, учитывает стандарт MAIS3+ (даже если использование других стандартов для выявления серьезных травм все еще допускается).

На Рисунке 11 показаны рекомендуемые атрибуты и переменные для служб здравоохранения при лечении пострадавших. Следует отметить, что большая часть данных будет собрана в больнице. Форму можно заполнить, извлекая данные из существующих информационных систем больниц, если таковые имеются.

Рисунок 11 – Рекомендуемый набор данных для служб здравоохранения

Форма данных службы здравоохранения			
Название больницы			
P0 - Ф. И. О.		P2 – Дата рождения	
P1 – Идент. № лица		P3 – Пол	
P5 – Данные о ДТП		1	Мужской
P6 – Время ДТП		2	Женский
P7 – Дата поступления		3	Неизвестно
P8 – Время поступления		P4 - Национальность	
P9 – Тип травмы		P10 – Тяжесть травмы	
1	Травма спины	1	Смертельная травма
2	Травма головы	2	Тяжелая травма
3	Перелом ноги	3	Легкая травма
4	Множественный перелом	P11 – Первые лица, оказавшие помощь	
5	Легкая травма, отличная от предыдущей	1	Красный крест
6	Другое	2	Гражданская оборона
99	Неизвестно	3	Полиция
P12 – Дата ухода		4	Врач
P13 – Время ухода		5	Медсестра
		6	Другое

Источник: Департамент мобильности и транспорта Европейской комиссии.

С – Страховые компании

Как и для органов здравоохранения, предлагаемая форма сбора данных для страховых компаний должна позволять сопоставлять информацию с информацией, собираемой Дорожной полицией. Целью в данном случае является дополнение данных Дорожной полиции информацией о транспортных средствах и лицах, попавших в ДТП, а также сбор минимального набора данных о ДТП без пострадавших.

На Рисунке 12 показаны рекомендуемые атрибуты и переменные для страховых компаний. Форма может быть заполнена посредством извлечения данных из существующих информационных систем, когда они имеются.

А.6 – Система, позволяющая точно определять местоположение ДТП на карте

Существующие процедуры сбора данных, принятые в ГУОБДД, не позволяют точно определить место дорожно-транспортных происшествий. Поэтому настоятельно рекомендуется включить в будущую форму сбора данных ГУОБДД географические координаты ДТП.

Для повышения точности определения местоположения дорожно-транспортных происшествий рекомендуется также собирать данные на месте ДТП с использованием специально разработанной информационной системы. В настоящее время использование приложений для мобильных устройств позволяет напрямую определять местонахождение дорожно-транспортных происшествий на карте.

Рисунок 12 – Рекомендуемый набор данных для страховых компаний

Информация, собираемая от страховых компаний			
P0 - Ф. И. О.		P2 – Дата рождения	
P1 – Идент. № лица		P3 – Пол	
P4 - Национальность		1	Мужской
P5 – Дата ДТП		2	Женский
P6 – Время ДТП		3	Неизвестно
V1 – Тип транспортного средства		V2 – Информация о страховании	
1	Мотоцикл < 125 см3	1	От других - материальное
2	Мотоцикл > 125 см3	2	От других - обязательное
3	Легковой автомобиль	3	Всестороннее
4	4x4	4	Все риски
5	Мини-автобус	5	Нет страховки
6	Автобус	V3 – Год регистрации	
7	Грузовик	V4 – Страна регистрации	
8	Пикап	V5 – Марка транспортного средства	
9	Трактор	V6 – Модель транспортного средства	
10	Прицеп	V7 – Год производства	
V8 – Шасси		V9 – Мощность двигателя	
P7 – Водительские права (если водитель или мотоциклист)		R8 – Степень тяжести травмы	
Номер		1	Смертельная травма
Категория: частные		2	Тяжелая травма
Категория: общественный транспорт		3	Легкая травма
Категория: военные		4	Имеет травму (степень тяжести неизвестна)
Категория: международные		5	Травмы нет
Категория: иностранные		99	Неизвестно
Дата выдачи		R9 – Больница для перенаправления (если применимо)	
Дата действия			

Источник: Департамент мобильности и транспорта Европейской комиссии.

