



TACIS EU KOLARCTIC PROJECT

POLAR TRAFFIC SAFETY

**БЕЗОПАСНОСТЬ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В РАЙОНАХ КРАЙНЕГО СЕВЕРА
2007/139-580**

Технический отчет РП2

**Разработка совместной Программы
повышения безопасности дорожного
движения на сети дорог регионального
значения Архангельской области**

Май 2009

This project is funded
by the European Union

Delegation of the European
Commission in Russia
Kadashevskaya Nab. 14/1
109017 Moscow
tel: +7 495 721 20 30
fax: +7 495 721 20 40
<http://www.delrus.cec.eu.int>

A project implemented
by Swedish Road Administration
(Vägverket)

1 Röda Vägen
78187 Börlänge
Sweden
tel: +46 771 119 119
fax: +46 920 24 38 10
e-mail: elena.vikstrom@vv.se
www.vv.se

This project is funded by the EUROPEAN UNION

The European Union numbers 27 Member States: 27 different nations determined to shape their future closely together. Over a period of enlargement of 40 years, they have, together, built a zone of peace, stability, progress and solidarity. The European Union is a model for overcoming conflict and promoting reconciliation through close co-operation to achieve common goals, while respecting national sovereignty and territorial integrity. But the EU is not focused on itself: its ambition is to share its achievements and its values with countries and peoples beyond its borders.

The European Commission is the EU's executive body.

Оглавление

ПРЕДИСЛОВИЕ	3
1 РАЗВЕРТЫВАНИЕ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПО ПРОЕКТУ, ПРОВЕДЕНИЕ СТАРТОВЫХ ВСТРЕЧ С ЦЕЛЕВЫМИ ГРУППАМИ	5
2 АНАЛИЗ СУЩЕСТВУЮЩИХ СТРАТЕГИЙ ПОВЫШЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В АРХАНГЕЛЬСКОЙ ОБЛАСТИ	8
3 РЕЗУЛЬТАТЫ ОБУЧАЮЩЕГО СЕМИНАРА В ОТНОШЕНИИ СОДЕРЖАНИЯ СОВРЕМЕННОЙ ПРОГРАММЫ ПО ПОВЫШЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ	13
4 ОБСУЖДЕНИЯ ОСНОВНЫХ ПАРТНЕРОВ И ЭКСПЕРТОВ ПРОЕКТА В ОТНОШЕНИИ СОДЕРЖАНИЯ СОВМЕСТНОЙ ПРОГРАММЫ ПОВЫШЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ НА СЕТИ ДОРОГ РЕГИОНАЛЬНОГО ЗНАЧЕНИЯ АРХАНГЕЛЬСКОЙ ОБЛАСТИ	14
5 ПРОЕКТ СОВМЕСТНОЙ ПРОГРАММЫ АРХАНГЕЛЬСКАВТОДОРА И ГИБДД ПО ПОВЫШЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ НА СЕТИ ДОРОГ РЕГИОНАЛЬНОГО ЗНАЧЕНИЯ АРХАНГЕЛЬСКОЙ ОБЛАСТИ	17
6 ПРОЦЕДУРА ОБЩЕСТВЕННЫХ СЛУШАНИЙ ПРОЕКТА СОВМЕСТНОЙ ПРОГРАММЫ ПО ПОВЫШЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ НА СЕТИ ДОРОГ РЕГИОНАЛЬНОГО ЗНАЧЕНИЯ АРХАНГЕЛЬСКОЙ ОБЛАСТИ	23
7 ОКОНЧАТЕЛЬНЫЙ ВАРИАНТ СОВМЕСТНОЙ ПРОГРАММЫ ПО ПОВЫШЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ НА СЕТИ ДОРОГ РЕГИОНАЛЬНОГО ЗНАЧЕНИЯ АРХАНГЕЛЬСКОЙ ОБЛАСТИ	27
8 РАСПРОСТРАНЕНИЕ РЕЗУЛЬТАТОВ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В РАМКАХ РАБОЧЕГО ПАКЕТА 2	28
ПРИЛОЖЕНИЕ 1 ПРОГРАММА ОБУЧАЮЩЕГО СЕМИНАРА ПО СОДЕРЖАНИЮ СОВРЕМЕННОЙ ПРОГРАММЫ ПО ПОВЫШЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ	29
ПРИЛОЖЕНИЕ 2 ПЕРЕЧЕНЬ УЧАСТНИКОВ ОБУЧАЮЩЕГО СЕМИНАРА ПО СОДЕРЖАНИЮ СОВРЕМЕННОЙ ПРОГРАММЫ ПО ПОВЫШЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ	30
ПРИЛОЖЕНИЕ 3 МОДЕЛЬ ПРОЕКТИРОВАНИЯ ПРОГРАММ ПО ПОВЫШЕНИЮ БДД	31
ПРИЛОЖЕНИЕ 4 ФАЗЫ ДТП И МАТРИЦА ХЭДДОНА	36
ПРИЛОЖЕНИЕ 5 ПРОТОКОЛ СОВЕЩАНИЯ ЗАИНТЕРЕСОВАННЫХ СТОРОН ПО ВОПРОСУ РАЗРАБОТКИ ИНТЕГРИРОВАННОЙ ПРОГРАММЫ ПО ПОВЫШЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ НА ДОРОГАХ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ В УСЛОВИЯХ КРАЙНЕГО СЕВЕРА ПРИ СОТРУДНИЧЕСТВЕ ДОРОЖНОЙ АДМИНИСТРАЦИИ И ГОСУДАРСТВЕННОЙ ИНСПЕКЦИИ ПО БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ	39

Предисловие

Данный документ представляет собой Технический отчет по Рабочему пакету 2 в контексте проекта Tacis Kolarctic “Безопасность движения в районах Крайнего Севера”. Цель мероприятий в рамках Рабочего пакета 2 – разработка Совместной Программы повышения безопасности дорожного движения на сети дорог регионального значения Архангельской области.

В **Главе 1** представлены результаты стартовой встречи участников проекта в Архангельске – представителей Шведской дорожной администрации, Северный регион, ОГУ «Дорожное агентство Архангельской области Архангельскавтодор», МРО ГИБДД ОВД г.Архангельска, НП по безопасности дорожного движения г.Архангельска «Зеленая волна», и других заинтересованных сторон.

В **Главе 2** приводится экспертный анализ существующих стратегий и программ по повышению безопасности дорожного движения в Архангельской области.

Глава 3 обобщает результаты обучающего семинара, на котором партнеры проекта и другие заинтересованные участники были ознакомлены с современной методологией разработки программ по повышению безопасности дорожного движения.

В **Главе 4** приводятся результаты обсуждения между партнерами проекта и экспертами в области БДД по содержанию Совместной Программы повышения безопасности дорожного движения на сети дорог регионального значения Архангельской области.

В **Главе 5** представлены результаты разработки проекта Совместной Программы повышения безопасности дорожного движения на сети дорог регионального значения Архангельской области, а также предварительных дискуссий о финансировании Программы.

Глава 6 приводит процедуру и начальные результаты общественных слушаний Совместной Программы повышения безопасности дорожного движения на сети дорог

регионального значения Архангельской области, организованных при поддержке местного НП по безопасности дорожного движения «Зеленая Волна».

Глава 7 представляет собой окончательный вариант Совместной Программы повышения безопасности дорожного движения на сети дорог регионального значения Архангельской области после получения всех замечаний и комментариев.

Глава 8 связана с распространением результатов проекта в соседних регионах путем проведения в Архангельске заключительной международной конференции по передаче технологий.

1 Развертывание деятельности по проекту, проведение стартовых встреч с целевыми группами

Первая встреча, на которой среди прочих важнейших вопросов обсуждалась деятельность в рамках Рабочего пакета 2, состоялась 4 июля 2008г. Во встрече приняли участие:

Викстрем Елена	Шведская дорожная администрация, Северный регион
Максимов Алексей	МРО ГИБДД г.Архангельска
Кулижников Денис	ОГУ «Дорожное агентство Архангельскавтодор»
Ражева Надежда	НП по БДД «Зеленая волна»
Шабашева Мария	местный эксперт по БДД
Сваткова Елена	руководитель контактного пункта ЕС в Архангельске

Цель встречи заключалась в определении компонентов и методологии разработки Совместной Программы повышения безопасности дорожного движения на сети дорог регионального значения Архангельской области.

В результате совместных обсуждений было принято решение включить в будущую программу следующее:

1. С учетом того, что показатели дорожной аварийности в России значительно превышают показатели Западных стран (например, Швеции, которая является лидирующим партнером проекта), и зная, что Балтийские страны (бывшие советские республики – Латвия, Эстония и Литва) уже успешно применили ноу-хау и модели проектирования программ по повышению БДД своих европейских соседей, было принято решение воспользоваться их опытом и методологией при разработке собственной Совместной Программы повышения безопасности дорожного движения на сети дорог регионального значения Архангельской области.
2. Согласно современной западной практике Программа по повышению безопасности дорожного движения должна включать следующие компоненты:
 - Анализ статистики и данных
 - Определение проблемы
 - Постановка целей
 - Определение вариантов достижения целей
 - Экономический анализ вариантов

- Выбор оптимального варианта
- Программирование деятельности
- Реализация мероприятий программы
- Анализ статистики и данных после реализации программы
- Заключение о результативности программы.

