



TACIS EU KOLARCTIC PROJECT

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

Технический отчет РП 5

Техническое содействие Партнерству по
повышению безопасности дорожного
движения «Зеленая волна», г. Архангельск

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 Börlange
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
Предварительная встреча с партнерами по проекту	4
Стажировка в Швеции (г.Лулео) 1-9 Февраля 2009.....	5
Отбор, адаптация и перевод информационных материалов.....	34
Техническое содействие НП «Зеленая волна»:.....	34
4.1 Организация участия граждан в разработке Комплексной транспортной схемы Архангельска (семинары-совещания в формате общественных слушаний).....	34
4.2 Привлечение внимание к развитию системы легкого транспорта в рамках комплексной транспортной схемы Архангельска.....	36
4.3 Участие в обсуждении транспортных проектов по продвижению концепции сдерживания скорости движения в населенных пунктах	37
4.4 Участие в дискуссиях по развитию инфраструктуры для легкового транспорта (парковки, стоянки)	39
Распространение опыта, полученного в рамках проекта	39
Другая деятельность в рамках проекта.....	40

Предисловие

Данный отчет является Техническим отчетом по Рабочему Пакету 5 (WP5) в рамках проекта ТАСИС Коларктик «Безопасность дорожного движения в районах Крайнего севера». Деятельность по Рабочему Пакету 5 связана с оказанием технического содействия НП «Зеленая волна». Полное наименование организации на русском языке: Некоммерческое партнерство по повышению безопасности дорожного движения «Зеленая волна».

Часть 1 – представлены результаты предварительной встречи партнеров по проекту (ОГУ дорожное агентство «Архангельскавтодор» и МРО ГИБДД УВД по г. Архангельску).

Часть 2 – представлены результаты стажировки двух специалистов по безопасности дорожного движения (представитель НП «Зеленая волна» и представитель МРО ГИБДД УВД г. Архангельска) в Швеции в течение 10 дней.

Часть 3 – представлены результаты отбора, адаптации и перевода материалов по БДД в Северных странах для использования в России.

Часть 4 – представлены данные по техническому содействию НП «Зеленая волна» в следующих вопросах:

- Организация участия граждан в разработке Комплексной транспортной схемы Архангельска (семинары-совещания в формате общественных слушаний);
- Привлечение внимание к развитию системы легкого транспорта в рамках комплексной транспортной схемы Архангельска (сеть велодорожек, велопарковки);
- Участие в обсуждении транспортных проектов по продвижению концепции сдерживания скорости движения в населенных пунктах (развязки с круговым движением, приподнятые пешеходные переходы, островки безопасности);
- Участие в дискуссиях по развитию инфраструктуры для легкового транспорта (парковки, стоянки).

Часть 5 – представлены результаты по распространению опыта, полученного в рамках проекта: лекционный день «Передача передового опыта в области безопасности дорожного движения для специалистов дорожной отрасли Архангельской области» (23.04.09), конференция «Совершенствование системы сбора и анализа сведений об условиях совершения дорожно-транспортных происшествий», (Санкт-Петербург, 27-28.04.09) и заключительная международная конференция по передаче технологий (20.05.09).

Часть 6 – представлена другая деятельность НП «Зеленая волна» в рамках проекта.

Предварительная встреча с партнерами по проекту

Первая встреча с партнерами по проекту состоялась 9 июня 2007 года в ОГУ дорожное агентство «Архангельскавтодор» во время проведения Международных дней безопасности.

Участники встречи:

Елена Викстрем	Шведская дорожная администрация, Северный регион
Питер Гиллнас	Шведская дорожная администрация, Северный регион
Алексей Максимов	ГИБДД г. Архангельска
Денис Кулижников	Архангельскавтодор
Надежда Ражева	НП «Зеленая волна»

Темы для обсуждения:

- Транспортная инфраструктура Архангельской области
- Презентация проекта «Безопасность дорожного движения в районах Крайнего Севера»
- Аудит дорожной безопасности в Архангельской области

19 февраля 2008 года директор НП «Зеленая волна» от имени всех партнеров проекта подготовила презентацию проекта на семинаре «Инструменты Европейского соседства и партнерства», который состоялся в Архангельске 19 февраля 2008г.