5.2 Хранение, обработка и использование данных о дорожно-транспортных происшествиях

В.1 – Данные, собираемые всеми действующими лицами, зарегистрированными в единой информационной системе

Разработка системы управления данными о дорожно-транспортных происшествиях является важным предварительным условием, позволяющим всем участникам хранить информацию в уникальной Национальной базе данных о дорожно-транспортных происшествиях. Система должна быть доступна всем субъектам, имеющим право собирать данные (например, дорожной полиции, службам здравоохранения, страховым компаниям), а также всем субъектам, имеющим право использовать данные (например, МТИК).

Программное обеспечение должно быть структурировано таким образом, чтобы предоставлять различные функциональные возможности, которые можно сгруппировать в следующие модули:

- **Модуль сбора данных**, который состоит из двух элементов:
 - Мобильное приложение, позволяющее собирать данные на месте ДТП. Это приложение должно обеспечивать автоматическую отправку информации на центральный сервер, на котором размещена система управления данными о дорожно-транспортных происшествиях, без необходимости загрузки на компьютер. В случае временного отсутствия подключения к Интернету приложение должно иметь возможность автономно хранить собранную информацию и самостоятельно отправлять ее, как только соединение будет восстановлено. Это также дает возможность собирать данные на мобильном устройстве без необходимости доступа в Интернет.
 - Веб-программное обеспечение для ввода данных с настольного компьютера (обычно используется, когда недоступны портативные устройства сбора данных). Эта функция также дает возможность продолжать использовать бумажные формы сбора данных, а также импортировать данные, извлеченные из других информационных систем, уже используемых заинтересованными сторонами.
- **Модуль анализа**, который создает графики и таблицы либо автоматически (вывод по умолчанию), либо в результате специальных запросов оператора. Этот модуль также должен позволять объединять данные, собранные различными субъектами (например, объединение данных о пострадавших, собираемых следователями, с данными, собираемыми медицинскими учреждениями). Эту функцию также можно реализовать, связав систему с внешними инструментами анализа данных (например, MS PowerBI и т.д.).
- **Модуль администрирования**, который управляет ролями, назначенными разным пользователям, соответствующим различным правам доступа к функциям системы. Этот модуль также управляет национальной базой данных о дорожно-транспортных происшествиях, размещенной на физическом или виртуальном сервере (проверка данных, загрузка, резервное копирование и т.д.).

Рекомендуется, чтобы система была основана на веб-интерфейсе (что позволяло бы пользователям получать доступ к программному обеспечению через Интернет или интранет без необходимости устанавливать его на локальные компьютеры и устройства) и ГИС (что позволяло бы визуализировать и анализировать данные с помощью карт, способных накладывать разные слои информации).

В.2 – Данные регулярно передаются в национальную базу данных о ДТП

Систематическое хранение данных и их передача в Национальную базу данных о дорожно-транспортных происшествиях имеют решающее значение для проведения научно обоснованного и обновленного анализа безопасности дорожного движения. Настоятельно рекомендуется использовать систему управления данными о дорожно-транспортных происшествиях для сбора данных, поскольку это обеспечит регулярность передачи данных.

Как объяснялось ранее, также рекомендуется, чтобы внедряемая система включала приложение для мобильных устройств и чтобы лица, отвечающие за сбор данных, использовали его непосредственно на месте ДТП. До полного использования мобильных устройств для сбора данных можно предусмотреть промежуточный период, в течение которого следователи смогут продолжать использовать бумажные формы. За этот период данные должны быть переведены с бумаги в информационную систему. Следует отметить, что существующая практика сообщения о преступлениях должна оставаться неизменной.

В.3 – Данные доступны всем участникам сбора и анализа данных

Использование общей (сетевой) системы управления данными о дорожно-транспортных происшествиях значительно облегчило бы доступность данных для всех участников. Система должна позволять назначать полномочия различным участникам в зависимости от их ролей и функций.

В.4 – Система управления данными о дорожно-транспортных происшествиях, включая инструменты анализа

Использование информационной системы для управления Национальной базой данных о дорожно-транспортных происшествиях также позволяет использовать данные непосредственно в этой системе. Оценка условий безопасности дорожного движения и принятие подхода, основанного на данных, к мерам по обеспечению безопасности дорожного движения означает проведение ряда анализов путем объединения информации о дорожно-транспортных происшествиях (конечные результаты) с другими данными о безопасности дорожного движения.

