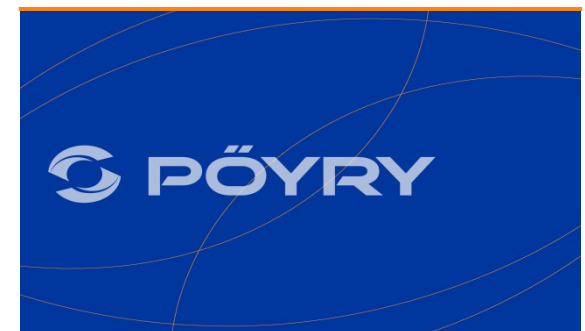

ОПЫТ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПРОЕКТОВ ПО ДОРОЖНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ, РЕАЛИЗОВАННЫХ В РОССИИ

Юха Хювяринен, руководитель проектов

Стартовый семинар проекта ENPI Kolarctic
СВС «Более безопасные дороги для
пользователей»

Архангельск, 27 июня 2013



Справка: Зависимость успеха решения проблем аварийности от зрелости сообщества

Согласно международной практики: Сообщество проходит три стадии «созревания» для решения проблем аварийности:

Стадия 1: Неготовность сообщества – **высокая аварийность**

Стадия 2: Повышение готовности сообщества к решению проблем аварийности, формирование элементов системы – **появление позитивных сдвигов по отдельным направлениям**

Стадия 3: Готовность общества решать проблемы аварийности системно – **устойчивая динамика снижения аварийности**

Условия «созревания» сообщества

1. **Опыт лидеров** – катализатор процесса «созревания».
2. **Эволюционность процесса** «созревания», т.е. шагнуть из стадии 1 в стадию 3 невозможно
3. **Общественное сознание** – главный двигатель повышения готовности общества к успешному решению проблемы аварийности
4. **Постоянная профессиональная работа** – гарантия успеха. Величина успеха пропорциональна усилиям и времени, затрачиваемым сообществом на решение проблемы аварийности

Некоторые принципиальные выводы из опыта лидеров

- 1. Безопасность – продукт работы всего сообщества, а не отдельных ответственных организаций**
- 2. Важно заимствовать опыт адекватный «зрелости» сообщества**
- 3. На начальных стадиях «созревания сообщества» главные усилия надо сосредоточить на:**
 - A. Реализации незатратных, но результативных «малых мер» для снижения рисков ДТП**
 - B. Формировании общественного мнения в пользу безопасности**

Примеры проектов из российской практики



SAKHALIN
ROAD SAFETY
PARTNERSHIP

Проект Сахалинского Партнерства по безопасности дорожного движения

- Южносахалинск – 180 тыс. человек
- 2004г. погибло 139 человек, 1483 ранено, устойчивый рост ДТП
- Заказчик: Партнерство
- Исполнитель: Международная команда