При правильном подходе эти 10 элементов являются ключом к успеху программы.

3. Методология разработки программы должна учитывать современный подход к проектированию безопасных систем в виде матрицы Хэддона – матрицы, которая позволяет охватить все фазы ДТП (до, в момент и после) и факторы риска (человек, автомобиль, дорожная инфраструктура). Матрица Хэддона широко используется при реализации проектов, связанных с обеспечением безопасности в различных секторах экономики (энергетический сектор, нефтегазовый сектор, транспортная система, т.д.)
4. Проект Программы должен разрабатываться при участии следующих основных партнеров проекта: ОГУ «Дорожное агентство Архангельскавтодор», МРО ГИБДД ОВД г.Архангельска, а также подрядчиков проекта. После подготовки первоначальной версии программы, к процессу разработки подключаются следующие заинтересованные стороны:
 - УГИБДД УВД Архангельской области
 - УГАДН Архангельской области
 - Департамент здравоохранения администрации Архангельской области
 - НП «Зеленая волна» (гражданское общество)

При необходимости к разработке программы могут привлекаться другие организации, чья деятельность связана с обеспечением БДД в Архангельской области.

5. После проведения консультаций со всеми перечисленными организациями и получения их комментариев и замечаний к первоначальной версии Совместной Программы повышения безопасности дорожного движения на сети дорог регионального значения Архангельской области проводятся общественные слушания.

6. В заключении готовится окончательная версия Совместной Программы повышения безопасности дорожного движения на сети дорог регионального значения Архангельской области.
7. После передачи окончательной версии Программы по повышению безопасности дорожного движения на сети дорог регионального значения Архангельской области в ОГУ «Дорожное агентство “Архангельскавтодор”» при условии благоприятного финансирования из бюджета области будет запущен механизм перевода Программы по повышению безопасности дорожного движения в ранг социально-экономической программы Архангельской области. Процесс получения Программой ранга социально-экономической областной программы заключается в следующем:

ОГУ «Дорожное агентство “Архангельскавтодор”» направляет Программу в администрацию Архангельской области с просьбой рассмотреть возможность вынесения программы на принятие в Областном Собрании Депутатов. В случае положительного решения со стороны администрации области, программа передается на рассмотрение в Областное Собрание Депутатов. В Областном Собрании выносится предложение о принятии закона и придания программе статуса Социально-экономической программы Архангельской области, и закрепления за программой финансирования из бюджета области.

В настоящий момент следует отметить тот факт, что в связи с экономическим кризисом, принятие новых социально-экономических программ Архангельской области прекращено.

2 Анализ существующих стратегий повышения безопасности дорожного движения в Архангельской области

Обзор документов в области безопасности дорожного движения Архангельской области показывает, что стратегии повышения безопасности движения в области отсутствует, однако имеется Социально-экономическая целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в Архангельской области (2007-2010гг.)».

Замечания к СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ЦЕЛЕВОЙ ПРОГРАММЕ АРХАНГЕЛЬСКОЙ ОБЛАСТИ "ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В АРХАНГЕЛЬСКОЙ ОБЛАСТИ (2007 - 2010 ГОДЫ)"

В данной программе управление внутренних дел Архангельской области (далее УВД) выступает в лице заказчика, разработчика и контролирующего органа. При этом акцент программы сделан на улучшение контрольно-надзорной функции ГИБДД, и лишь несколько пунктов программы направлены на усовершенствование дорожных условий по средствам установки технических средств организации дорожного движения направленных на повышение безопасности дорожного движения. В программе не учтена роль многих служб (служба спасения, МЧС), работа которых непосредственно влияет на снижение тяжести последствий ДТП. Следует отметить, что цель Программы достижима, но в последующие годы усилия программы будут сведены на нет, что уже подтверждено опытом таких программ в международной практике. После завершения программы роль контрольно-надзорной функции отойдет на второй план и потребуются не только контролировать дорожную ситуацию, но и улучшать условия дорожного движения, особенно на участках концентрации дорожно-транспортных происшествий, ведь при ДТП необходимо рассматривать такие составляющие как поведение водителя, а также факторы дорожных и метеорологических условий и непосредственно состояния транспортного средства.

Анализ сравнения рассматриваемой программы с программами других городов, федеральной программой и международной практикой выявляет следующие недостатки:

1. Отсутствие краткого анализа ДТП в Архангельской области (основные виды ДТП, участники, т.д.) с выявлением основных причин ДТП. Зарубежные программы, как правило, начинаются именно с анализа проблемы и выявления ее причины в целях повышения эффективности Программы. Например, если чаще всего происходят опрокидывания или столкновения транспортных средств на дорогах общего пользования, то критически важным становится именно предотвращение подобного вида ДТП с применением всех возможных мер, подтвердивших свою эффективность (через информирование участников движения, принуждение (эффект присутствия сотрудников ГИБДД), инфраструктурные меры, т.д.)

2. Отсутствие упоминания о привлечении опыта извне: международного или других городов и регионов. Игнорирование имеющегося опыта приводит к изобретению уже изобретенного, повторению ошибок.

3. Игнорирование больших возможностей привлечения средств по теме безопасности в рамках международных программ, например Баренц форума, Совета министров Северных стран, Европейского Союза. Тема безопасности входит в число международных приоритетов. Программы дают возможность привлекать хороших экспертов, новые технологии, обучать персонал, что значительно ускоряет решение проблемы. Пример – успешная реализация этого потенциала Балтийскими странами. Тот факт, что заказчиком, разработчиком и контролирующим органом программы выступает УВД, препятствует использованию возможностей международного сотрудничества, поскольку у этого органа (а также у ГИБДД) имеются определенные ограничения в этой области. Присутствие других организаций в управлении программой расширило бы возможности партнеров.

4. В Транспортной стратегии РФ отмечена необходимость гармонизации т.е. приведения к однородности условий дорожного движения на направлениях транзитных транспортных маршрутов (обустройство, информирование пользователей, придорожный сервис). В Программе это не учтено.

5. На региональном уровне принята Стратегия развития туризма, которая зависит от транспортной инфраструктуры, имеется определение того, что понимается под туристическим маршрутом. Важнейшей характеристикой такого туристического

маршрута является его безопасность. Низкая безопасность – отсутствие туристических потоков и соответствующих доходов в бюджет. Программа по повышению БДД в Архангельской области не увязана ни со Стратегией развития туризма в области, ни с какими-либо другими региональными стратегиями.

6. Отсутствие упоминания об активизации гражданского общества как основного помощника ГИБДД. Опыт стран-лидеров в области повышения безопасности дорожного движения показывает, что без этого переломить негативную тенденцию роста аварийности невозможно.

7. Отсутствие привязки предлагаемых в программе мероприятий к проблемам, описанным в этой самой программе. В *Главе 1 Содержание проблемы* упомянуто следующее: «Сложная обстановка с аварийностью и наличие тенденций к дальнейшему ухудшению ситуации во многом объясняются и другими причинами: постоянно возрастающей мобильностью населения; увеличением количества транспортных средств; увеличением перевозок личным транспортом; диспропорцией между увеличением количества автомобилей и протяженностью улично-дорожной сети, не рассчитанной на современные транспортные потоки; несовершенством законодательства о безопасности дорожного движения». В Программе отсутствуют конкретные мероприятия, направленные на снижение влияния каждого из этих негативных факторов, не внесены предложения по совершенствованию законодательства в сфере безопасности движения.

8. Большинство мер, предлагаемых Программой, являются техническими, основной акцент сделан на оснащение ГИБДД. Упоминание о необходимости приоритетного влияния на «человеческий фактор» как основной, отсутствует.

9. Отсутствие рекомендаций по налаживанию механизма координации действий всех структур: государства, бизнеса и гражданского общества, несмотря на то, что об этом упомянуто в самой программе, а также официально заявлено в Государственном Докладе о состоянии дорожной аварийности в России.

8. Наличие пункта программы, вызывающего сомнения в возможности его реализации: «Изготовление и распространение световозвращающих приспособлений среди

дошкольников и учащихся младших классов». Известно, что изготовление световозвращателей - это высокотехнологичное производство на основе "микропризм" или последней технологии световозвращения - "бриллианта", которая в России отсутствует. Кроме того, производство световозвращателей окупается только при совмещении с другим производством и при больших объемах реализации. Например, финская компания Hella изготавливает световозвращатели для пешеходов совместно с автомобильными фарами, Svarovski - совместно с элементами дорожного обустройства, 3М – побочно к светоотражающим пленкам.

Необходимо также отметить, что световозвращатель актуален не только для пешеходов-детей, но и для всех пешеходов в целом. Особенно он необходим пожилым людям, которые чаще предпочитают темную одежду, плохо видят и слышат.

9. В Программе предпринимается попытка снижения тяжести последствий ДТП только посредством более раннего прибытия нарядов ДПС на место ДТП, в то время как на практике последние не обладают достаточными навыками оказания доврачебной медицинской помощи. Отсутствуют предложения как по совершенствованию этих навыков у ДПС (а ведь именно они прибывают на место ДТП в пределах «золотого часа»), так и по совершенствованию координации деятельности всех служб и организаций, от которых зависит в конечном итоге тяжесть последствий ДТП.