Рекомендуется принять структуру для анализа данных о дорожно-транспортных происшествиях, основанную на передовом международном опыте. Можно сослаться, например, на ежегодный отчет о дорожно-транспортных происшествиях Соединенного Королевства (Министерство транспорта, 2017 г.) и на отчеты CARE, включенные в Европейскую обсерваторию безопасности дорожного движения (Европейская комиссия, 2018 г.).

5.3 Другие данные по безопасности дорожного движения

С.1 – Данные о подверженности риску, включенные в процесс сбора и хранения данных

Данные о подверженности рискам важны для объяснения результатов в области безопасности дорожного движения. Наиболее значимым показателем обычно является пройденное за год расстояние. Поскольку данные о пройденном расстоянии (по способу передвижения, по возрасту) обычно трудно собрать, можно использовать приблизительные данные, такие как размер автопарка или протяженность дороги.

Данные о подверженности рискам можно разделить на три категории: первая связана с участниками дорожного движения, вторая связана с транспортными средствами и третья связана с дорожной инфраструктурой.

Участник дорожного движения

Рекомендуется включать в систему управления данными о дорожно-транспортных происшествиях информацию, связанную с дорожным движением и мультимодальным движением, такую как:

- **Расстояние, пройденное транспортными средствами** (выраженное в километрах [км]) в целом и по видам транспорта. Показателем является «транспортное средство-километр», т.е. единица измерения, соответствующая передвижению транспортного средства на расстояние одного километра.
- **Расстояние, пройденное людьми (выраженное в км)** в целом и по видам транспорта, а также с разбивкой по возрасту и полу участников дорожного движения. Единица измерения, соответствующая перевозке одного пассажира автомобильным транспортом на расстояние в один километр. При этом учитывается расстояние, фактически преодоленное пассажиром.

Эти данные не всегда могут быть доступными и обновляться. Основным источником этих данных должно быть МТИК.

Если таковые имеются, следует также включить данные о транспортных потоках в результате кампаний по подсчету – возможно, в виде географической информационной системы (например, слоя на карте ГИС).

Транспортное средство

В Систему управления данными о дорожно-транспортных происшествиях рекомендуется включать информацию о размере автопарка (количестве транспортных средств) в целом и с разбивкой по типам транспортных средств.

Эти данные должны быть легко доступны на основе реестров транспортных средств.

Дорожная инфраструктура

Данные о характеристиках дорожной сети также важны для завершения анализа безопасности дорожного движения. Протяженность дорожной инфраструктуры в целом и стратификацию по типам дорог следует рассматривать для включения в Систему управления данными о дорожно-транспортных происшествиях.

Основным источником этих данных должно быть МТиК. Также рекомендуется включать данные о дорожной сети в качестве географической информационной системы (например, слоя на карте ГИС).

С.2 – ПЭОБ, включенные в процессе сбора и хранения данных

Данные о ПЭОБ могут многое объяснить о факторах, способствующих дорожно-транспортным происшествиям.

Эти данные позволяют оценить риски, которым подвергаются участники дорожного движения – например, средняя скорость транспортных средств, уровень использования защитных средств (ремни безопасности, шлемы, детские удерживающие системы и т.д.), уровень употребления алкоголя во время вождения и т.д. Эти данные могут быть собраны посредством полевых исследований (или, в некоторых случаях, путем анализа отчетов следователей).

Следующие показатели следует рассмотреть для включения в Систему управления данными о дорожно-транспортных происшествиях (Таблица 10).

Таблица 10– Рекомендуемые ПЭОБ и источники информации

ПЭОБ
Показатель использования ремней безопасности
всего и с разбивкой по пассажирам транспортного средства
Показатель использования шлемов
всего и с разбивкой по пассажирам транспортного средства
Показатель вождения в состоянии алкогольного опьянения
Показатель вождения под воздействием наркотиков
Показатель вождения с использованием мобильного устройства
Показатель вождения с превышением скорости
Время вождения и периоды отдыха для профессиональных водителей
Уровни риска, связанные с дорожной инфраструктурой
Среднее время реагирования на чрезвычайные ситуации

Источник: Департамент мобильности и транспорта Европейской комиссии.