Стажировка в Швеции (г.Лулео) 1-9 Февраля 2009

Обучение прошли 2 человека:

Максимов Алексей – начальник МРО ГИБДД УВД г. Архангельска

Ражева Надежда – директор Некоммерческого партнерства по повышению безопасности дорожного движения «Зеленая волна», г. Архангельск

Даты: 1-9 Февраля 2009

Место: Лулео, Буден (Швеция)

Организаторы: Шведская дорожная администрация, Северный регион – партнер по проекту

Цель: Швеция – страна с самым высоким уровнем дорожной безопасности. Опыт и технологии Швеции могут быть применены в России для повышения безопасности дорожного движения.

Концепция «Видение Ноль» была принята в Швеции в 1995 году. Это стремление к будущему, в котором люди не погибают и не становятся инвалидами в дорожно-транспортных происшествиях.

Концепция нулевой смертности принимает базовое условие – человек несовершенен, и ему свойственно совершать ошибки, которые могут привести к ДТП. ДТП будут происходить, но они не должны заканчиваться гибелью. Это значит, что в первую очередь, дороги должны проектироваться, строиться и содержаться таким образом, чтобы **предупреждать** ошибки участников дорожного движения, но если они случаются, то последствия этих ошибок должны **быть минимизированы**.

Программа:

1 февраля (воскресенье)

Прибытие в г. Лулео, Швеция

2 февраля (понедельник)

Посещение офиса NTF – Государственной организации по безопасности дорожного движения, образованной в 1934 году.

На сегодняшний день в Швеции работают 23 региональные организации, которые координируют работу всех НКО, связанных с безопасностью дорожного движения.

Проекты по БДД разрабатываются совместно с НКО, полицией, службами спасения.

Рассчитывается бюджет проектов и подается запрос в Конгресс (высший руководящий орган NTF).

На 2009 год на реализацию проектов выделено 27 млн. шведских крон (135 млн.рублей).

Примеры деятельности NTF:

- Измерение скорости потоков по запросу школ, ТСЖ;
- Демонстрация симуляторов: «пьяные очки», кресло (7 км/час), переворачивающийся автомобиль;
- Радиопередачи.

Самая большая проблема: координация деятельности всех заинтересованных сторон.



Фото 1 NTF: Руководитель регионального отделения

В офисе NTF можно получить консультацию по использованию детских удерживающих устройств с демонстрацией их правильной установки и взять детское удерживающее устройство в аренду.

Также в офисе NTF можно получить светоотражатели, буклеты по повышению БДД:

- Stopping and parking (Остановка и стоянка);
- Driving in a roundabout (Движение на развязках с круговым движением);
- Pedestrian and bicycle crossings ()
- Choose the right vehicle-lighting (Выбери правильный свет);
- Безопасность детей



Фото 2 NTF: Тренажер для демонстрации правильной установки детского удерживающего устройства