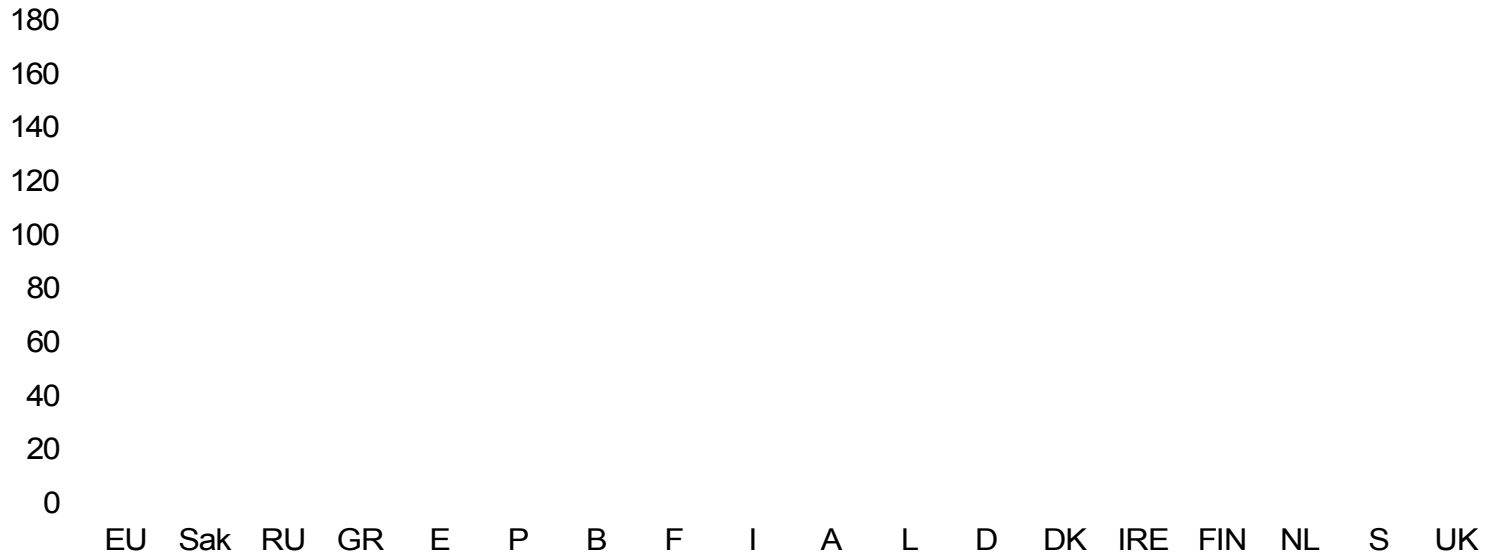




SAKHALIN
ROAD SAFETY
PARTNERSHIP

Дорожно-транспортная ситуация на Сахалине

Риск гибели в ДТП (на млрд. тр.ср-во*км)



Расчеты Глобального партнерства по дорожной безопасности

- **Риск погибнуть в ДТП на Сахалине выше в 10 раз, чем в среднем в странах ЕС**



SAKHALIN
ROAD SAFETY
PARTNERSHIP

Факт: Безопасность на дорогах – многосекторальная и многодисциплинарная ответственность

Однако координация отсутствует

Бизнес

- Автомобили
- Нефтепродукты
- Страхование
- Алкоголь
- Туризм
- Реклама

**Гражданское
общество**

- Интересы
уязвимых групп
(пешеходы,
дети и т.д.)

Государство

- Политика
- Законы и их
исполнение
- Образование
- здравоохранение
- Правосудие



SAKHALIN
ROAD SAFETY
PARTNERSHIP

Партнерство – новый подход к дорожной безопасности





SAKHALIN
ROAD SAFETY
PARTNERSHIP

Реализация серии под-проектов, 2005-06:

1. Анализ данных ДТП (**спонсор – ВР**);
2. Выявление участков концентрации ДТП на сети, их анализ и предложения для снижения рисков ДТП (**спонсоры - Schlumberger и 8 местных частных компаний**);
3. Продвижение ремней безопасности при помощи образовательных, информационных и принудительных мероприятий (**спонсор - Sakhalin Energy**);
4. Улучшение подготовки школьников по БДД (**спонсор - Sakhalin Energy Investment Company**);



SAKHALIN
ROAD SAFETY
PARTNERSHIP

Условия бизнеса:

1. Реализация проекта должна быть выполнена **профессионалами** международного уровня
2. Предлагаемые решения должны быть **экономически оценены** по результатам сравнения **выгод Сообщества** от снижения аварийности и **затрат** на реализацию мер



SAKHALIN
ROAD SAFETY
PARTNERSHIP

Ресурсы Проекта:

- 1. Информация**
- 2. Передовой мировой опыт**
- 3. Финансовая поддержка бизнеса**
- 4. Профессиональная международная команда и опыт решения проблем аварийности в условиях повышения уровня автомобилизации**
(Великобритания, Венгрия, Нидерланды, Швейцария, Швеция, Финляндия, Россия)



SAKHALIN
ROAD SAFETY
PARTNERSHIP

Пример решения по снижению рисков аварийности на участке концентрации ДТП :

Пешеходный переход на участке в зоне школы:

Пакет мер (25.600 \$),

1. Улучшение состояния покрытия на подходах к переходу, восстановление бордюра
2. Ограничение скорости на участке 40 км/ч
3. Два хампа для сдерживания скорости до 30 км/ч на подходе к переходу
4. Установка шести столбиков между хампами и переходом
5. Установка направляющего ограждения к переходу
6. Устройство приподнятого пешеходного перехода
7. Разметка
8. Обновление дорожных знаков
9. Установка двух новых опор освещения
10. Инструктаж подрядчика по техническому обслуживанию и зимнему содержанию участка (обеспечение видимости)





SAFARI IN
ROAD SAFETY
PARTNERSHIP

Прогноз эффект от реализации пакетов мер на различных участках

№ участка	Затраты, \$	Прогноз снижения числа погибших в год	Прогноз снижения числа раненых	Выгоды Сообщества в год, \$	Период окупаемости, мес.
1	25.600	0,43	5,82	496.000	0,6
2	17.500	0,22	2,37	212.000	1
3	9.100	0	0,88	58.000	2
4	5.100	0,07	1,16	96.000	0,6
5	8.300	0	0,37	24.000	4
6	14.600	0,05	1,11	86.000	2
8	38.000	1,15	4,62	604.000	0,8
Итого, 1-6, 8	118.000	1,92	16.33	1.574.000	1 месяц

Результаты 1-го этапа реализации пакетов мер по снижению аварийности на 6 участках концентрации ДТП

* 0.8 - 0.8 - 0 = 0.8 учётных ДТП – 0.8 раненых - 0 погибших

№.	Участок концентрации ДТП	ДТП 1/2002-3/2005 ежегодно	Меры 2006	ДТП 2006-2009 ежегодно
1	Перекресток ул.Комсомольская и пр.Победы, участок у дома 192 по ул.Комсомольская	13.5 – 14.8 – 0.9	- Новые дорожные знаки	0.8 - 0.8 - 0*
2	Школа № 7, ул.Комсомольская		- Новые дорожные знаки	0 - 0 - 0
3	Пешеходный переход у магазина «Аист» (ул.Комсомольская дом 290)	3.4 – 3.4 – 0.3	- Новый бордюр - Защитное ограждение - Новые дорожные знаки	0.25 - 0.25 - 0
4	Перекресток ул.Комсомольская и ул.Тихоокеанская (школа № 23)	4 – 4.6 – 0	- Новые дорожные знаки	0 - 0 - 0
5	Пешеходный переход на ул.Ленина (школа № 11)	12 – 15.4 – 0.6	- Новый бордюр - Защитное ограждение - Новые дорожные знаки	1.25 - 1.25 - 0.25
6	Пешеходный переход у школы № 2, пр.Победы	7.1 – 8.6 – 0.6	- Защитное ограждение	0.5 - 0.5 - 0

Экономические результаты 1-го этапа реализации мер по снижению дорожной аварийности на 6 участках концентрации ДТП

* 0.8 - 0.8 - 0 = 0.8 учетных ДТП – 0.8 раненых - 0 погибших

№.	Участок повышенного риска ДТП	ДТП 1/2002-3/2005 и ежегодно	ДТП 2006-2009 ежегодно	Экон.ущерб от ДТП 1/2002-3/2005 Ежегодно Млн.руб	Экон.ущерб от ДТП 2006-2009 ежегодно	Экономия сообщества, ежегодно, млн.руб
1	Перекресток ул.Комсомольская и пр.Победы, участок у дома 192 по ул.Комсомольская	44-48-3 13.5 – 14.8 – 0.9	* 0.8 - 0.8 – 0	36	1.9	34
2	Школа № 7, ул.Комсомольская					
3	Пешеходный переход к югу от магазина «Аист» (ул.Комсомольская дом 290)	11-11-1 3.4 – 3.4 – 0.3	0.25 - 0.25 - 0	11	0.6	10
4	Перекресток ул.Комсомольская и ул.Тихоокеанская (школа № 23)	13-15-0 4 – 4.6 – 0	0 - 0 - 0	11	0	11
5	Пешеходный переход на ул.Ленина (школа № 11)	39-50-2 12 – 15.4 – 0.6	1.25 -1.25 -0.25	43	5.3	38
6	Пешеходный переход у гимназии № 2, пр.Победы	23-28-2 7.1 – 8.6 – 0.6	0.5 - 0.5 – 0	26	1.2	25
	ИТОГО	40 – 47 – 2.5	2.8 – 2.8 – 0,25	127	9	118

