



**04/2012/118/KO548**

***Safer Roads for Users - Project***

*Проект «Более безопасные дороги для пользователей»*

**ПРОГРАММА СТАРТОВОЙ ВСТРЕЧИ**



<b>Дата</b>	27 июня 2013г
<b>Место</b>	Помещение ГКУ «Дорожное агентство Архангельской области «Архангельскавтодор»» Адрес: 163001, Архангельск, ул.Комсомольская, 38/1
<b>Цель</b>	Обеспечение успешного старта Проекта: цели и задачи Проекта, представление партнеров, планирование первых шагов реализации Проекта, важные аспекты проектного и финансового менеджмента.
<b>Модератор</b>	Елена Сваткова, руководитель Проекта, директор ООО «Автодорожный консалтинг»
<b>Вопросы повестки дня, выступающие</b>	
<b>1.Приветствие</b>  Кудинов И.Н. заместитель начальника ГКУ «Дорожное агентство «Архангельскавтодор»	Начинаемый проект «Более безопасные дороги для пользователей» имеет бюджет в три раза больше, чем только что завершённый проект «Управление дорогами с низкой интенсивностью движения в Баренц Регионе. Однако сроки его реализации короче. Это означает, что для реализации нового проекта потребуются мобилизации больших усилий. Последовательная реализация международных проектов профессионального сотрудничества - хорошая тенденция, стимулирующая развитие дорожной инфраструктуры. Безопасность дорожного движения - результат, складывающийся из безопасности дороги и прилегающего окружения, безопасности транспортных средств и ответственного поведения пользователей. Поэтому дорожная отрасль не может решить проблему аварийности, но может внести свой вклад в снижение рисков аварийности. Поэтому наилучший результат по повышению безопасности дорожного движения на российских дорогах могут дать объединение усилий с другими ведомствами, отвечающими за безопасность и использование опыта тех, кто смог добиться успеха в решении проблемы аварийности.
<b>2.Общая информация о Проекте</b> Сваткова Е.А., руководитель Проекта, Директор ООО «АвтоДорожный Консалтинг»  <b>Приложение 1</b> презентация - Проект «Более безопасные дороги для пользователей»	Представление программы Kolarctic ENPI CBC и проекта “Более безопасные дороги для пользователей”: Общие правила проектов приграничного сотрудничества, цели и задачи Проекта, бюджет Каждый проект, реализуемый в рамках Программы приграничного сотрудничества Kolarctic ENPI CBC, должен внести вклад в достижение целей Программы, установленных соглашениями между РФ и ЕС. Одна из главных целей - снижение так называемого «граничного эффекта». Главная задача каждого проекта – передача ноу-хау и технологий от одних партнеров к другим для снижения проявлений «граничного эффекта». Начинаясь проект «Более безопасные дороги для пользователей» подчиняется общим принципам Программы и в центре его внимания - передача ноу-хау и технологий для снижения различий по уровню безопасности автодорожной инфраструктуры по обе стороны границы ЕС и РФ. Обеспечение дорожной безопасности на севере имеет специфику, обусловленную: протяженностью поездок, продолжительностью темного времени, малолюдностью, отсутствием мобильной связи, низкой интенсивностью движения, большой долей грузового транспорта в составе потоков (повышенный риск ДТП из-за явления поперечного бафтинга, угрожающего на неровных дорогах грузовикам с высоким положением центра тяжести). В случае ДТП пострадавшие часто просто не могут дожидаться помощи. Цель Проекта – снизить риски аварийности для дорожных пользователей, обусловленных дорогой и ее окружением. Статистика показывает: на дорогах стран-партнеров с аналогичными климатическими условиями (Финляндия, Швеция), и более высоким уровнем автомобилизации, число погибших во много раз меньше числа погибших на российских дорогах. Поэтому опыт соседних стран должен быть заимствован для снижения смертности на российских дорогах. Передача опыта соседей будет осуществляться через пилотные проекты и их последующий мониторинг, что отличает этот проект от предыдущего. Бюджет Проекта – 1,4 млн.Евро, срок реализации - 19 месяцев. Команда Проекта многочисленна, сформирована из партнеров по кластерному принципу, поэтому организационная структура сложна, и каждый участник должен выполнять свою функцию.