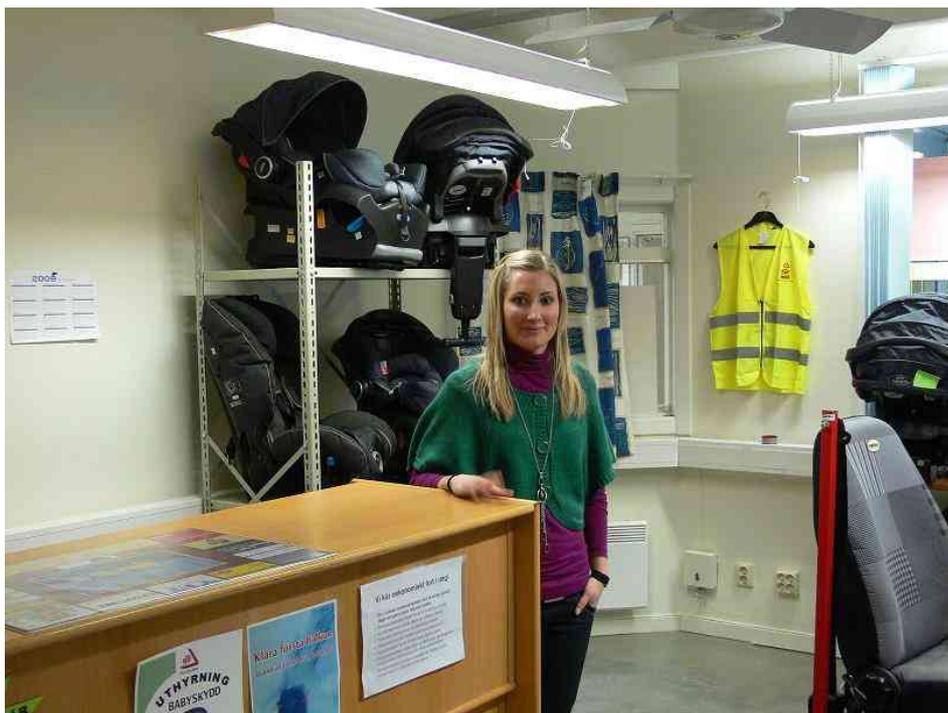


Фото 3 NTF: Детские удерживающие устройства, которые можно взять напрокат.

3 февраля (вторник)

1. Посещение пассажирского предприятия LLT (Luleo Local Traffic).

Муниципальное предприятие, осуществляющее пассажирские перевозки по городу.

55 автобусов, 95 водителей и 16 человек – администрация.

Перевозки осуществляются с 05.00 до 00.00.

В 1965 году не стало кондукторов.

С 2003 по 2008 год рост пассажиропотока на 25%.

У предприятия свой гараж и ремонтные мастерские.

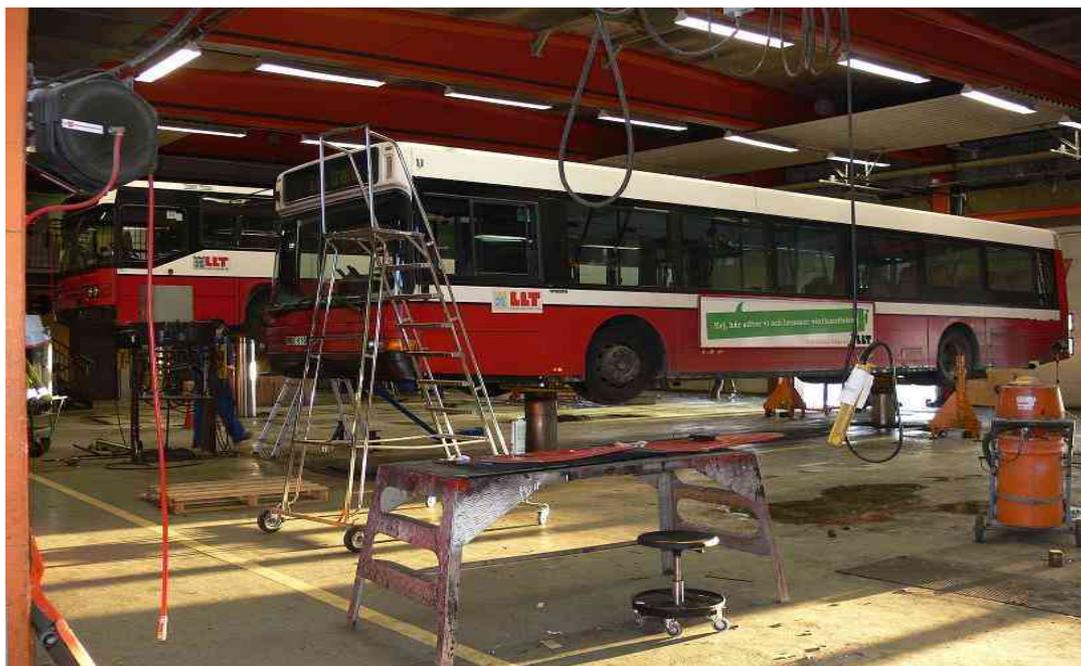


Фото 4 LLT: Ремонтные мастерские



Фото 5 LLT: гаражи

52 автобуса работают на дизельном топливе и 3 автобуса на этаноле (спорный вопрос: экологичность и дороговизна).