Результаты 1-го этапа реализации пакетов мер по снижению дорожной аварийности на 6 участках концентрации ДТП:

2006:

- Инвестиции составили **3 миллиона рублей.**

В результате, ежегодно:

- Предотвращается гибель **2 человек** и травмы **44 человек**

- Выгоды сообщества - **118 миллионов рублей**

Результаты проведения информационных кампаний по продвижению использования ремней безопасности



- Девиз: «Выбери жизнь – пристегнись!»*, 2005-2008
- Целевая группа – водители
- 2005 - 3% водителей использовали ремни безопасности
- 2008 - 80% водителей используют ремни безопасности
- Результат - 77% роста использования ремней (!)
- Себестоимость 1% - \$6493 (для сравнения Польша – себестоимость 1% \$ 12000 и результат 25%)

Выводы Сахалинского проекта

- 1. Партнерство** гражданского общества, бизнеса и власти способно **ускорять** решение проблемы дорожной аварийности за счет привлечения **дополнительных ресурсов** (информационных, профессиональных, финансовых)
- 2. Системная работа** по выявлению опасных участков и подавление рисков аварийности с помощью **адресных, простых и недорогих мер** содержит огромный потенциал повышения безопасности дорог (управление рисками аварийности) и снижения издержек сообщества, обусловленных аварийностью
- 3. Репутация** российских водителей как невосприимчивых к зарубежным методам воздействия – миф. Просто **методы воздействия требуют профессионализма.**

Проект: Безопасность трансграничного дорожного движения

Программа приграничного сотрудничества ENPI 2007–2013
(Европейский инструмент соседства и партнерства),
подпрограмма «Юго-Восточная Финляндия – Россия»

1. Характеристики Проекта
2. Первые результаты реализации Проекта

Цели Проекта

Общая цель: Гармонизация принципов обеспечения безопасности трансграничных дорог при их прохождении через населенные пункты.

Конкретные цели – вклад в:

- **Устойчивость процесса** повышения безопасности трансграничных дорог
- Развитие **сотрудничества профессионалов** в области безопасности дорог, передача технологий
- **Гармонизацию принципов** проектирования дорог
- Повышение **защищенности** уязвимых участников движения
- Повышение безопасности **поведения** участников движения



Участники Проекта «Безопасность трансграничного дорожного движения»

Транспортное Агентство Финляндии

Центр экономического развития, транспорта и окружающей среды Юго-Восточной Финляндии (ELY)

Комитет по транспорту и транспортной инфраструктуре Ленинградской области

Фонд «Безопасность дорожного движения Ленинградской области»

Муниципальное образование (МО) «Всеволожский муниципальный район» ЛО

МО «Город Всеволожск» Всеволожского муниципального района ЛО

МО «Сертолово» Всеволожского муниципального района ЛО

МО «Светогорское городское поселение» Выборгского района ЛО

МО «Выборгский район» ЛО

МО «Город Выборг» Выборгского района ЛО

Управление ГИБДД по Санкт-Петербургу и Ленинградской области

Санкт-Петербургский государственный архитектурно-строительный университет (СПбГАСУ)

Консультант проекта по реализации в РФ: Pöyry Finland Oy

Формирование Бюджета Проекта - 1.318.000 €, в т.ч.

Финансирование Программы ENPI 771 120 € (59%)	<ul style="list-style-type: none">• ЕС 385 560 €• Россия 192 780 €• Финляндия 192 780 € <p>(50 % ЕС, 25 % Россия, 25 % Финляндия)</p>
Финские партнеры 483 880 € (36%)	<ul style="list-style-type: none">• Транспортное Агентство Финляндии 360 000 € (платежи)• ELY 123 880 € (натуральная отработка)
Российские партнеры 63 000 € (5%)	Комитет по транспорту и транспортной инфраструктуре Ленинградской области и 6 МО – партнеров - по 9.000 € каждый (натуральная отработка)

Дополнительно: Муниципальные образования – партнеры Проекта направляют на монтаж обустройства по БДД на пилотных участках около **100.000 €**, (около 4 млн руб.)