Кроме того, снижение тяжести ДТП путем определения оптимального маршрута к месту ДТП с использованием электронной карты и аппаратно-программных комплексов, с учетом недостаточной разветвленности и развитости региональной сети автомобильных дорог вызывает сомнения.

Заключение:

Программой планировалось сократить число погибших в ДТП по области до 255 человек, в 2008г. – до 245 человек. Фактически число погибших в ДТП в 2007г. составило 216 человек, в 2008г. на 1.11.08 – 162 человека. Таким образом, даже в настоящем формате Программа «Повышение безопасности дорожного движения в Архангельской области (2007-2010гг.)» позволила достичь определенных положительных результатов. Это свидетельствует о том, что попытка применения системного подхода к проблеме снижения дорожной аварийности оказалась успешной. Одновременно с этим, Программа носит узкий характер, в то время как к такой глобальной проблеме, как безопасность на дорогах области необходим и более

масштабный подход, а именно программа должна включать в себя мероприятия, затрагивающие все факторы, влияющие на безопасность на дорогах: человек, автомобиль, дорога. Лишь при скоординированной работе все служб и будет создана реальная база для сокращения количества раненных и погибших при ДТП. Считаем, что данной базой и должна стать разрабатываемая программа по повышению безопасности дорожного движения в рамках проекта Polar Traffic Safety.

3 Результаты обучающего семинара в отношении содержания современной Программы по повышению безопасности дорожного движения

Семинар, нацеленный на определение содержания современной программы по повышению безопасности дорожного движения, состоялся в Архангельске 4 ноября 2008г. в здании ОГУ «Дорожное агентство Архангельскавтодор». В семинаре приняли участие 20 человек, включая представителей различных дорожных организаций, служб ГИБДД и других, чья деятельность так или иначе связана с обеспечением безопасности дорожного движения в Архангельской области.

Программа семинара и перечень участников приведены в **Приложениях 1 и 2** к данному отчету. Презентации семинара прилагаются к данному отчету на CD-диске.

4 Обсуждения основных партнеров и экспертов проекта в отношении содержания Совместной Программы повышения безопасности дорожного движения на сети дорог регионального значения Архангельской области

Первое обсуждение содержания Совместной Программы повышения безопасности дорожного движения на сети дорог регионального значения Архангельской области состоялось 4 июля 2008г. в Архангельске.

ПРОТОКОЛ ВСТРЕЧИ ПО ОБСУЖДЕНИЮ СОДЕРЖАНИЯ СОВМЕСТНОЙ ПРОГРАММЫ ПО ПОВЫШЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ ДОРОЖНОЙ АДМИНИСТРАЦИИ И ГИБДД

Время: 4 июля 2008г.

Место: ОГУ Дорожное агентство «Архангельскавтодор»,
г.Архангельск

Участники:	Викстрём Елена	Шведская дорожная администрация
	Максимов Алексей	МРО ГИБДД г.Архангельска
	Кулижников Денис	ОГУ «Архангельскавтодор»
	Ражева Надежда	НП по БДД «Зеленая волна»
	Шабашева Мария	ООО «Автодорожный консалтинг»

Цель: Определение компонентов, методологии разработки совместной программы по повышению безопасности дорожного движения в Архангельской области

Участники переговоров пришли к единому мнению о том, что будущая программа по повышению БДД должна:

1. Объединять усилия и ресурсы различных ведомств и организаций, ответственных за обеспечение безопасности дорожного движения на сети дорог общего пользования Архангельской области, например, ОГУ Дорожное агентство «Архангельскавтодор», УГИБДД УВД Архангельской области и др. для

достижения общей цели – снижения количества учетных ДТП на сети дорог общего пользования.

2. Учитывать успешный опыт других стран и при разработке программы использовать модель проектирования программ по повышению БДД, подтвердившую эффективность на практике (Модель, разработанная в результате международного проекта для стран Балтии в 1992г.). (См. **Приложение 3** Модель для проектирования программ по повышению БДД).
3. Координироваться в процессе разработки специальным органом, в который войдут представители всех организаций-участников.
4. Включать в основу современные принципы повышения безопасности дорожного движения.
5. Предусматривать воздействие на все компоненты, способствующие возникновению ДТП (Человек – Автомобиль – Дорога и ее окружение) и действия, снижающие как вероятность ДТП, так и тяжесть последствий, если ДТП все-таки произошло. (См. **Приложение 4** Фазы ДТП).
6. Подразумевать партнерство государственных организаций (администрации областного и муниципального уровня, ГИБДД, служб экстренного реагирования, т.д.), бизнеса (подрядчики, проектировщики, т.д.), гражданского общества (общественные некоммерческие организации), а также, при возможности привлекать техническую помощь международных организаций (Глобальное Партнерство по БДД GSP, Международная Дорожная Федерация и т.п.), Ассоциации по БДД Северных стран (Liikenneturva, NTF, Trygg Trafikk).
7. Акцентировать внимание на опыте Северных стран, адаптированный к северным климатическим условиям (вопросы зимнего дорожного содержания).
8. Использовать такой инструмент принятия экономически обоснованных решений как анализ затрат и выгод сообщества от снижения дорожной аварийности.
9. Привлекать в процессе разработки программы СМИ для обеспечения связей с общественностью.

Статус программы, разработанной в результате проекта – проект Программы по повышению БДД на сети дорог регионального значения, рекомендуемой для реализации с передачей ее на рассмотрение исполнительной и законодательной власти областного уровня. Плановый период реализации Программы 2011-2014гг.

Началом разработки Программы является семинар по управлению проектным циклом, где были сформулированы проблемы, постановлены цели, задачи и определены потенциальные источники. (См. **Приложение 5** Обучающий семинар по Управлению проектным циклом (Training Workshop of Traffic safety Programme Cycle, тема: «Разработка интегрированной программы по повышению БДД на дорогах общего пользования в условиях Крайнего Севера при сотрудничестве дорожной администрации и Государственной инспекции по безопасности дорожного движения»).

5 Проект Совместной Программы Архангельскавтодора и ГИБДД по повышению безопасности дорожного движения на сети дорог регионального значения Архангельской области

Подготовка проекта Совместной Программы ОГУ «Дорожное агентство Архангельской области Архангельскавтодор» и УГИБДД УВД Архангельской области осуществлялась в несколько этапов.

1. Проведение тендера на заключение договора на реализацию компонентов Рабочих пакетов 2-5 проекта «Безопасность движения в районах Крайнего Севера»

По результатам тендера, проведенного Лидирующим партнером проекта Шведской Дорожной Администрации (Северный регион) осенью 2008г., контракт на реализацию мероприятий в рамках Рабочих пакетов 2-5, включая РП2 «Разработка Совместной программы повышения безопасности дорожного движения на сети дорог регионального значения» был заключен с финской компанией «Pouy Infra Oy». Руководителем данных работ от подрядчика был назначен г-н Юха Хювяринен.

2. Подготовка первоначальной версии Совместной программы повышения безопасности дорожного движения на сети дорог регионального значения

При участии основных партнеров проекта – представителей «Архангельскавтодора» (г-н Кулижников Денис), МРО ГИБДД г.Архангельска (г-н Максимов Алексей), а также местного эксперта в области безопасности дорожного движения (г-жа Шабашева Мария, ООО «Автодорожный консалтинг») были проведены обсуждения о содержании Совместной программы повышения безопасности дорожного движения на сети дорог регионального значения, ее приоритетах. При этом были учтены результаты предыдущих обсуждений партнеров о содержании Программы, включая применение при разработке программы методологии и практики Западных стран (в т.ч. Швеции, Балтийских стран), было решено придерживаться современной модели проектирования Программ по БДД (см. **Приложение 3** Модель для проектирования программ по повышению БДД), но учитывать при этом местные особенности Архангельской области (густота сети дорог регионального значения, интенсивность дорожного движения, особенности регионального автопарка, основные факторы риска аварийности, местные климатические особенности, особенности законодательства и т.д.).

В **Главе 1** проекта Совместной программы были представлены Основные положения, принимаемые во внимание при разработке Программы, включая:

- Интернациональный характер проблемы дорожной аварийности
- Основные причины дорожной аварийности в России
- Понимание необходимости системного решения сложных проблем
- Необходимость экономического обоснования расходуемых бюджетных средств
- Критическая роль статистики и информации для принятия обоснованных решений по повышению дорожной безопасности
- Условия успеха стран-лидеров в области обеспечения безопасности дорожного движения
- Опыт реализации программ по повышению безопасности дорожного движения в странах Балтии

Глава 2 разрабатывалась по современной модели проектирования программ повышения безопасности дорожного движения, включая:

1. АНАЛИЗ СТАТИСТИЧЕСКИХ ФАКТОВ И ТЕНДЕНЦИЙ

Все необходимые статистические данные об учетных ДТП, произошедших на сети дорог регионального значения за период 2001-2008гг., были представлены УГИБДД УВД Архангельской области. Анализ данных показал ежегодный рост парка транспортных средств, а вместе с тем и показателей дорожной аварийности. В результате анализа были выявлены основные проблемные области:

- Наиболее аварийно-опасные участки сети дорог регионального значения Архангельской области
- Основные участники и виды ДТП
- Основные виды неблагоприятных сопутствующих ДТП дорожных условий.