Фото 6 LLT: заправка этанолом

Мойка автобусов осуществляется ночью (аутсорсинг).



Фото 7 Автобусы, оставленные на мойку (в ночное время)

Каждый новый водитель проходит 3-недельную стажировку с наставником. Из 95 водителей, 9 - наставники.

Перед выходом в рейс каждый водитель проверяется на содержание алкоголя Выдыхаемом воздухе: ключ от кассы автобуса можно получить только после прохождения «алкозамка».



Фото 8 LLT: Прохождение водителем алкотеста перед рейсом

Каждый автобус оснащен системой позиционирования - GPS. Поэтому диспетчер всегда может отследить местоположение автобуса и соблюдение графика движения.



Фото 9 LLT: Система контроля за автобусами

Все остановки общественного транспорта оснащены электронными табло, на которых отражается маршрут и время (в минутах) через которое автобус подойдет к остановке.



Фото 10 г. Лулео, электронные табло на остановках о движении автобусов

С 2008 года внедряется экологичный стиль вождения, что дает экономию топлива на 12%.

«Pilot fish» - установка индивидуальных датчиков по расходу топлива.

Меры поощрения общественного транспорта: «зеленая волна» (в дорожное покрытие вмонтированы датчики, которые меняют сигнал светофора на зеленый для автобусов).

С 2009 года все автобусы должны быть с низкой платформой (для людей с ограниченной мобильностью).

С 2008 года все автобусы, осуществляющие перевозки между городами, оснащены ремнями безопасности.

2. Посещение спасательных служб.

Всего в Швеции 18 спасательных центров. Они первыми получают информацию о происшествии (центральный пульт), а затем диспетчер распределяет вызовы по степени важности и подключает остальные службы (скорая помощь, полиция, ТСЖ и т.д.). В среднем диспетчеры получают 1200-1300 вызовов в год.

В штате службы есть специалисты, которые работают на постоянной основе (регулярные дежурства), также есть специалисты «запаса», которые не дежурят постоянно, но могут быть привлечены в сложных ситуациях.



Фото 11 г. Лулео: руководитель спасательной службы

В распоряжении спасательных служб самая современная техника:



Фото 12 г.Лулео: спецтехника спасательных служб (автомобиль оснащен всем необходимым для тушения пожара и разрезания металла).



Фото 13 г.Лулео, спасательные службы: датчик тепла (для обнаружения людей под завалами).

4 февраля (среда)

1. Посещение профессиональной школы вождения в г. Будене.

В школе можно получить права на все категории (А,В,С,Е).

Обучение на категорию С – стоит 30 тыс. крон (150 тыс. рублей). Студенты гимназий, желающие получить профессиональное образование, обучаются бесплатно и могут после окончания гимназии работать водителями.

Экологичный стиль вождения – часть программы для получения прав на все категории. По статистике, это повышает не только экономию топлива, но и безопасность на 5-15%.

В Швеции 20% всех ДТП – это ДТП с грузовыми автомобилями. Основная причина: усталость водителя (штраф за нарушения режима труда и отдыха – 3 тыс.крон (15 тыс. рублей).

Данная школа участвует в международных проектах и кампаниях по повышению БДД.

Пример: информационная кампания для школьников «Смотрю – вижу – реагирую», которая позволяет объяснить школьникам, что водитель грузовика не всегда может увидеть пешеходов.



Фото 14 Школа вождения: на таких грузовиках обучаются для получения категории С

2. Встреча с начальником дорожной полиции Северного региона.

В 2006 году в дорожной полиции работало 36 человек, в 2008 год – 7 человек. Все сотрудники задействованы на дорогах: одна группа работает с тяжелым транспортом (автобусы, грузовики), вторая – с агрессивным поведением водителей (в основном легковой транспорт). В 2009 году принято решение об увеличении штата, так как необходимо чаще проводить контроль на дорогах из-за участвовавшего употребления алкоголя и наркотиков.