Деятельность

1. Передача ноу-хау по:

- Обеспечению устойчивости дорожной безопасности с помощью управления рисками
- Методам выявления участков с повышенным потенциальным риском аварийности
- Принятию решений с наилучшей экономической окупаемостью ресурсов сообщества, направляемых на цели дорожной безопасности
- Принципам проектирования безопасных дорог при высоком уровне автомобилизации
- Разработке программ по повышению БДД на основе сбалансированного воздействия на все факторы риска аварийности

Деятельность

2.Выполнение:

- Ряд пилотных проектов по инфраструктурным улучшениям с последующим мониторингом результата
- Мероприятий по привлечению населения к участию в повышении безопасности среды проживания
- Анализа исполнения завершенной программы «Повышение БДД во Всеволожском районе ЛО, 2010-2012» ее актуализации на период 2014-2020, и планирования программы для Выборгского района ЛО
- Изучения влияния иностранного транспорта на дорожную безопасность в Юго-Восточной Финляндии

3.Проведение:

- семинаров и мероприятий по распространению результатов Проекта в другие российские территории, лишенные возможности участвовать в проектах приграничного сотрудничества.



ENPI

2. Первые результаты проекта «Безопасность трансграничного дорожного движения»

Анализ выполнен на основе «технологии» научного подхода, который включает шаги:

- **Анализ объекта** (Программы) путем разделения его на составные компоненты
- **Углубленный анализ компонентов** относительно успешных мировых практик - **Выводы - Предложения** для повышения результативности Программ по БДД
- **Синтез** результатов углубленного анализа в системное решение – проект **Технического Задания для актуализации Программы**
- Следующий этап работы – **Актуализация программы на период 2014-2020 на основе ТЗ**

- **Порядок анализа выполненных программ и подготовки предложений по их актуализации**, который применим для оценки исполнения других муниципальных программ по повышению БДД.

Следствия:

- **Стандартизация процедуры оценки исполнения программ и их актуализации на новый период** (будет проверено на примерах Всеволожского и Выборгского районов)
- **Сопоставимость результатов и возможность сравнения результатов по муниципалитетам, выявление успешных практик для продвижения и др.**

Результат 2 - Выявление участков концентрации аварийности на дорогах Всеволожского и Выборгского районов и предложения по снижению рисков аварийности

Выявление опасных участков выполнено на основе международной практики, включая шаги:

- 1. Анализ учетных ДТП по данным статистики ГИБДД за 2000- 2011 для федеральных, региональных, муниципальных дорог**
- 2. Оценка ситуации для каждого опасного участка для федеральных, региональных, муниципальных дорог**
- 3. Подготовка предложений по снижению рисков аварийности для региональных и муниципальных дорог (план федеральные)**

- **«Технологический» порядок** от анализа статистики ДТП и причин аварийности, через подбор экономически обоснованных решений к выбору **оптимального решения с учетом возможностей владельца дороги**

Следствия:

- **Стандартизация процедуры** выявления участков концентрации аварийности и минимизации рисков, которая применима для любой дороги
- **Определение потребностей** (в действиях и ресурсах) для снижения аварийности **на сети**, наполнение программ по повышению БДД мерами, гарантирующими устойчивое снижение числа ДТП и пострадавших от них (особенно среди уязвимых групп).

**Примеры:
Выявление участков концентрации
аварийности и предложения для
снижения рисков**

Малозатратные меры (330.000...600.000 руб. на участок)

Комбинирование следующих мер:

- Нанесение разметки, установка предупреждающих знаков,
- повышение заметности/видимости пешеходных переходов,
- устройство поперечных шумовых полос на подходах к пешеходным переходам,
- устройство продольных шумовых полос параллельно оси и кромкам проезжей части (нарезка в а/б),
- введение ограничения скорости 40км/ч или 60км/ч и контроль за соблюдением новых требований,
- срезка растительности, ухудшающей видимость

на 45 участках концентрации ДТП, что

- потребует затрат в размере **23 млн.руб.**
- позволит предотвратить **гибель 12 и ранение 69 человек ежегодно**

Период окупаемости: **1,5 мес.** (затраты 23 млн.руб. / выгоды 196 млн.руб.)