2. ОПРЕДЕЛЕНИЕ ПРОБЛЕМ

По результатам анализа статистики ДТП было сделано заключение, сформулирована проблема, определены основные причины дорожной аварийности на сети дорог регионального значения, а именно:

- Превышенная и неправильно выбранная скорость движения – причина почти 70% ДТП с погибшими и тяжелыми последствиями и основной фактор, определяющий серьезность ранений;

- Употребление алкоголя и усталость. Управление транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения приводит ежегодно к 20-30 смертям;
- Игнорирование водителями и пассажирами средств пассивной безопасности также является основным фактором, увеличивающим тяжесть ДТП;
- Плохая заметность участников дорожного движения в темное время суток в условиях отсутствия дорожного освещения;
- Абсолютная незащищенность самых уязвимых участников дорожного движения (пешеходов) на участках дорог, проходящих по населенным пунктам (отсутствие необходимого дорожного обустройства на пешеходных переходах, автобусных остановках, отсутствие пешеходных дорожек/тротуаров, т.д.).

3. ПОСТАНОВКА ЦЕЛЕЙ

Данные об изменении дорожной аварийности на сети дорог регионального значения Архангельской области за период 2001-2008гг. были приняты за базовые для прогнозирования дорожной аварийности и ее тяжести на период до 2014г. Продление в будущее существующей тенденции роста учетных ДТП +6,4% при увеличении числа погибших и раненых на +7,8% и +10,7% в год было охарактеризовано партнерами проекта как неприемлемое. Поэтому, для прогноза аварийности на сети дорог регионального значения Архангельской области должен быть принят не расчетно-ожидаемый вариант развития событий, а вариант активных действий – реализация Совместной Программы по повышению безопасности дорожного движения на сети дорог регионального значения Архангельской области, подобной тем, что были реализованы в странах Балтии. В качестве отправной точки для прогнозирования аварийности на сети дорог регионального значения Архангельской области использованы усредненные результаты активных действий стран Балтии по реализации программ по повышению БДД (1996-2003гг), поскольку в основу настоящей Программы положены наиболее успешные меры по повышению безопасности движения Балтийских стран, а те, в свою очередь, назначались с учетом лучшего опыта Северных стран. Таким образом, в результате реализации мероприятий Программы планируется сократить в 2014г. на сети автомобильных дорог регионального значения Архангельской области количество учетных ДТП на 24%, число погибших – в 1,9 раз, число раненых – в 1,5 раза по сравнению с расчетно-ожидаемыми показателями этого года в условиях прогнозного роста аварийности (Подробности см. в **Главе 7** данного отчета).

При постановке целей совместной программы применялись три уровня:

1. Общие (политические) цели, которые не определяются ни сроками, ни уровнем - Сокращение числа погибших и раненых в ДТП на сети автомобильных дорог регионального значения Архангельской области путем:

- Формирования более безопасного транспортного поведения участников дорожного движения
- Повышения безопасности автомобильных дорог
- Увеличения доли пользователей, применяющих пассивные средства безопасности (ремни безопасные, детские удерживающие устройства, шлемы, светоотражатели, т.п.)
- Применения современных и эффективных технологий по снижению риска человеческой ошибки на дороге
- Обеспечения равенства участников дорожного движения
- Сокращения времени прибытия скорой медицинской помощи и служб спасения на место ДТП
- Способности оказания доврачебной помощи теми, кто первыми прибывает на место ДТП (сотрудники ГИБДД, водители других ТС, т.д.)
- Повышения качества исходной статистики ДТП
- Осуществление мониторинга результатов различных мероприятий, включенных в настоящую программу

2. Определенные цели, которые определяются сроками или уровнем -

Снижение количества и тяжести последствий ДТП:

- на территории районов области с самыми высокими показателями дорожной аварийности
- на участках концентрации ДТП, где наиболее частыми видами ДТП являются столкновения и опрокидывания (15 % общей протяженности сети и до 200 ДТП от общего количества в год)
- на участках дорог, проходящих по населенным пунктам, где пострадавшими в результате ДТП являются наименее защищенные участники дорожного движения – пешеходы:

- таких видов как: опрокидывания, столкновения транспортных средств и наезды на пешеходов, которые составляют в сумме 87% общего количества ДТП

3. Конкретные цели

Конкретные цели см. в окончательном варианте Совместной Программы по повышению безопасности дорожного движения на сети дорог регионального значения Архангельской области (**Глава 7** данного отчета).

4. АЛЬТЕРНАТИВНЫЕ МЕРЫ ДЛЯ ДОСТИЖЕНИЯ ЦЕЛЕЙ

Процесс поиска альтернатив для решения проблемы состоял из нескольких стадий:

1. Определение факторов, которые являлись прямой или косвенной причиной ДТП,
2. Определение возможностей для снижения негативного воздействия этих факторов;
3. Подбор альтернативных решений, снижающих воздействие факторов.

5. ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ОЦЕНКА КАЖДОЙ АЛЬТЕРНАТИВЫ, СРАВНЕНИЕ АЛЬТЕРНАТИВНЫХ РЕШЕНИЙ И ВЫБОР

С учетом имеющейся международной практики реализации тех или иных мер по снижению дорожной аварийности для достижения целей Программы были выбраны самые успешные меры, подтвердившие свою результативность как в Северных странах (Швеция, Финляндия, схожие с Архангельской областью по своим климатическим характеристикам и особенностям зимнего содержания дорог), так и в странах Балтии (где применялись те же стандарты проектирования дорог, что и во всем бывшем Советском Союзе).

6. ПРОГРАММИРОВАНИЕ КОМПЛЕКСА МЕРОПРИЯТИЙ

Результаты программирования комплекса мероприятий приводятся в окончательной версии Совместной программы (см. **Главу 7** данного отчета).

7. РЕАЛИЗАЦИЯ КОМПЛЕКСА МЕРОПРИЯТИЙ ПРОГРАММЫ. СБОР И АНАЛИЗ СТАТИСТИКИ ПО РЕЗУЛЬТАТАМ ПРОГРАММЫ

Данные мероприятия будут осуществляться в период реализации Совместной программы – 2011-2014гг.

8. ЗАКЛЮЧЕНИЕ О РЕЗУЛЬТАТИВНОСТИ ПРОГРАММЫ

Заключение о результативности Программы будет основываться на данных о фактическом достижении следующих целей программы:

Таблица 2 Прогнозируемая результативность Совместной программы повышения БДД на сети дорог регионального значения

Показатель	Прогнозируемый показатель Без Программы	Прогнозируемый показатель В случае реализации Программы	Результативность Программы, 2011-2014гг.
Общее количество учетных ДТП за период 2011-2014гг.	2490	2120	-370 учетных ДТП
Суммарное число погибших в ДТП за период 2011-2014гг.	410	256	-154 погибших
Суммарное число раненых в ДТП за период 2011-2014гг.	4281	3144	-1137 раненых
Суммарный экономический ущерб в результате учетных ДТП за период 2011-2014гг. млн. руб.	4722,87	3076,08	Экономия средств в результате предотвращения учетных ДТП +1646,79

6 Процедура общественных слушаний Проекта Совместной Программы по повышению безопасности дорожного движения на сети дорог регионального значения Архангельской области

Процедура общественных слушаний Проекта Программы по повышению безопасности дорожного движения на сети региональных дорог Архангельской области включает несколько стадий:

1. Официальное представление программы структурам, ответственным за обеспечение безопасности дорожного движения. Цель – экспертная проверка программы, сбор комментариев, замечаний и предложений для внесения поправок в программу.

После разработки проекта Совместной Программы повышения безопасности дорожного движения на сети дорог регионального значения, он был предварительно разослан на рассмотрение основным организациям, чья деятельность связана с обеспечением безопасности дорожного движения в Архангельской области. Ниже приводится перечень организаций, которым была разослан проект Совместной программы, а также их экспертные замечания.