5.4 Анализ данных

Д.1 – Систематический анализ данных о ДТП и БДД для планирования и принятия решений

В настоящее время заинтересованные стороны проводят анализ, используя данные о дорожно-транспортных происшествиях, которые они собирают, главным образом, в рамках своей повседневной деятельности. Однако данные о дорожно-транспортных происшествиях и другие данные о безопасности дорожного движения не анализируются систематически всеми заинтересованными сторонами, участвующими в обеспечении безопасности дорожного движения.

Внедрение новой системы данных о дорожно-транспортных происшествиях и последующее налаживание систематического обмена данными между заинтересованными сторонами, безусловно, будет способствовать систематическому анализу дорожно-транспортных происшествий и других данных о безопасности дорожного движения.

Рекомендуется разработать системы анализа данных, специфичные для каждой заинтересованной стороны, в соответствии с их предусмотренной деятельностью и ролями. Необходимо также проводить учебные мероприятия, чтобы гарантировать, что лица, работающие с данными в различных учреждениях, занимающихся безопасностью дорожного движения, проводят надежный и поясняющий анализ.

Приложение 1 – Форма регистрации ДТП

Приложение 14 к Правилам ведения
Единого реестра преступлений и
проступков

ПРОТОКОЛ осмотра места происшествия

« » 20 г.

_____ (место составления)

Осмотр начат в _____ ч _____ мин

Осмотр окончен _____ ч _____ мин

в _____

_____ (должность следователя, уполномоченного должностного лица органа дознания),

_____ звание, фамилия, инициалы)

получив
сообщение

_____ (от кого, о чем)

прибыл

_____ (куда)

и в присутствии

1.

_____ (фамилия, имя, отчество

_____ и место жительства участника, процессуальное положение)

2.

_____ (фамилия, имя, отчество

_____ и место жительства участника, процессуальное положение)

с участием

_____ (процессуальное положение, фамилия, имя, отчество каждого лица,

_____ участвовавшего в следственном действии, а в необходимых случаях

_____ его адрес и другие данные о его личности)

в соответствии со ст.ст.163, 165 УПК КР произвел осмотр

_____ (чего)

Перед началом осмотра участвующим лицам разъяснены их права, ответственность, а также порядок производства осмотра места происшествия.

Участвующие лица:

(подпись) _____ (инициалы,
фамилия)

(подпись) _____ (инициалы,
фамилия)

(подпись) _____ (инициалы, фамилия)

(подпись) _____ (инициалы,
фамилия)

(подпись) _____ (инициалы,
фамилия)

Специалисту
(эксперту)

(фамилия, имя, отчество)

разъяснены его права, обязанности и ответственность, предусмотренные ст.ст.59, 60 УПК КР.

(подпись специалиста
(эксперта))

Лица, участвующие в следственном действии, были заранее предупреждены о применении при производстве следственного действия технических средств

именно

(каких

и кем именно)

Осмотр производился в
условиях

(погода, освещенность)

... ..

_____ (подписи участников)
удлод)

_____ (подпись следователя,

В ходе осмотра
проводилась _____

(фотосъемка, видео-, аудиозапись и т.п.)

При производстве следственного действия
изъяты _____

(перечень изъятых

предметов с указанием их индивидуальных признаков и особенностей, способа

упаковки, опечатывания (какой печатью) и отметки о заверении подписями следователя,

понятых и других лиц, участвующих в следственном действии, куда предметы

направлены после изъятия или место их последующего хранения)

Все обнаруженное и изъятое при производстве следственного действия
предъявлено
участникам следственного действия.

К протоколу прилагаются _____

(фотографические негативы и снимки,

киноленты, диапозитивы, фонограммы, кассеты видеозаписи, носители компьютерной информации,

чертежи, планы, схемы, слепки и оттиски следов, выполненные при производстве следственного действия)

_____ (подписи участников)
удлод)

_____ (подпись следователя,

Протокол предъявлен для ознакомления всем лицам, участвовавшим в следственном действии. При этом указанным лицам разъяснено их право делать

подлежащие внесению в протокол оговоренные и удостоверенные подписями этих лиц

замечания о его дополнении и уточнении. Ознакомившись с протоколом путем _____

(личного прочтения или оглашения протокола следователем (дознавателем) участники следственного действия замечания о его дополнении и уточнении

(не сделали,

сделали – какие именно (указываются процессуальное положение, фамилия

и инициалы участника следственного действия и содержание сделанных им дополнений

и уточнений к содержанию протокола)

Специалист (эксперт)

фамилия)

(подпись)

(инициалы,

Иные участвующие лица:

фамилия)

(подпись)

(инициалы,

(подпись)

(инициалы, фамилия)

(подпись)

(инициалы, фамилия)

Настоящий протокол составлен в соответствии со ст.163 УПК КР.