Принципы выбора пилотных участков на сети дорог Выборгского и Всеволожского районов:

34

1. Пилотный участок - участок, при реализации мер по снижению дорожной аварийности на котором обеспечивается **наименьший период окупаемости.**
2. Реализация мер на пилотном участке должна содействовать **повышению безопасности пешеходов и велосипедистов.**
3. С учетом бюджетных аспектов: пилотный участок должен располагаться на **улично-дорожной сети, владельцем которой является муниципалитет.**
4. Максимальный бюджет на реализацию мер по снижению дорожной аварийности на пилотном участке (знаки, разметка) составляет около **5,8 млн.руб.**

Резюме предлагаемых пилотных инициатив для реализации во Всеволожском и Выборгском районах³⁵

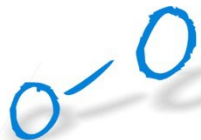
Местоположение	Пакет мер	Затраты, Млн.руб.	Спасенные жизни/год	Предотвр. ранения/ год	Экономия, Млн.руб	Период окупаемости, мес.
Г.Сертолово Ул.Центральная-ул.Ларина	Пакет мер 1 (для 15 пеш. переходов)	0,6	0,09	0,67	2,4	3
Г.Всеволожск Ул.Александровская между пр.Октябрьский и Дорогой Жизни Приютинская, 17	Пакет мер 1 (для 20 пеш. переходов)	0,71		0,83	2	4
	Пакет мер 2 (для 1 участка улицы)	0,2		1,2	2,9	1
Г.Светогорск Ул.Красноармейская, 12	Пакет мер 2 (для 1 участка улицы)	0,6		1,1	2,6	4
Г.Выборг Ул.Приморская между Леншоссе и ул.Гагарина Ул.Крепостная между пр.Ленинградский и бул.Кутузова Ул.Гагарина между ул.Приморская и ул.Победы и улучшение светофор. регулирования на Ул. Гагарина-Приморская	Пакет мер 1 (для 30 пеш. переходов)	0,84	0,09	2,5	6,8	3
	Пакет мер 1 (для 15 пеш. переходов)	0,44	0,09	0,9	3	3
	Пакет мер 1 (для 10 пеш. переходов) и модернизация светофоров	0,41		1,1	2,5	2
Ул.Приморская, 11,22,38	Пакет мер 2 для 1 пеш.перехода	0,16		0,67	1,6	1
Ленинградское шоссе, 50	Пакет мер 2 для 1 пеш.перехода	0,35	0,1	0,4	1,9	2
Пр.Московский/ул.Садовая	Пакет мер 2 для 1 перекрестка	0,6		1,45	3,5	2
Ленинградское шоссе/ул.Куйбышева	Пакет мер 2 для 1 перекрестка	0,34	0,1	0,6	2,3	2
		5,25	0,47	11,4	31,5	Сред. 2

Специфика региона требует адаптации механизмов работы по приоритетным направлениям снижения дорожной аварийности:

1. Реализации адресных, простых и незатратных мер по управлению рисками на участках концентрации аварийности и профилактику появления участков концентрации при партнерстве владельцев дорог разного уровня

2. Повышению осознания общественностью важности безопасности путем вовлечения общественности в работу по повышению безопасности среды проживания в населенных пунктах с интенсивным транзитным движением

**Проект: Транспортное изучение в
Мурманской области, 2011-2012 в рамках
двухстороннего сотрудничества провинции
Лапландия и Мурманской области**