Экспертные замечания к проекту Совместной Программы повышения безопасности дорожного движения на сети дорог регионального значения

Название организации	Ответственное лицо за подготовку замечаний	Замечания к проекту Совместной Программы
Управление ГИБДД УВД по Архангельской области	Вешняков Александр Викторович	Дополнить программу следующими мероприятиями: <ol style="list-style-type: none"> 1. Разработать проекты организации дорожного движения на региональные автомобильные дороги; 2. Предусмотреть мероприятия по снижению аварийности в местах концентрации ДТП на региональных дорогах, на результате проведенного топографического анализа, направленные письмом № 8/2497 от 24.03.2009 в адрес агентства «Архангельскавтодор»;

		3. Создать в городах Архангельск и Котлас на базе центров дополнительного образования специализированные детские городки, как постоянно действующие учебно-тренировочные площадки для обучения детей и подростков навыкам безопасного поведения на улицах и дорогах.
УГАДН Архангельской области	Пинаевский Илья Владимирович	<p>Программа разработана достаточно четко и выполнение ее реально при достаточной реальной финансовой помощи региона. При этом предлагается название подраздела «Усиление контроля за соблюдением правил дорожного движения и режима работы и отдыха» изложить следующим образом: «Усиление контроля за соблюдением водителями правил дорожного движения и режима труда и отдыха». Кроме того, предлагается дополнить подраздел пунктом: «Проверка наличия на автотранспортных средствах и использование водителями, в соответствии с установленными правилами, специальных контрольных устройств для непрерывной регистрации пройденного пути и скорости движения, времени работы и отдыха водителя».</p> <p>Основанием для ведения дополнительного пункта считаем Постановление Правительства РФ от 03.08.1996 г. № 992 «О повышении безопасности междугородных и международных перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом» и «Правила использования тахографов на автомобильном транспорте в Российской Федерации», утвержденные приказом Минтранса РФ от 07.07.1998 г. № 86, зарегистрированный в Минюсте РФ 25.11.1998 г. № 1651.</p>
Департамент	Вальков	Учесть, что в период, когда разрабатывалась

<p>здравоохранения администрации Архангельской области</p>	<p>Александр Вячеславович</p>	<p>данная программа по повышению БДД в департаменте здравоохранения Администрации области и в ГУЗ «Областной центр медицины катастроф» были утверждены программы и реализованы мероприятия, которые влияют на БДД:</p> <ul style="list-style-type: none"> • на базе ГУЗ «Архангельский областной центр медицины катастроф» и в двух филиалах (Березник и Вельск) начали работу современные учебные центры по обучению населения правилам оказания первой медицинской помощи; • Архангельская область включена в новую программу нацпроекта «Здоровье» по снижению смертности от ДТП (техническое оснащение медучреждений по федеральной трассе М8) <p>Опыт реализации данных программ необходимо учитывать в совместной Программе по БДД и развивать.</p>
--	-------------------------------	---

2. **Корректировка проекта программы по экспертным замечаниям.**

К 20 мая 2009г. была подготовлена откорректированная версия Совместной программы повышения безопасности дорожного движения на сети дорог регионального значения Архангельской области.

3. **Презентация откорректированного проекта широкому кругу участников на заключительной конференции по проекту. Приглашение к участию распространяется в форме пресс-релиза через местные СМИ.**

Заключительная международная конференция по проекту состоялась 20 мая 2009г. в период с 9.00 до 14.00 в Конференц-зале гостиницы Пур-Наволоки (Архангельск). На Конференции Совместная Программа повышения безопасности дорожного движения на сети дорог регионального значения Архангельской области была представлена широкому кругу участников, включая представителей региональных администраций, дорожных администраций регионов РФ, служб ГИБДД, проектных организаций, консалтинговых компаний, представителям гражданского общества, СМИ и т.д.

4. **Желающим подробно изучить содержание программы, проект программы предоставляется в электронном виде.** После подробного изучения мероприятий, входящих в состав программы, замечания и поправки от общественности принимаются экспертами проекта по электронной почте на указанный адрес в течение двух недель после проведения конференции.
5. **Окончательной редакцией проекта программы считается редакция, которая включила предложения и поправки, поступившие от широкой общественности в течение этого периода.**
Окончательный вариант Совместной Программы подготовлен к окончанию настоящего проекта и оформлен в виде приложения к Техническому отчету 2.
6. **По результатам периода слушаний согласно приведенному выше порядку, экспертами проекта готовится протокол.**

7 Окончательный вариант Совместной Программы по повышению безопасности дорожного движения на сети дорог регионального значения Архангельской области

См. Отдельный документ, прилагаемый к данному отчету.

8 Распространение результатов деятельности в рамках Рабочего пакета 2

Распространение результатов деятельности проекта на соседние регионы будет организовано в форме Заключительной международной конференции по передаче технологий, которая состоится в Архангельске 20 мая 2009г. Для участия в конференции будут приглашены представители дорожных организаций Архангельской и Мурманской областей, республик Карелия и Коми, Ленинградской области, Пермского Края, Ненецкого автономного округа и других.

Приложение 1 Программа обучающего семинара по содержанию современной Программы по повышению безопасности дорожного движения

Программа семинара

Дата:	7 октября 2008г.
Место:	ОГУ «Дорожное агентство Архангельскавтодор»
Цели:	Представить и обсудить содержание современной Программы по повышению безопасности дорожного движения в рамках Рабочего Пакета 2.
Целевая группа:	Представители областных учреждений, ГИБДД Архангельской области и г.Архангельска, УГАДН, консалтинговых компаний, работающих в сфере БДД
Аудитория:	20 человек
Лекторы:	Юха Хювяринен, эксперт, подрядчик проекта Мария Шабашева, местный эксперт по БДД, субподрядчик проекта

Время	Название презентации	Докладчик
10.00 -10.30	Приветственные слова Краткое представление проекта Tacis EU Kolarctic «Безопасность движения в районах Крайнего Севера»	Г-н Юха Хювяринен
10.30-12.00	Презентация по содержанию современной программы по повышению БДД	Г-н Юха Хювяринен Г-жа Мария Шабашева
12.00-12.30	Обсуждения	

Приложение 2 Перечень участников обучающего семинара по содержанию современной Программы по повышению безопасности дорожного движения

№	ФИО	Организация
1.	Попов Сергей	«Архангельскавтодор», зам.начальника
2.	Максимов Алексей	МРО ГИБДД г.Архангельска, начальник
3.	Кулижников Денис	«Архангельскавтодор», отдел содержания
4.	Лукина Валентина	АГТУ, кафедра автомобильных дорог, зав. кафедрой
5.	Гирфанова Рашида	ООО «Автодорожный консалтинг», руководитель транспортных проектов
6.	Бажанов Константин	УГИБДД УВД Архангельской области
7.	Федорушков Евгений	МРО ГИБДД г.Архангельска, отдел профилактики ДТП
8.	Дорофеев Михаил	УГАДН Архангельской области, начальник
9.	Игнатъева Ангелина	«Архангельскавтодор», отдел инноваций
10.	Стойка Наталья	«Архангельскавтодор», отдел инноваций
11.	Герасимов Олег	«Архангельскавтодор», отдел инноваций
12.	Жуков Сергей	«Архангельскавтодор», технический отдел
13.	Березина Екатерина	«Архангельскавтодор», технический отдел
14.	Алешко Тамара	«Архангельскавтодор», технический отдел
15.	Калинина Людмила	«Архангельскавтодор», отдел содержания
16.	Пономарев Виктор	«Архангельскавтодор», отдел инноваций
17.	Пономарев Евгений	«Архангельскавтодор», отдел АСУ и связи
18.	Трифонов Игорь	«Архангельскавтодор», отдел диагностики
19.	Козлова Галина	«Архангельскавтодор», центр управления движением

Приложение 3 Модель проектирования программ по повышению БДД

В 1992г. в результате исследовательской работы Международной рабочей группы по безопасности дорожного движения в регионе стран Балтийского моря, была подготовлена Модель для проектирования программ для повышения безопасности дорожного движения.

Цель Модели – помочь администрациям любого уровня в разработке долгосрочных программ, нацеленных на сокращение количества ДТП и их тяжести.

Опыт последующей реализации мероприятий в рамках программ по повышению безопасности дорожного движения, построенных на основе Модели, показывает, что программы позволяют:

1. Наилучшим образом решать многофакторные проблемы ДТП, как результат взаимного влияния нескольких факторов, связанных с человеком, транспортным средством, дорожной инфраструктурой и ее окружением;
2. Планировать согласованные мероприятия, воздействующие на негативные проявления каждого из факторов по нескольким направлениям;
3. Обеспечивать координацию и сотрудничество организаций и служб из разных областей деятельности для усиления результативности мероприятий за счет профессионализма исполнения мероприятий;
4. Разрабатывать долгосрочные финансовые планы для целевых программ, что позволяет сокращать затраты, обеспечивать максимальную отдачу от средств, направляемых сообществом на сокращение своих издержек от ДТП.