Следователь (уполномоченное должностное лицо органа дознания)

(подпись)

Приложение 1 – Форма регистрации ДТП

Приложение 14 к Правилам ведения
Единого реестра преступлений и
проступков

ПРОТОКОЛ осмотра места происшествия

« » 20 г.

_____ (место составления)

Осмотр начат в _____ ч _____ мин

Осмотр окончен _____ ч _____ мин

в _____

_____ (должность следователя, уполномоченного должностного лица органа дознания),

_____ ,
звание, фамилия, инициалы)

получив
сообщение

_____ (от кого, о чем)

прибыл

_____ (куда)

и в присутствии

1. _____ (фамилия, имя, отчество

и место жительства участника, процессуальное положение)

2. _____ (фамилия, имя, отчество

и место жительства участника, процессуальное положение)

с участием

_____ (процессуальное положение, фамилия, имя, отчество каждого лица,

участвовавшего в следственном действии, а в необходимых случаях

_____ его адрес и другие данные о его личности)

в соответствии со ст.ст.163, 165 УПК КР произвел осмотр _____

(чего)

Перед началом осмотра участвующим лицам разъяснены их права, ответственность, а также порядок производства осмотра места происшествия.

Участвующие лица:

_____	_____
фамилия)	(подпись) (инициалы,
_____	_____
фамилия)	(подпись) (инициалы,
_____	_____
	(подпись) (инициалы, фамилия)
_____	_____
фамилия)	(подпись) (инициалы,
_____	_____
фамилия)	(подпись) (инициалы,

Специалисту
(эксперту)

_____ (фамилия, имя, отчество)
разъяснены его права, обязанности и ответственность, предусмотренные ст.ст.59, 60
УПК КР.

_____ (подпись специалиста
(эксперта)

Лица, участвующие в следственном действии, были заранее предупреждены
о применении при производстве следственного действия технических
средств

_____ (каких
именно

_____ и кем именно)

Осмотр производился в
условиях

_____ (погода, освещенность)

Осмотром
установлено:

_____ (что именно, описываются процессуальные действия

_____ для данного дела обстоятельства, а также излагаются заявления (пояснения) лиц, участвовавших

_____ в следственном действии; технические средства, примененные в ходе производства следственного

_____ действия, условия и порядок их использования, объекты, к которым эти средства были

_____ применены, и полученные результаты)

_____ (подписи участников)
удлод)

_____ (подпись следователя,

_____ (подписи участников)
удлод)

_____ (подпись следователя,

В ходе осмотра
проводилась

_____ (фотосъемка, видео-, аудиозапись и т.п.)

При производстве следственного действия
изъяты

(перечень изъятых

предметов с указанием их индивидуальных признаков и особенностей, способа

упаковки, опечатывания (какой печатью) и отметки о заверении подписями следователя,

понятых и других лиц, участвующих в следственном действии, куда предметы

направлены после изъятия или место их последующего хранения)

Все обнаруженное и изъятое при производстве следственного действия
предъявлено
участникам следственного действия.

К протоколу прилагаются

(фотографические негативы и снимки,

киноленты, диапозитивы, фонограммы, кассеты видеозаписи, носители компьютерной информации,

чертежи, планы, схемы, слепки и оттиски следов, выполненные при производстве следственного действия)

(подписи участников)
удлод)

(подпись следователя,

Протокол предъявлен для ознакомления всем лицам, участвовавшим
в следственном действии. При этом указанным лицам разъяснено их право
делать

подлежащие внесению в протокол оговоренные и удостоверенные подписями
этих лиц

замечания о его дополнении и уточнении. Ознакомившись с протоколом
путем

(личного прочтения или оглашения протокола следователем (дознавателем)
участники следственного действия замечания о его дополнении и
уточнении

(не сделали,

сделали – какие именно (указываются процессуальное положение, фамилия

и инициалы участника следственного действия и содержание сделанных им дополнений

и уточнений к содержанию протокола)

Специалист (эксперт)

_____ (подпись)
фамилия)

_____ (инициалы,

Иные участвующие лица:

_____ (подпись)
фамилия)

_____ (инициалы,

_____ (подпись)

_____ (инициалы, фамилия)

_____ (подпись)

_____ (инициалы, фамилия)

Настоящий протокол составлен в соответствии со ст.163 УПК КР.

