



Central Asia Regional Economic Cooperation Program



ASIA-PACIFIC
ROAD SAFETY
OBSERVATORY

Обзор данных о дорожно-транспортных происшествиях и отчетность

Тренинг по совершенствованию управления данными о авариях,
Стамбул – 25–27 июня 2024 г.

Пример подхода, основанного на данных

Эгидиус Скроденис

Эксперт по мобильности и инновациям
MC Mobility Consultants GmbH

Проблема

Under current trends,
road transport and **private cars**
remain dominant



If no action is taken,
the **challenges** faced in road
transport will get even harder

productivity
losses



accidents
and fatalities

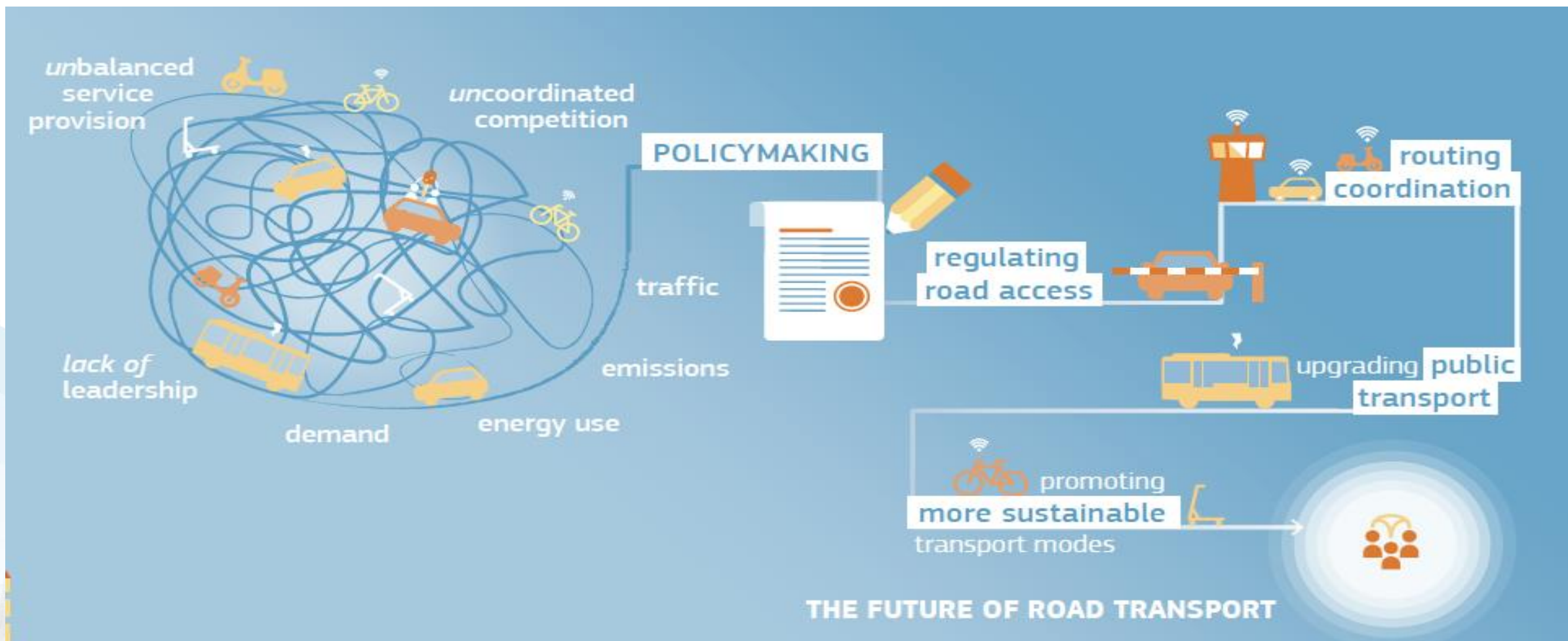
air **pollution**



Видение

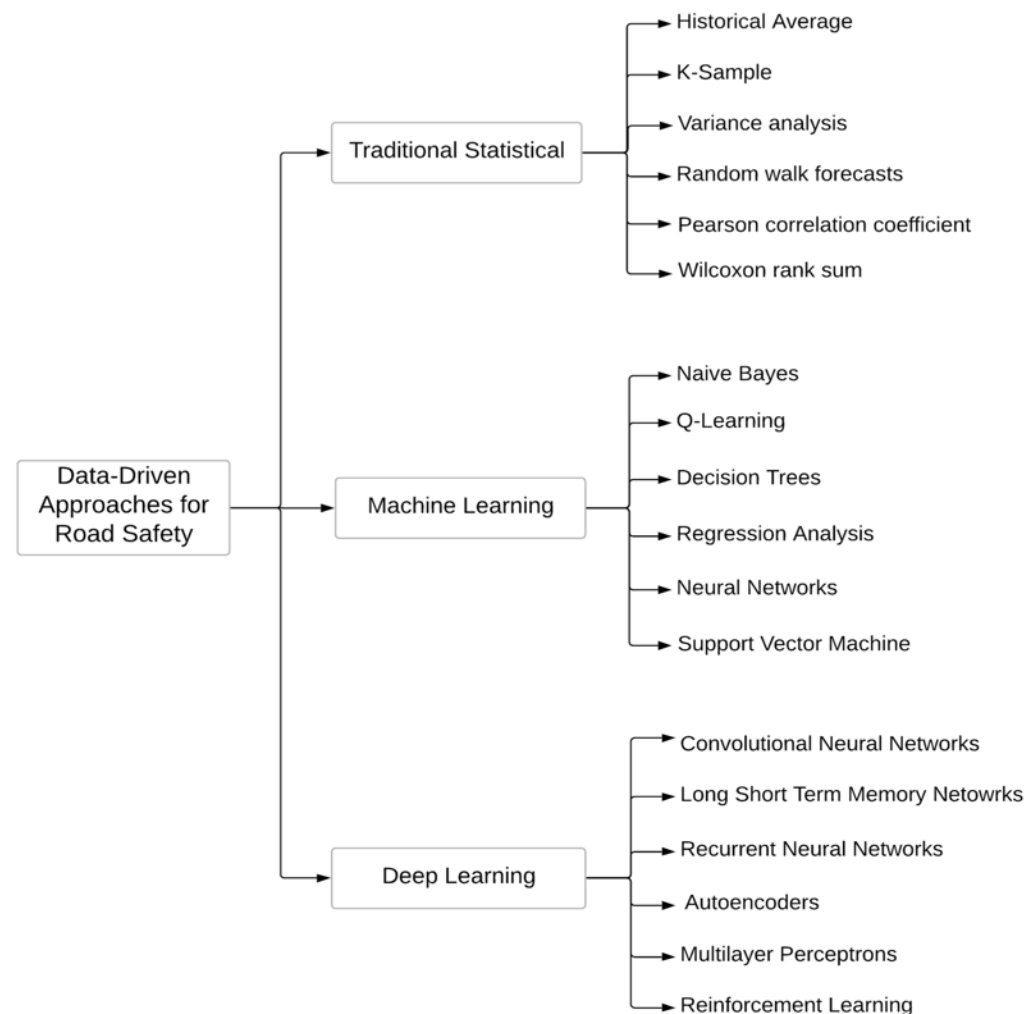


Решение – инновации транспортного сектора и цифровизация



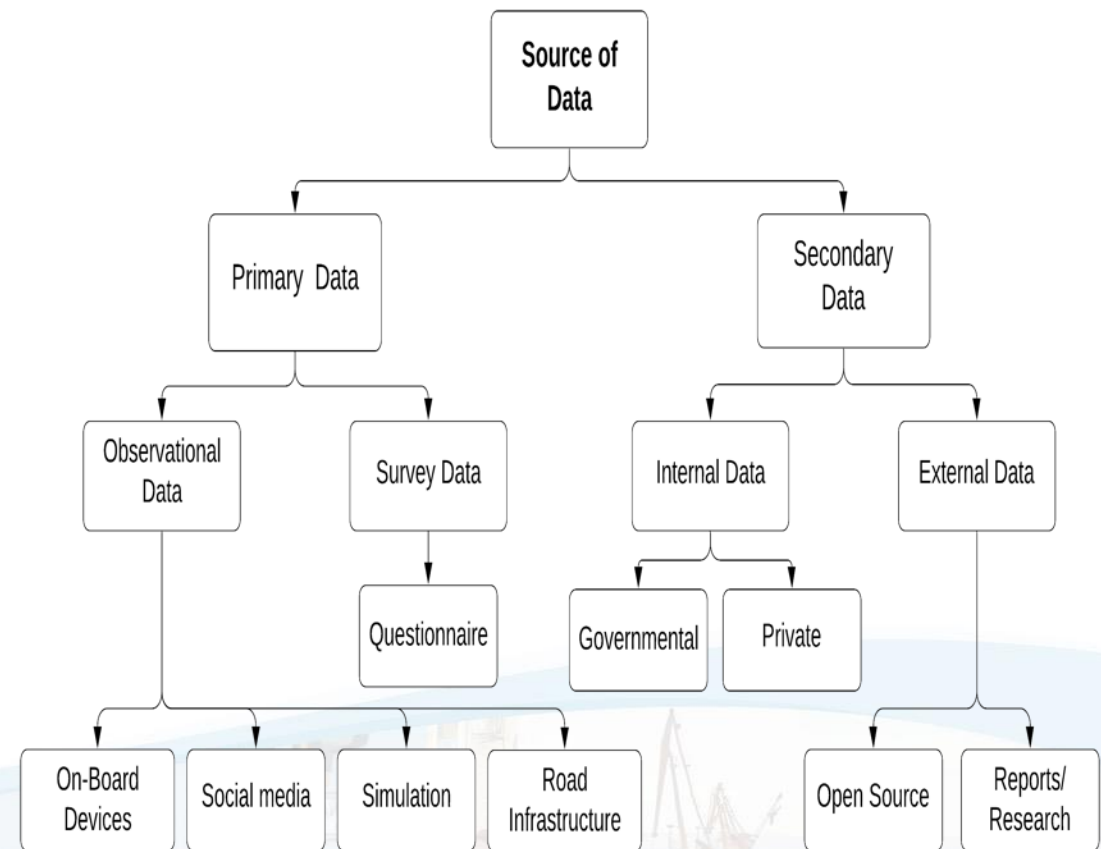
Значение подхода, основанного на данных

- При подходе, основанном на данных, **решения принимаются на основе данных, а не интуиции.**
- Использование подхода, основанного на данных: **дает измеримые преимущества**
- Это потому, что **стратегия, основанная на данных использует факты и достоверную информацию, не интуицию.**
- Использование **подхода, основанного на данных: облегчает принятие объективных решений.**
- Результаты анализа данных могут сказать вам, было бы разумно следовать определенному курсу действий.
- **Стратегия, основанная на данных, основана на сборе и анализе данных.**



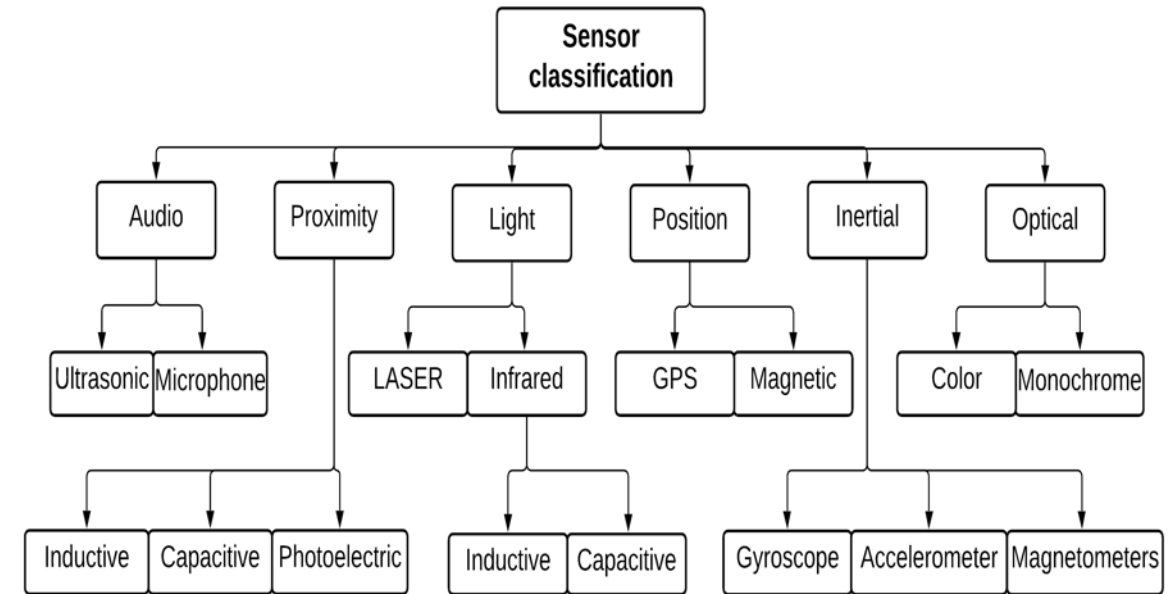
Более качественные данные приводят к лучшим решениям

- Принятие решений на основе данных означает сначала рассмотрение важных показателей, а затем оценку возможных вариантов, прежде чем принимать какие-либо действия.