В 50% ДТП с погибшими основная причина – употребление алкоголя.

Статистика Северного региона (Норботтен): в 2000г не было зафиксировано ни одного случая употребления наркотиков, в 2008 г – 404 водителя задержаны из-за употребления наркотических веществ и 616 – алкоголя.

В среднем в год на дорогах Северного региона проводится 79000 проверок!

Те, кто подозревается в употреблении наркотических веществ по внешним признакам, сопровождаются в участок. В полиции делаются дополнительные тесты.

5 февраля (четверг)

Посещение полигона по обучению вождению на скользкой дороге, г. Питео

Для получения водительских прав категории В всем обучающимся необходимо пройти однодневный тренинг по вождению на скользкой дороге.

Тренинг включает в себя:

- Использование симуляторов для наглядного объяснения работы средств пассивной безопасности (ремни безопасности, подголовники, зимние шины);
- Теоретическая подготовка;
- Практическое вождение на скользких участках дороги с использованием ABS, ASS на разных скоростях.

Примечание: полигон работает круглый год, но в теплое время года вождение отрабатывают на участках с металлическим покрытием, политым маслом.

За практическое вождение ставятся баллы и документы направляются в школу, где ученик обучается на категорию В.



Фото 15 Курсы по обучению вождению на скользкой дороге: демонстрация использования ремней безопасности (скорость тренажера 7 км/час)



Фото 16 Курсы по обучению вождению на скользкой дороге: работа подголовников



Фото 17 Курсы по обучению вождению на скользкой дороге: использование ремней безопасности (переворачивающийся автомобиль)



Фото 18 Курсы по обучению вождению на скользкой дороге: теоретическая подготовка к вождению (объясняются задания: с какой скоростью двигаться, где тормозить и т.д.)



Фото 19 Полигон: скользкий участок дороги



Фото 20 Полигон: скользкий участок дороги



Фото 21 Полигон: вышка для инструкторов, которые отдают команды по рации



Фото 22 Полигон: инструктор отдает команды для водителей по рации (связь односторонняя)

6 февраля (пятница)

Посещение компании BDX Foretagen AB (работа по безопасности движения).

Это самая крупная грузовая компания в Швеции. Она объединяет 400 малых предприятий, которые арендуют у нее технику. Головной офис находится в г. Лулео (8 офисов во всем Северном регионе). В компании работает 2000 человек. Техника (800 строительных машин и 800 грузовиков) используется для уборки улиц, строительных работ, ремонтных работ, перевозки грузов.

В компании разработан внутренний кодекс, концепция которого: BDX полностью поддерживает концепцию нулевой смертности и будет постоянно работать над достижением максимальной безопасности движения.

Заказчиком работ по содержанию дорог выступает Дорожная администрация, которая выдвигает следующие требования:

- Соблюдение законодательства
- Соблюдение скоростного режима, использование ремней безопасности, трезвость (нулевая доза алкоголя на рабочем месте)
- Водители-профессионалы несут особую ответственность за поведение на дороге

- Автомобиль всегда должен отвечать техническим требованиям
- Водители обязаны носить форму со светоотражающими элементами
- Соблюдение режима труда и отдыха.

Каждый новый водитель при поступлении на работу в эту компанию проходит подготовительный курс, который включает: безопасный стиль вождения, оказание первой помощи, экологический стиль вождений (HeavyEcoDriving: www.föranfokus.se). Также в компании действует система наставничества (coaching).





