



**TACIS EU KOLARCTIC PROJECT**

# **POLAR TRAFFIC SAFETY**

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

**ПРОГРАММА ПО ПОВЫШЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ  
ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ НА СЕТИ ДОРОГ РЕГИОНАЛЬНОГО ЗНАЧЕНИЯ  
АРХАНГЕЛЬСКОЙ ОБЛАСТИ НА ПЕРИОД 2011-2014 гг.**



Архангельск 2009





# ПРОГРАММА ПО ПОВЫШЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ НА СЕТИ ДОРОГ РЕГИОНАЛЬНОГО ЗНАЧЕНИЯ АРХАНГЕЛЬСКОЙ ОБЛАСТИ НА ПЕРИОД 2011-2014 гг.

## ОГЛАВЛЕНИЕ

<b><u>ПАСПОРТ ПРОГРАММЫ ПО ПОВЫШЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ НА СЕТИ ДОРОГ РЕГИОНАЛЬНОГО ЗНАЧЕНИЯ АРХАНГЕЛЬСКОЙ ОБЛАСТИ НА ПЕРИОД 2011-2014ГГ.</u></b>	<b>3</b>
<b><u>1 ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ, ПРИНИМАЕМЫЕ ВО ВНИМАНИЕ ПРИ РАЗРАБОТКЕ ПРОГРАММЫ</u></b>	<b>5</b>
1.1 ИНТЕРНАЦИОНАЛЬНЫЙ ХАРАКТЕР ПРОБЛЕМЫ ДОРОЖНОЙ АВАРИЙНОСТИ	5
1.2 ОСНОВНЫЕ ПРИЧИНЫ ДОРОЖНОЙ АВАРИЙНОСТИ В РОССИИ	6
1.3 ПОНИМАНИЕ НЕОБХОДИМОСТИ СИСТЕМНОГО РЕШЕНИЯ СЛОЖНЫХ ПРОБЛЕМ	6
1.4 НЕОБХОДИМОСТЬ ЭКОНОМИЧЕСКОГО ОБОСНОВАНИЯ РАСХОДУЕМЫХ БЮДЖЕТНЫХ СРЕДСТВ	8
1.5 КРИТИЧЕСКАЯ РОЛЬ СТАТИСТИКИ И ИНФОРМАЦИИ ДЛЯ ПРИНЯТИЯ ОБОСНОВАННЫХ РЕШЕНИЙ ПО ПОВЫШЕНИЮ ДОРОЖНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ	8
1.6 УСЛОВИЯ УСПЕХА СТРАН-ЛИДЕРОВ В ОБЛАСТИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ	10
1.7 ОПЫТ РЕАЛИЗАЦИИ ПРОГРАММ ПО ПОВЫШЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В СТРАНАХ БАЛТИИ	11
<b>ЗАКЛЮЧЕНИЕ</b>	<b>15</b>
<b><u>2. ЦЕЛЬ, СОДЕРЖАНИЕ И ПОСЛЕДОВАТЕЛЬНОСТЬ РЕАЛИЗАЦИИ ПРОГРАММЫ ПО ПОВЫШЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ НА СЕТИ ДОРОГ РЕГИОНАЛЬНОГО ЗНАЧЕНИЯ АРХАНГЕЛЬСКОЙ ОБЛАСТИ НА ПЕРИОД 2011-2014ГГ.</u></b>	<b>16</b>
2.1 СТАТИСТИЧЕСКИЕ ФАКТЫ И ТЕНДЕНЦИИ	16
2.2 ОПРЕДЕЛЕНИЕ ПРИОРИТЕТОВ ПРОГРАММЫ ПО ПОВЫШЕНИЮ БДД НА СЕТИ ДОРОГ РЕГИОНАЛЬНОГО ЗНАЧЕНИЯ АРХАНГЕЛЬСКОЙ ОБЛАСТИ	16
2.2.1 КРАТКИЙ ОБЗОР АВАРИЙНОСТИ НА СЕТИ ДОРОГ РЕГИОНАЛЬНОГО ЗНАЧЕНИЯ АРХАНГЕЛЬСКОЙ ОБЛАСТИ	16
2.2.2 КРАТКИЙ ТОПОГРАФИЧЕСКИЙ АНАЛИЗ ДТП НА СЕТИ ДОРОГ РЕГИОНАЛЬНОГО ЗНАЧЕНИЯ АРХАНГЕЛЬСКОЙ ОБЛАСТИ	18
2.2.3 ПЕРЕЧЕНЬ НАИБОЛЕЕ АВАРИЙНЫХ УЧАСТКОВ СЕТИ ДОРОГ РЕГИОНАЛЬНОГО ЗНАЧЕНИЯ АРХАНГЕЛЬСКОЙ ОБЛАСТИ	20
2.2.4 ОСНОВНЫЕ УЧАСТНИКИ И ВИДЫ ДТП НА СЕТИ ДОРОГ РЕГИОНАЛЬНОГО ЗНАЧЕНИЯ АРХАНГЕЛЬСКОЙ ОБЛАСТИ	21
2.2.5 АНАЛИЗ ДТП С СОПУТСТВУЮЩИМИ ДОРОЖНЫМИ УСЛОВИЯМИ НА СЕТИ РЕГИОНАЛЬНЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ АРХАНГЕЛЬСКОЙ ОБЛАСТИ	23
2.2.6 ОСНОВНЫЕ ПРИЧИНЫ ДОРОЖНОЙ АВАРИЙНОСТИ НА СЕТИ ДОРОГ РЕГИОНАЛЬНОГО ЗНАЧЕНИЯ АРХАНГЕЛЬСКОЙ ОБЛАСТИ	25
2.2.7 ЗАКЛЮЧЕНИЕ ПО РЕЗУЛЬТАТАМ АНАЛИЗА СТАТИСТИКИ ДТП. ФОРМУЛИРОВКА ПРОБЛЕМЫ.	25
2.2.8 ОПРЕДЕЛЕНИЕ ПРИОРИТЕТОВ ПРОГРАММЫ	26
2.2.9 ФОРМИРОВАНИЕ ЦЕЛЕВЫХ ПОКАЗАТЕЛЕЙ ПРОГРАММЫ	27
2.2.10 ОЦЕНКА ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ЭФФЕКТИВНОСТИ ПРОГРАММЫ	31
2.3 ИНСТРУМЕНТ ДЛЯ РАЗРАБОТКИ ПРОГРАММЫ ПО ПОВЫШЕНИЮ БДД В АРХАНГЕЛЬСКОЙ ОБЛАСТИ	33
2.4 ЦЕЛИ ПРОГРАММЫ ПО ПОВЫШЕНИЮ БДД НА СЕТИ ДОРОГ РЕГИОНАЛЬНОГО ЗНАЧЕНИЯ АРХАНГЕЛЬСКОЙ ОБЛАСТИ	36
2.4.1 ОБЩИЕ ЦЕЛИ ПРОГРАММЫ ПО ПОВЫШЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ НА СЕТИ ДОРОГ РЕГИОНАЛЬНОГО ЗНАЧЕНИЯ АРХАНГЕЛЬСКОЙ ОБЛАСТИ НА ПЕРИОД 2011-2014гг.	36
2.4.2 ОПРЕДЕЛЕННЫЕ ЦЕЛИ ПРОГРАММЫ ПО ПОВЫШЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ НА СЕТИ ДОРОГ РЕГИОНАЛЬНОГО ЗНАЧЕНИЯ АРХАНГЕЛЬСКОЙ ОБЛАСТИ НА ПЕРИОД 2011-2014гг:	37
2.5 ОБЕСПЕЧЕНИЕ УСТОЙЧИВОСТИ ПРОЦЕССА РЕАЛИЗАЦИИ ПРОГРАММЫ	72
2.6 ПРИНЦИПЫ СОСТАВЛЕНИЯ КОМПЛЕКСОВ МЕРОПРИЯТИЙ ПРИ РЕАЛИЗАЦИИ ПРОГРАММЫ	74
2.7 ПРИНЦИПЫ РЕАЛИЗАЦИИ КОМПЛЕКСОВ МЕРОПРИЯТИЙ В РАМКАХ ПРОГРАММЫ	74
2.8 СБОР И АНАЛИЗ СТАТИСТИКИ ПО РЕЗУЛЬТАТАМ ПРОГРАММЫ/ПРОЦЕДУРА МОНИТОРИНГА	75
2.9 АНАЛИЗ РЕЗУЛЬТАТИВНОСТИ ПРОГРАММЫ	75
<b><u>ПРИОРИТЕТНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ДЛЯ ПОВЫШЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ НА СЕТИ ДОРОГ РЕГИОНАЛЬНОГО ЗНАЧЕНИЯ АРХАНГЕЛЬСКОЙ ОБЛАСТИ НА ПЕРИОД 2011 – 2014 гг.</u></b>	<b>76</b>
<b><u>ПРИЛОЖЕНИЕ 1 ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЕ МЕСТА РАСПОЛОЖЕНИЯ И СТАДИИ УСТАНОВКИ ДОРОЖНЫХ МЕТЕОСТАНЦИЙ В АРХАНГЕЛЬСКОЙ ОБЛАСТИ</u></b>	<b>77</b>