- Подход, основанный на данных, означает использование комплексной аналитики контента и поисковой аналитики.
- Новые достижения в области поиска данных делают возможности больших данных гораздо более доступными
- Организации, управляемые данными, имеют большую уверенность в выбранных ими решениях.
- Подход, основанный на данных, требует от каждого ответственности за достижение конкретных целей и измеримых результатов.



Анализ безопасности дорожного движения на основе данных

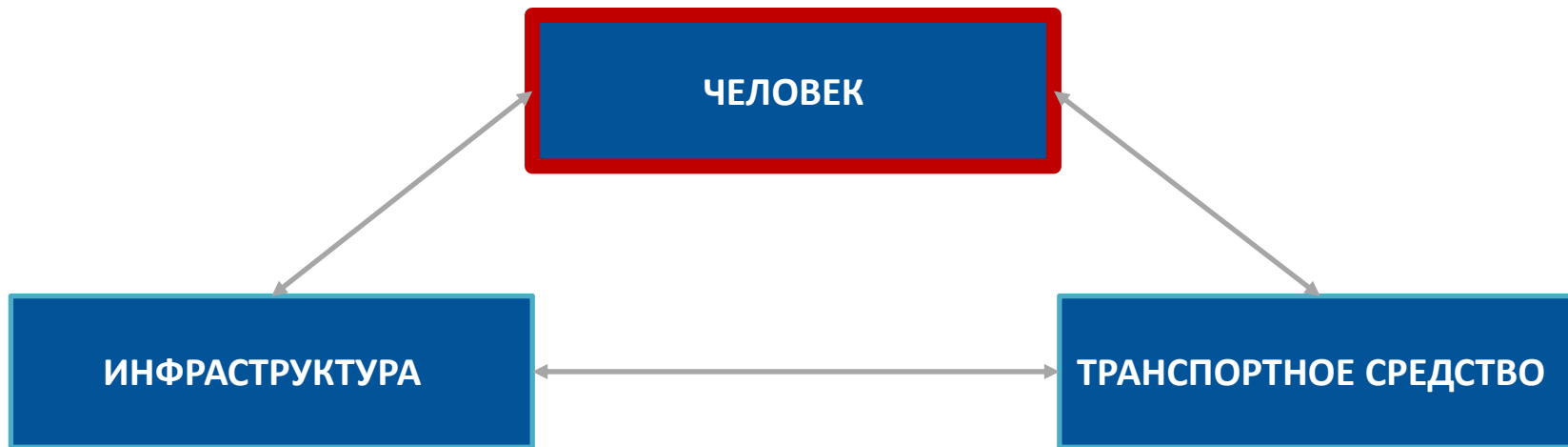
- Традиционные методы анализа аварий в основном полагаются на субъективные или ограниченные количественные показатели показателей безопасности.
- В анализе безопасности на основе данных используются новые модели, основанные на фактических данных, которые предоставляют государству и экспертам средства для количественной оценки воздействия на безопасность, аналогично тому, как они оценивают другие воздействия, такие как воздействие на окружающую среду, работу дорожного движения и срок службы дорожного покрытия.
- Использование научно обоснованных инструментов для оценки текущих и будущих показателей безопасности при авариях позволяет экспертам с большей уверенностью нацеливать инвестиции и снижать количество серьезных аварий.
- Анализ обеспечивает научно обоснованные, основанные на данных подходы к определению мест и объектов с наибольшим потенциалом повышения безопасности.
- Затем эксперты реализуют наиболее выгодные проекты, используя имеющиеся ресурсы, чтобы снизить количество аварий со смертельным исходом и серьезными травмами.



Опыт Литвы



Основные участники дорожной безопасности



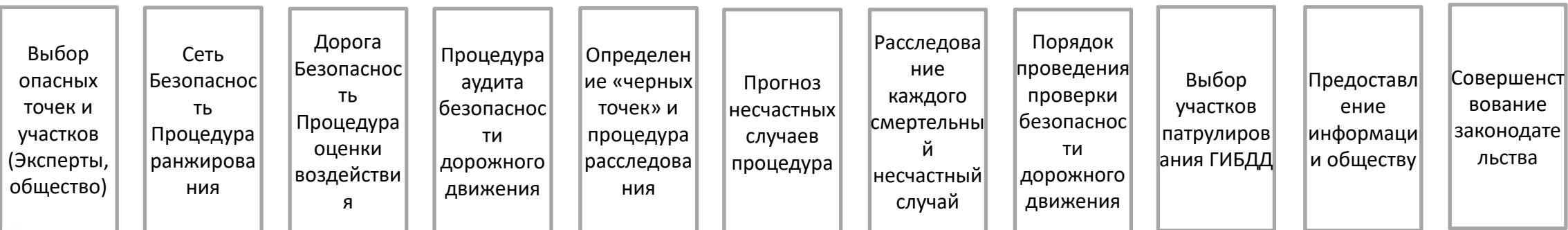
Самое главное в этой системе

ЧЕЛОВЕК !!!!!