Фото 23,24 BDХ: многофункциональная техника

7 и 8 февраля (суббота, воскресенье)

Дорожное обустройство, направленное на повышение БДД и содержание дорог



Фото 25 Региональная дорога: информационные дорожные знаки и вешки



Фото 26 Лулео: защитные столбики



Фото 27 Лулео: парковочный автомат



Фото 28 Лулео: велосипедная парковка



Фото 29 Лулео: парковка на первом этаже здания



Фото 30 Лулео: внутриквартальная парковка



Фото 31 Лулео: подземный паркинг



Фото 32 Лулео: надземный пешеходный переход



Фото 33 Лулео: парковка около дома



Фото 34 Лулео: работа уборочной техники (зимнее содержание)



Фото 35 Лулео: обозначение совмещенной пешеходной и велосипедной дорожки



Фото 36 Лулео: шлагбаум от автомобилей



Фото 37 Лулео: использование арки для парковки велосипедов и автомобилей



Фото 38 Лулео: многоярусный паркинг



Фото 39 Лулео: воротная конструкция



Фото 40 Лулео: островок безопасности, автобусная остановка



Фото 41 Лулео: использование мелкого щебня вместо песка (щебень можно использовать несколько раз)



Фото 42,43 Провинция Йоккмок: информационная кампания, направленная на предупреждение ДТП с животными

Вывод:

В результате стажировки мы смогли понять как улучшение концепции, применение современных технологий, совершенствование законодательства и контроль в комплексе могут повлиять на повышение безопасности дорожного движения.

На региональном уровне мы можем применить следующие меры:

- Фактор – дорожная инфраструктура: применение мер физического сдерживания скорости движения (разделительные барьеры, круговые развязки, островки безопасности; качественное дорожное содержание; развитие инфраструктуры для легкового транспорта (парковки, стоянки); развитие инфраструктуры для легкого транспорта.
- Фактор - человек: повышение качества обучения водителей, программы повышения квалификации водителей на предприятиях (пассажирские и грузовые перевозки), повышение использования пассивных средств безопасности (ремни, детские кресла) через информирование и контроль.

Отбор, адаптация и перевод информационных материалов

Следующие информационные материалы были переведены и адаптированы для представления участникам семинаров, совещаний, круглых столов и для подготовки к стажировке в рамках проекта:

Информация	Кол-во страниц
<ul style="list-style-type: none"> ▪ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ СВЕТООТРАЖАТЕЛЕЙ, ВЕЛОШЛЕМОВ И ДЕТСКИХ УДЕРЖИВАЮЩИХ УСТРОЙСТВ В ФИНЛЯНДИИ (презентация в Power point), Лиикеннетурва, Центральная общественная организация по безопасности дорожного движения в Финляндии 	21
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Меры, принимаемые шведским правительством для борьбы с негативными последствиями управления автотранспортным средством в состоянии опьянения (презентация в Power point) Руководство полиции Провинция Вестерботтен (Швеция) 	35
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Спасти 20 000 жизней на наших дорогах. Разделение ответственности. Европейская Программа действий по повышению БДД, 2003 	5
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Пристегните Вашего ребенка – проект по повышению БДД в Польше 2001-2004 (презентация в Power point), Даймлер Крайслер, Польша 	25
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Дети в автомобиле: как защитить Вашего ребенка (брошюра) 	11
ИТОГ	97

Техническое содействие НП «Зеленая волна»:

4.1 Организация участия граждан в разработке Комплексной транспортной схемы Архангельска (семинары-совещания в формате общественных слушаний)

Комплексная транспортная схема Архангельска разрабатывалась в течение 2 лет. Были проанализированы все компоненты транспортной системы.

Для получения более полной информации и повышения осведомленности граждан о процессе разработки КТС было организовано несколько семинаров-совещаний в формате общественных слушаний.

НП «Зеленая волна» участвовала в подготовке и проведении следующих семинаров:

Февраль 2008

Архангельск

Подготовка и участие в семинаре «Развитие в Архангельске инфраструктуры для легкового транспорта».

Цель семинара: оценка перспектив развития инфраструктуры для легкового транспорта (парковок, гаражей, объектов сервиса) на основе партнерства государственного и частного секторов.

Опыт Северных стран предложен для Архангельска.

Апрель 2008

Архангельск

Подготовка и участие в семинаре «Пути снижения негативного воздействия автотранспорта на качество городской среды: перегруженность, аварийность, здоровье населения. Прогнозы».

Цель семинара: представить оценку негативного влияния дорожного движения, а именно, перегруженности, аварийности, негативного воздействия на здоровье, по результатам анализа статистики и пилотных исследований: определение уровней загазованности и влияние насаждений на распространение загрязнений на прилегающие территории.