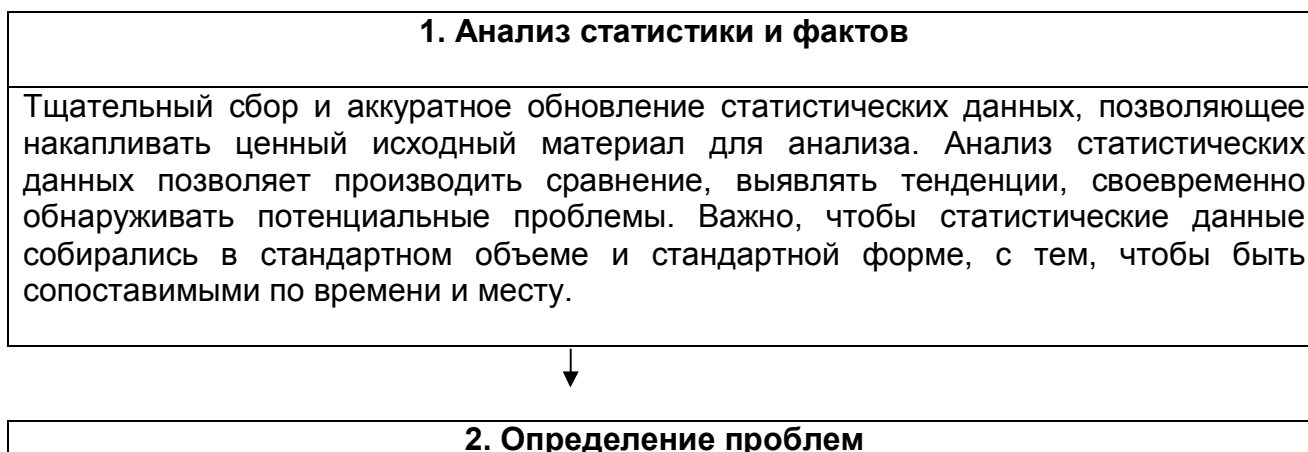
Установлено, что результаты отдельных мероприятий в рамках программ в комплексе обеспечивают более значительный результат, чем математическое сложение результатов отдельных плановых ведомственных мероприятий. Меры, нацеленные на все аспекты, составляющие проблему, выполненные профессионально и своевременно, в согласованной последовательности, имеют свойство увеличивать конечный результат решения проблемы, как бы умножая его на некий усиливающий «синергический программный коэффициент». Это позволяет обеспечивать более существенный результат для сообщества при меньших затратах, в отличие от суммы затрат разных ведомств на осуществление отдельных мероприятий.

Модель применима для любого уровня: муниципального, регионального, национального или международного. В масштабе Европейского Союза, как правило, программы реализуются при сотрудничестве нескольких стран, поскольку такой подход позволяет:

- ✓ Рассматривать проблемы шире,
- ✓ Разделять затраты между участниками,
- ✓ Привлекать более мощный потенциал экспертов,
- ✓ Устанавливать влияние национальных особенностей на результаты мероприятий,
- ✓ Способствовать распространению положительного опыта и предупреждать повторение ошибок другими странами, что экономит время и средства,
- ✓ Способствовать плавности и безопасности дорожного движения на территории более обширного географического региона, охватывающего территории нескольких государств, при помощи гармонизированных учебных программ, единых мер, правил, стандартов и т.п.

Далее приводится общая структура Модели для проектирования программ по повышению безопасности дорожного движения (на основе Модели, предложенной Международной рабочей группой по безопасности дорожного движения в регионе стран Балтийского моря).

Структура Модели для проектирования программ по повышению безопасности дорожного движения



Проблемы (как реальные, так и потенциальные) определяются на основе анализа статистических данных.

Пример: Наличие и масштаб проблем ДТП в населенном пункте могут быть выявлены на основании статистики дорожной полиции по пяти характеристикам:

1. Время (годовая, месячная, недельная, суточная амплитуда ДТП; окружение дороги; время суток; погодные факторы);
2. Место (в населенном пункте или вне его, тип дороги, дорожная геометрия, состояние покрытия);
3. Участники ДТП (типы транспортного средства, пешеходы);
4. Данные на участников ДТП (возраст, пол, опыт, состояние алкогольного опьянения и т.п.);
5. Тип ДТП (характеристика ДТП с точки зрения правовой базы и правил, например, превышение скорости, проезд на красный свет, выезд на полосу встречного движения и т.д.).

Если статистика обнаруживает, например, увеличение количества ДТП в пятницу вечером с наездом на пешеходов в центре города, то, проблема определима, являясь отправной точкой для постановки цели и подготовки мер для ее достижения.



3. Постановка целей

Различают три основных уровня целей:

4. Общие (политические) цели, которые не определяются ни сроками, ни уровнем (например, повысить безопасность дорожного движения в населенном пункте);
5. Определенные цели, которые определяются сроками или уровнем (например, снизить количество ДТП в населенном пункте в темное время суток в следующем году на 15%);
6. Конкретные цели (например, к 1.01 ликвидировать риск ДТП с наездами на пешеходов на данном перекрестке при использовании мер для физического сдерживания скорости движения транспортных средств).

Необходимо, чтобы цели имели конкретные количественные ориентиры, с тем, чтобы можно было оценить результат от предпринятых мер.



7. Альтернативные меры для достижения целей

Процесс поиска альтернатив для решения проблемы состоит из нескольких стадий:

4. Определение факторов, которые являются прямой или косвенной причиной ДТП,
5. Определение возможностей для снижения негативного воздействия этих факторов;

6. Подбор альтернативных решений, снижающих воздействие факторов.

Сфера применения и потенциал каждого альтернативного решения определяется на основе данных о результатах предыдущих применений подобной меры. В случае применения комбинации из нескольких мер, оценивается их суммарный потенциал.



5. Экономическая оценка каждой альтернативы

Экономическая оценка обеспечивает выбор оптимальных решений проблемы ДТП на основе компромисса между безопасностью движения и другими задачами дорожной инфраструктуры.

Полная экономическая оценка каждой альтернативы включает взвешивание прямого и косвенного эффектов для сообщества от реализации данного решения.

В качестве прямого эффекта учитывается соотношение выгод сообщества от снижения ДТП и затрат, связанных с реализацией решения.

В качестве косвенного эффекта (положительного или отрицательного) учитывается влияние решения на:

- ✓ скорость движения транспортных потоков в масштабе сети;
- ✓ эксплуатационные затраты дорожных пользователей;
- ✓ окружающую среду.



6. Сравнение альтернативных решений и выбор

Выбор компромиссного решения определяется соблюдением критерия: **транспортные операции должны выполняться с минимальными затратами и максимальной безопасностью для сообщества и окружающей среды.**

Сравнение альтернатив - это сравнение результатов полных экономических оценок для альтернативных решений относительно достижения поставленной цели.

1. Выбор определяется по результатам полной экономической оценки.
2. Выбранное оптимальное решение планируется к реализации согласно: логической очередности действий, технологическому порядку и ресурсам, имеющимся в распоряжении.



7. Программирование комплекса мероприятий

Плавная реализация решений согласно логике и технологиям в рамках ограниченных ресурсов требует программирования мероприятий: составления рабочих планов, графиков, расписаний, определения ответственных лиц и иных организационных действий с целью:

- ✓ Выявления на стадии планирования всех потенциальных проблем и рисков, которые могут возникнуть в процессе исполнения программы или вызывать непредвиденные затраты;

- ✓ Планирования необходимых действий для минимизации рисков и затрат;
- ✓ Организации последовательных действий в рамках объемов работ и сроков, установленных планами и рабочими графиками.



8. Реализация комплекса мероприятий Программы

Выполнение мероприятий, предусмотренных составом программы в соответствии с рабочими планами и графиками, с осуществлением промежуточного контроля результатов.



9. Сбор и анализ статистики по результатам Программы

Проводится сбор статистических данных в том объеме и в стандартной форме, что позволит сравнить соответствующие параметры до и после реализации программы.



10. Заключение о результативности Программы

Результаты Программы определяются:

- ✓ Количеством и качеством исходных статистических данных;
 - ✓ Точностью выявления и правильностью группирования факторов, качеством аналитических выводов;
 - ✓ Правильностью формулировки проблемы;
 - ✓ Выбором и постановкой целей и задач;
 - ✓ Полнотой перечня и правильностью возможных альтернатив;
 - ✓ Качеством экономической оценки и правильностью выбора оптимального решения;
 - ✓ Логикой планирования последовательности мероприятий;
 - ✓ Предпринятыми действиями для устранения потенциальных проблем и минимизации рисков потерпеть неудачу в ходе реализации программы;
 - ✓ Качеством организации мероприятий;
 - ✓ Профессиональным уровнем исполнения мероприятий;
- а также,
- ✓ Наличием причин, на которые программа не могла оказать влияния.

Если статистические данные, собранных после реализации программы подтверждают достижение целей программы, то положительный опыт должен быть обобщен для использования в последующих программах.

Если статистика показывает, что программа не дала желаемого результата, то следует установить причины, сделать их анализ и рекомендации для исключения подобных просчетов при подготовке и исполнении последующих программ.