<b>ПРИЛОЖЕНИЕ 2</b>	<b><u>ДАННЫЕ МОНИТОРИНГА СЕВЕРНЫХ СТРАН, РЕКОМЕНДУЕМЫЕ ДЛЯ ПРОГНОЗИРОВАНИЯ ОЖИДАЕМОГО ЭФФЕКТА ОТ МЕР ПО ПОВЫШЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ</u></b>	<b>78</b>
<b>ПРИЛОЖЕНИЕ 3</b>	<b><u>МЕТОДИКА ОПРЕДЕЛЕНИЯ ВЕЛИЧИНЫ ЭКОНОМИЧЕСКИХ ИЗДЕРЖЕК ДТП ДЛЯ СООБЩЕСТВА, РЕКОМЕНДУЕМАЯ ДЛЯ ОЦЕНКИ ЭКОНОМИЧЕСКОГО ЭФФЕКТА ОТ ПРИМЕНЕНИЯ МЕР ПО ПОВЫШЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ</u></b>	<b>81</b>
<b>ПРИЛОЖЕНИЕ 4</b>	<b><u>РЕКОМЕНДУЕМАЯ МЕТОДИКА ДЛЯ ОПРЕДЕЛЕНИЯ ЭФФЕКТА ОТ РЕАЛИЗАЦИИ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ПОВЫШЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ</u></b>	<b>82</b>
<b>ПРИЛОЖЕНИЕ 5</b>	<b><u>КАЛЕНДАРНЫЙ ГРАФИК РЕАЛИЗАЦИИ МЕРОПРИЯТИЙ В РАМКАХ ПРОГРАММЫ</u></b>	<b>83</b>



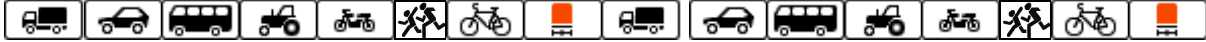
**Паспорт программы по повышению безопасности дорожного движения на сети дорог регионального значения Архангельской области на период 2011-2014гг.**

Наименование Программы:	«Программа повышения безопасности дорожного движения на сети дорог регионального значения Архангельской области на 2011-2014гг (далее Программа)»
Основание для разработки программы	Высокий уровень аварийности на региональной сети дорог Архангельской области
Заказчики Программы	ОГУ Дорожное агентство «Архангельскавтодор» УГИБДД УВД Архангельской области Департамент транспорта и связи администрации Архангельской области Департамент здравоохранения администрации Архангельской области
Разработчики программы	Участники проекта Tacis EU Kolarctic Polar Traffic Safety (Безопасность дорожного движения в районах Крайнего Севера): Шведская дорожная администрация (Северный регион), ОГУ Дорожное агентство «Архангельскавтодор», МРО ГИБДД ОВД г.Архангельска, ООО «АвтоДорожный Консалтинг», г. Архангельск, НП «Зеленая волна», г.Архангельск, при участии Департамента здравоохранения Администрации Архангельской области и УГАДН Архангельской области
Цель Программы	Снижение дорожной аварийности в Архангельской области в условиях роста уровня автомобилизации с использованием современных теоретических знаний и международного практического опыта.
Период реализации Программы	2011-2014гг.
Исполнители Программы	Департамент транспорта и связи администрации Архангельской области ОГУ Дорожное агентство «Архангельскавтодор» УГИБДД УВД Архангельской области УГАДН по Архангельской области НКО по безопасности дорожного движения Другие учреждения и организации (в т.ч. определяемые на конкурсной основе)
Объемы и источники финансирования Программы	общий объем финансирования Программы составляет XXX рублей, в том числе: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ средства областного бюджета – XXX рублей;</li> <li>▪ средства федерального бюджета – XXX рублей</li> <li>▪ средства внебюджетных источников</li> </ul>

**Программа повышения БДД на сети дорог регионального значения Архангельской области 2011-2014**



Ожидаемые результаты от реализации Программы (2014г.)	В 2014г. на сети автомобильных дорог регионального значения Архангельской области прогнозируется снижение количества учетных ДТП на 24%, числа погибших – в 1,9 раз, числа раненых – в 1,5 раза по сравнению с расчетно-ожидаемыми показателями этого года в условиях прогнозного роста аварийности.
Сроки и этапы реализации Программы	2011-2014гг. Цели Программы достигаются посредством выполнения серии промежуточных подпрограмм, что повышает эффективность работы по повышению БДД
Контроль исполнения Программы	Контроль за ходом реализации Программы осуществляет Департамент транспорта и связи Администрации области.



## 1 Основные положения, принимаемые во внимание при разработке Программы

### 1.1 Интернациональный характер проблемы дорожной аварийности

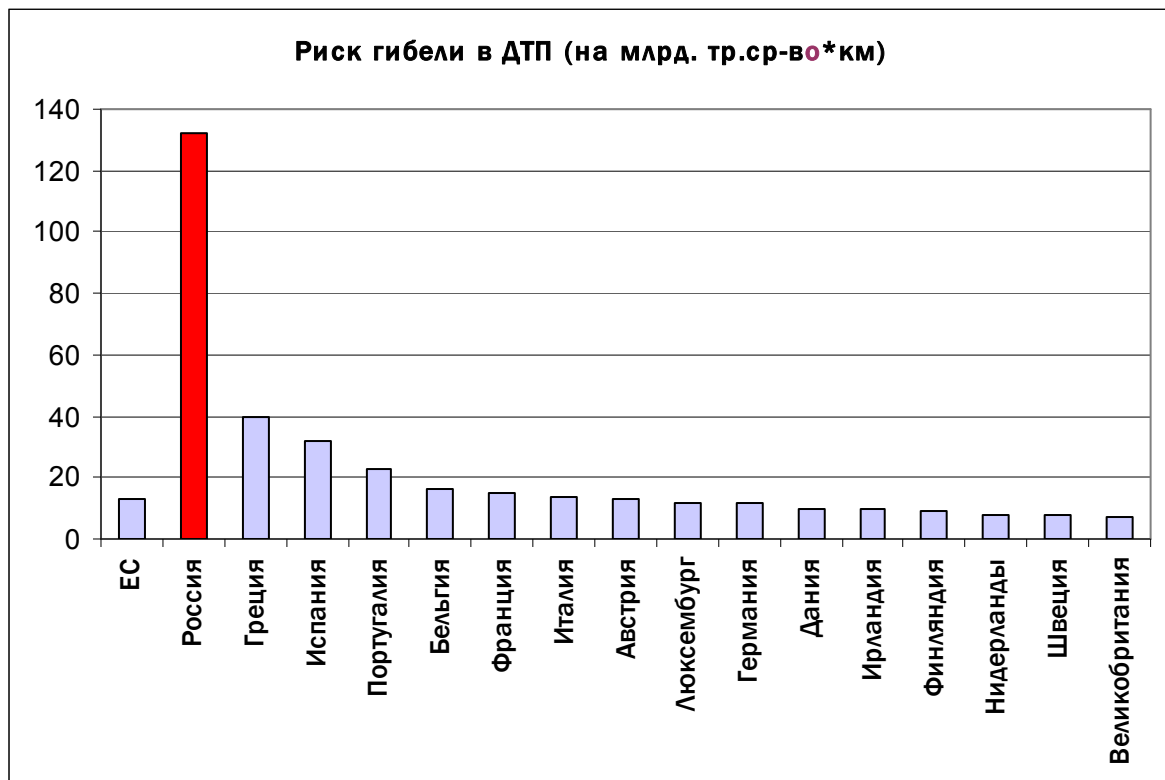
В современном мире наблюдается развитие общих тенденций и общих проблем в сфере автодорожного транспорта.

В любой стране период наращивания численности парка автотранспортных средств неизбежно сопровождается:

1. Усилением перегруженности дорожных инфраструктур,
2. Обострением проблем дорожной аварийности и ухудшением качества среды проживания,

3. Ростом общих издержек сообщества, замедляющих его экономический рост.

Для преодоления этих негативных следствий автомобилизации в разных странах решаются схожие задачи. Некоторые страны с продолжительным стажем автомобилизации сумели найти решения для выхода из аналогичной ситуации, в которой находится Россия. Сегодня эти страны при уровнях автомобилизации в 2-2.5 раза превышающих российский уровень, обеспечивают риск гибели в ДТП в 10 ниже, чем в России. (См. **Диаграмму 1**).



**Диаграмма 1** Сравнение уровня аварийности в России и странах ЕС

Источник: «Руководство по дорожной безопасности», Всемирная дорожная ассоциация (PIARC)



**Вывод:** Наиболее рациональный путь для ускорения решения российской проблемы дорожной аварийности - максимальное использование опыта стран-лидеров в области обеспечения безопасности дорожного движения.

## 1.2 Основные причины дорожной аварийности в России

Проблема дорожной аварийности обусловлена наличием целого комплекса причин, среди которых:

- массовая автомобилизация населения, ведущая к росту средств автотранспорта и неопытных водителей;
- неразвитость и низкое технико-эксплуатационное состояние автодорог;
- низкий потребительский спрос населения на современные, оснащенные пассивными и активными устройствами безопасности транспортные средства;
- несовершенства систем подготовки водителей, технического осмотра автотранспортных средств, регулирования дорожного движения, предупредительно-воспитательных санкций на дорогах;

- низкая дисциплинированность водителей и пешеходов;
- недостаточная согласованность действий дорожной администрации, ГИБДД, УГАДН, экстренных служб при ДТП, т.д.;
- несовершенство технических средств организации и управления дорожным движением
- недостаточность нормативно-правового обеспечения автотранспортной и дорожной (строительство, реконструкция, ремонт) деятельности.