	<p>Ожидаемые результаты Проекта:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Принятие российскими партнерами принципов планирования и проектирования безопасных дорог, строительства, содержания и эксплуатации в условиях моторизованного сообщества, которые были бы пригодны для развития трансграничного туризма, логистики бизнеса, движения общественного транспорта и граждан на личных автомобилях.</li> <li>• Снижение граничного эффекта по практикам обеспечения безопасности дорожных пользователей Северных стран и России.</li> <li>• Повышение однородности условий движения по обе стороны границы РФ и ЕС для улучшения плавности движения потоков, снижения рисков аварийности и негативного воздействия движения на окружающую среду.</li> <li>• Активное участие представителей всех партнеров в реализации Проекта.</li> <li>• Распространение информации и результатов Проекта через все доступные каналы - ассоциацию территориальных дорожных администраций РАДОР, региональные правительства, СМИ, университеты САФУ и СПб БД, сайты проекта и организаций-партнеров.</li> </ul> <p>Управление рисками Проекта (с учетом уроков, извлеченных из предыдущего проекта «Управление дорогами с низкой интенсивностью движения в Баренц Регионе»).</p>
<p><b>3. Представление организаций-партнеров и их ожиданий от Проекта</b></p> <p><b>3.1 Кудинов И.Н.</b>, заместитель начальника ГКУ «Архавтодор»</p> <p><b>3.2 Максимов А.И.</b>, начальник УГИБДД УМВД по Архангельской области  <b>Приложение 2</b>          Презентация Презентация - «ГИБДД Архангельской области»</p> <p><b>3.3 Гуцол С.В.</b> старший инспектор, майор милиции, УГИБДД УМВД по Мурманской</p>	<p><b>3.1 ГКУ «Архангельскавтодор»</b> - администрация, отвечающая за безопасность дорожной инфраструктуры регионального значения общей протяженностью 8.102 км. Статистика 2012: 385 учетных ДТП, раненых 539, 11 погибших. По сравнению с 2011 наметилась тенденция на сокращение ДТП (на 20%), раненых (на 17%), погибших (на 7%).</p> <p>50 ДТП произошло из-за дорожных условий (скользкость, отсутствие разметки, дефекты покрытия). Действия в 2013 по снижению количества ДТП проводятся в рамках целевой программы, включившей: установку знаков - 3300 штук; нанесение разметки на 1380 км, 30 км термопластика; разрубку полосы отвода - 420 га; обеспыливание - 40 км гравийных дорог; установку барьерного ограждения - 87 км; проектирование и устройство освещения при прохождении дорог через Вельск, Шангалы, Красноборск; обустройство 236 пешеходных переходов (знаки с повышенной отражающей способностью, разметка из термопластика). Развивается диалог с ГИБДД для закрепления позитивной тенденции уменьшения количества ДТП и сокращения числа погибших.</p> <p><b>Ожидания от Проекта:</b> Администрация - постоянный участник проектов по передаче технологий. Как правило, подобные проекты ограничиваются передачей информации. Этот проект включает «пилотный проект» - компонент, который позволит на конкретном участке сети региональных дорог практически отработать всю технологическую цепочку действий по снижению рисков аварийности, начиная с анализа статистики и заканчивая мониторингом улучшений. Администрация заинтересована в освоении полной технологической цепочки (начиная с улучшения качества статистики ДТП) и завершая профессиональной гордостью перед пользователями и коллегами из других регионов за хорошие дороги Архангельской области.</p> <p><b>3.2 УГИБДД УМВД по Архангельской области</b> - инспекция, отвечающая за безопасность всех дорог Архангельской области (587,4 тыс.кв.км) общей протяженностью 20.6 тыс км (включая 0.56 тыс км федеральных; 8 тыс км региональных; почти 12 тыс. районных и муниципальных дорог). Население – 1.202 млн.чел. в пользовании которого количество транспортных средств растет. За 5 лет прирост составил около 75 тысяч единиц. Общее количество автотранспортных средств области, которые стоят на учете - 380 тыс.единиц. В Архангельске парк достиг 100 тыс.единиц. Уровень аварийности за последние 5 лет можно назвать стабильным. Но это недопустимо огромные цифры. Например, за 5 месяцев 2013 произошло 640 ДТП, из них 576 - по вине водителей, погибло – 54 человека, 824 - ранено. Выявлено 191278 нарушений, 3000 водителей привлечено к административной ответственности. Основные виды ДТП – столкновение (41%), опрокидывание, наезд на стоящее транспортное средство, наезд на пешехода (39%).</p>



<p>области</p> <p><b>Приложение 3</b>          Презентация - «ГИБДД Мурманской обл»</p> <p><b>3.4 Мелентьев А.Н.</b>, ведущий инженер производственного отдела, ГОКУ «Мурманскавтодор»</p> <p><b>Приложение 4</b>          Презентация - «Проекты Баренц сотрудничества»</p> <p><b>3.5 Буч О.В.</b>, директор, АНО «Центр управления проектами» (дистанционное участие - связь по скайпу)</p> <p><b>3.6 Владимиров А.О.</b>, глава муниципального образования сельского поселения Алакуртти, председатель Совета</p> <p><b>Приложение 5</b>          Презентация - «Алакуртти – модель безопасного транспортного сообщения»</p>	<p>Уменьшилось количество ДТП – наезд на пешехода на пешеходных переходах, но увеличилось количество ДТП с детьми-пассажирами из-за игнорирования детских удерживающих устройств, ремней безопасности. Произошел рост ДТП в сельской местности. Основные виды ДТП происходят по причинам:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• несоответствие скорости дорожным условиям</li> <li>• несоблюдение очередности проезда.</li> </ul> <p>Сопутствующие причины – дорожные условия (скользкость, колейность, неровность покрытия, разница в покрытии обочин и т.д.).</p> <p>Предпринимаемые меры:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Надзорные: Использование автоматической фиксации и штрафов, работа, направленная на снижение скорости движения.</li> <li>• Профилактические: информирование населения через СМИ, работа в детских учреждениях.</li> </ul> <p><b>Ожидания от Проекта:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Получение новых идей для разработки стратегии снижения дорожной аварийности в Архангельской области.</li> <li>2. Вовлечь в реализацию пилотного проекта организации, отвечающие за безопасность УДС Архангельска</li> <li>3. Перенять опыт стран-партнеров по стимулированию водителей к соблюдению скоростных режимов</li> <li>4. Создать атмосферу конструктивного сотрудничества для достижения общей цели - повышение безопасности движения</li> <li>5. Содействовать изменению психологии российских граждан, формирование осознания ценности безопасности в сообществе, повышение мотивации сотрудников государственных органов, муниципальных служб, транспортных предприятий, проектировщиков и т.д. к ответственным решениям и действиям для снижения рисков аварийности при исполнении профессиональной деятельности.</li> <li>6. Содействие преодолению трудностей внедрения зарубежных практик в России из-за разобщенности, удаленности и менталитета граждан.</li> </ol> <p><b>3.3 УГИБДД УМВД по Мурманской области</b> - инспекция, отвечающая за безопасность движения в Мурманской области, где на специфику дорожного движения оказывает влияние граничное положение. Область граничит с Норвегией и Финляндией, интенсивность движения на дорогах направления запад-восток растет. Расстояния от Мурманска: до финской границы 250 км; до норвежской - 555 км. Движение в направлении север-юг обслуживается федеральной дорогой С-Петербург–Мурманск протяженностью 2018км, проходящей через республику Карелия. В 2005 пущен м/п через Кольский залив (1,5 км), который соединил районы Мурманска, изменил схемы дорожного движения и активизировал его. Общая протяженность сети дорог в области - более 9.6 тыс км.</p> <p>За 5 месяцев 2013 в области произошло – 328 ДТП, погибло 19 человек, 445 ранено. По сравнению с прошлым годом произошло снижение уровня аварийности.</p> <p>Задача ГИБДД - обеспечение безопасности дорожного движения посредством:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Надзорных мер при эксплуатации, ремонте дорог, улиц и объектов дорожной инфраструктуры, оказывающих влияние на безопасность движения</li> <li>• Популяризации образа законопослушного участника дорожного движения</li> <li>• Исследования причин аварийности, подготовки предложений и включения их в программу мер по устранению рисков аварийности на проблемных участках дорожной сети.</li> </ul> <p><b>Ожидания от Проекта:</b> Содействие приведению дорог Мурманской области в комфортное и безопасное состояние для</p>
---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------



**3.7 Гленн Берггард,**  
 асс. профессор,  
 Технологический  
 Университет Лулео,  
 Швеция  
 (дистанционное  
 участие)

**Приложение 6**  
 Презентация  
 «Технологический  
 университет Лулео»

**3.8 Йорма Лескинен,**  
 менеджер по  
 планированию  
 транспортных систем  
 Лапландского Центра  
 Экономического  
 Развития, Транспорта и  
 Окружающей Среды

**Приложение 7**  
 Презентация –  
 «Lapland ELY Center»

**3.9 Кузнецова С.,**  
 методист ГУ "Служба  
 спасения» по  
 Архангельской области

**3.10 Кари Вяюрюнен,**  
 глава Муниципалитета  
 Салла,  
 Лапландия, Финляндия

пользователей посредством изучения и применения опыта Северных стран по:

1. Устранению рисков на существующих аварийных участках сети дорог
2. Снижения роли дорожных условий, провоцирующих ДТП
3. Налаживанию сотрудничества сторон, отвечающих за безопасность дорожного движения
4. Воздействию и изменению отношения российских граждан к безопасности на дорогах.