Выступление: «Сдерживание скоростей движения, предложения».

Май 2008

Архангельск

Участие в подготовке и проведении семинара «Повышение качества содержания улично-дорожной сети Архангельска».

Цель семинара: обсуждение путей создания системы качественного содержания улично-дорожной сети, предлагаемых в рамках разработки комплексной транспортной схемы Архангельска.

Выступление: «Качество содержания дорожного обустройства».

Июнь 2008

Архангельск

Участие в семинаре «Развитие системы общественного транспорта в Архангельске».

В Архангельске общественный транспорт представлен автобусным движением и речными перевозками.

На сегодняшний день на рынке общественных перевозок в Архангельске работают 52 организации и функционирует 50 маршрутов.

Цель семинара: обсуждение путей повышения качества услуг общественного транспорта и привлечения пользователей._

Целевая группа: муниципальная законодательная и исполнительная власть, руководители предприятий-перевозчиков, СМИ, НКО.

Презентация: «Общественный контроль на пассажирском транспорте».

Октябрь 2008

Архангельск

Участие в семинаре ««Финансовые возможности и ограничения для развития транспортной системы Архангельска. Оценка перспектив восстановления троллейбусного движения».

Цель семинара: применение методики УПЦ для оценки проектов с сфере транспорта

Целевая группа: муниципальная законодательная и исполнительная власть, экономисты, СМИ, НКО

4.2 Привлечение внимание к развитию системы легкого транспорта в рамках комплексной транспортной схемы Архангельска

Участие в анализе характеристики условий для легкого движения в Архангельске. Совместная работа с Общественной организацией «Велосипедный Архангельск» и Союзом общественных объединений инвалидов Архангельской области. Продвижение идеи создания инфраструктуры для легкого транспорта в Архангельске для повышения мобильности населения.

Деятельность:

- Летом 2007г. был произведен опрос велосипедистов города на тему развития велосипедной инфраструктуры. Было опрошено 88 респондентов (обоих полов

в равных пропорциях), активных пользователей лёгкого транспорта. Целью исследования было выявить: характеристики велосипедистов, проблемы, которые они испытывают при перемещении по городу и конструктивные предложения по улучшению велосипедного движения. Результаты опроса вошли в главу КТС: Характеристика условий для легкого движения.

- Подготовка презентации «Проект по развитию легкого движения в Архангельске» в рамках Дней Европы в Архангельске, 21 июня 2008.
- Продвижение идеи развития системы легкого транспорта на круглом столе «Молодежь Архангельска» (11.06.08)
- Освещение СМИ (статья в газете «Бизнес класс» № 24 – “Архангельск мечтает о легком движении”)

4.3 Участие в обсуждении транспортных проектов по продвижению концепции сдерживания скорости движения в населенных пунктах

В 2008 году члены НП «Зеленая волна» приняли участие в обследовании транспортных потоков на круговой развязке ул. Воскресенская/пр. Обводный канал. По результатам обследования был сделан отчет с фотографиями и статистикой. На основании этого отчета при поддержке экспертов по БДД для управления дорог и мостов мэрии г. Архангельска были подготовлены конкретные предложения по повышению БДД на данном участке: островки безопасности, приподнятые пешеходные переходы, изменение движения (преимущество для тех, кто на круге).



Фото Круговая развязка ул.Воскресенская/пр.Обводный канал: неправильная организация движения – транспорт, который на «круге» – стоит.

18 сентября 2008 года директор НП «Зеленая волна» приняла участие в общественных слушаниях по проекту Генерального плана города. Было озвучено предложение по организации развязки с круговым движением на перекрестке пр.Обводный канал/ул.Гагарина.

В 2008 году был сделан анализ применения мер по сдерживанию скорости движения и подготовлена презентация.