**Вывод:** Наличие целого комплекса проблем требует системного подхода, который наилучшим образом реализуется в рамках программ.

## 1.3 Понимание необходимости системного решения сложных проблем

Повышение безопасности дорожного движения в условиях стабильного прироста парка транспортных средств и интенсивности их использования – процесс, требующий объединения усилий по нескольким направлениям деятельности.

Условие обеспечения успешного результата – одновременная нацеленность направлений деятельности



на все компоненты, взаимодействующие в рамках динамической системы «ДОРОЖНОЕ ДВИЖЕНИЕ», включая:

1. Повышение безопасности поведения участников дорожного движения (фактор «**ЧЕЛОВЕК**»)
2. Повышение безопасности транспортных средств (фактор «**АВТОМОБИЛЬ**»)
3. Повышение безопасности дороги и ее окружения (фактор «**ДОРОГА**»)

Подобные системные задачи являются решаемыми только в рамках программ.

Мировой опыт реализации целевых программ по повышению безопасности дорожного движения показывает следующее:

1. Программы обеспечивают максимальный эффект в решении проблемы дорожной аварийности, которая является результатом взаимодействия \_\_\_\_\_ факторов, связанных с человеком, транспортным средством, дорожной инфраструктурой и ее окружением;
2. Программы обеспечивают координацию действий нескольких организаций для проведения согласованности мероприятий;
3. Программы помогают планировать согласованные \_\_\_\_\_ мероприятия, суммарно воздействующие на

подавление негативного проявления каждого фактора;

4. Программы служат основой для разработки долгосрочных финансовых планов;
5. Программы выполняют функцию политического рамочного документа, задающего «курс» для инициатив в различных секторах бизнеса для поддержки деятельности ответственных партнеров (партнерство государственного и частного секторов).

**Вывод:** Меры, одновременно нацеленные на все факторы, составляющие проблему, предпринятые профессионально, своевременно и согласованно, имеют свойство усиливать результат по решению проблемы.

Поэтому более значимый результат Сообщество получает через реализацию целевых программ путем объединения ресурсов, направляемых на решение общей задачи - повышения безопасности дорожного движения.

Этот программный результат всегда значительнее, чем сумма результатов от проведения отдельных мероприятий разных ведомств.

Это означает, что программный подход позволяет увеличить отдачу от каждого рубля, направляемого из бюджета на





обеспечение безопасности дорожного движения.

#### **1.4 Необходимость экономического обоснования расходующихся бюджетных средств**

Во всех странах с развитой рыночной экономикой законодательство требует гарантий экономической обоснованности расходования средств бюджета на реализацию мер по повышению безопасности дорожного движения.

Наличие (или отсутствие) экономической обоснованности определяется как разница между выгодами Сообщества от мероприятий и затратами на реализацию этих мероприятий.

Приоритеты отдаются тем мероприятиям, что обеспечивают минимальные сроки окупаемости бюджетных средств, направляемых на их реализацию.

**Вывод:** Признание российской экономики рыночной, перспективы вступления России в ВТО и стратегия интеграции России в мировое экономическое сообщество накладывает обязательства по внедрению в российскую практику общепринятых международных принципов.

Принятию решений в области транспортной инфраструктуры должна предшествовать всесторонняя оценка возможных результатов и последствий данных решений. Для поддержания необходимого баланса в Сообществе, реализации должны подлежать только те меры повышения безопасности движения, которые:

1. Предполагают несомненный, положительный результат и минимальный риск нежелательных последствий;
2. Обеспечивают оптимальный компромисс между безопасностью движения на дорожной сети и другими целями Сообщества.

#### **1.5 Критическая роль статистики и информации для принятия обоснованных решений по повышению дорожной безопасности**

Основой для выявления компонентов, составляющих проблему, является статистика, связанная с функционированием дорожной инфраструктуры.

Анализ статистики позволяет выявлять проблемные тенденции, а значит, правильно ставить цели и оперативно предпринимать действия, нацеленные на



истинные причины проблемы, избегая распыления ограниченных ресурсов. Информационная система для целей повышения дорожной безопасности должна давать представление:

1. О масштабе проблемы дорожной аварийности
2. Об основных параметрах проблемы
3. О тенденциях в изменении ситуации

Статистика ДТП важна для целей:

- Оценки полной величины издержек аварийности;
- Расстановки приоритетов;
- Формирования доказательной базы эффекта мероприятий по повышению безопасности дорожного движения;
- Информирования специалистов смежных организаций, имеющих отношение к функционированию транспортной инфраструктуры;
- Информирование инвесторов, политиков и тех, кто принимает финансовые решения по расходованию бюджетных средств.

Сочетание информации и контроля способствует формированию у большинства членов Сообщества положительного отношения к безопасности движения и критического отношения к поведению тех, кто создает

риск ДТП для себя и других. Поскольку Сообщество неоднородно, то информационные кампании должны воздействовать на разные его группы дифференцированно (на подростков-велосипедистов, пожилых пешеходов, молодых водителей легковых автомобилей, водителей автобусов и т.д.). Методы дифференцированного воздействия в сумме оказывают воздействие на более значительную часть населения, чем общие призывы о соблюдении правил дорожного движения.

**Вывод:** Сбор статистики представляет критическую важность для специалистов дорожной отрасли. Отсутствие всесторонней оценки исходных данных не позволяет применять наиболее точные, дифференцированные, а, следовательно, наиболее результативные и экономичные решения для повышения безопасности дорожных сетей из-за неопределенностей, существующих:

- при выявлении и оценке факторов, которые могли бы стать объектами различных стратегий и профилактических мер;
- при определении очередности реализации мер;
- при анализе затрат и выгод от мер по снижению аварийности, при оценке окупаемости средств бюджета, направляемых на



повышение безопасности  
инфраструктуры.

по повышению безопасности  
дорожного движения;

## 1.6 Условия успеха стран-лидеров в области обеспечения безопасности дорожного движения

Практика показывает, что все страны-лидеры в области дорожной безопасности применяют примерно одинаковый «набор инструментов» для обеспечения дорожной безопасности. Этот «набор» включает:

1. Оценку и анализ безопасности дорожного движения на как можно более ранних стадиях развития дорожных проектов (аудит дорожной безопасности на стадиях планирования, проектирования и строительства);
2. Систематическое выявление опасных участков на сети дорог и повышение их безопасности (аудит дорожной безопасности существующих дорог);
3. Ужесточение требований законодательства (относительно содержания алкоголя в крови, превышения скорости, нарушения правил движения, использования мобильных телефонов при управлении автомобилем и т.д.);
4. Реализацию результативных целевых национальных программ

5. Популяризацию пассивного и активного оборудования транспортных средств для снижения вероятности ДТП и тяжести их последствий;
6. Улучшение оперативности служб экстренной помощи при ДТП
7. Оценку результатов программы для ее совершенствования и избежания повторения ошибок.

В течение двух десятилетий сегодняшние страны-лидеры активно и системно занимались реализацией потенциала простых и недорогих решений для снижения количества и тяжести ДТП. Перечень таких решений не требует значительных бюджетных инвестиций, но требует управленческих мероприятий, сотрудничества и координации. Первоочередные решения включают: ремни безопасности, ближний свет фар, зимние шины, обустройство опасных участков сетей дорог. Именно системное применение этих мер обеспечило перелом в росте аварийности, задав позитивную динамику по ее снижению.

В настоящее время поддержание динамики дальнейшего снижения аварийности в этих странах уже связано с затратными проектами. Можно утверждать что ресурсы, направляемые



сегодня странами-лидерами на реализацию «дорогих» проектов, «заработаны» простыми и «дешевыми» решениями, «сэкономившими» сообществу огромные средства за счет предотвращения ДТП. Снижение тормозящего влияния издержек аварийности на рост экономического и социального развития, позволило повысить общий уровень благосостояния сообщества и увеличить возможности направлять средства бюджета на решение проблем дорожной аварийности.

Особо отмечается, что для обеспечения стабильного результата в течение длительного периода времени, необходимым условием является формирование общего национального «климата», благоприятствующего любым инициативам и мероприятиям, направленным на повышение безопасности дорожного движения.

**Вывод:** Практика стран-лидеров в области дорожной безопасности, несмотря на существование национальных различий, демонстрирует применение схожего набора инструментов для решения проблем автомобилизации. Это снижает риски неудач и потерь времени для стран, переживающих период прироста

национального парка транспортных средств в условиях бюджетных ограничений и нехватки опыта для решения проблем аварийности в изменившихся условиях.