**3.4 ГОКУ «Мурманскавтодор»** отвечает за дорожную инфраструктуру регионального значения, которая сегодня включает: 2019 км дорог, 147 мостовых сооружений, 2520 пропускных труб, осуществляет деятельность по повышению безопасности движения на сети дорог регионального значения.

Ежегодно ведется работа, направленная на снижение аварийности, но не всегда предпринятые действия дают результат. На некоторых участках происходит всплеск аварийности, несмотря на наличие всех компонентов - покрытия, разметки, знаков.

**Ожидания от Проекта:**

- Улучшить понимание причин дорожной аварийности и методов ее снижения, показавших результативность в практике зарубежных и российских коллег.
- Приобрести практический опыт по снижению рисков аварийности в условиях высокого уровня автомобилизации.
- Содействовать развитию инфраструктуры придорожного сервиса.
- Содействовать повышению имиджа дорожной отрасли.

**3.5 АНО «Центр управления проектами»** - создан в 2007 для целей научных исследований, информационной деятельности, консалтинга, реализации международных проектов.

В настоящее время Центр:

занимается исследованием концепции развития агропарка в Алакуртти.

являемся партнером в проекте «Реконструкция а/д Кандалакша – Алакуртти – Салла» вместе с «Мурманскавтодором».

**Ожидания от Проекта:**

- Содействие развитию автомобильных дорог Мурманской области, улучшению придорожного сервиса и инфраструктуры логистики.
- Проведение анализа потребности в инфраструктуре придорожного сервиса на пилотном участке Проекта и разработка предложений по ее развитию для повышения комфорта и безопасности пользователей.
- Распространение информации и опыта сотрудничества на межрегиональном и международном уровне.
- Содействие достижению целей и снижению рисков Проекта посредством согласованности действий Партнеров.

**3.6 МО «Сельское поселение Алакуртти»** находится в Кандалакшском р-не Мурманской области, в 60 км от границы с Финляндией. В Алакуртти живут около 4 тыс. человек. До недавнего времени это - монопрофильное военное поселение Министерства обороны. В 2002 году на а/д Кандалакша – Алакуртти - Салла был открыт МАПП. Сегодня МАПП обслуживает 220 тысяч пересечений границы в год, из них 108 тысяч - на автомобилях. Количество пересечений растет.

Алакуртти является участником 4 проектов приграничного сотрудничества.

Один из проектов - «Агропарк Алакуртти» направлен на развитие трансграничной модели сотрудничества усилиями трех партнеров:





**3.11 Кудрявцев А.В.**,  
 координатор проекта,  
 Архангельская  
 Международная  
 Школа Общественного  
 Здоровья при СГМУ

**3.12 Комитет по  
 развитию городского  
 хозяйства**  
 администрации  
 г. Мурманска  
 (Информация для  
 отсутствовавшего  
 партнера)

**3.13 Сваткова Е.А.**,  
 руководитель Проекта,  
 директор ООО  
 «АвтоДорожный  
 Консалтинг»

муниципалитетов Салла и Алакуртти, Мурманского агентства по поддержке малого и среднего бизнеса. Проект направлен на содействие экономическому развитию сопредельных муниципалитетов, а также Кандалакшского района на основе туризма, сельского хозяйства и транспортной логистики. Период реализации Проекта 2012-2014 в течение которого предполагается строительство кафе, кемпинга, животноводческой фермы, а также улучшение безопасности транспортного сообщения. Будущее Алакуртти зависит от состояния дороги. Сегодня дорога на участке 115 - 145 км - гравийная, а знаки, стоянки, мусорные контейнеры отсутствуют. Риски аварийности высоки. Нужны: а/б покрытие, ограждения, знаки, стоянки, улучшение содержания. Информация от «Мурманскавтодора»: Летом 2013 будут проведены торги по дорожным работам: на 115-139 км (2015); на 130-145 км (2016).

**Ожидания от Проекта:** Содействие улучшению:

- Эксплуатационных качеств и привлекательности трансграничного маршрута на направлении Салла-Кандалакша, создание спроса на придорожные услуги, развитие инфраструктуры оказания помощи пользователям в случае ДТП.
- Транспортной и экологической безопасности дорожного движения.
- Трансграничного сотрудничества, направленного на создание рабочих мест, экономической основы и гуманитарное возрождение поселения, качества жизни граждан.
- Сотрудничества организаций Мурманской области с партнерами по Баренц Региону.
- Взаимодействия различных уровней власти (областного правительства и муниципалитетов)
- Снижение рисков Проекта путем улучшения информированности партнеров и общественности о деятельности и финансовых решениях, принимаемых в рамках Проекта, улучшение согласованности между реализуемыми проектами.