Это означает, что транспортное средство, инфраструктура должны быть адаптированы к человеку.
потребности и возможности

Выбор и разработка мер по обеспечению безопасности дорожного движения

СБОР ДАННЫХ И АНАЛИЗ



АНАЛИЗ ЗАТРАТ И ВЫГОД И ВЫБОР МЕР

Монтаж послеаварийной и профилактической инфраструктуры

Планирование деятельности по регулированию дорожного движения и актуализация законодательства

Повышение осведомленности общества и планирование социальных кампаний

Использование методологий POGSE и LEAN «5 почему»

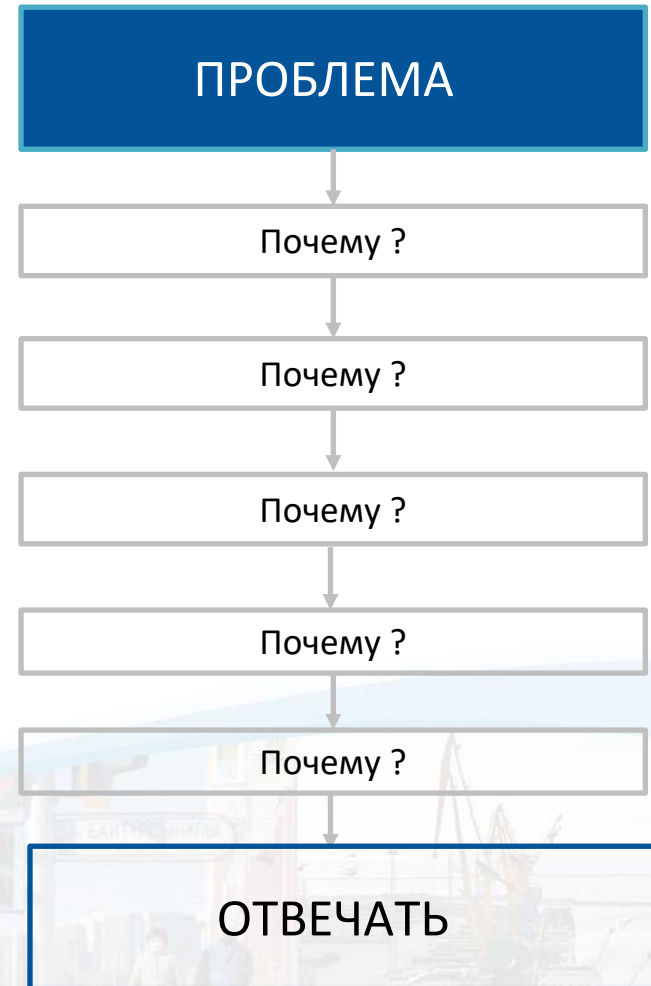
П - Проблема

О - Источник

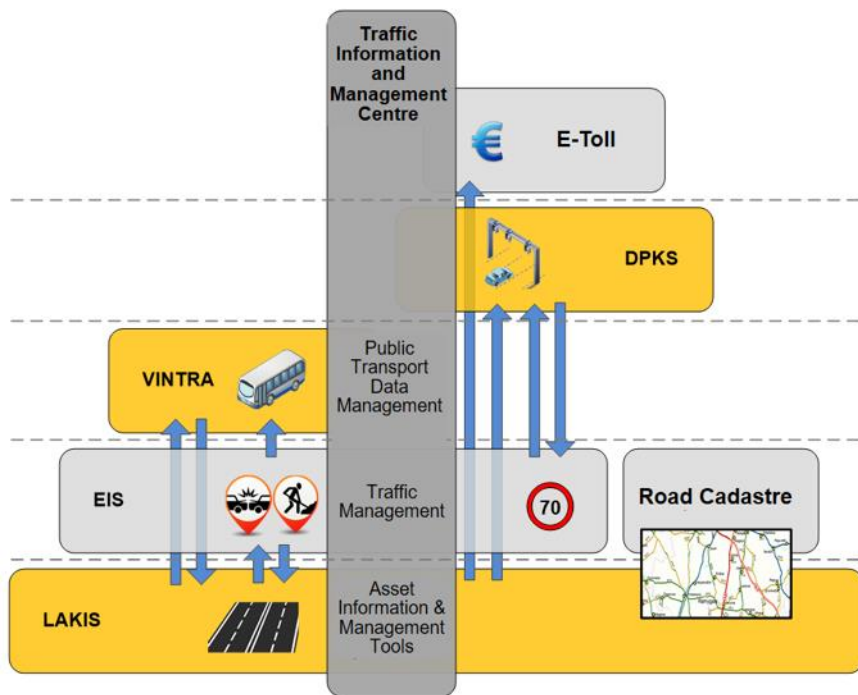
Г - Цель

С - Решение

Э - Оценка



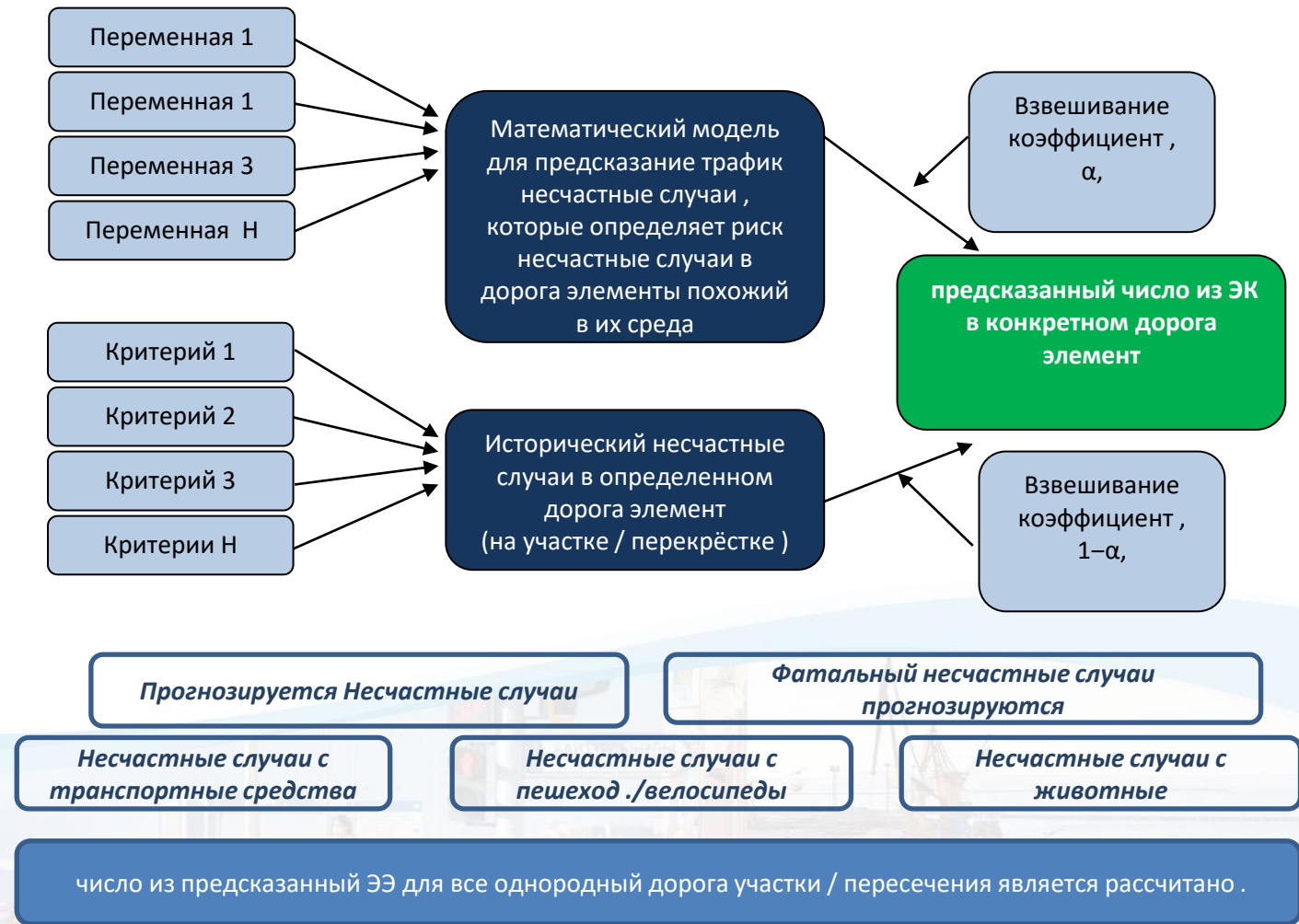
Источники сбора данных



- | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|--|---|---------------------------------------|-----------------------------|---|---|--|---------------------------------|----------------------------------|--|--------------------|
| Реестр подозреваемых, обвиняемых и осужденных | Реестр тракторов, самоходных машин и прицепов | Реестр событий, зафиксированных полицией | Дорожная информационная система государственного значения | Адресный регистр Литовской Республики | Реестр профилактических мер | Официальный реестр разыскиваемых лиц, неопознанных трупов и неизвестных беспомощных лиц | Информационная система службы определения инвалидности и трудоспособности | Реестр водителей дорожных транспортных средств | Реестр автотранспортных средств | Реестр разыскиваемых автомобилей | База данных Комиссии по надзору за страхованием Литовской Республики | Реестр иностранцев |
|---|---|--|---|---------------------------------------|-----------------------------|---|---|--|---------------------------------|----------------------------------|--|--------------------|

Прогнозирования дорожно-транспортных происшествий

- Многие исследователи отмечают, что эмпирический байесовский метод хорошо разработан и широко применяется в области безопасности дорожного движения.
- Этот подход основан на предположении, что существует аналогичный риск несчастных случаев в аналогичных средах с одинаковыми условиями движения.
- С помощью эмпирического байесовского метода прогнозируемое количество дорожно-транспортных происшествий определяется путем объединения двух источников информации: 1) исторических данных о дорожно-транспортных происшествиях на определенном участке дороги; 2) математическая модель прогнозирования дорожно-транспортных происшествий, определяющая риск возникновения дорожно-транспортных происшествий на сходных по своей среде элементах дорог.