INSINÖÖRITOIMISTO
LIIDEA OY

Matrex Oy

Участки концентрации ДТП в Мурманской области

1. **Анализ статистики** по учетным ДТП (за период 2007 – 2011) на дорогах Мурманской области федерального, регионального и муниципального значения
2. **Выявление 52** участков: 12 – на федеральной, 12 – на региональных и 28 на муниципальных дорогах (Мурманска, Мончегорска, Кировска, Кандалакши и Апатитов)
3. Выполнены **аудит безопасности** участков, подготовка **предложений** и их **экономических обоснований**

Управление рисками аварийности на участках концентрации дорог общего пользования

Проект
«Транспортное изучение в Мурманской области 2012»

Предложения по снижению дорожной аварийности на участках концентрации ДТП на сети дорог регионального значения Мурманской области



POYRY FINLAND OY
ООО «АВТОДОРОЖНЫЙ КОНСАЛТИНГ»

2012

«Murmansk Transport Study -2012»

Recommendations to reduce road accident risks on the federal "St.Petersburg-Murmansk-Norwegian border" road blackspots within the Murmansk Region



POYRY FINLAND OY
ADC Ltd.

2012

RY

Пакетные решения – гарантия системного подхода к управлению рисками

Низко- и среднетратные меры:

1. Установка дорожных знаков “Аварийно-опасный участок”
2. Восстановление горизонтальной и вертикальной разметки
3. Устройство шумовых полос по оси и краям проезжей части (нарезка в а/б)
4. Устройство дорожных столбиков через каждые 60м по обеим сторонам проезжей части на участках со скоростным режимом 90 км/ч
5. Установка дорожных знаков «шеvron» на кривой
6. Повышение заметности и видимости на пешеходном переходе
7. Срезка растительности с внутренней стороны кривой для улучшения видимости

№	Наименование аварийно-опасного участка	Местоположение аварийно-опасного участка, км+	Наименование меры	Затраты на реализацию мер млн.руб.	Спасенные жизни/ предотвращенные ранения, число случаев в год	Ежегодная экономия сообщества в результате предотвращения ДТП, млн.руб.	Период окупаемости, мес.
1.	А/П К АПАТИТАМ	19,400-19,980	1,2,3,4,5	0,4	0,07/0,42	1.7	3
2.	АПАТИТЫ-КИРОВСК	7,809-8,104	1,2,3,4,5	0,4	0,21/ 1,0	4.4	1
3.	УМБА-КАНДАЛАКША	107,950-108,166	1,2,3,4,5	0,4	0 /0.42	1,0	5
4.	КАНДАЛАКША-АЛАКУРТТИ	20,450-20,730	1,2,3,4,5	0,4	0/ 0.56	1,3	4
5.	АПАТИТЫ- КИРОВСК	13,605-14,325	1,2,3,4,5	0,4	0/ 0,84	2,0	2
6.	АПАТИТЫ- КИРОВСК	8,708-9,000	1,2,3,4,5	0,4	0/ 1,65	3,9	2
7.	КИРОВСК-КОАШВА	1,000-1,550	1,2,3,4,5	0,4	0/ 0,56	1,3	4
8.	КОЛА-ВЫХОДНОЙ	1,000-1,290	1,4,6	0,2	0,12/ 0,18	1,5	2
9.	КОЛА-МУРМАШИ	12,200-12,700	1,2,3,4,5,7	0,7	0 /0,5	1.2	7
10.	КОЛА-СЕРЕБРЯНСКАЯ ГЭС	22,400-22,650	1,2,3,4,5	0,4	0,14/ 0,35	2.1	2
11.	МИШУКОВО-СНЕЖНОГОРСК	19,750-20,050					
12.	А/П К Г.ОЛЕНЕГОРСКУ	0,250-0,617	2,3,4,5	0,38	0 /0,24	0.6	8
13.	ЗАПОЛЯРНЫЙ-САЛЬМИЯРВИ	5,970-6,350					
14.	ЗАПОЛЯРНЫЙ-САЛЬМИЯРВИ	3,119-3,470					
15.	МУРМАНСК-СЕВЕРОМОРСК	4,650-5,150					
16.	МУРМАНСК-СЕВЕРОМОРСК	10,000-10,200					
17.	МУРМАНСК-СЕВЕРОМОРСК	14,000-14,120					
	Итого:		-	4,5	0,54/ 6,72	23.1	2...3