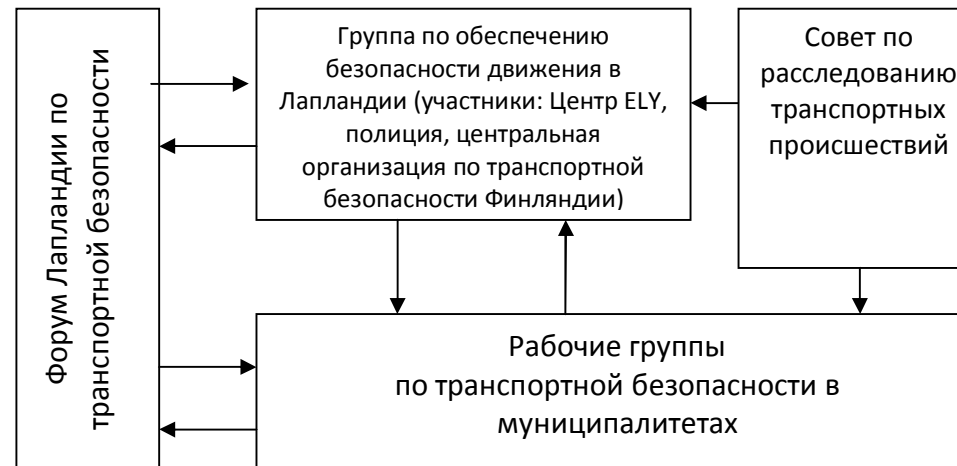
**3.7 Технологический Университет Лулео** - самый северный университет Швеции, основан в 1971 году, 19 тысяч студентов, 1600 сотрудников. 2 факультета: главный факультет – науки и технологии (53 направления исследования), есть также факультет гуманитарных и социальных наук. Сильные стороны университета – мультидисциплинарность и прикладные исследования, которые дают университету 60% финансирования. Компании заказывают университету исследования и получают от этого выгоду. Географическое положение и климатические условия стимулируют гостеприимство и доброжелательность. Мы считаем: При температуре ниже нуля великие идеи рождаются чаще.

**Ожидания от Проекта:** Развитие партнерских связей и совместной деятельности, передача знаний российским партнерам в сфере образовательной и исследовательской деятельности, направленной на снижение аварийности. Совместная работа над идеями способствует передаче знаний от лучших к лучшим.

**3.8 Лапландского Центра Экономического Развития, Транспорта и Окружающей Среды** - Лапландия - это север Финляндии с населением 180 тыс.чел (3% от всего населения Финляндии), площадью - 100 тыс.км<sup>2</sup> (30%), протяженностью сети дорог – 9.0 тыс.км (12%). Несколько лет назад система управления транспортной инфраструктурой Финляндии была реорганизована и бывшие дорожные администрации вошли в состав Центров с расширением областей ответственности и сотрудничества. Лапландский Центр отвечает за экономическое развитие территории (занятость, компетенция и культура), состояние транспортных услуг и инфраструктуры, воздействие на окружающую среду и природные ресурсы. Соответственно организационная структура центров усложнилась, что способствовало принятию более системных и сбалансированных решений, содействующих интересам пользователей, экосистем и сообщества в целом.



**Схема 1** представляет организацию работы в Лапландии по обеспечению безопасности движения.



Реорганизация потребовала роста профессионализма дорожников и теперь, помимо традиционных инженерных вопросов, в сферу профессиональной компетенции дорожников включаются вопросы:

- Опасные состояния водителей
- Модель поведения водителей с особым вниманием к группам риска «молодые водители», «иностранцы водители»
- Безопасность среды проживания в населенных пунктах
- Снижение рисков для уязвимых категорий пользователей - пешеходов и велосипедистов
- Маршрутная информация для дорожных пользователей (в т.ч. иностранных автотуристов)
- прочее.

**Ожидания от Проекта:** Содействие: гармонизации дорожных условий на транс-границных дорогах; развитию трансграничной экономической деятельности; снижению рисков, создаваемых иностранными водителями на дорогах Лапландии.

**3.9 ГУ "Служба спасения» по Архангельской области** - имеет область ответственности всю Архангельскую область. Деятельность:

- помощь пострадавшим в ДТП с тяжелыми последствиями;
- обучение пожарных в районах области приемам оказания первой помощи пострадавшим при ДТП, мерам предупреждения различных происшествий, в т.ч. ДТП.

**Ожидания от Проекта:**

Заимствовать опыт, ноу-хау и технологии спасения, применяемых партнерами стран Баренц Региона по предупреждению ДТП и оказанию оперативной помощи пострадавшим в удаленных районах.

Расширять взаимодействие с ГИБДД для совместных действий по профилактике ДТП и помощи пострадавшим, если ДТП все-таки произошло.



**3.10 Муниципалитет Салла** - приграничный муниципалитет, через который проходит трансграничная дорога, и количество российских автомобилей на дорогах муниципалитета растет. Проблемой также являются молодые водители, по вине которых происходят ДТП, особенно в конце недели, когда молодежь группами выезжает на отдых. Гибель людей в ДТП в Финляндии - рассматривается как большая гуманитарная и экономическая проблема. Ответственность за дорожную безопасность в Финляндии лежит как на государственных, так и на общественных организациях. Муниципалитет Салла также прилагает большие усилия для улучшения дорожной безопасности.

Задачи на «повестке дня»:

- Продвижение проекта восстановления ж/д Сала –Кандалакша, которая отвлекла бы грузопотоки с автомобильной дороги, уменьшив долю тяжелого грузового транспорта в составе потоков.
- Улучшение согласованности работ по содержанию дорог, проходящих через несколько муниципалитетов, например, по контролю растительности и обеспечению видимости.
- Предупреждение ДТП с участием животных (лоси и олени). Столкновение с лосем, как правило, имеет тяжелые последствия и может стать причиной гибели людей.
- Расширение протяженности велосипедных дорожек вдоль дорог общего пользования в сельской местности - общенациональная задача и такая сеть уже хорошо развита. Это дорожки строятся на отделенном полотне и ими пользуются велосипедисты, пешеходы и мотороллеры
- Улучшение дорожных условий на автодороге Салла –Алакуртти. От Саллы до границы - 20 км. Последний участок протяженностью 10 км дороги имеет много поворотов и сплошную полосу (в Финляндии полоса - желтого цвета).
- Гармонизация поведения водителей - важнейшая задача. Поведение водителей из приграничных территорий и их отношение к соблюдению требований различно. Если бы российские водители вели себя как лапландские (сознательно не нарушая правила), то Россия уже могла бы стать страной безопасных дорог. К сожалению, российского водителя и без номера сразу видно по манере движения. Поэтому в Финляндии для русских водителей печатают листовки, разъясняя как нужно правильно ездить по лапландским дорогам, которые уже, чем российские, чтобы не рисковать чужой и собственной жизнью.
- Отладка механизма сотрудничества по оказанию помощи пострадавшим в ДТП на трансграничных дорогах. Иногда финские службы спасения находятся ближе к пострадавшим и способны помочь раньше, чем до них доберутся российские спасатели. Поэтому, когда счет идет на минуты, нужно действовать, а не тратить эти драгоценные минуты на оформление документов, наличие которых не может быть важнее, чем конкретные человеческие жизни.
- Обсуждение перечисленных проблем на соответствующих уровнях, ответственных за опасные участки дорог или принятие организационных или законодательных решений. К сожалению, катализаторами решения проблем чаще всего становятся ДТП с погибшими, которые вызывают общественный резонанс.