Приложение 4 Фазы ДТП и Матрица Хэддона

Матрица Хэддона, используемая для планирования мероприятий по безопасности дорожного движения

ФАЗЫ ДТП И НАПРАВЛЕННОСТЬ ДЕЙСТВИЙ		ФАКТОРЫ РИСКА		
		ЧЕЛОВЕК	АВТОМОБИЛЬ	ДОРОЖНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА
Цель действий	Область деятель- ности			
До ДТП (Попытка снизить риск ДТП)	Предупреж- дение ДТП	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Информирование ▪ Обучение ▪ Поведенческие установки ▪ Законы и правила ▪ Контроль за соблюдением правил ▪ Предупреждение управления автомобилем в опасных состояниях ▪ Продвижение использования средств активной и пассивной защиты ▪ Продвижение более безопасных транспортных средств 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Хорошее эксплуатационное состояние транспортного средства ▪ Использование активных средств предупреждения ДТП (зимние шины, ABS, ближний свет фар) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Проектные характеристики дороги ▪ Наличие горизонтальной и вертикальной сигнализации (разметка на покрытие, направляющие столбики, светоотражающие элементы, виброполосы, разделительные барьеры) ▪ Наличие информации, предупреждающего дорожного обустройства (шиты, знаки, указатели) ▪ Наличие освещения ▪ Наличие услуг придорожного сервиса ▪ Наличие обустройства для безопасного пешеходного и велосипедного движения

ФАЗЫ ДТП И НАПРАВЛЕННОСТЬ ДЕЙСТВИЙ		ФАКТОРЫ РИСКА		
		ЧЕЛОВЕК	АВТОМОБИЛЬ	ДОРОЖНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА
Цель действий	Область деятель- ности			
Во время ДТП (Попытка снизить тяжесть ДТП)	Снижение тяжести ДТП, если оно все-таки случилось	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Использование пассивного защитного оборудования 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Срабатывание защитных ресурсов автомобиля (особенности дизайна, масса, бампера, каркас) ▪ Наличие и срабатывание оборудования пассивной защиты (ремни безопасности, подголовники подушки, детские кресла) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Особенности дороги (состояние покрытия в результате мероприятий по содержанию, состояние полосы отвода, уклоны откосов) ▪ Срабатывание дорожного обустройства (барьерные ограждения, противоударные устройства для опор дорожных сооружений)
После ДТП (Попытка стабилизир овать ситуацию и оказать помощь пострадав шим)	Минимиза- ция последствий ДТП	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Способность оказания первой помощи ▪ Анализ действий человека, приведших к ДТП и действия по минимизации риска повторения подобных ошибок 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Наличие средств по оказанию спасательных действий собственными силами (аптечки, огнетушителя) ▪ Минимизация риска возгорания ▪ Анализ причин, способствовавших возникновению ДТП и 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Быстрое информирование о ДТП ▪ Наличие служб спасения и их оперативность ▪ Наличие препятствий на дорогах для быстрого прибытия служб спасения ▪ Анализ причин, связанных с дорожной инфраструктурой и

ФАЗЫ ДТП И НАПРАВЛЕННОСТЬ ДЕЙСТВИЙ		ФАКТОРЫ РИСКА		
		ЧЕЛОВЕК	АВТОМОБИЛЬ	ДОРОЖНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА
Цель действий	Область деятель- ности		реализация защитных функций конструкции и оборудования транспортного средства	сопутствовавших внешних условий, способствовавших возникновению ДТП

Приложение 5 Протокол Совещания заинтересованных сторон по вопросу разработки интегрированной программы по повышению безопасности дорожного движения на дорогах общего пользования в условиях Крайнего Севера при сотрудничестве дорожной администрации и Государственной инспекции по безопасности дорожного движения

Дата :	4 ноября 2004г.
Место проведения:	г.Архангельск, Управление автомобильными дорогами Архангельской области “Архангельскавтодор”
Организаторы:	Региональное бюро поддержки программы Tacis в Архангельске, Управление «Архангельскавтодор»
Цели мероприятия:	<ol style="list-style-type: none"> 1. Выявление заинтересованности и готовности дорожной администрации и ГИБДД к сотрудничеству и разработке совместной программы по безопасности дорожного движения с интеграцией целей и задач обеих организаций. 2. Оценка возможностей привлечения международного опыта по сотрудничеству различных организаций, объединенных общей целью в рамках целевых программ. 3. Оценка возможностей привлечения альтернативного финансирования для реализации пилотного проекта, нацеленного на разработку интегрированной программы дорожных администраций и ГИБДД по повышению безопасности дорожного движения на дорогах общего пользования с учетом специфических условий Крайнего Севера. 4. Обмен мнениями и предложениями, выработка решения (протокол)

Присутствовали:

От заинтересованных организаций:

Заместитель начальника управления
«Архангельскавтодор»

Попов Сергей Иванович

Заместитель начальника УГИБДД УВД по
Архангельской области, подполковник
Главный государственный инспектор
Архангельской области, руководитель отделения
Российской Транспортной Инспекции (РТИ)

Попов Олег Юрьевич

Дорофеев Михаил Дмитриевич

Директор-координатор Департамента
международных связей Финской национальной
дорожной администрации (FinnRA)

Торниайнен Юкка

От администрации Архангельской области:

Заместитель председателя комитета по международным связям и развитию туризма Администрации Архангельской области
Главный специалист по БДД Департамента транспорта Администрации Архангельской области

Шумилов Валерий Вячеславович

Мартынов Михаил Леонидович

От профильных учебных заведений:

Заведующая кафедры автомобильных дорог Архангельского государственного технического университета, профессор

Лукина Валентина Алексеевна

От заинтересованных НКО:

Ст.методист НКО «Центр Юношеского Научно-технического творчества» г.Северодвинск

Пахаручина Наталья Юрьевна

От консультантов:

Менеджер проекта Tacis «Управление дорогами Северо-запада России», 2001-2003, руководитель проектов JP-Transplan, Финляндия
Ведущий инженер ООО «АвтоДорожный Консалтинг», Россия

Хювяринен Юха

Шабашева Мария Анатольевна

Специалисты дорожной администрации:

Отдел инноваций Управления «Архангелькавтодор»

Водопьянов Геннадий Павлович
Стойка Наталья Александровна
Герасимов Олег Валерьевич
Кудинов Игорь Николаевич

Отдел содержания Управления «Архангелькавтодор»

Кулижников Денис Александрович

От Регионального бюро поддержки программы Tacis:

Руководитель
Помощник

Сваткова Елена Анатольевна
Гирфанова Рашида Равильевна

Вопросы, включенные в повестку дня Совещания:

Цели Совещания:

1. Выявление заинтересованности и готовности дорожной администрации и ГИБДД к сотрудничеству и разработке совместной программы по безопасности дорожного движения с интеграцией целей и задач обеих организаций.
2. Оценка возможностей привлечения международного опыта по сотрудничеству различных организаций, объединенных общей целью в рамках целевых программ.
3. Оценка возможностей привлечения альтернативного финансирования для реализации пилотного проекта, нацеленного на разработку интегрированной программы дорожных администраций и ГИБДД по повышению безопасности дорожного движения на дорогах общего пользования с учетом специфических условий Крайнего Севера.

Детальные вопросы для рассмотрения:

- 1 Стратегия Администрации Архангельской области в сфере международного сотрудничества для повышения доступности удаленных территорий за счет повышения качества и надежности автодорожных сообщений, повышения безопасности дорожного движения в климатических условиях Крайнего Севера.
- 2 Результаты международного сотрудничества в дорожной отрасли за период 1995 – 2004гг, опыт реализованных проектов Tacis, цели, задачи.
- 3 Масштаб проблемы дорожной аварийности, территориальная и климатическая специфика, обоснование для объединения усилий различных организаций по снижению аварийности в условиях роста интенсивности дорожного движения. Результаты проекта НИОКР, финансируемого дорожной администрацией, «Разработка программы мероприятий по повышению безопасности дорожного движения на участках концентрации ДТП на дорогах общего пользования. Пилотный участок «Подъезд к г.Северодвинску».

- 4 Существующие требования к подготовке заявок на привлечение технической помощи в рамках программы Tacis. Соответствие целей проектной идеи «Разработка интегрированной программы по повышению безопасности дорожного движения на дорогах общего пользования в условиях Крайнего Севера при сотрудничестве дорожной администрации и Государственной инспекции по безопасности дорожного движения» индикативным целям программы Tacis. Рекомендации.

- 5 Обмен мнениями, предложения, принятие совместного решения о целесообразности подготовки заявки в рамках программы Tacis, планирование дальнейших действий.

Краткое содержание обсуждений и принятые решения

Г-н Попов С.И. открыл совещание, отметив важность и остроту проблемы дорожной аварийности, а также необходимость ее решения с привлечением передового опыта и при сотрудничестве со всеми заинтересованными организациями.

Представитель дорожной администрации: В Архангельскавтодоре в настоящее время реализуется проект НИОКР «Разработка программы мероприятий по безопасности дорожного движения на участках концентрации ДТП на дорогах общего пользования Архангельской области». В рамках проекта объединены усилия специалистов Архангельскавтодора, ГИБДД, Кафедры автомобильных дорог Архангельского государственного технического университета, консалтинговой компании при информационной поддержке Финской национальной дорожной Администрации. Особую важность здесь представляет опыт Северных стран ЕС, сумевших при аналогичных климатических и погодных условиях, длительном периоде зимнего содержания и коротком световом дне обеспечить высокий уровень безопасности дорожного движения.

Представитель Комитета по международным связям и развитию туризма Администрации Архангельской области: Нарастает необходимость развития межрегионального и международного сотрудничества для ускорения решения экономических и социальных проблем, реализации экономического потенциала удаленных территорий и повышения жизненного уровня населения северной периферии за счет развития перспективных отраслей, например, туризма. Основа развития этой отрасли – качественная и безопасная транспортная инфраструктура.

Представитель Департамента транспорта Администрации Архангельской области: Автомобильные дороги играют связующую роль для всех других видов транспорта, определяя устойчивость транспортной системы, жизненно важной для населения периферийных территорий. Повышение безопасности автодорог содействует снижению транспортных издержек, а проблема аварийности определяется рядом факторов (человеческий фактор, состояние транспортных средств и состояние дороги), что требует объединения усилий всех заинтересованных организаций и служб, а также использования проверенного международного опыта.