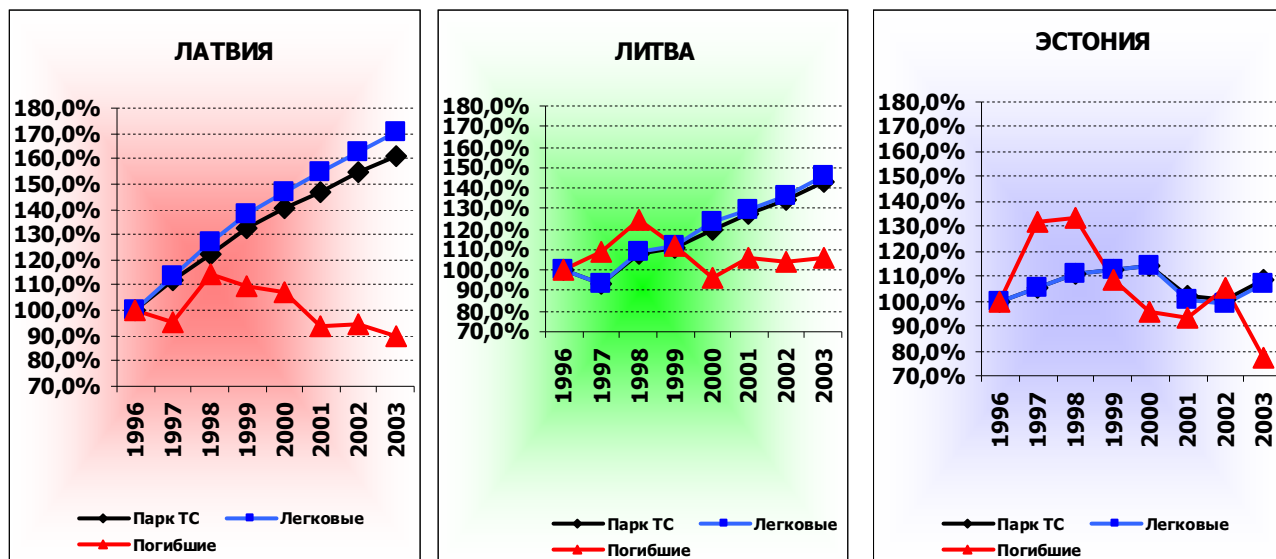
### **1.7 Опыт реализации Программ по повышению безопасности дорожного движения в странах Балтии**

Изучив опыт стран-лидеров в области безопасности дорожного движения, Страны Балтии разработали собственные программы по повышению БДД, став первыми на постсоветском пространстве, кому удалось даже в условиях роста парка транспортных средств и количества легковых автомобилей в пользовании граждан добиться значительного снижения количества ДТП (см. **Диаграмму 2.**)

Закономерность успеха по снижению аварийности в этих странах – реализация национальных программ по повышению БДД, которые:

1. Синхронизировали деятельность разных ведомств и организаций;
2. Объединили ресурсы участников программ.





**Диаграмма 2** Прирост парка транспортных средств, количества легковых автомобилей и числа погибших в ДТП в странах Балтии, %

Общие положения национальных Программ по повышению безопасности дорожного движения приводятся в **Таблице 1**.

**Таблица 1** Характеристика национальных программ по повышению БДД стран Балтии

Показатель	Латвия	Литва	Эстония
<b>Название программы</b>	Программа по безопасности дорожного движения на 2000-2006гг.	Национальная программа по безопасности дорожного движения на 2002-2004гг.	Национальная программа по безопасности дорожного движения на 2003-2015гг.
<b>Цель программы</b>	Снизить число погибших в ДТП на <b>50%</b> с 604 (в 1999г.) до 300 (в 2006г.).	Снизить число погибших в ДТП на <b>14,3%</b> с 706 (в 2000г.) до 605 (в 2004г.).	<b>В 2015г.</b> В ДТП на эстонских дорогах погибнет не более <b>100 человек</b>
<b>Промежуточный результат программы в 2003г.</b>	В ДТП погибло 493 человека. Число погибших в ДТП удалось снизить на <b>18,4%</b> по сравнению с показателем 1999г.	В ДТП погибло 709 человек. Число погибших удалось снизить на <b>5,2%</b> против 748 в 1999г.	В ДТП погибло <b>164</b> человека. Число погибших удалось сократить на <b>29,3%</b> против 232 в 1999г.
<b>Участники Программы</b>	Мин-во тр-та (Совет по БДД, Direktorat по БДД, Дорожная	Мин-во тр-та (Дорожная администрация,	Мин-во тр-та (Общественная организация БДД



Показатель	Латвия	Литва	Эстония
	<p>администрация и местные власти) МВД (Дорожная полиция, Спасат. службы) и Мин-во здравоохранения, Мин-во образования</p>	<p>Центр технического осмотра ТС, местные власти) МВД (Дорожная полиция, Спасательные службы) и Мин-во Здравоохранения, Частные автошколы, Мин-во образования</p>	<p>(Фонд), Дорожная администрация и местные власти) МВД (Дорожная полиция, Regitra, Спасательные службы) и Мин-во здравоохранения, Каунасский дорожно-транспортный исследовательский институт, Мин-во образования</p>
<p><b>Приоритеты Программ</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ДТП с участием пешеходов</li> <li>• ДТП в результате вождения в состоянии алкогольного опьянения</li> <li>• ДТП, произошедшие в темное время суток и сумерки</li> <li>• Смягчение последствий ДТП</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Человеческий фактор в ДТП</li> <li>• Обучение водителей</li> <li>• Повышение эффективности контроля за дорожным движением</li> <li>• Транспортная политика и законодательство</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Человеческий фактор в ДТП</li> <li>• Улучшение дорожной инфраструктуры и ее окружения</li> <li>• Транспортная политика и законодательство</li> </ul>
<p><b>Меры по повышению БДД</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Изменение отношения участников дорожного движения при помощи:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>- обучения детей</li> <li>- обучения водителей</li> <li>- информационных кампаний</li> <li>- контроля со стороны дорожной полиции</li> </ul> </li> <li>• Безопасность пешеходов</li> <li>• Повышение безопасности дорожного движения в темное</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Улучшение дорожных условий на дорогах вне населенных пунктов</li> <li>• Вовлечение общественности в процесс повышения БДД, улучшения культуры поведения и дисциплины участников дорожного движения</li> <li>• Повышение эффективности контроля за дорожным движением</li> <li>• Повышение</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Изменение отношения участников дорожного движения к безопасности</li> <li>• Совершенствование программ обучения</li> <li>• Совершенствование контроля и мер принуждения</li> <li>• Улучшение дорожного окружения</li> <li>• Планирование</li> <li>• Изменение отношения при помощи:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>• Обучения детей</li> <li>• Обучения водителей</li> <li>• Информационных кампаний</li> </ul> </li> </ul>



Показатель	Латвия	Литва	Эстония
	время суток • Содержание дорог и переустройство участков концентрации ДТП • Аудит дорожной безопасности • Технический осмотр ТС • Оказание первой помощи после ДТП	заметности участников дорожного движения на дорогах • Повышение качества теоретической и практической подготовки водителей	• Контроля со стороны дорожной полиции
Примеры лучшей практики для распространения	Технический осмотр транспортных средств  Система штрафов и наказаний водителей  Антиалкогольные кампании	Дорожный инжиниринг  Исследования в области безопасности дорожного движения	Обучение детей  Контроль за соблюдением водителями ПДД (меры принуждения)  Кампании по использованию ремней безопасности

**Вывод:** Анализ программ по БДД, реализованных в странах Балтии показал следующее:

- Всем странам удалось при росте уровня автомобилизации снизить число погибших в ДТП, причем самые лучшие результаты показала Эстония, где число погибших в ДТП в 2003г. удалось сократить на треть по отношению к показателям 1999г.
- Каждая страна установила различные цели программы, причем Латвия и Литва применили традиционный подход к формированию целевых показателей, а именно указали, на сколько процентов они планируют снизить число погибших в ДТП.

Эстония применила другой подход, объявив о том, что в 2015г. В ДТП на эстонских дорогах погибнет не более 100 человек.

- Приоритеты для снижения дорожной аварийности по странам также различались, причем Литва и Эстония сосредоточили свои усилия на влиянии человеческого фактора в ДТП и улучшении дорожных условий. Приняв за модель Программы по БДД стран-лидеров, все страны Балтии в перечень первоочередных для реализации мероприятий включили: ремни безопасности, ближний свет фар, зимние шины, обустройство опасных участков сетей дорог. Именно системное



применение этих мер обеспечило перелом в росте аварийности, задав позитивную динамику по снижению аварийности

- Перечень участников программ по БДД в основном был одинаковым, однако Литва привлекла к работе частные автошколы, а Эстония – исследовательский институт.
- Все страны активно привлекали к участию министерства здравоохранения и образования.
- Каждая страна имеет свои примеры лучшей практики в области повышения БДД, полученные в результате реализации мер, рассматриваемых странами в качестве приоритетных.

Опыт реализации программ по повышению БДД в странах Балтии показал, что:

- Программы нельзя копировать;
- Цели и наполнение программ определяются приоритетами, а приоритеты – результат анализа причин аварийности;
- Профессиональный обмен информацией и чужой опыт – способ повышения качества собственных программ.

## Заключение

Несмотря на специфические сложности, возникающие при подготовке и реализации программ, нацеленных на повышение безопасности дорожного движения, программирование является необходимым условием:

1. Для решения многофакторных проблем с максимальным результатом и минимальными затратами для общества;
2. Для эволюции самого системного подхода при решении задач в области безопасности дорожного движения.