**Следователь (уполномоченное должностное лицо органа
дознания)**

_____ (подпись)

Справочная литература

Американская ассоциация государственных служащих автомобильных дорог и транспорта (AASHTO). *Руководство по безопасности дорожного движения* – 1-е издание. <https://highways.dot.gov/safety/data-analysis-tools/highway-safety-manual>

Европейская обсерватория безопасности дорожного движения. Национальный профиль безопасности дорожного движения – Германия https://road-safety.transport.ec.europa.eu/document/download/adbd19af-b384-4fb7-a7dc-2ae199aa8453_en?filename=erso-country-overview-2023-germany_0.pdf

Евростат. <https://ec.europa.eu/eurostat/data/database>

Глобальный фонд безопасности дорожного движения. 2013. *Обзоры возможностей управления безопасностью дорожного движения и руководящие принципы проектов “безопасной системы”*. <https://www.globalroadsafetyfacility.org/sites/default/files/2023-10/Road%20Safety%20Management%20Capacity%20Reviews%20and%20Safe%20System%20Projects%20Guidelines.pdf>

Международный транспортный форум. 2022. *Анализ данных по безопасности дорожного движения во Франции*. https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/repositories/road_safety_data_analysis.pdf

Мартенсен Х., Г. Дюшан, В. Фейпелл, В. И. Раффо, Ф. А. Бурлачу, Б. Тернер и М. Паала. 2021. *Руководство по проведению обзоров данных по безопасности дорожного движения. Всемирный банк*. <https://documents1.worldbank.org/curated/en/099140001132222667/pdf/P17217904895f706d0a3d50134491fe8699.pdf>

Департамент мобильности и транспорта, Европейская комиссия. 2023. База данных. Общий набор данных по ДТП, версия 3.8.1 https://road-safety.transport.ec.europa.eu/document/download/7f8e38c2-87cf-4426-afc4-277ae4c24591_en?filename=CADaS%20Glossary_v%203_8_1.pdf

Департамент мобильности и транспорта, Европейская комиссия. ДТП и травмы. https://transport.ec.europa.eu/document/download/28a94107-9f58-4a9b-b0df-79a251f3f45d_en?filename=UMI_fiche_Road_Crashes_and_Injuries.pdf&prefLang=fr

Департамент мобильности и транспорта, Европейская комиссия. Данные о тяжелых травмах. https://road-safety.transport.ec.europa.eu/european-road-safety-observatory/data-and-analysis/serious-injuries_en

Всемирная организация здравоохранения (ВОЗ) 2023. *Сокращение смертности в результате дорожно-транспортных происшествий в Королевстве Саудовская Аравия. 20 июня*. <https://www.who.int/news/item/20-06-2023-reducing-road-crash-deaths-in-the-kingdom-of-saudi-arabia>

Обзор данных и отчетность о дорожно-транспортных происшествиях в Кыргызской Республике *Status and Recommendations*

В настоящем отчете представлен обзор текущей ситуации управления данными о дорожно-транспортных происшествиях в Кыргызской Республике, предлагающий стратегические рекомендации для улучшения на основе лучших глобально признанных практик. В отчете разрабатываются руководства и инструменты в целях улучшения управления данными о дорожно-транспортных происшествиях и продвижения к большей гармонизации данных о дорожно-транспортных происшествиях в регионе..

О Программе Центральноеазиатского регионального экономического сотрудничества

Программа Центральноеазиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС) – это партнерство 11 стран-членов и партнеров по развитию, работающих вместе для содействия развитию посредством сотрудничества, ведущего к ускоренному экономическому росту и сокращению бедности. Она руководствуется всеобъемлющим видением «Хорошие соседи, хорошие партнеры и хорошие перспективы». Страны ЦАРЭС включают Афганистан, Азербайджан, Китайскую Народную Республику, Грузию, Казахстан, Кыргызскую Республику, Монголию, Пакистан, Таджикистан, Туркменистан и Узбекистан.