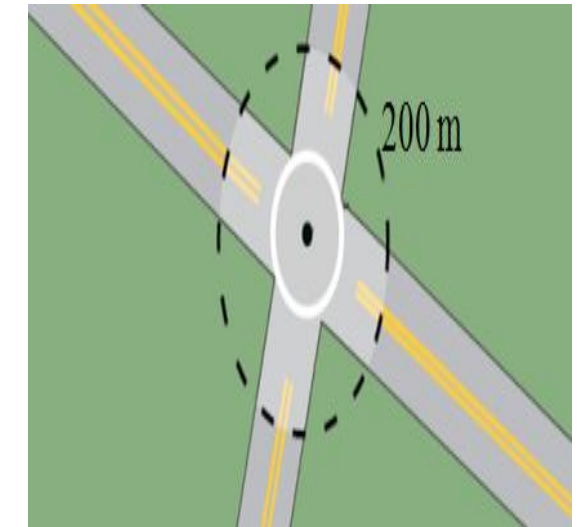
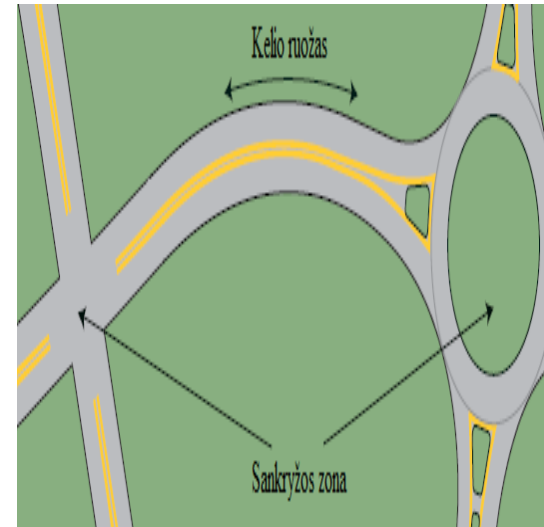
Алгоритм прогнозирования дорожно-транспортных происшествий (1)

Группы участков дорог формируются по 4 критериям:

- Первый критерий – Категория дороги.
- Второй критерий – поперечный профиль дороги. По этому критерию дороги делятся по разной ширине проезжей части
- Третий критерий – Допустимая скорость движения. По этому критерию группы делятся на более мелкие по разрешенной скорости движения.
- Четвертый критерий – Интенсивность движения. По этому критерию группы делятся на еще более мелкие группы по разной интенсивности движения.
- Группы, выделенные по первому критерию, делятся на более мелкие группы по второму критерию и так далее. т.е. после разделения по всем критериям получается окончательное количество групп.

Группы пересечений формируются с учетом трех критериев:

- Первый критерий – тип пересечения. По этому критерию перекрестки делятся на группы:
- Второй критерий — ценность пути. По этому критерию перекрестки делятся на группы в зависимости от того, к какой дороге принадлежит основная дорога перекрестка.
- Третий критерий – интенсивность движения на перекрестке. По этому критерию перекрестки делятся на группы по доле транспортных средств, въезжающих на перекрёсток с боковой дороги, к общему количеству въезжающих на перекрёсток транспортных средств.



Алгоритм прогнозирования дорожно-транспортных происшествий (2)

- Следует отметить, что на частоту дорожно-транспортных происшествий влияют многие переменные, которые обычно связаны с транспортным потоком, длиной участка, геометрическими параметрами дорожной инфраструктуры, состоянием дорожного покрытия, освещением, погодными условиями, поведением водителей и т. д.
- При движении по разным участкам дороги вероятность попасть в дорожно-транспортное происшествие различна из-за разных геометрических параметров дороги, разных условий движения, разной дорожной обстановки и т. д.
- С учетом этого в качестве основных переменных выбираются функциональное назначение дороги, поперечный профиль дороги, интенсивность движения, окружающая дорогу среда и допустимая скорость движения.
- Для разных типов элементов дорожного полотна создаются разные математические модели прогнозирования дорожно-транспортных происшествий.
- Для участков дорог: модель строится на основе количества дорожно-транспортных происшествий на пройденное транспортными средствами расстояние, а для перекрестков - количество дорожно-транспортных происшествий на количество въезжающих на перекресток транспортных средств.