**Ожидание от Проекта:**

- Повышение эксплуатационных качеств и привлекательности трансграничного маршрута на направлении Салла-Кандалакша для туризма, торговых отношений, развития трансграничного бизнеса и повышения занятости.
- Развитие трансграничного сотрудничества между партнерами, повышение их информированности и профессионализма и, как следствие, гармонизация дорожных условий, что улучшит безопасность граждан Финляндии, России и третьих стран, содействуя развитию экономик северной периферии.





**3.11 Архангельская Международная Школа Общественного Здоровья при СГМУ** - Школа основана в 2006 в рамках международного проекта с участием Финляндии, Швеции, Норвегии и России при Северном медицинском государственном университете в Архангельске, с 2007 в школе открыта магистратура – «Общественное здравоохранение», куда вошел курс «Повышение безопасности и профилактика травматизма». Школа координирует проект, реализуемый между Министерством здравоохранения Архангельской области и больницей Северной Норвегии, направленный на развитие практик оказания помощи пострадавшим в ДТП и реабилитации пострадавших. С 2012 в перечень развиваемых практик вошла профилактическая деятельность.

Школа выражает готовность участвовать в следующей деятельности, связанной с Проектом:

- Доведение информации и результатов Проекта до учащихся.
- Оценка эффективности мер, проведенных в рамках Проекта, улучшений на пилотных участках, где будут произведены изменения, анализ статистических данных и представление результатов среди общественности и в научных кругах.
- Мониторинг улучшений, осуществленных в рамках Проекта.

**Ожидания от Проекта:** Возможность расширения деятельности по профилактике общественной безопасности, содействие снижению аварийности, сокращению числа погибших и травмированных.

**3.12 Комитет по развитию городского хозяйства администрации Мурманска** - структура, отвечающая за эксплуатационные характеристики улично-дорожной сети Мурманска. В рамках двухстороннего сотрудничества Мурманской области и провинции Лапландия в 2012 году была проведена работа по выявлению участков концентрации аварийности с последующим проведением на этих участках аудита безопасности группой специалистов от Комитета, ГИБДД и финской компании Jakko Poyry Finland с подготовкой предложений.

Ожидания от Проекта:

- Принятия в качестве пилотного участка одного из тех, что были выявлены на УДС, изучены и обеспечены предложениями по снижению рисков ДТП.
- Приобретение специалистами, ответственными за безопасность муниципальной улично-дорожной сети, практического опыта по снижению рисков аварийности на проблемных участках в условиях высокого уровня автомобилизации;
- Повышение безопасности улично-дорожной сети и, как следствие, туристической привлекательности Мурманска;
- Приобретение опыта участия в международных и межрегиональных проектах.

**3.13 ООО «АвтоДорожный Консалтинг»** - консалтинговая компания, одной из специализаций которой является дорожная безопасность (снижение рисков аварийности и негативного воздействия дорог на окружающую среду), лидирующий партнер Проекта.

Ожидания от Проекта:

- Продвижение опыта, приобретенного в других международных и российских проекта по тематике дорожной безопасности.
- Согласованная реализация двух логически связанных проектов Kolarctic ENPI CBC «**Более безопасные дороги для пользователей**» и завершенного «**Управление дорогами с низкой интенсивностью движения в Баренц Регионе в Баренц Регионе**».



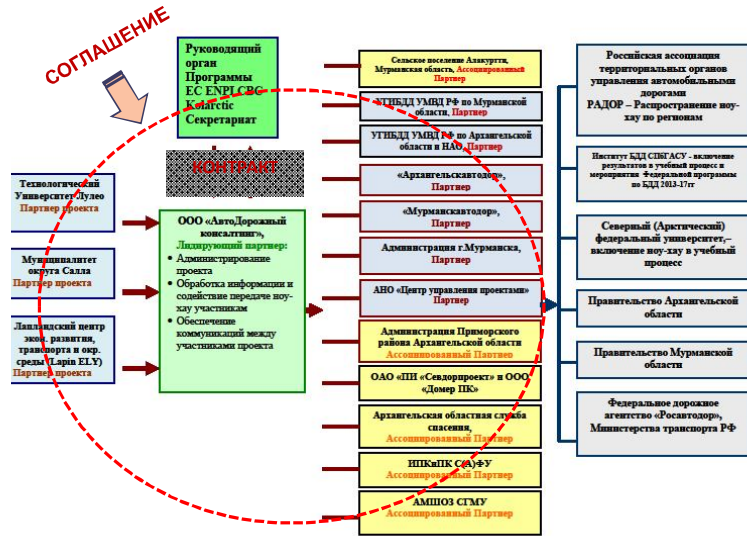
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Приобретения опыта управления проектами.</li> <li>• Содействие развитию учебных программ университетов.</li> </ul> <p><b>3.14 Секретариат Программы Коларктик ENPI CBC</b> - орган исполняющий функции Заказчика по отношению к проектам программы Kolarctic. Секретариат заинтересован в максимальной отдаче от финансовых ресурсов Проекта при достижении его целей и решении задач и контролирует это посредством отчетности и промежуточного мониторинга.</p> <p><b>Ожидания от Проекта:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Достижение ожидаемых результатов Проекта, указанных в заявке.</li> <li>• Сотрудничество партнеров, обмен информацией, способствующий передаче технологий и ноу-хау, прозрачность процедур и решений для успеха Проекта и обеспечения устойчивости достигнутых результатов после окончания срока реализации Проекта.</li> </ul>
<p><b>4.Опыт других международных проектов по дорожной безопасности</b>  <b>Юха Хювяринен,</b>          Менеджер Проекта</p> <p><b>Приложение 8</b>          Файл «Логика управления рисками аварийности»</p> <p><b>Приложение 9</b>          Презентация - SRFU          Kick off JHY RU</p>	<p>Международные проекты передачи технологий по тематике дорожной безопасности:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. ENPI “Безопасность трансграничного дорожного движения”, Ленинградская обл.</li> <li>2. Двусторонние проекты на Сахалине и в Мурманской области.</li> </ol> <p>Международная практика показывает, что способность сообщества системно решать проблемы дорожной безопасности зависит от стадии «зрелости общества». Этот эволюционный процесс «созревания» имеет три стадии: от незрелости, когда ДТП воспринимается как несчастный случай, уготованный судьбой - до осознания аварийности специалистами, властями и общественностью как фактора, которым сообщество способно управлять и перехода к «технической» стадии системного подавления аварийности «всем миром».</p> <p>Процесс созревания сообщества является эволюционным и использование опыта лидеров - катализатор ускорения эволюционного процесса. Для стран, не достигших уровня готовности к системному решению проблем дорожной аварийности, рекомендуется концентрировать усилия на решении приоритетных задач:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <b>Информирование общественности</b> через СМИ о проблеме дорожной аварийности для формирования осознания безопасности как самой важной ценности.</li> <li>2. Реализация потенциала <b>простых, незатратных и адресных мер</b>, способных быстро и значительно сократить число погибших и раненых в ДТП через уменьшение:             <ul style="list-style-type: none"> <li>• тяжести последствий ДТП (ремни безопасности, детские кресла, шлемы);</li> <li>• рисков аварийности для уязвимых групп участников дорожного движения (отражатели, <b>обустройство дорог для сдерживания скоростей движения на потенциально опасных участках</b>).</li> </ul> </li> </ol> <p><b>Мировой опыт доказывает:</b> Для УСТОЙЧИВОЙ БЕЗОПАСНОСТИ дорожного движения критически важно научиться решать <b>проблему дорожной аварийности до расширения сети.</b></p> <p>Реализованные проекты международного сотрудничества в области дорожной безопасности в России - примеры, позволяющие сделать выводы:</p>