Таким образом, настоящая программа по повышению безопасности дорожного движения на сети дорог регионального значения Архангельской области должна отвечать следующим требованиям:

1. Максимальное использование успешного опыта стран, которым удалось достичь наилучших результатов в области повышения безопасности дорожного движения;
2. Синхронизация деятельности разных ведомств и организаций, чья деятельность связана с обеспечением безопасности дорожного движения;
3. Объединение финансовых, физических и интеллектуальных ресурсов участников программы.





## 2. Цель, содержание и последовательность реализации Программы по повышению безопасности дорожного движения на сети дорог регионального значения Архангельской области на период 2011-2014гг.

### 2.1 Статистические факты и тенденции

Таблица 2 Статистические факты и тенденции

№	Статистические факты	Тенденции
1	Население Архангельской области составляет 1262 тыс. человек (01.01.2009).	Численность населения постоянно сокращается. За последние 18 лет численность населения области сократилась на 313 тыс. человек
2	Протяженность сети автомобильных дорог общего пользования регионального значения с твердым покрытием – 7005,2 км (на 01.01.2009)	Протяженность сети автомобильных дорог общего пользования постепенно увеличивается.
3	Количество транспортных средств составляет 323 тыс. ТС (01.01.2009)	Парк транспортных средств ежегодно увеличивается в среднем на 6%, что соответствует общероссийской тенденции.
4	В 2008г. на региональных автомобильных дорогах общего пользования Архангельской области произошло 470 ДТП, в которых погибли 73 и получили ранения 673 человека.	Уровень дорожной аварийности будет расти, если не предпринимать адекватных действий, системно нацеленных на улучшение ситуации.

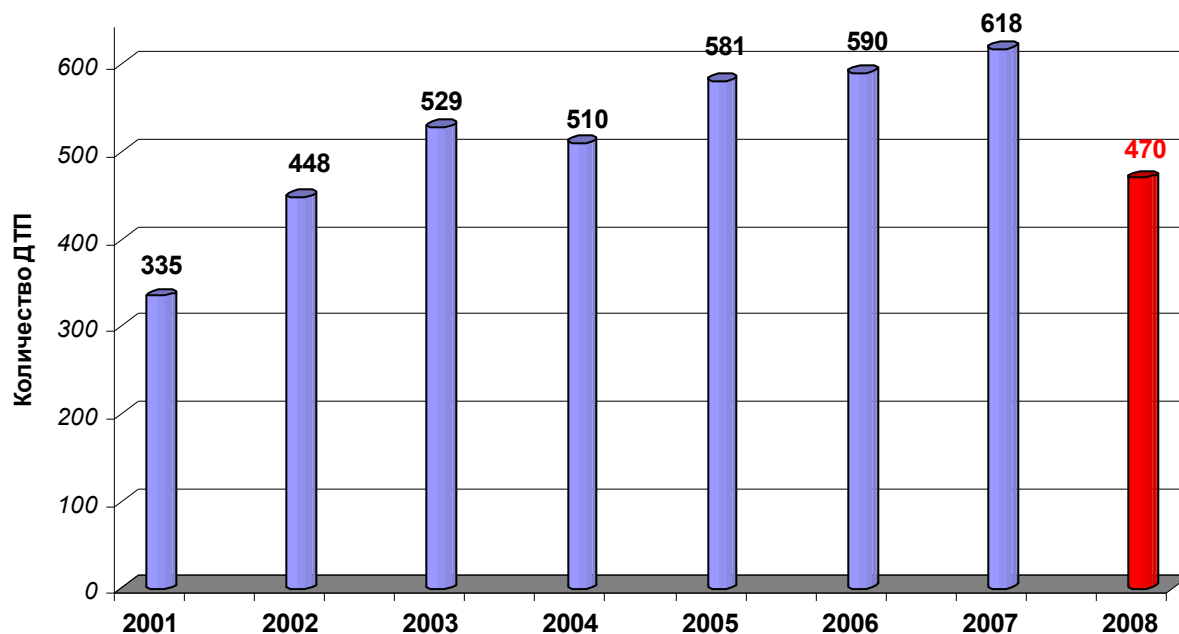
### 2.2 Определение приоритетов программы по повышению БДД на сети дорог регионального значения Архангельской области

#### 2.2.1 Краткий обзор аварийности на сети дорог регионального значения Архангельской области

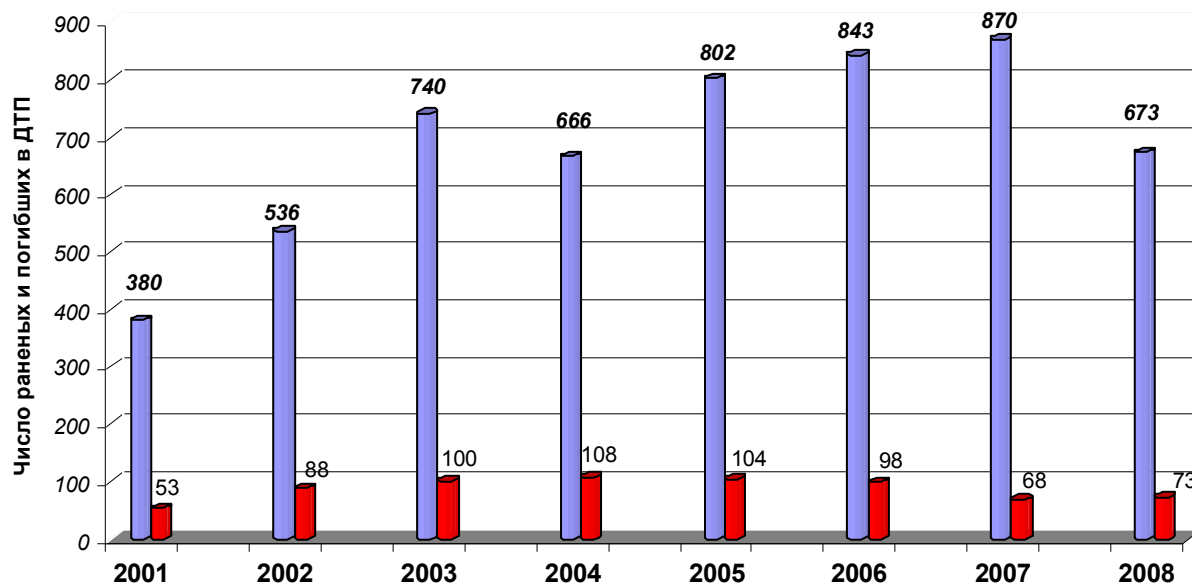
Ежегодно на сети дорог общего пользования регионального значения

Архангельской области происходит свыше 500 ДТП, в которых погибает порядка 90 человек и получают ранения около 700 человек.

Графически анализ изменения количества ДТП, числа погибших и раненых в ДТП на региональных дорогах Архангельской области в период 2001-2008гг. приведен на [Диаграммах 3-4](#).



**Диаграмма 3.** Изменение количества ДТП на сети дорог регионального значения Архангельской области в период 2001-2008гг.



**Диаграмма 4.** Изменение числа раненых и погибших в ДТП на сети дорог регионального значения Архангельской области в период 2001-2008гг.

**Вывод:** Статистика ДТП на региональных дорогах в период до 2007г. демонстрировала стабильный рост количества ДТП и тяжести их последствий, следуя общероссийской тенденции. При этом в период 2005-07гг. наметилась

тенденция на некоторое снижение числа смертельных исходов в ДТП при одновременном росте числа раненых. Причиной этого, по мнению экспертов, является неудовлетворительное состояние некоторых участков сети дорог



регионального значения, что не позволяет водителям поддерживать максимально желаемую скорость движения, что и приводит к некоторому снижению тяжести последствий ДТП. В 2008г. произошло общее снижение количества и тяжести учетных ДТП. Основной причиной общего снижения уровня аварийности на автомобильных дорогах послужило ужесточение штрафных санкций за нарушение правил дорожного движения.

### **2.2.2 Краткий топографический анализ ДТП на сети дорог регионального значения Архангельской области**

Топографический анализ дорожно-транспортных происшествий на региональных дорогах Архангельской области свидетельствует о том, что самые высокие показатели дорожной аварийности наблюдаются в Вилегодском, Котласском, Няндомском, Плесецком, Приморском, Устьянском и Холмогорском районах. При этом самый высокий риск ДТП отмечается на автомобильной дороге «Подъезд к г.Северодвинску» (см. [Диаграмму 5](#)).