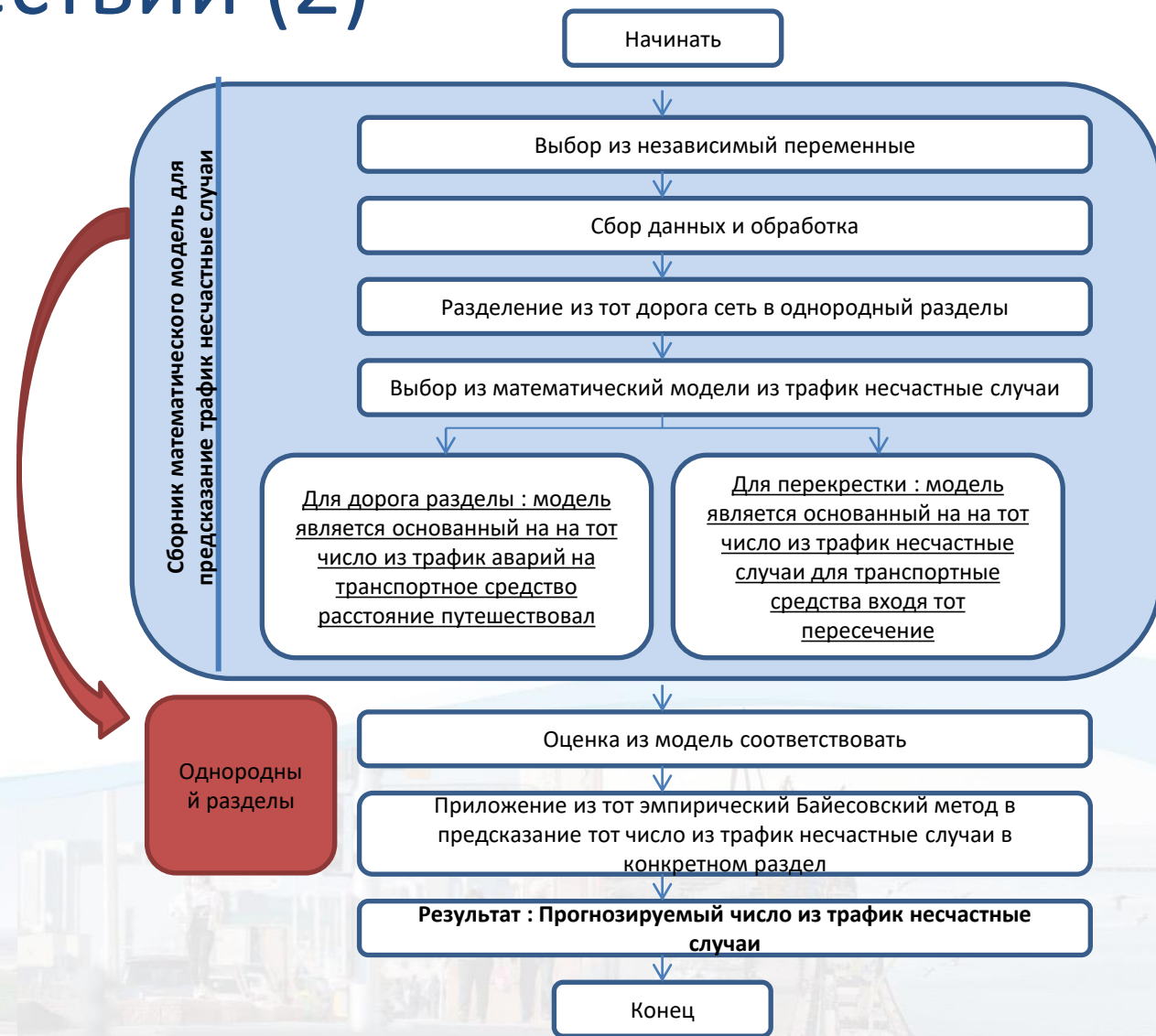


Схема разделения участков дороги на однородные группы

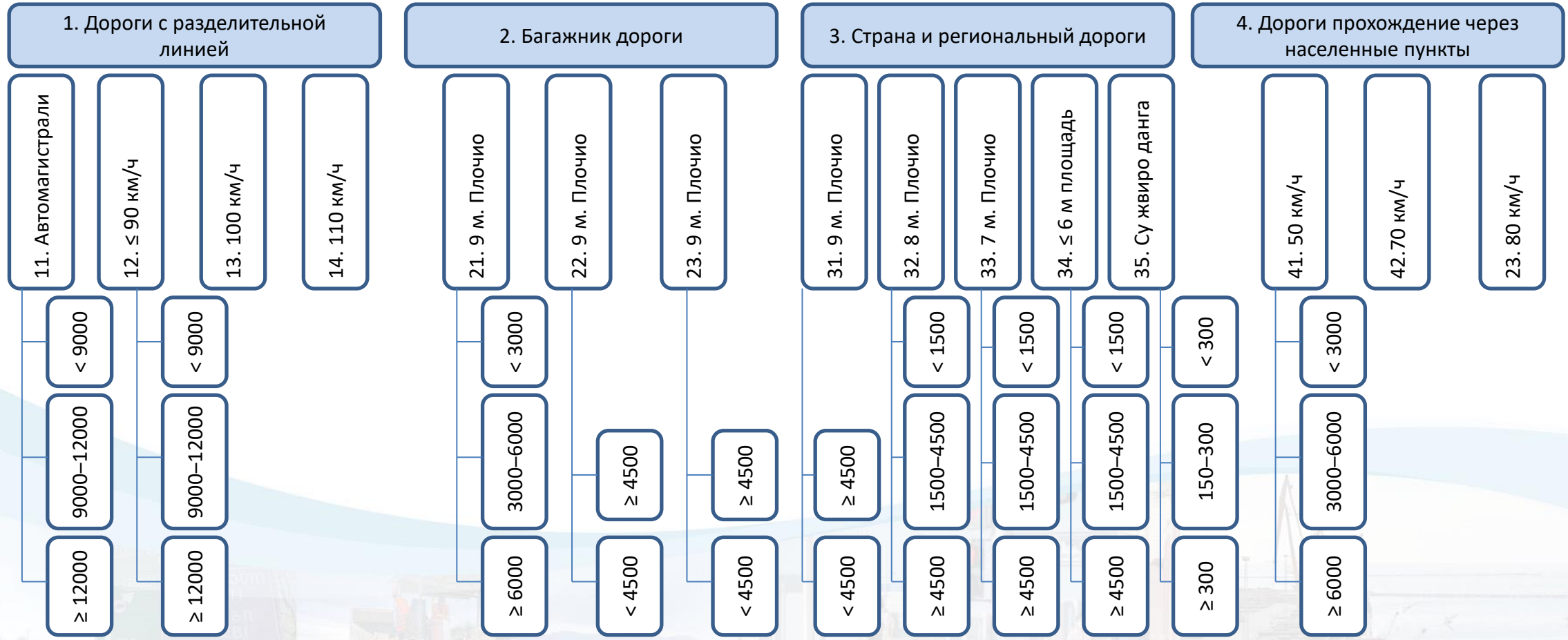


Схема разделения перекрестков на однородные группы



Карта прогнозирования дорожно-транспортных происшествий и платформы планирования мероприятий

arogis.com/apps/instan/minimalist/index.html?appid=0d9944c74c4346158c0916dc3b37314d

Vij Transporto kompetenciju agentūra | 2017-2023 m. eismo įvykių, kuriuose nukentėjo asmenys, žemėlapis

Open layer list

- Eismo įvykiai 2023 m.
- Eismo įvykių rėliai 2023 m.
- TENT tinklas 2022 m.
- Eismo įvykiai 2022 m.
- Eismo įvykiai 2021 m.
- Eismo įvykiai 2020 m.
- Eismo įvykiai 2019 m.
- Eismo įvykiai 2018 m.
- Eismo įvykiai 2017 m.

Eismo įvykių vieta

Kelias Nr.: 1709

eismoinfo.lt Naujienos Kelijų oro sąlygos Vaizdo kameros

Kur vyksite?

Kelmė

Surinkimo data 2024-06-24 01:35

Oro temperatūra (°C) 14.0

Rasos taškas (°C) 13.53

Sausa

Kelio dangos būklė

Kelio dangos temperatūra (°C) 15.7

Maksimalus vėjo greitis (m/s) 2.3

Vidutinis vėjo greitis (m/s) 1.5

Vėjo kryptis Vakarų

Sukibimo koeficientas Labai geras(0.82)

Atgal | Pirmyn

NVŽR GIS

https://maps.ird.lt/map/

Import favorites VIII-1029 Lietuvos R... Patariamoji komana... 1R-298 Dėl Teises a... Iteko.teismai.lt/Vies...

ird EISMO ĮVYKIŲ INFORMACINIS SISTEMOS DUOMENŲ ŽEMĖLAPIS

Duomenys apie eismo įvykį

Įvykio data ir laikas
2023-08-27 00:30:00

Dalyvių skaičius
2

Žuvusiųjų skaičius
0

Sužeistųjų skaičius
0

Meteorologinės sąlygos
Apsiniauķ

Žemėlapis informacija LT

Apibendrinta Detalai

Kelijų oro sąlygos

- Stotelė neveikia
- Nėra perspėjimų
- Silpnas lietus
- Slidi kelio danga
- Drėgna kelio danga
- Eismo intensyvumas
- Lėtas eismas
- Normalus eismas
- Eismo sutrikimai
- Eismo ribojimai dėl darbų
- Perkėla
- Kliūtis
- Pažeista kelio danga
- Priežiūros darbai
- Eismo apribojimai
- Greičio apribojimas

Tables Affiliated with Crash Statistics:

Table 10-3: Distribution for Crash Severity Level on Rural Two-Lane Two-Way Roadway Segments plus Locally-Derived Values

Crash severity level	Percentage of total roadway segment crashes		
Locally-Derived Values?	No	HSM-Provided Values	Locally-Derived Values (Oregon)
Fatal	1.3	1.3	1.3
Incapacitating Injury	5.4	7.7	7.7
Nonincapacitating Injury	10.9	25.2	25.2
Possible Injury	14.9	18.0	18.0
Total Fatal Plus Injury	32.1	54.0	54.0
Property Damage Only	67.9	46.0	46.0
TOTAL	100.0	100.0	100.0

Note: HSM-provided crash severity data based on HSS data for Washington (2002-2006).

Table 10-4: Default Distribution by Collision Type for Specific Crash Severity Levels on Rural Two-Lane Two-Way Roadway Segments plus Locally-Derived Values

Collision type	Percentage of total roadway segment crashes by crash severity level		
Locally-Derived Values?	No	HSM-Provided Values	Locally-Derived Values (Oregon)
	Total fatal and injury	Property damage only	TOTAL (all severity levels combined)
SINGLE-VEHICLE CRASHES			
Collision with animal	3.8	18.4	12.1
Collision with bicycle	0.4	0.1	0.2
Collision with pedestrian	0.7	0.1	0.3
Overturned	3.7	1.5	2.5
Ran off road	54.5	50.5	52.1
Other single-vehicle crash	0.7	2.9	2.1
TOTAL single-vehicle crashes	63.8	73.5	69.3
MULTIPLE-VEHICLE CRASHES			
Angle collision	10.0	7.2	8.5
Head-on collision	3.4	0.3	1.6
Rear-end collision	16.4	12.2	14.2
Sideswipe collision	3.8	3.8	3.7
Other multiple-vehicle collision	2.6	3.0	2.7
TOTAL multiple-vehicle crashes	36.2	26.5	30.7
TOTAL CRASHES	100.0	100.0	100.0

Note: HSM-provided values based on crash data for Washington (2002-2006); includes approximately 70 percent opposite-direction sideswipe and 30 percent same-direction sideswipe collisions.

Table 10-12: Nighttime Crash Proportions for Unlighted Roadway Segments plus Locally-Derived Values

Roadway Type	Locally-Derived Values?		HSM Default Values		Locally-Derived Values	
	Proportion of total nighttime crashes by severity level	Proportion of crashes that occur at night	Fatal and Injury P ₁₀₀	P ₁₀₀	Fatal and Injury P ₁₀₀	P ₁₀₀
2U	0.382	0.370	0.540	0.460	0.520	0.280

Note: HSM-provided values based on HSS data for Washington (2002-2006).

NUSIKALSTAMOS VEIKOS

ADMINISTRACINIAI NUSIZENGINIMAI

EISMO ĮVYKIAI

INSTRUCTIONS Segment_1 Intersection_1 Summary Tables (Site Totals) Summary Tables (Project Total) Reference Tables (Segment) Reference Tables (Intersection)

EISMO ĮVYKIAI VISO: 23282

Pasirinkite datas

Nuo 2022-01-01 iki 2022-12-31

Galite nurodyti ne ilgesnį nei 1 metų laikotarpį nuo 2014-01-01 iki šios dienos (imtinai).

Map showing crash counts by segment and intersection.

40 km

Informacijos ir ryšių departamentas, 2020. Sukūrė UAB Hnit-Baltic. Tiekėjas

09:38 2023-08-28

Tarva LT для расчета эффективности мер безопасности дорожного движения (1)

- Программа создана в сотрудничестве со специалистами Государственного научно-исследовательского института дорог и транспорта, Финского центра технических исследований VTT и компании по производству компьютерного оборудования Simsoft Oy.
- Tarva LT позволяет пользователю выполнять простые действия, не вводя дополнительную информацию, прогнозировать ожидаемое количество дорожно-транспортных происшествий на определенной дороге или участке дороги, а также оценивать влияние мер по повышению безопасности дорожного движения на аварийность.