	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Методы, обеспечившие успех на первых стадиях эволюции странам (ставшим впоследствии лидерами по дорожной безопасности), также успешны и в России, которая может воспользоваться выгодами движения по проложенному пути, имея возможность ускорить прогресс за счет использования лучшего опыта и снижения рисков ошибок.</li> <li>2. Развитие партнерства государства, бизнеса и общества - основное направления наращивания ресурсов и ускорения процесса повышения готовности сообщества к системному решению проблемы аварийности.</li> <li>3. Утверждения типа «Россия особая страна и западный опыт ей не подходит», «Российские водители требуют иного подхода, чем водители европейских стран» - мифы, выгодные непрофессионалам. Российская практика доказывает иное - профессиональный подход к решению приоритетных задач для решения в условиях сегодняшнего российского общества (проведение информационных кампаний, снижение рисков для уязвимых участников дорожного движения и т.д.) дает в России даже более высокий КПД, чем наблюдалось в свое время в европейских странах.</li> <li>4. Подготовительная работа (анализ данных аварийности, аудит безопасности на выявленных участках концентрации ДТП и подготовка системных и экономически обоснованных пакетных предложений по снижению рисков) - мощный аргумент в пользу инвестиций в повышение безопасности дорог, убедительный даже для тех, кто отстаёт в понимании прямой связи между дорожной безопасностью и экономическим благополучием сообщества. Двухсторонние проекты между Мурманской областью и провинцией Лапландия позволили провести кропотливую подготовительную работу, выявить и подготовить предложения для более полусотни участков повышенного риска аварийности на дорогах разного значения в Мурманской области. Эти адресные меры требуют малых вложений, но гарантируют огромную экономическую и гуманитарную отдачу, снижая вероятность аварий с гибелью и увечьями людей.</li> <li>5. Качественная и полная статистика ДТП - отправной пункт для деятельности профессионалов. Неточность или отсутствие исходных данных увеличивает экономические издержки и снижает отдачу из-за того, что точную адресность действий приходится заменять более общими решениями.</li> <li>6. Связи с общественностью - ускоритель повышения сознания сообщества через информацию о проблеме аварийности и ее природе, действиях и результатах в понятном для граждан формате: сколько потрачено, что сделано, сколько жизней сохранено и т.п.</li> </ol>
<p><b>5. Уроки завершеного Проекта «Управление дорогами с низкой интенсивностью движения в Баренц Регионе»,</b>                  Сваткова Е.А.,                  руководитель проекта                  BLVRM</p> <p><b>Приложение 10</b>                  Презентация - уроки завершеного проекта</p>	<p>Подведение итогов завершеного проекта «Управление дорогами с низкой интенсивностью движения в Баренц Регионе» и обмен мнениями участников заключительного семинара 27.05.2013, позволили сделать выводы, сформулировать уроки и предложения для учета в данном Проекте. Уроки:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Необходимо сравнивать риски, которые предполагались в начале, и которые выявились в конце. Цель: Повышение качества и результативности следующих проектов.</li> <li>2. Организациям - партнерам надо иметь четкую кадровую политику, назначать ответственного для участия в проекте и доведения информации до других сотрудников. В рамках проекта важно обучить людей, которые смогут учить других. Важно внедрять также дистанционные формы обучения. Цель: Получение максимума отдачи от проекта для повышения профессионализма кадрового ресурса организации.</li> <li>3. Нужно вовлекать в проекты передачи технологий представителей всех звеньев отраслевого «технологического конвейера» (кластера). Кластерный состав: проектировщики, администрация, подрядчики. т.е. все производственные звенья, обеспечивающие сообществу продукт - "безопасная дорога". Особое внимание требуется уделять начальному звену «конвейера» - планирование и проектирование. Цель: Оперативность внедрения технологических улучшений и сквозное качество конечного продукта и услуг,</li> </ol>