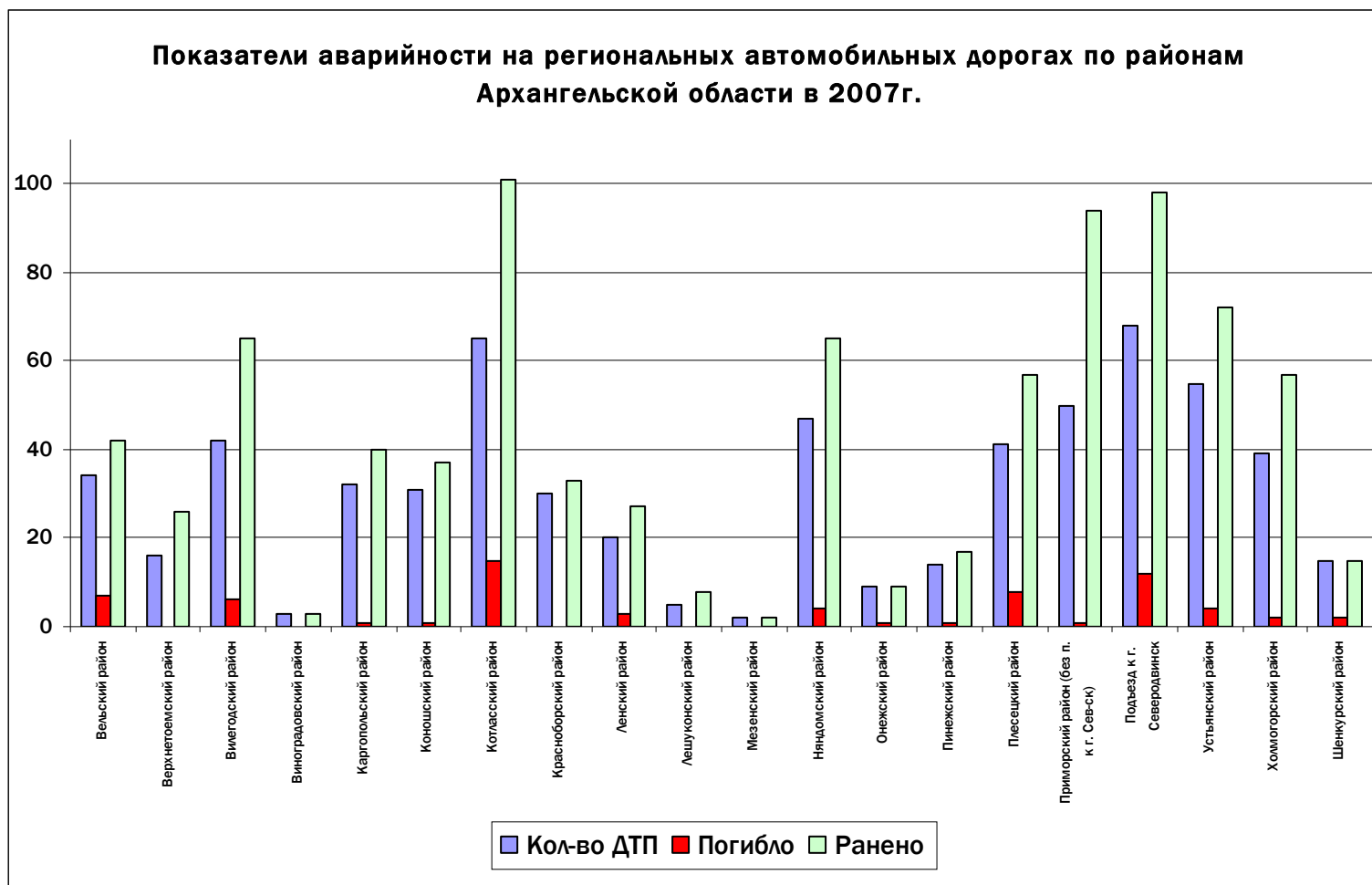


Диаграмма 5. Показатели аварийности на региональных автомобильных дорогах по районам Архангельской области в 2007г.





**Вывод:** Основные усилия по снижению дорожной аварийности необходимо сосредоточить на сети региональных автомобильных дорог следующих районов области:

- Вельский,
- Вилегодский,
- Котласский,
- Няндомский,
- Приморский (особенно на автомобильной дороге «Подъезд к г.Северодвинску»)
- Устьянский.

Упомянутые районы Архангельской области демонстрируют рост дорожной аварийности неслучайно. Эти районы находятся на трассе автодорожного направления Северного транспортного коридора, где улучшение дорожных условий отстает от потребностей стабильно прирастающего объема дорожного движения. Следствием такого разрыва является рост аварийности.

### 2.2.3 Перечень наиболее аварийных участков сети дорог регионального значения Архангельской области

Самое значительное количество ДТП на сети региональных автомобильных дорог Архангельской области происходит на следующих участках сети с высокой интенсивностью дорожного движения:

1. Подъезд к г.Северодвинск (68 ДТП, 98 раненых и 12 погибших);
2. Котлас-Коряжма-Виледь-И.Подомское (42 ДТП, 65 раненных и 5 погибших);
3. Коноша-Вельск-Шангалы (48 ДТП, 59 раненных и 3 погибших);
4. Усть-Вага-Ядриха (55 ДТП, 69 раненных и 3 погибших);
5. Архангельск-Белогорский-Пинега-Кимжа-Мезень (35 ДТП, 52 раненных и 5 погибших).

Перечень наиболее опасных участков концентрации ДТП включает:

#### 1. Подъезд к г.Северодвинску

- км 0 (примыкание федеральной автомобильной дороги М-8 «Холмогоры»)
- км 0+925 – км 1+900
- км 2+000 – км 3+000
- км 5+100 – км 5+600
- км 10 – км 12
- км 12+910 – км 13+955

#### 2. Коноша-Вельск-Шангалы:

- км 189+800 – км 190+000
- км 193+000 – км 193+100
- км 193+950 – км 193+970

#### 3. Котлас-Коряжма-Виледь-Ильинско-Подомское:

- км 7+000 – км 8+000
- км 24+000 – км 24+300
- км 97+100 – км 98+300

#### 4. Усть-Вага-Ядриха:

- Км 280+300 – км 280+700



- Км 293+900 – км 294+050

#### 5. Архангельск-Белогорский-Пинега-Кимжа-Мезень:

- Км 14+885 – км 15+480
- Км 19+480 – км 19+650

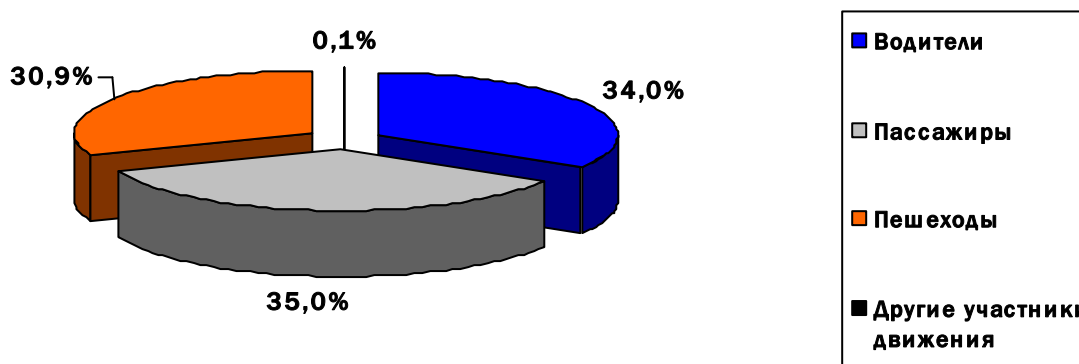
**Вывод:** Поскольку свыше 40% ДТП происходит на участках концентрации ДТП, протяженность которых составляет 15% протяженности сети автомобильных дорог общего пользования, первоочередными мероприятиями по снижению дорожной аварийности должны

стать меры, адресованные участкам концентрации ДТП вышеуказанных дорог.

#### 2.2.4 Основные участники и виды ДТП на сети дорог регионального значения Архангельской области

Согласно анализу данных ДТП в 2007г. основными участниками учетных ДТП являются: водители и пассажиры легковых автомобилей, а также пешеходы (см. [Диаграмму 6](#)).

**Распределение ДТП по группам пострадавших**



**Диаграмма 6** Распределение ДТП по группам пострадавших на сети дорог регионального значения Архангельской области

Большая часть дорожно-транспортных происшествий происходит по вине водителей. Наиболее частые нарушения:

- отсутствие права на управление транспортным средством,
- управление транспортным средством в состоянии опьянения,
- несоответствие скорости конкретным условиям,
- превышение установленной скорости,
- выезд на полосу встречного движения.