Эффективность мер по повышению безопасности дорожного движения

Предсказанный число из трафик несчастные случаи
после тот монтаж из тот инструмент =

Предсказанный число из несчастные случаи ×
Измерить влияние фактор

Tarva LT для расчета эффективности мер безопасности дорожного движения (2)

- Соответствующий выбор мер по повышению безопасности дорожного движения, соответствующий конкретной ситуации, определяет снижение аварийности как цель, которую необходимо достичь.
- Для выбора соответствующих мер по повышению безопасности дорожного движения необходимо определить причины дорожно-транспортных происшествий и факторы, влияющие на них.
- В основу методики положено выявление факторов, способствующих безопасному движению, и реализация соответствующих им мероприятий по повышению безопасности дорожного движения на аварийном участке дороги.
- При оценке выбранных мероприятий по повышению безопасности дорожного движения необходимо определить их влияние на безопасное движение. Внедрение путей и средств повышения безопасности дорожного движения должно принести пользу обществу. Эффективность мер по повышению безопасности дорожного движения оценивается коэффициентами их влияния на безопасность дорожного движения. Эти коэффициенты были получены в различных странах после проведения множества научных исследований с учетом различий в организации дорожного движения и разного поведения участников дорожного движения.
- В ходе экономической оценки реализуемых мероприятий по повышению безопасности дорожного движения определяется влияние каждого запланированного мероприятия и полученный экономический эффект. Экономическая оценка проводилась с использованием метода анализа выгод и затрат. Согласно этому методу, проект оценивается путем сравнения выгоды, представляющей собой экономию убытков от дорожно-транспортных происшествий, с затратами, представляющими собой реализацию мер безопасного дорожного движения.

Tarva LT для расчета эффективности мер безопасности дорожного движения (3)

- Определить уровни безопасности движения на дорожной сети.
- Предоставить подробную информацию об участках/перекрестках дорог во время их оценки.
- Выбрать наиболее подходящие средства повышения безопасности дорожного движения.
- Оценить эффективность предлагаемых мер по повышению безопасности дорожного движения.
- Оценить изменение и последствия дорожно-транспортных происшествий после реализации мер, повышающих безопасность дорожного движения.
- Рассчитайте (предварительно) экономию средств при дорожно-транспортных происшествиях.

Программа Tarva LT позволяет рассчитать, как изменится прогнозируемое количество дорожно-транспортных происшествий и дорожно-транспортных происшествий со смертельным исходом после реализации выбранных мер по повышению безопасности дорожного движения, а также затраты на предотвращение одного дорожно-транспортного происшествия.



Tarva LT для расчета эффективности мер безопасности дорожного движения (4)

Перечень мероприятий состоит из 10 групп мероприятий по повышению безопасности дорожного движения, всего 131 мероприятие:

- Улучшение пешеходного и велосипедного движения
- Реконструкция дороги
- Улучшение дорожной среды
- Меры на перекрестках
- Меры ограничения скорости
- Установка знаков, маркировка.
- Меры в городе
- Защитные меры от животных
- Средство на пересечении автомобильной и железной дороги
- Другие



Tarva LT для расчета эффективности мер безопасности дорожного движения (5)

TARVA 5.1

Kelii tinklo saugumo lygiai(.KTSL)

Kelias	Pradzia	Pabaiga	Ilgis	VMPEI	Rida	Bendras ti	Tiketinu E	Tiketinu E	Tiketinu E	Bendras ti	Tiketinu n	Tiketinu n	Tiketinu n	Tiketinu n	Ivaziuojan	Sunkiasvo	3 Kelii po 3	Sankryzu	Keliai prizi	Leist.greit	Kelio reik.	Techn.kat	Sankryza
A1	10	10,081	0,081	18096	0,53501	0,03548	0,02366	0,01182	0	0,00621	0,00163	0,00457	0		17	12. Keliai su skiriam	Automagi	90	Magistrali	I		-	
A1	10,081	10,743	0,662	18096	4,37254	0,10031	0,07396	0,02606	0,00029	0,03685	0,02197	0,01488	0		17	13. Keliai su skiriam	Automagi	100	Magistrali	I		-	
A1	10,743	12,35	1,607	18096	10,6143	0,30111	0,21735	0,08294	0,00082	0,0471	0,015	0,0321	0		17	12. Keliai su skiriam	Automagi	90	Magistrali	I		-	
A1	12,35	12,355	0,005	33565	0,06126	0,00676	0,0041	0,00266	0	0,00131	0,00028	0,00103	0		13	12. Keliai su skiriam	Automagi	90	Magistrali	I		-	
A1	12,355	12,355	0	25831		0,04776	0,04005	0,00752	0,00019	0,00567	0,00276	0,00291	0	9,42813	13	12. Keliai :42. Highw	Automagi	90	Magistrali	I		Sankryza	
A1	12,355	16,607	4,252	33565	52,09221	0,89303	0,60355	0,26124	0,02824	0,14275	0,04165	0,1011	0		13	12. Keliai su skiriam	Automagi	80	Magistrali	I		-	
A1	16,607	16,607	0	33565		0,10533	0,06317	0,04192	0,00025	0,02058	0,00436	0,01622	0	12,25123	13	12. Keliai :11. T-sank	Automagi	80	Magistrali	I		Sankryza	
A1	16,607	16,768	0,161	33565	1,97245	0,09423	0,06577	0,02845	0,00001	0,01555	0,00454	0,01101	0		13	12. Keliai su skiriam	Automagi	80	Magistrali	I		-	
A1	16,768	16,768	0	33565		0,10533	0,06317	0,04192	0,00025	0,02058	0,00436	0,01622	0	12,25123	13	12. Keliai :11. T-sank	Automagi	80	Magistrali	I		Sankryza	
A1	16,768	16,917	0,149	33565	1,82543	0,08902	0,06199	0,02702	0,00001	0,01474	0,00428	0,01046	0		13	12. Keliai su skiriam	Automagi	80	Magistrali	I		-	
A1	16,917	16,917	0	33565		0,10533	0,06317	0,04192	0,00025	0,02058	0,00436	0,01622	0	12,25123	13	12. Keliai :11. T-sank	Automagi	80	Magistrali	I		Sankryza	
A1	16,917	16,973	0,056	33565	0,68607	0,04284	0,02885	0,01399	0	0,00741	0,00199	0,00542	0		13	12. Keliai su skiriam	Automagi	70	Magistrali	I		-	
A1	16,973	17,36	0,387	33565	4,74122	0,09124	0,03668	0,05425	0,00031	0,00593	0,00132	0,00461	0		13	41. Keliai, kertantys	Automagi	50	Magistrali	I		-	
A1	17,36	17,361	0,001	33565	0,01225	0,00197	0,0011	0,00087	0	0,00041	0,00008	0,00034	0		13	12. Keliai su skiriam	Automagi	90	Magistrali	I		-	
A1	17,361	17,361	0	28299		0,09911	0,05905	0,03985	0,00021	0,0195	0,00407	0,01542	0	10,32895	13	12. Keliai :11. T-sank	Automagi	90	Magistrali	I		Sankryza	
A1	17,361	17,382	0,021	33565	0,25728	0,0203	0,01315	0,00716	0	0,00368	0,00091	0,00277	0		13	12. Keliai su skiriam	Automagi	90	Magistrali	I		-	
A1	17,382	17,382	0	28299		0,09911	0,05905	0,03985	0,00021	0,0195	0,00407	0,01542	0	10,32895	13	12. Keliai :11. T-sank	Automagi	90	Magistrali	I		Sankryza	
A1	17,382	17,397	0,015	33565	0,18377	0,01569	0,01001	0,00568	0	0,00289	0,00069	0,0022	0		13	12. Keliai su skiriam	Automagi	90	Magistrali	I		-	
A1	17,397	17,397	0	28299		0,09911	0,05905	0,03985	0,00021	0,0195	0,00407	0,01542	0	10,32895	13	12. Keliai :11. T-sank	Automagi	90	Magistrali	I		Sankryza	
A1	17,397	17,4	0,003	33565	0,03675	0,00457	0,00271	0,00187	0	0,00091	0,00019	0,00072	0		13	12. Keliai su skiriam	Automagi	90	Magistrali	I		-	
A1	17,4	19,787	2,387	23032	20,06675	0,44177	0,31775	0,11992	0,0041	0,06833	0,02193	0,04641	0		17	12. Keliai su skiriam	Automagi	90	Magistrali	I		-	
A1	19,787	20,819	1,032	33565	11,08226	0,34031	0,22753	0,08441	0,00021	0,0195	0,00407	0,01542	0		17	13. Keliai su skiriam	Automagi	100	Magistrali	I		-	
A1	20,819	21,037	0,218	33565	0,71727	0,04284	0,02885	0,01399	0	0,00741	0,00199	0,00542	0		17	12. Keliai su skiriam	Automagi	90	Magistrali	I		-	
A1	21,037	24,672	3,635	33565	13,63505	0,40607	0,27391	0,10166	0,00031	0,00593	0,00132	0,00461	0		17	13. Keliai su skiriam	Automagi	100	Magistrali	I		-	
A1	24,672	24,672	0	33565		0,10533	0,06317	0,04192	0,00025	0,02058	0,00436	0,01622	0	8,43479	17	13. Keliai :42. Highw	Automagi	100	Magistrali	I		Sankryza	
A1	24,672	25,75	1,08	33565	1,07828	0,03668	0,02431	0,00814	0	0,00368	0,00091	0,00277	0		13	12. Keliai su skiriam	Automagi	90	Magistrali	I		-	
A1	25,75	29,405	3,655	33565	13,63505	0,40607	0,27391	0,10166	0,00031	0,00593	0,00132	0,00461	0		17	13. Keliai su skiriam	Automagi	100	Magistrali	I		-	
A1	29,405	29,405	0	28299		0,09911	0,05905	0,03985	0,00021	0,0195	0,00407	0,01542	0	10,32895	13	12. Keliai :11. T-sank	Automagi	90	Magistrali	I		Sankryza	
A1	29,405	36,294	6,889	19628	49,35431	0,76699	0,66536	0,09879	0,00284	0,25402	0,19761	0,05142	0		17	12. Keliai su skiriam	Automagi	100	Magistrali	I		-	
A1	36,294	36,294	0	24413		0,04366	0,03605	0,00744	0,00018	0,01495	0,01071	0,00407	0		17	12. Keliai su skiriam	Automagi	90	Magistrali	I		-	