<p>BLVRM KO-243</p>	<p>передаваемых отраслю пользователям.</p> <p>4. Надо «мониторить» улучшения, сделанные в ходе Проекта на основе договоренностей с Партнерами о мониторинге и анализе результатов. Цель: Обоснование для расширенного внедрения технологических улучшений.</p> <p>5. Надо в ходе проекта развивать диалог с целевыми группами – получателями конечных результатов проекта. Необходимо узнать у самих пользователей, что им видится в качестве улучшения дорожной безопасности. Если дорога важна для развития туризма, то нужно узнать у представителей этой отрасли о требованиях к туристическим маршрутам. Цель: Повышение отдачи от проектов и формирование общественного мнения в пользу международного сотрудничества и внедрения инноваций.</p> <p>В перечень предложений вошли, в числе прочих, следующие:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Продвижение энергоэффективности, экологичности, эстетики дорог. Красота и чистота дороги - важные аспекты для Проекта. Логотип Проекта - зеленая дорога, перешедший из завершенного проекта BLVRM - заявление о цели Проекта - экологичности дорог Баренц Региона.</li> <li>• Использование принципа адресности улучшений.</li> <li>• Развитие методов управления проектами в сетевом контексте для запуска эффекта синергии.</li> <li>• Предложение российских ноу-хау для западного экспертного сообщества.</li> <li>• Улучшение баланса распределения ресурсов среди партнеров Проекта на основе улучшения баланса активности.</li> <li>• Развитие информационного сотрудничества с программами партнеров: "708-ой на связи ГИБДД" и "Дороги Поморья", а также расширение распространения информации через сайт <a href="http://www.3t-project">www.3t-project</a>, созданный в прошлом проекте.</li> </ul>
<p><b>6. Многостороннее Соглашения Партнеров и управление рисками Проекта</b>                  Сваткова Е.А.</p> <p><b>Приложение 11</b>                  Презентация - Многостороннее Соглашение Партнеров,</p> <p><b>Приложение 12</b>                  Презентация - Бюджет Проекта</p>	<p>Предложения для повышения производительности и результативности Проекта отражены в специальном внутреннем документе - Партнерском Соглашении.</p> <p>Цель Соглашения - предоставить каждому партнеру полный объем необходимой информации о правовой базе, правилах программы Kolarctic, миссии, целях, задача, правах и обязанностях партнеров в соответствии с их статусом, принципах управления Проектом. Соглашение подписывается 10 партнерами - теми, кто имеет обязательства по со-финансированию.</p> <p>Партнерское соглашение:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• «собирает» информацию из множества источников, большая часть которых имеется только на английском языке.</li> <li>• приводит основные рабочие характеристики Проекта - бюджет, график работ, меры по управлению рисками, данные партнеров.</li> </ul> <p>Задача всех партнеров - ознакомиться с положениями Соглашения для того, чтобы иметь равный уровень информированности и понимание как общих целей и задач в составе организационной структуры проекта, так и роли и конкретных задач каждого партнера. <b>Схема 2</b> представляет организационную структуру Проекта.</p>



**7. План реализации Проекта и деятельность первого семестра**

Сваткова Е.А.

- План работ является составной частью Партнерского Соглашения. Состав работ первого семестра Проекта:
1. Проведение стартового семинара, цель которого - знакомство партнеров, постановка целей, задач, обсуждение первых шагов реализации Проекта;
  2. Обработка результатов семинара;
  3. Подписание Партнерского Соглашения;
  4. Подготовка технического задания для работ, передаваемых на исполнение подрядчикам;
  5. Проведение процедур отбора подрядчиков, обсуждение и заключение с ними контрактов.

Ближайшие задачи на повестке дня - подписание Партнерского Соглашения и готовка ТЗ. Эти задачи планируется выполнить при участии партнеров. Лидирующим партнером в июле запланирована поездка на пилотную дорогу для сбора исходных данных для подготовки ТЗ. Одновременно будут проведены встречи с партнерами для продолжения обсуждений и сбора предложений, которые целесообразно отразить в ТЗ для подрядчиков.

**8. Обсуждение плана работ и предложения для включения в ТЗ для подрядчиков**

- Предложения по закреплению методики по выявлению и оценке участков с повышенным риском аварийности.
1. Необходимо дать четкое **определение ряду понятий**, применяемых в составе методологии.
  2. Международная методика и методика, определяемая российскими нормативными документами, отличается. Поскольку Россия присоединилась к ВТО и приняла обязательства по гармонизации многих практик, то предлагается внести вклад в ускорение этого процесса для того, чтобы ситуация на трансграничных дорогах могла быть оценена одним способом на всем протяжении для выявления «граничного эффекта» по степеням риска. Эти данные важны для оценки логистических издержек на маршрутах международных сообщений. Архангельская область отстает по выявлению участков концентрации





	<p>аварийности от Мурманской области. Необходимо устранить разрыв для чего надо <b>закрепить алгоритм действий</b>, примененный в Мурманской области (адаптированный к российским нормативным требованиям) и использовать его для выявления участков концентрации аварийности в формате, сопоставимом с Мурманским. Эта гармонизация позволит впоследствии сравнивать результаты двух областей по итогам мониторинга проведенных улучшений (бенчмаркинг).</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>3. Определиться с <b>выбором пилотных участков</b> дорог для отработки на их примере <b>полного технологического цикла снижения рисков аварийности</b> (включая последующий мониторинг). Выбор в качестве пилотных типичных проблемных участков, а также, <b>подготовка рекомендаций и обучение российских специалистов</b>, позволят впоследствии применить <b>пакет мер</b> для снижения рисков аварийности на многих других участках.</li> <li>4. Обеспечение синергетического эффекта при выборе пилотных участков. Под синергией понимается усиление эффекта путем сложения усилий и ресурсов. Главной задачей становится согласование работ. Например, при выборе пилотного участка разумно предусмотреть совмещение:             <ul style="list-style-type: none"> <li>А) планов автодора по ремонту дороги (включая пилотный участок) с улучшением покрытия, водоотвода, разрубкой полосы отвода для улучшения видимости и т.п.</li> <li>Б) возможностей Проекта: анализ статистики и аудит безопасности для определения проблемы участка, подготовка предложений, проектирование улучшений по безопасности, организация тендера по закупке обустройства по безопасности, выполнение монтажа. Необходимо исключить ситуации, когда рекомендуемый пластик для разметки не сможет быть уложен на разрушенное покрытие. Необходимо чтобы сошлись планы, объекты, деньги.</li> </ul> </li> </ol> <p>Участок также лучше выбирать на оживленном направлении, например, туристическом, чтобы от повышения безопасности получили выгоду максимальное количество пользователей. Например, для Архангельской области это может быть Приморский р-н – направление Архангельск - Малые Корелы или Архангельск - Аэропорт Талаги.</p>
<p><b>9.Заседание руководящей группы в расширенном формате</b></p> <p><b>Приложение 13</b>          Положение о Руководящей группе</p> <p><b>Приложение 14</b>          Презентация «Заполнение ведомости учета времени»</p>	<p>Руководящими принципами Проекта «Более безопасные дороги для пользователей» являются:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Открытость информации по Проекту для всех партнеров;</li> <li>2. Участие в управлении Проектом, в принятии важных решений;</li> <li>3. Активное участие в реализации, стимулируемой обязательствами партнеров по со-финансированию. Со-финансирование большинства партнеров реализуется по принципу «натуральная отработка». Это означает, что деятельность (отработанные часы + социальные выплаты постепенно уменьшают долю софинансирования, указанную в Партнерском Соглашении). Рабочие часы подтверждаются специальной формой ежемесячной отчетности (Time-sheet - ведомость учета отработанного времени). Стоимость часа исчисляется из заработной платы сотрудников, назначенных организацией-партнером для участия в реализации проекта. Важно: сотрудников должно быть, как минимум, двое (равнозначные напарники, способные подменить друг друга) для минимизации рисков срыва сроков, пропуска мероприятий и т.д., снижающих выгоды организации-партнера от участия в Проекте;</li> <li>4. Жесткость соблюдения сроков, поскольку работы на пилотных участках должны выполняться в следующий строительный сезон, который на севере очень короткий.</li> </ol> <p>Предложения:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Объявить среди партнеров и участников Проекта фотоконкурс «Scenic Images of Barents Roads» с награждением победителей в конце Проекта, размещением фотографий на сайте Проекта <a href="http://www.3T-project">www.3T-project</a>, использованием их в продукции Проекта</li> </ol>