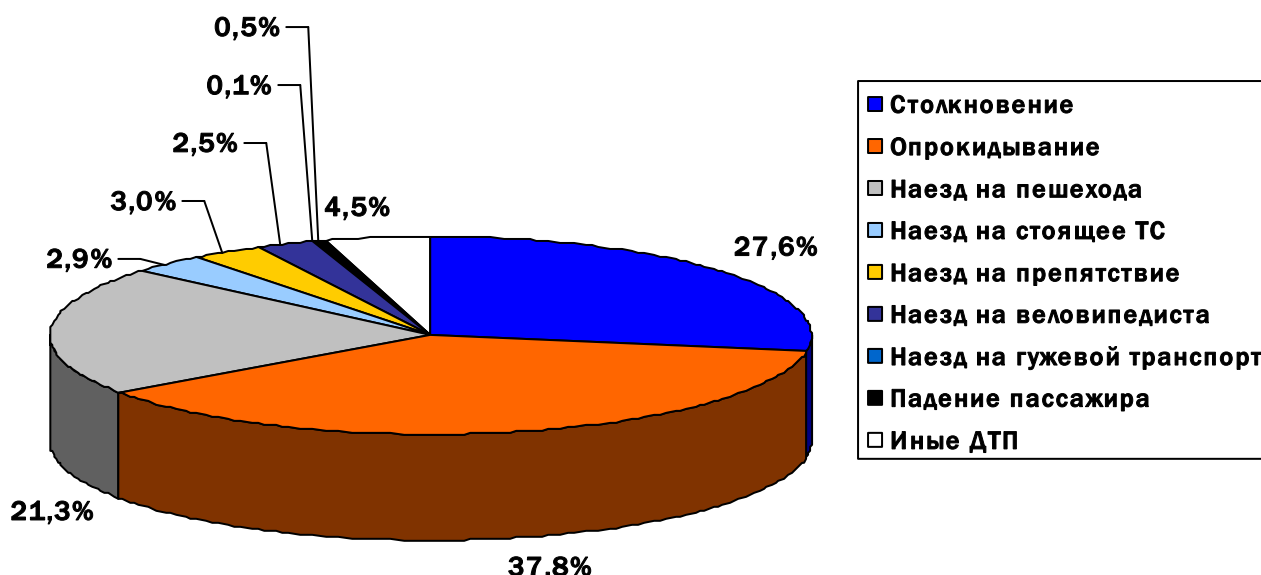


Основными нарушениями правил пешеходами являются: переход через проезжую часть вне пешеходного перехода и в неустановленном месте. При этом подавляющая часть ДТП с участием пешеходов происходит на участках дорог

общего пользования, проходящих по населенным пунктам.

Распределение ДТП по видам на автомобильных дорогах регионального значения в период 2003-2007гг. представлено на **Диаграмме 7**.

### Распределение ДТП по видам



**Диаграмма 7** Распределение ДТП по видам на сети дорог регионального значения Архангельской области (средние показатели за период 2003-07гг.)

**Вывод:** Основные усилия по снижению дорожной аварийности необходимо сосредоточить на мероприятиях, направленных на сокращение таких наиболее частых видов ДТП как:

- опрокидывание,
- столкновение,
- наезд на пешехода,

которые составляют **87%** от общего количества ДТП.



### 2.2.5 Анализ ДТП с сопутствующими дорожными условиями на сети региональных автомобильных дорог Архангельской области

За 2007г. на региональных автомобильных дорогах Архангельской области произошло **75** ДТП с сопутствующими дорожными условиями (ДТП-ДУ) (+13% к АППГ), которые составляют **12%** от общего количества ДТП (Таблица 3).

**Таблица 3** Анализ ДТП-ДУ на региональных дорогах в районах Архангельской области

Район	Количество ДТП-ДУ		Число раненых, чел.		Число погибших, чел.	
	2007	2006	2007	2006	2007	2006
Вельский	0	0	0	0	0	0
Верхнетоемский	1	1	1	1	0	0
<b>Вилегодский</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>12</b>	<b>10</b>	<b>2</b>	<b>0</b>
Виноградовский	0	0	0	0	0	0
Каргопольский	0	0	0	0	0	0
Коношский	0	4	0	4	0	0
<b>Котласский</b>	<b>11</b>	<b>12</b>	<b>19</b>	<b>16</b>	<b>2</b>	<b>0</b>
Красноборский	0	0	0	0	0	0
Ленский	2	6	4	9	2	0
Лешуконский	1	0	1	0	0	0
Мезенский	0	0	0	0	0	0
Няндомский	1	0	2	0	0	0
Онежский	0	0	0	0	0	0
Пинежский	0	0	0	0	0	0
Плесецкий	1	0	1	0	0	0
<b>Приморский</b>	<b>18</b>	<b>13</b>	<b>32</b>	<b>18</b>	<b>0</b>	<b>2</b>
<b>Подъезд к г. Северодвинск</b>	<b>16</b>	<b>16</b>	<b>26</b>	<b>27</b>	<b>4</b>	<b>1</b>
<b>Устьянский</b>	<b>18</b>	<b>10</b>	<b>24</b>	<b>20</b>	<b>1</b>	<b>2</b>
Холмогорский	0	0	0	0	0	0
Шенкурский	3	0	4	0	0	0
<b>Архангельская область</b>	<b>75</b>	<b>66</b>	<b>126</b>	<b>105</b>	<b>11</b>	<b>5</b>

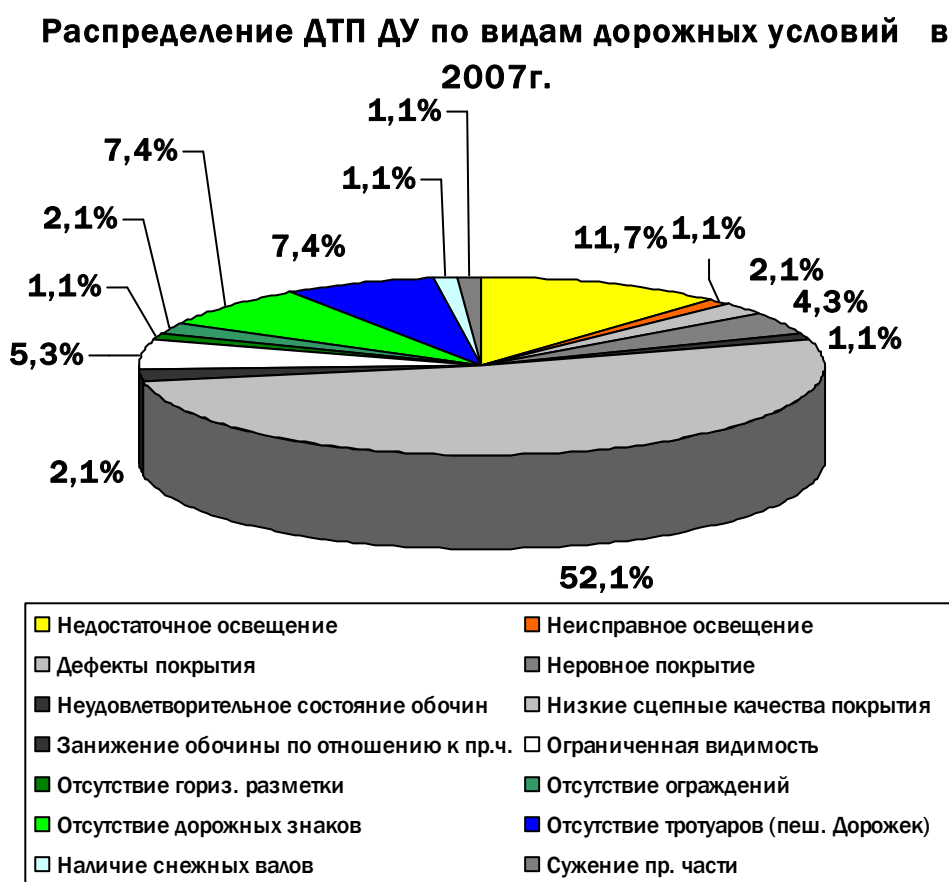
**Вывод:** По сравнению с 2006 годом в 2007 г. произошло увеличение количества ДТП с сопутствующими дорожными условиями на **13%**, количества погибших - в **2** раза, число



раненых – в **1.2** раза. Самое значительное количество ДТП с сопутствующими дорожными условиями происходит в следующих районах:

- Вилегодский,
- Котласский,
- Приморский, включая Подъезд к г.Северодвинску,
- Устьянский.

Основными неблагоприятными дорожными условиями, сопутствующими ДТП по данным 2007г., являются следующие (**Диаграмма 8**):



**Диаграмма 8** Распределение ДТП ДУ по видам дорожных условий на сети дорог регионального значения Архангельской области (2007г.)

\*Примечание: при дорожно-транспортном происшествии представителями ГИБДД может быть зафиксировано несколько сопутствующих дорожных условий.

**Вывод:** Анализ статистики ДТП с сопутствующими дорожными условиями показывает, что их доля в общем количестве ДТП составляет порядка **10-**

**12%** ежегодно. При этом в половине случаев были отмечены низкие сцепные качества покрытия. Суммарно показатели неудовлетворительного состояния





проезжей части (неровное покрытие, дефекты покрытия, отсутствие разметки) и обочин присутствуют в качестве дорожного фактора в 60% ДТП ДУ. С учетом того, что по данным регистрации ДТП в большинстве случаев отмечены несоответствие скорости конкретным условиям, превышение скорости и выезд на полосу встречного движения, улучшение дорожных условий приобретает критическую важность среди мероприятий по предотвращению ДТП.

### 2.2.6 Основные причины дорожной аварийности на сети дорог регионального значения Архангельской области

Согласно анализу статистики ДТП основными причинами дорожной аварийности являются:

- 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.)

### 2.2.7 Заключение по результатам анализа статистики ДТП. Формулировка проблемы.

Ежегодно на сети дорог регионального значения Архангельской области в результате ДТП гибнет порядка 90 человек и около 700 человек получают ранения. Суммарный экономический ущерб ежегодно составляет порядка 1 млрд. рублей<sup>1</sup> – непомерная цена, учитывая то, что потенциал передовых решений проблемы, которые были приемлемы для общественности, еще не использован.