Все используемые данные для прогноз

Определение из дорога сеть безопасность уровни основанный на на трафик несчастный случай прогноз

Все данные полученный после прогнозирования : трафик несчастный случай прогноз , прогноз риска и т. д.

Tarva LT для расчета эффективности мер безопасности дорожного движения (6)

Tarva LT 5.1 Web

Byla | Itraukti | Išėiti | Pagalba

Projekto pavadinimas: A2

Apibūdinimas: A2 46,00-126,00 km

Rodyti: Kelio ruožo duomenų lentelė Priemonių pasirinkimo lentelės

Kelias: 2 Tikslus ruožo vertinimas

Pažymėkite stulpelius, kuriuos norite matyti:

Stulp...	Mato...	Stulpelio ar stulpelių grup
-	<input checked="" type="checkbox"/>	Kelio ruožo informacija
-	<input type="checkbox"/>	Priemonės ir jų efektyvumas
-	<input checked="" type="checkbox"/>	Duomenys apie istorinius ir tikėtinius
-	<input checked="" type="checkbox"/>	Sankryžų pogrupių informacija
-	<input checked="" type="checkbox"/>	Kelio ruožų pogrupių informacija

Kelias	Ruoža		Ilgis	Kelių priežiūros įmonės	VMPEI	Rida	Viso	Tikėtinas EĮ metus		
	Pradžia	Pabaiga						Eį su	Eį su pėšč. ir dvir.	Eį su gyvūnais
A2	45.010	126.941	81.931		7360	220.28	7.12940	5.72192	1.07931	0.32917
A2	45.010	46.196	1.186	Automagistralė	9104	3.94	0.10543	0.07165	0.03052	0.00327
A2	46.196	46.196	0.000	Automagistralė	9898	0.00	0.01282	0.00649	0.00627	0.00007
A2	46.196	50.913	4.717	Automagistralė	9104	15.67	0.46915	0.31782	0.13779	0.01354
A2	50.913	50.913	0.000	Automagistralė	10196	0.00	0.01324	0.00687	0.00630	0.00007
A2	50.913	57.401	6.488	Automagistralė	9104	21.56	0.57271	0.45900	0.09513	0.01859
A2	57.401	57.401	0.000	Automagistralė	9286	0.00	0.09097	0.05234	0.03856	0.00007
A2	57.401	64.620	7.219	Automagistralė	9104	23.99	0.60954	0.44832	0.14058	0.02064
A2	64.620	64.620	0.000	Automagistralė	10113	0.00	0.01312	0.00676	0.00629	0.00007
A2	64.620	70.020	5.400	Automagistralė	9104	17.94	0.47328	0.34028	0.11750	0.01550
A2	70.020	70.026	0.006	Automagistralė	8586	0.02	0.00222	0.00119	0.00049	0.00054
A2	70.026	70.026	0.000	Automagistralė	10474	0.00	0.01364	0.00723	0.00633	0.00008
A2	70.026	72.156	2.130	Automagistralė	8586	6.68	0.22927	0.19513	0.01861	0.01553
A2	72.156	72.156	0.000	Automagistralė	8923	0.00	0.11302	0.05056	0.06240	0.00007
A2	72.156	74.726	2.570	Automagistralė	8586	8.05	0.26464	0.22677	0.02068	0.01719
A2	74.726	74.726	0.000	Automagistralė	14104	0.00	0.01958	0.01277	0.00670	0.00010
A2	74.726	78.436	3.710	Automagistralė	8586	11.63	0.34815	0.30194	0.02528	0.02092
A2	78.436	78.436	0.000	Automagistralė	8854	0.00	0.01143	0.00524	0.00613	0.00007
A2	78.436	78.450	0.014	Automagistralė	8586	0.04	0.00425	0.00252	0.00084	0.00088
A2	78.450	90.737	12.287	Automagistralė	6243	28.00	0.68977	0.61728	0.03961	0.03288
A2	90.737	90.737	0.000	Automagistralė	6730	0.00	0.00896	0.00309	0.00582	0.00005
A2	90.737	103.670	12.933	Automagistralė	6243	29.47	0.97118	0.79536	0.14210	0.03372
A2	103.670	103.670	0.000	Automagistralė	6447	0.00	0.05958	0.03718	0.02235	0.00005
A2	103.670	110.382	6.712	Automagistralė	6243	15.29	0.54574	0.47038	0.02924	0.04612
A2	110.382	110.382	0.000	Automagistralė	6286	0.00	0.05779	0.03624	0.02150	0.00005
A2	110.382	119.517	9.135	Automagistralė	6243	20.82	0.67546	0.58716	0.03424	0.05406
A2	119.517	119.517	0.000	Automagistralė	6265	0.00	0.00848	0.00269	0.00574	0.00005
A2	119.517	121.595	2.078	Automagistralė	6243	4.74	0.18876	0.16059	0.01529	0.01287
A2	121.595	121.595	0.000	Automagistralė	6872	0.00	0.07663	0.06712	0.00946	0.00005

Pasirinkite ir apibūdinkite priemonę

Numeris	Priemonės pavadinimas	Eį su TP	Eį su...	Eį su...
0	Esama eismo saugumo situacija	1	1	1
101	Pėsčiųjų/dviračių tako įrengimas už važiuojamosios dalies	1	0.8	1
102	Dviračių tako įrengimas ant važiuojamosios dalies	0.9	0.85	0.95
103	Pėsčiųjų ir dviratininkų eismo atskyrimas gerai juostomis	1	0.9	1
104	Pėsčiųjų/dviračių tako rekonstravimas	1	0.9	1
105	Tinklo tvoros nuo pėsčiųjų/dviratininkų kelkraščių	1	0.7	0.6
106	Tinklo tvoros nuo pėsčiųjų/dviratininkų skiriamosios juostos	1	0.85	1
107	Pėsčiųjų/dviratininkų kelkraščių užtvindymas	1	0.7	1

Poveikio plotas: Kelias: 2

Pradžia: Km: 45.01 Pabaiga: Km: 126.941

Bendras ilgis: Km:

Informacija apie projektą ir kainą: Projekto numeris:

Kaina (1000Lt): Vieneto kaina Kaina/km

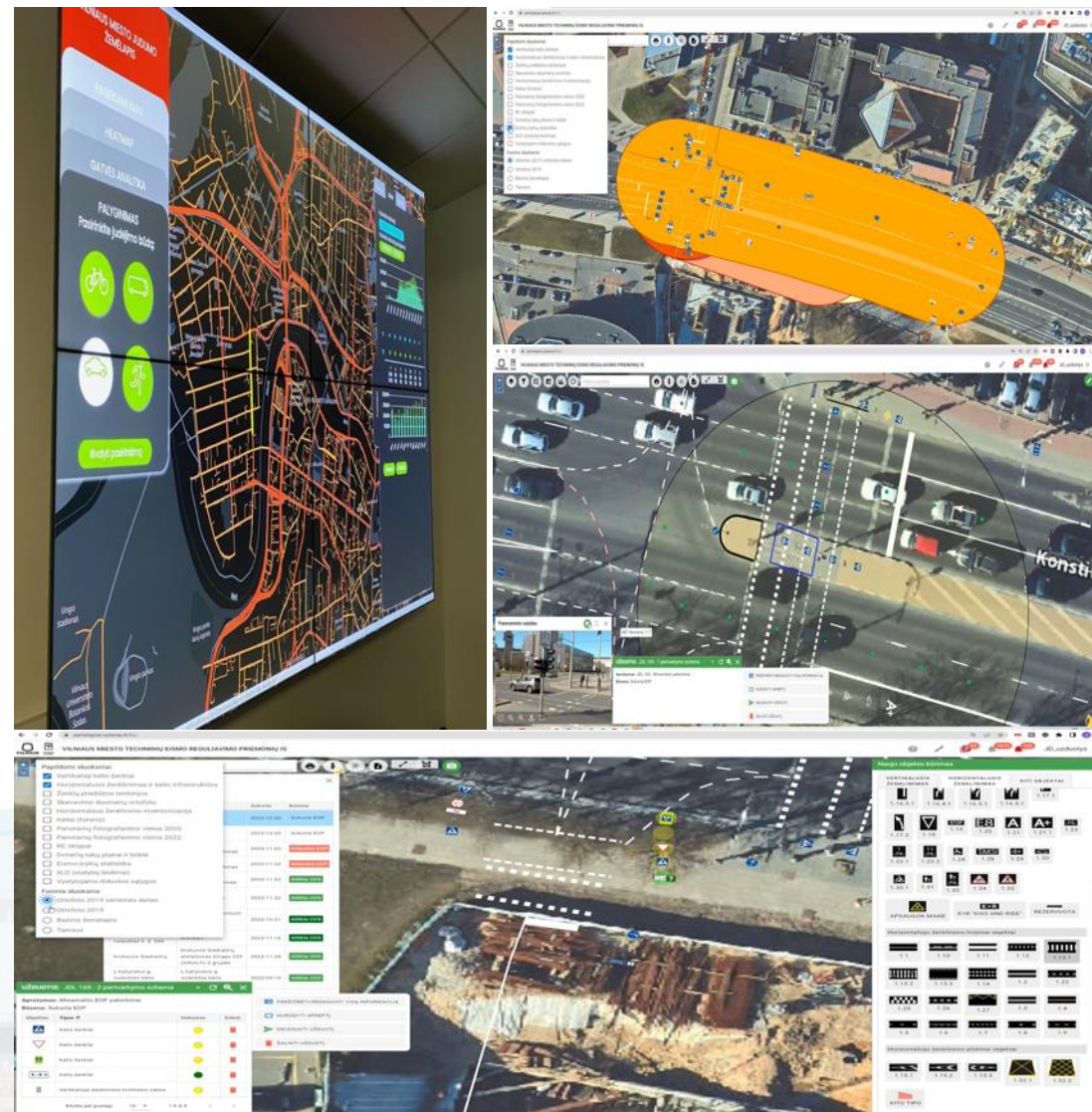
Komentaras: Priemonės pavadinimas iš sąrašo

Tarva LT для расчета эффективности мер безопасности дорожного движения (6)

Данные объекта		
Заголовок	Значение	
1	2	
Дорога №.	A2	
Название дороги	Вильнюс - Паневежис	
Начало участка, км	46.00	
Конец участка, км	126.00	
Длина участка, км	80.00	
ВМПЭИ, ТП/день	7159	
Аварийная ситуация в период (с-по)	2010–2014 гг.	
Исторические дорожные события/год	6.6	
Прогнозируемое количество дорожно-транспортных происшествий/год	7,129	
Предложены меры по повышению безопасности дорожного движения		
	Дорожные аварии уменьшение/год	
	Опция 1	Вариант 2
Монтаж дорожного освещения на гибких опорах	0,258	0,258
Установка длинного сетчатого забора от животных (≥ 5 км)	0,091	
Установка стальных заборов на обочинах дорог.	0,090	
Установка сетчатого ограждения от людей на обочинах дорог	0,131	
Внедрение автоматизированной системы регулирования скорости.		1242
	Общий:	
	0,570	1500
Инвестиции, необходимые для предотвращения 1-го ДТП, тыс. руб. Лейтенант	142 534	42 466

Вильнюсская городская платформа для мобильности

- Платформа может показать, куда и как люди приходят в учебные заведения, как меняется движение транспорта в праздничные дни, где образуются самые большие пробки, **где обычно происходят аварии**, а также выявляются проблемы с инфраструктурой.
- Система способна выполнять сравнительный анализ по выбранному дню, неделе или месяцу. Вильнюс собирает много информации о дорожных условиях, авариях и т. д.
- Город Вильнюс имеет прямую интеграцию с EIS, платформой управления уличными активами, счетчиками объема трафика, камерами, дронами, светофорами, данными мобильных телефонов.
- **В Вильнюсе появился автоматический инструмент выявления черных точек**
- Платформа безопасности дорожного движения Вильнюса позволяет моделировать различные решения в области безопасности дорожного движения



Открытые порталы данных и статистики происшествий

Eismo įvykių, kuriuose buvo žmonės, pagrindinės priežastys (proc.) (2018 metai)



- 1. Staigus važiavimo greičio nepasirinkimas ar leistino greičio viršijimas – 25 proc.
- 2. Įvažiavimas į priešpriešinio eismo juostą, lenkimo taisyklių pažeidimas – 18 proc.
- 3. Pėsčiųjų, dviračių, vaistuotojų atšvaitų ar kt. šviesų atspindinčių elementų nenaudojimas – 15 proc.
- 4. Pėsčiųjų važiuojamosios kelio dalies perėjimas arba ėjimas ja ten, kur draudžiama – 15 proc.
- 5. Pėsčiųjų nepraleidimas pėsčiųjų perėjoje ir vaistuotojų kt. pareigų pėstiesiems nevykdymas – 14 proc.
- 6. Reikalavimo žiūti kelią pagrindinis keliu važiuojančiai transport. priemonei – 9 proc.
- 7. Dviračių vaistuotojų KET pažeidimai, sukėmę eismo įvykių – 4 proc.

RYŠKIAUSI POKYČIAI 2023 M., LYGINANT SU 2022 M.

160 ↑
Padaugėjo žuvusių ED
 (2022 – 120, 2023 – 160)

3 256 ↓
Sumažėjo sužeistų ED
 (2022 – 3375, 2023 – 3256)

14 ↑
Padaugėjo žuvusių nepilnamečių
 (2022 – 4, 2023 – 14)

173 ↓
Sumažėjo sužeistų paspirtukininkų*
 (2022 – 184, 2023 – 173)

*eismo įvykiai, apie kuriuos buvo pranešta policijai

64 ↑
Padaugėjo žuvusių automobilių vairuotojų
 (2022 – 34, 2023 – 64)

23 ↓
Sumažėjo žuvusių keleivių
 (2022 – 32, 2023 – 23)

https://atpeir.vrm.lt/eir-app/ei

Eismo įvykis | Transporto priemonės duomenys | Dalyviai | Įrašai sistemoje | Teisėsenos stadija | Dokumentai | Redagavimo istorija

Paskutinio redagavimo data:

Įvykio data ir laikas: Nuo: 2024-06-20 08:00, Iki: [] [] [] []

Įvykio rūšies kodas: 4 (Susidūrimas su dviračiu), Kita: []

Įvykio schemos kodas: 3 (Susidūrimas sukant į dešinę)

Dalyvių ir transporto priemonių skaičius: Dalyvių skaičius: 2, Iš jų žuvusių: 0, sužeistų: 1, Transporto priemonių skaičius: 2, Iš jų apgadintų: 2, Dalyvavusių policijos tarnybinių transporto priemonių skaičius: []

Važiavimo sąlygos: Dangos rūšis ir būklė: 1001 (Asfaltbetonis, cementbetonis), Paros metas: 1 (Sausa), Kelio apšvietimas: [], Meteorologinės sąlygos: 1 (Giedra), Papildomos meteorologinės sąlygos: [], Kelio, gatvės kreivės tipas: 1 (Tiesus horizontalus ruožas), Nulemiantis veiksnys: [], Papildomi veiksniai: [], Atitvarai: [] Yra [] Nėra []

Įstaiga, kurios pareigūnas (darbuotojas) formavo eismo įvykio medžiagą: 02 (Policijos departamentas prie VRM)

Eismo įvykio vieta: Nuotraukos: Redaguoti, Įvykio adresas: Vilnius, Saltoniškių 19, 1 kelio tipas: 4 (Vietiniai keliai), 1 kelio pavadinimas: 500 (Kiti keliai), Atstumas nuo kelio pradžios: [] km, 2 kelio tipas: [], 2 kelio pavadinimas: [], Įvykio koordinatės: X: 6063188 (ribos: 5950000.0 - 6260000.0), Y: 5811116 (ribos: 292500.0 - 682500.0), Leistas važiavimo greitis: 40 km/val., Kelio, gatvės elementai: [], Kito: [], Kelio, gatvės elementai 2: [], Kito: []

Aplinkybės: Eismo įvykio aplinkybės iš PRJR: [], Eismo įvykio aplinkybės: Kopijuoti, Eismo įvykio aplinkybės: Automobilis KIA sankryžoje sukdamas į dešinę nepraleido vaizuojamąją dalį kertančio dviračininko, Pastabos ir papildomi duomenys apie kaltininką: []

Sugadintas turtas: Sugadintas turtas: [], Aprašymas: [], Pridedi: []

Formuoti išrašą | Saugoti | Atšaukti EĮ pakeitimus

Выводы

- Хорошие результаты могут быть достигнуты только в том случае, если существуют данные хорошего качества и их можно интерполировать с другими источниками данных.
- Результаты упорного труда привели к истории успеха и спасению множества жизней.
- Чем точнее анализ, тем больше показателей эффективности затрат будет выбрано.
- Инструменты на основе искусственного интеллекта можно использовать для достижения лучших результатов.



Спасибо!

Эгидиус Скроденис

Эксперт по мобильности и инновациям

MC Mobility Consultants GmbH

Egidijus.skrodenis@vilnius-mc.com

+370 698 59146

+996 502 860 111

DATA

IS THE NEW

GOLD