Пример:



Фото Ситуация ДО устройства центрального разделительного барьера



Фото Ситуация ПОСЛЕ устройства центрального разделительного барьера

Обоснование: из мировой практики известно, что физические меры на дорогах очень эффективны для повышения БДД. Улучшение инфраструктуры означает

создание безопасного окружения. Человек несовершенен, и ему свойственно совершать ошибки, которые могут привести к ДТП. Это значит, что в первую очередь, дороги должны проектироваться, строиться и содержаться таким образом, чтобы **предупреждать** ошибки участников дорожного движения, но если они случаются, то последствия этих ошибок должны **быть минимизированы**.

Физические меры по сдерживанию скорости движения, такие как хампы, сужения, островки, приподнятые пешеходные переходы, круговые развязки, могут значительно повлиять на снижение нарушения скоростного режима. Пример: круговые развязки доказали, что они не только снижают кол-во ДТП на 70-80%, но и уменьшают издержки от ДТП на 90%.

Планы: Продолжать анализ применения всех мер по сдерживанию скорости движения для повышения информированности населения по повышению БДД.

4.4 Участие в дискуссиях по развитию инфраструктуры для легкового транспорта (парковки, стоянки)

Подготовка и участие в семинаре «Развитие в Архангельске инфраструктуры для легкового транспорта».

Цель семинара: оценка перспектив развития инфраструктуры для легкового транспорта (парковок, гаражей, объектов сервиса) на основе партнерства государственного и частного секторов.

Целевая группа: представители органов власти, бизнеса, НКО, СМИ

Опыт Северных стран предложен для Архангельска.

Распространение опыта, полученного в рамках проекта

23 апреля 2009 года в АГТУ (Архангельск) в рамках проекта был организован лекционный день «Передача передового опыта в области безопасности дорожного движения для специалистов дорожной отрасли Архангельской области».

Целевая группа: студенты, преподаватели (41 человек)

Директор НП «Зеленая волна» подготовила презентацию «Роль гражданского общества в обеспечении безопасности дорожного движения. Опыт

некоммерческих организаций Северных стран в повышении безопасности дорожного движения (Финляндия, Швеция)».

26-28 апреля 2009 участие директора НП «Зеленая волна» в целевой конференции «Совершенствование системы сбора и анализа сведений об условиях совершения дорожно-транспортных происшествий», Санкт-Петербург.

Целевая группа: университеты, ГИБДД, органы власти, бизнес (технические станции, школы вождения), СМИ из СЗФО (100 человек)

Подготовлена презентация «Опыт деятельности НКО для повышения БДД», в которой представлен опыт Швеции и Финляндии и результаты проекта «Безопасность дорожного движения в районах Крайнего Севера».

20 мая 2009 года состоялась заключительная международная конференция по передаче технологий.

Целевая группа: представители организаций, имеющих отношение к БДД как регионального, так и муниципального уровня из Мурманской области, Республики Коми, Республики Карелия, Архангельской области, Вологодской области, Пермского края, Финляндии, Швеции (всего 60 человек).

Директор НП «Зеленая волна» подготовила презентацию «Деятельность и результаты компонента «Оказание технического содействия НП «Зеленая Волна».

Другая деятельность в рамках проекта

Члены НП «Зеленая волна» приняли участие в следующих мероприятиях, нацеленных на повышение БДД:

Июнь 2007 участие в организации и проведении Международных дней безопасности дорожного движения в Архангельске (8-10 июня).

Цель: информирование и обучение правильному использованию пассивных средств безопасности: ремни, детские кресла, светоотражатели, ближний свет фар, гарнитура hands-free

Целевая группа: дорожные пользователи

Октябрь 2007 участие в конференции «Система управления деятельностью в области обеспечения безопасности дорожного движения на федеральном уровне, на уровне субъектов РФ, на уровне местного самоуправления» (в рамках федеральной целевой программы по повышению БДД 2006-2012), Санкт-Петербург

Презентация “Роль партнерства в повышении БДД”

Целевая группа: представители органов власти, университетов, ГИБДД, бизнес (технические станции, школы вождения) из СЗФО.

2009 деятельность по повышению качества услуг общественного транспорта совместно с Ассоциацией автотранспортников Архангельской области: семинары, связи с общественностью, общественный контроль