Улично-дорожные сети – зоны повышенного риска аварийности



Примеры пакетов мер для управления рисками аварийности на УДС

Резюме по участкам концентрации ДТП на УДС г.Мурманск 1(3)

Комбинирование низко- и среднетратных мер

Мера № 1. Установка дорожных знаков “Аварийно-опасный участок”

Мера № 2. Восстановление горизонтальной и вертикальной разметки

Мера № 3. Улучшение видимости/заметности пешеходного перехода

Мера № 4. Установка второго знака 2.4 “Уступи дорогу” слева от примыкающей улицы

Мера № 5. Нанесение разметки 1.13 на примыкающей улице перед пешеходным переходом

Мера № 6. Нанесение разметки 1.20 на примыкающих улицах

Мера № 8. Установка нового светофора/секции

№	Местоположение участка концентрации ДТП	Наименование мер №	Затраты на реализацию, млн.руб.	Спасенные жизни/ предотвращенные ранения, число случаев в год	Ежегодная экономия сообщества в результате предотвращения ДТП, млн.руб.	Период окупаемости, мес.
1.	пр. Героев Североморцев, 21-25	1,2,3	0,21	0,1/2,0	5,7	0,5
2.	Пр. Героев Североморцев, 43-58	1,2,3	0,38	0/2,4	5,6	0,5
3.	Пр. Кольский, 51-60	1,2,3	0,1	0,05/2	5,3	0,5
4.	Пр. Кольский, 106-110	1,2,3	0,16	0/1,3	3,1	1
5.	Пр. Кольский, 80-86	1,2,3, 8	0,35	0/1,7	4	1
6.	Ул. Капитана Копытова, 45	1,2,3	0,1	0/1,1	2,5	0,5
7.	Ул. Полярные зори, 47-52	1,2,3	0,1	0/0,8	1,9	0,5
8.	Ул. Шмидта, 16-19	1,2,3	0,1	0/0,9	2,2	0,5
9.	Ул. Коминтерна, 1-5	1,2,3, 4, 5, 6	0,16	0,05/0,9	2,5	1
10.	Ул.Полярные зори, 33А-40	1,2,3	0,1	0/0,7	1,7	1
11.	Пр.Кольский 39-41	1,2,3	0,1	0,05/2	5,3	0,5
12.	Пр. Кольский – пр. Ленина – пр. Кирова	1,2,3	0,25	0/2	4,8	0,5
13.	Ул. Челюскинцев, 34А	1,2,3	0,1	0/0,7	1,7	1
14.	Пр. Кирова, 20	1,2,3, 4, 5, 6	0,22	0/0,7	1,7	2
15.	Ул. Книповича, 46-67	1,2,3, 4, 5, 6	0,29	0/1,3	3,1	1
16.						
	Итого:	-	2,72	0,25/20,5	51,1	0,6

Выводы Мурманского проекта

1. **Основа для управления рисками дорожной аварийности - статистика ДТП. Чем полнее и точнее статистика, тем более адресны и точны могут быть меры по снижению рисков.**
2. **Точность мер = их экономичность и результативность, а также – основа для последующего мониторинга.**
3. **Мониторинг – инструмент поиска оптимальных решений для конкретного региона, его условий и характера движения, основа для экономических обоснований**
4. **Экономические обоснования – условие для привлечения к партнерству бизнеса и расширение возможностей сообщества повышать безопасность дорожной инфраструктуры**

Заключение

- А. Каждый проект сотрудничества - вклад в наращивание российского опыта и профессионализма управлять рисками аварийности при высоком уровне автомобилизации**
- В. Связь проектов - создает синергию - катализатора повышения готовности российского сообщества к решению проблемы дорожной аварийности**
- С. Выводы рассмотренных проектов – вклад в новый проект «Более безопасные дороги для пользователей», который, используя опыт предыдущих проектов, сделает свой вклад в повышение безопасности движения на трансграничных дорогах, как необходимого условия для экономического и социального развития северных территорий.**