(буклеты, рекомендации, презентации).

2. Провести новую встречу руководящей группы 15 августа 2013 г. в Мурманске.

В повестку дня встречи включить вопросы, решение которых содействует снижению рисков Проекта:

- Определение функций партнеров и участников.
- Консультация по оформлению отчетной документации партнеров (Time-sheet - ведомость учета отработанного времени) с учетом специфики ГИБДД.
- Вовлечение представителей партнеров - муниципальных образований (город Мурманск, Приморский р-н), упускающих свои выгоды от участия в Проекте.
- Продвижение системного подхода в российскую практику управления рисками дорожной аварийности, что повышает эффект от имеющихся средств.
- Обсуждение предложений по выбору пилотных участков, при необходимости, привлечение политической поддержки и упреждающий выход на контролирующие органы с объяснением необходимых действий и важности заимствования инновационных подходов для повышения дорожной безопасности.



## УЧАСТНИКИ

### Стартовой встречи в рамках проекта «Более безопасные дороги для пользователей», 27.06.2013

	Организация	Представители	Контакты
1.	Муниципалитет Салла, Лапландия, Финляндия	Кари Вяюрюнен, мэр г.Салла	<a href="mailto:kari.vayrynen@salla.fi">kari.vayrynen@salla.fi</a>
2.	Секретариат Программы Коларктик ENPI CBC, Рованиemi	Катя Сукуваара, старший советник	<a href="mailto:Katja.sukuvaara@lapinliitto.fi">Katja.sukuvaara@lapinliitto.fi</a>
3.	ГОКУ по управлению автомобильными дорогами Мурманской области («Мурманскавтодор»)	Вячеслав Афоничкин, зам.начальника производственного отдела	<a href="mailto:mavtodor@madroad.ru">mavtodor@madroad.ru</a>
4.		Александр Мелентьев, ведущий инженер производственного отдела	<a href="mailto:melentev@madroad.ru">melentev@madroad.ru</a>
5.	ГКУ «Дорожное агентство Архангельской области «Архангельскавтодор»	Игорь Кудинов, заместитель начальника	<a href="mailto:igornk@ador.ru">igornk@ador.ru</a>
6.		Виктор Пономарев, начальник отдела содержания дороги обеспечения БДД	
7.		Ангелина Игнатьева, начальник технического отдела	<a href="mailto:eco@ador.ru">eco@ador.ru</a>
8.		Андрей Добрынин, ведущий инженер по безопасности дорожного движения	
		Александра Ногтева, пресс-секретарь	
9.	АНО «Центр управления проектами»	Ольга Буч, директор (ДИСТАНЦИОННО)	<a href="mailto:olgabuch@yandex.ru">olgabuch@yandex.ru</a>
10.	Управление ГИБДД УМВД России по Архангельской области	Алексей Максимов, начальник, полковник полиции	<a href="mailto:29@gibdd.ru">29@gibdd.ru</a>
		Александр Миляков, ст. инспектор	
		Евгений Федорушков, инспектор	<a href="mailto:pressa@gibdd29.ru">pressa@gibdd29.ru</a>
11.	Управление ГИБДД УМВД России по Мурманской области	Сергей Гуцол, ст.инспектор, майор милиции	
12.	Сельское поселение Алакуртти Кандалакшского района Мурманской области	Алексей Владимиров, глава сельского поселения, председатель Совета	<a href="mailto:sozidanie@alakurtti.ru">sozidanie@alakurtti.ru</a>
13.	Технологический университет Лулео, Швеция	Гленн Берггорд, асс. профессор (ДИСТАНЦИОННО)	<a href="mailto:Glenn.Berggard@ltu.se">Glenn.Berggard@ltu.se</a>
14.	ГУ Архангельской области "Служба спасения "	Светлана Кузнецова, методист	<a href="mailto:majsvete@mail.ru">majsvete@mail.ru</a>
15.	Архангельская Международная Школа Общественного Здоровья при СГМУ	Александр Кудрявцев, координатор проекта АМШОЗ	<a href="mailto:ispha@nsmu.ru">ispha@nsmu.ru</a>
16.	Проектный институт «Севдорпроект» ОАО	Туфанова Юлия, руководитель группы проектирования дорог	<a href="mailto:sevdor@inbox.ru">sevdor@inbox.ru</a>



		Попова Елена, инженер	
		Карпова Александра, инженер	
17.	Проектная компания ООО «Домер ПК»	Вячеслав Ляпин, гл. инженер	<a href="mailto:Lyapin.v.domer.pk@gmail.com">Lyapin.v.domer.pk@gmail.com</a>
18.	Рoуry Finland Oy	Юха Хювяринен, руководитель проектов	
19.	«Автомобильный консалтинг» - Лидирующий партнер Проекта	Елена Сваткова, руководитель Проекта	<a href="mailto:svatkova@mail.ru">svatkova@mail.ru</a>
20.		Маргарита Юдина, координатор проекта	
		Мария Шабашева, менеджер	<a href="mailto:maria.shbasheva@mail.ru">maria.shbasheva@mail.ru</a>
		Андрей Титов, переводчик	<a href="mailto:tikhandy@notmail.com">tikhandy@notmail.com</a>
21.	Филиал Секретариата Программы Коларктик ENPI CBC в Архангельске	Марина Жестовских, руководитель филиала	<a href="mailto:kolarctic.arh (@) gmail.com">kolarctic.arh (@) gmail.com</a>
22.	Северный (Арктический) Федеральный университет	Валентина Лукина – профессор, преподаватель кафедры автодорог	