Представитель дорожной администрации: Подводя итоги результатов международного сотрудничества специалистов дорожных администраций в рамках проекта Tacis “Управление дорогами Северо-запада России”, реализованного в 2001-2003г.г, можно утверждать, что сотрудничество открывает дорогу новым эффективным методам и экономичным технологиям, позволяя применять решения, результативность которых доказана практикой. Сотрудничество с соседними Северными странами представляет особую ценность, позволяя перенимать технологии, адаптированные к климатическим условиям и специфике функционирования дорог с длительным периодом зимнего содержания.

В существующих условиях ограниченных ресурсов в дорожной отрасли все важнее повышать отдачу от бюджетных средств за счет принятия оптимальных решений, направленных на повышение качества услуг для пользователей. Только усилиями дорожников сложную и многофакторную проблему высокой аварийности не решить.

Поэтому необходимо объединять усилия и согласовать действия дорожной администрации, службы ГИБДД, РТИ и других организаций в рамках целевых программ.

Представитель финской консалтинговой компании: По результатам завершившегося в Архангельскавтодоре проекта Tacis был получен ряд следующих уроков:

Исполнение проектов для одного Получателя облегчается ускорением принятия решений, однако расширение числа получателей позволяет распространять более широко результаты и опыт проекта

Качественное планирование работ по проекту на начальной стадии – важное условие для обеспечения успеха проекта и максимума пользы при том же бюджете.

Организация работы экспертов ЕС в помещении Получателя обеспечивает более тесные рабочие контакты специалистов Получателя и экспертов, плавную реализацию проекта и большой объем знаний, передаваемый российской стороне.

Вовлечение местных консалтинговых организаций в работу над проектом в качестве субподрядчиков способствует более широкому распространению опыта и устойчивости результатов проекта после его завершения.

Наблюдается позитивная тенденция смены приоритетов российских администраций, которые предпочитают направлять больше средств на повышение знаний и квалификации своих специалистов, а не оборудование, как это наблюдалось несколько лет назад.

В ходе работы над проектом возникли новые идеи по повышению качества содержания дорог общего пользования в результате зимнего содержания, которые могли бы реализоваться в следующем проекте, логически вытекающем из предыдущего проекта.

Представитель Финской Дорожной Администрации: Стаж сотрудничества Финской Национальной Дорожной Администрации с Архангельскавтодором - десятилетие. Реализован ряд совместных проектов, например, в области технологий строительства и содержания дорог. В связи со стремительным ростом уровня

автомобилизации областью проектов общего интереса становится безопасность дорожного движения. Безопасность на дорогах признается национальным приоритетом, как в странах Европейского Союза, так и в России. Необходимо подчеркнуть, что критическим условием для успеха в решении проблем аварийности является привлечение к участию всех заинтересованных организаций и служб: дорожной администрации, дорожной полиции, науки, ассоциаций, содействующих формированию безопасной модели поведения участников дорожного движения, средств массовой информации и т.д. Лучший европейский опыт показывает: наилучший результат при наименьших затратах достигается в результате реализации не отдельно взятых проектов или мероприятий по безопасности, а целевой Программы, координирующей деятельность всех заинтересованных сторон.

Представитель УГИБДД УВД Архангельской области: Проблема обеспечения безопасности дорожного движения с каждым годом становится все острее. В динамике последних пяти лет наблюдается устойчивый рост дорожной аварийности. Например, в 2003г. в области произошло 2463 ДТП, в которых погибли 250 и были ранены 3090 человек. Для периферийного региона с дорогами общего пользования с низкой интенсивностью движения, это слишком высокая аварийность.

ГИБДД Архангельской области предпринимала усилия по подготовке программы по повышению безопасности дорожного движения в Архангельской области на 2000-2003 годы. Цель программы заключалась в снижении количества ДТП на дорогах области на 20% и сокращении числа погибающих ежегодно в результате ДТП на дорогах общего пользования на 50-100 человек. Однако достижение этого результата становилось сомнительным из-за отсутствия программы дорожной администрации по повышению безопасности сети дорог. Поэтому, логичной является идея о координации усилий организаций, ответственных за безопасность дорог, безопасность движения, а также безопасность технического состояния парка транспортных средств. Интегрированная программа по безопасности дорожного движения является острой необходимостью на фоне роста интенсивности движения для обеспечения согласованных и целенаправленных действий, гарантирующих одновременное воздействие на все факторы по вине которых происходят ДТП. Опыт стран Балтии подтверждает результативность интегрированных программ для

снижения числа жертв ДТП, даже несмотря на рост уровня автомобилизации и интенсивности движения.

Представитель Российской транспортной инспекции: Функциями РТИ является контроль деятельности профессиональных транспортных предприятий, соблюдение ими норм профессиональной деятельности, влияющих на безаварийность транспортных перевозок, лицензирование, а также, перемещения опасных грузов по дорогам общего пользования. Планируемая Программа должна включить мероприятия, нацеленные на снижение риска ДТП среди транспортных организаций, начиная с профессиональной подготовки водителей.

Заведующая Кафедрой автомобильных дорог Архангельского государственного технического университета: Кафедра имеет многолетний опыт работы по вопросам безопасности дорог, и специалисты кафедры готовы к участию в международных проектах в данной области, что, несомненно, окажет благоприятное влияние на повышение качества подготовки специалистов и расширение научной деятельности.

Представитель российской консалтинговой компании: Первый шаг к разработке программы по повышению безопасности дорожного движения “Архангельскавтодором” уже сделан: с начала 2004 г. в Управлении «Архангельскавтодор» реализуется проект НИОКР «Разработка программы мероприятий по безопасности дорожного движения на участках концентрации ДТП на дорогах общего пользования Архангельской области». Проект нацелен на решение одной из острейших проблем, стоящих перед каждой российской дорожной администрацией – проблемы дорожной аварийности. При этом это первый проект, реализуемый усилиями консорциума, в который вошли “Архангельскавтодор”, УГИБДД области, кафедра автомобильных дорог и консалтинговая компания. В качестве пилотного участка выбрана одна из самых интенсивных и аварийных дорог области – “Подъезд к г.Северодвинску“. Цель работы - выявление проблем, характерных для дорожного движения области и подбор экономичных и результативных решений на основе опыта соседних Северных стран, которые имеют

одни из самых высоких уровней безопасности дорог при сходных климатических условиях. По результатам анализа данных ДТП и выполненных аудитов дорожной безопасности уже сделаны первые выводы о природе проблем дорожной аварийности с выявлением факторов, влияющих на безопасность, и предложены варианты решения проблем для участков концентрации ДТП. Практические результаты данного проекта НИОКР могут послужить при разработке интегрированной программы дорожной администрации и ГИБДД.

Представитель РБП Архангельск: В настоящее время для разработки такой интегрированной программы имеются благоприятные возможности, а именно:

- Наличие у “Архангельскавтодора” и УГИБДД Архангельской области желания сотрудничать для подготовки и реализации совместной программы по повышению безопасности дорожного движения.
- Поддержка со стороны заинтересованных организаций и готовность к участию в работе.
- Основа для подготовки программы в форме программы мероприятий УГИБДД УВД Архангельской области и результаты проекта НИОКР “Архангельскавтодора”.
- Поддержка со стороны Администрации Архангельской области.

Представитель дорожной администрации: Кроме этого, имеется предварительная договоренность о поддержке со стороны дорожных администраций Мурманской области, республики Карелия, республики Коми, ГУ ГИБДД МВД РФ и территориальных УГИБДД, а также зарубежного партнера (Финской национальной дорожной администрации).

Представитель РБП Архангельск: Немаловажным является тот факт, что в “Архангельскавтодоре” уже имеется опыт реализации проектов Tacis (проект “Управление дорогами Северо-запада России, 2001-2003”), и планируемый проект мог бы стать его логическим продолжением.

Кроме этого, в северных территориях российского Северо-запада уже реализован ряд небольших проектов, имеющих отношение к дорожной безопасности при поддержке других доноров (Совет Министров Северных Стран, Министерство транспорта Финляндии), а именно:

- проект по развитию общественного транспорта,
- проект по снижению детского травматизма,
- проект по выявлению участков концентрации ДТП и подготовке предложений для повышению их безопасности в городах Мурманске, Архангельске, Петрозаводске, Сыктывкаре.

Благоприятным фактором также является наличие в Архангельске местного регионального бюро поддержки программы Tacis для оказания консультационной поддержке при подготовке заявки.

Реализация проектной идеи, нацеленной на повышение дорожной безопасности, соответствует целям индикативной Программы сотрудничества ЕС и РФ, Национальной индикативной программе, Программе социально-экономического развития РФ, стратегиям ЕС, РФ, а также региональным приоритетам.

Решения, принятые по результатам Совещания:

Представители заинтересованных организаций подтвердили необходимость международного проекта, нацеленного на разработку интегрированной программы по безопасности дорожного движения с использованием опыта сотрудничества различных организаций и служб при разработке и реализации аналогичных программ в странах ЕС.

Участники совещания выразили готовность сотрудничать при подготовке заявки на привлечение технической поддержки Tacis.