<sup>1</sup> Методика экономической оценки ущерба в результате ДТП приводится в Приложении 3



В составе общей негативной тенденции выявляются составляющие компоненты:

- Рост количества ДТП с участием легковых транспортных средств (несоответствие скорости конкретным условиям, превышение скорости, выезд на полосу встречного движения, несоблюдение приоритета проезда, нетрезвое состояние водителей);
- Высокая доля таких видов ДТП как столкновение и опрокидывание транспортных средств (65% общего количества ДТП);
- Общий рост ДТП с участием пешеходов, особенно, в темное время суток (переход проезжей части в неустановленном месте, незаметность пешеходов для водителей);
- Наличие на сети дорог общего пользования участков концентрации ДТП и участков с потенциальной опасностью ДТП;
- Высокая тяжесть последствий наездов на пешеходов на участках дорог общего пользования, проходящих по населенным пунктам.

### 2.2.8 Определение приоритетов Программы

По результатам анализа статистики ДТП на сети дорог регионального значения общего пользования Архангельской

области определяются следующие приоритеты Программы:

#### Снижение количества и тяжести последствий ДТП:

- на участках концентрации ДТП, которые представляют 15 % общей протяженности сети и на которых происходит до 200 ДТП от общего количества ДТП;
- 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;

#### Дополнительными приоритетами программы являются:

- Улучшение координации действий всех организаций и служб, задействованных в снижении количества ДТП и тяжести их последствий;
- Повышение качества статистики о сопутствующих условиях ДТП;
- Обязательный мониторинг мер, реализованных в рамках программы, с промежуточным контролем их результативности.



## 2.2.9 Формирование целевых показателей Программы

В **Таблице 4** приведены данные об изменении дорожной аварийности на сети дорог общего пользования регионального значения Архангельской области за период 2001-2008гг, которые приняты за базовые динамики для прогнозирования дорожной аварийности и ее тяжести на период до 2014г.

**Таблица 4** Статистика изменения количества учетных ДТП и их тяжести, 2001-2008гг.

Показатель	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Средний ежегодный рост
Кол-во учетных ДТП	335	448	529	510	581	590	618	470	
<i>% роста к АППГ</i>		+33,7	+18,1	-3,6	+13,9	+1,5	+4,7	-23,9	+6,4
Погибло (чел.)	53	88	100	108	104	98	68	73	
<i>% роста к АППГ</i>		+66,0	+13,6	+8,0	-3,7	-5,8	-30,6	+7,4	+7,8
Ранено (чел.)	380	536	740	666	802	843	870	673	
<i>% роста к АППГ</i>		+41,1	+38,1	-10,0	+20,4	+5,1	+3,2	-22,6	+10,7

Продление в будущее существующей тенденции роста учетных ДТП +6,4% при увеличении числа погибших и раненых на +7,8% и +10,7% в год неприемлемо.

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.

Такое предположение основано на том, что:

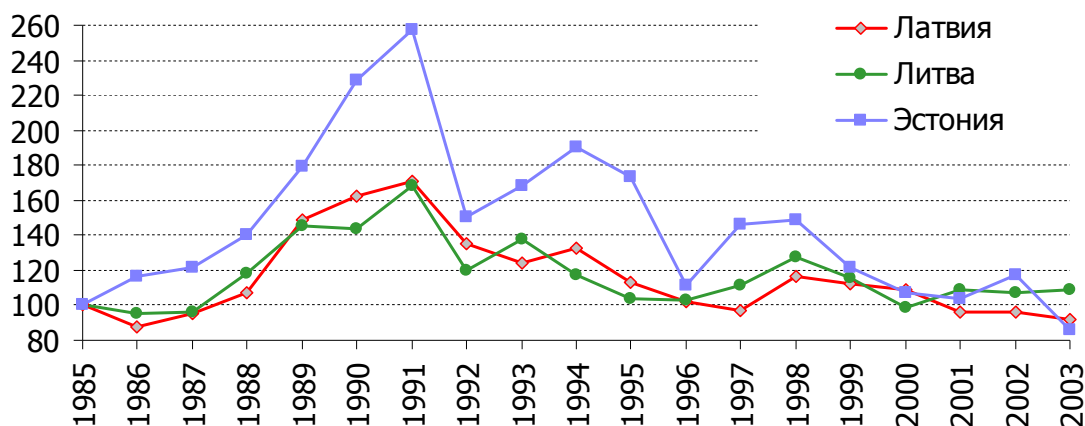
1. На национальном уровне проводится политика, направленная на снижение дорожной аварийности, приняты федеральная и областная программы по повышению БДД. Логика вертикали требует вовлечения всех уровней власти и, соответственно, согласованных целевых программных действий на муниципальном уровне.
2. На региональном уровне отсутствуют препятствия для разработки и реализации Совместной Программы УГИБДД и «Архангельскавтодора».



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.

За период 1996-2003гг. все три страны добились положительной динамики сдерживания и снижения числа погибших в ДТП при стабильном росте национальных парков транспортных средств (см. [Диаграмму 9](#))



**Диаграмма 9** Динамика изменения числа погибших в ДТП на дорогах стран Балтии до реализации программ по БДД (1985-1996гг) и при реализации программ (1996 – 2003гг.)

В качестве основы для прогноза аварийности для сети дорог регионального значения Архангельской области на период до 2011-2014гг. приняты условия обязательной реализации аналогичной программы по БДД и средняя для трех Балтийских стран тенденция снижения числа погибших с 2001 по 2003 годы в результате программных действий.

В [Таблице 5](#) приведены данные об изменении дорожной аварийности в странах Балтии за период 2001-2003гг, которые приняты за базовые динамики для прогнозирования дорожной аварийности и ее тяжести на сети дорог регионального значения Архангельской области.



**Таблица 5 Страны Балтии: Данные об изменении дорожной аварийности в результате реализации программ по повышению БДД за период 2001-2003гг.**

Страна	2001	2002	2003	% прироста (ежегодный)
<b>Латвия</b>				
Легковые ТС	586 209	619 081	648 901	5,2
Учетные ДТП	4 766	5 083	5 379	6,3
Погибшие	571	518	493	-2,3
Раненые	5 852	6 300	6 639	6,6
<b>Литва</b>				
Легковые ТС	1 116 473	1 180 718	1 206 034	6,3
Учетные ДТП	5 972	6 091	5 958	-0,1
Погибшие	706	697	709	0,2
Раненые	7 103	7 428	7 257	1,1
<b>Эстония</b>				
Легковые ТС	407 272	400 697	433 982	3,3
Учетные ДТП	1 888	2 162	1 928	1,9
Погибшие	199	224	164	-7,1
Раненые	2 443	2 862	2 536	2,9
<b>Среднее значение изменений:</b>				
Прирост парка легковых ТС				<b>+4,9%</b>
Учетные ДТП				<b>+2,7%</b>
Погибшие				<b>-3,1%</b>
Раненые				<b>+3,5%</b>

Использование «Балтийского сценария» борьбы с дорожной аварийностью, позволяет сделать прогноз: отталкиваясь от существующей численности архангельского парка транспортных средств, количество учетных ДТП в 2014гг. достигнет 682 случаев (Диаграмма 10).



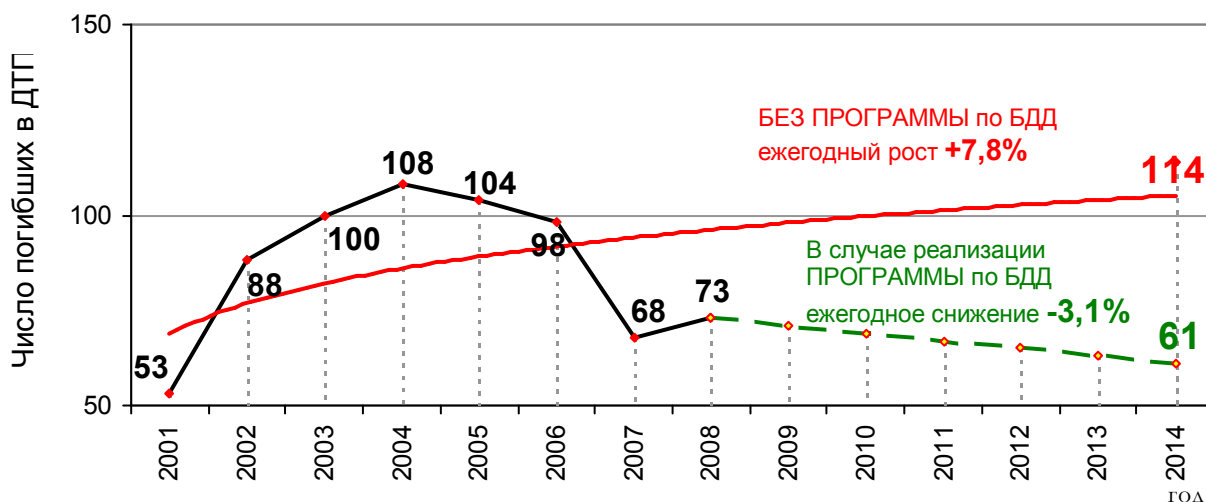
**Диаграмма 10**

Прогноз изменения количества учетных ДТП на сети дорог регионального значения Архангельской области, 2001-2014гг.

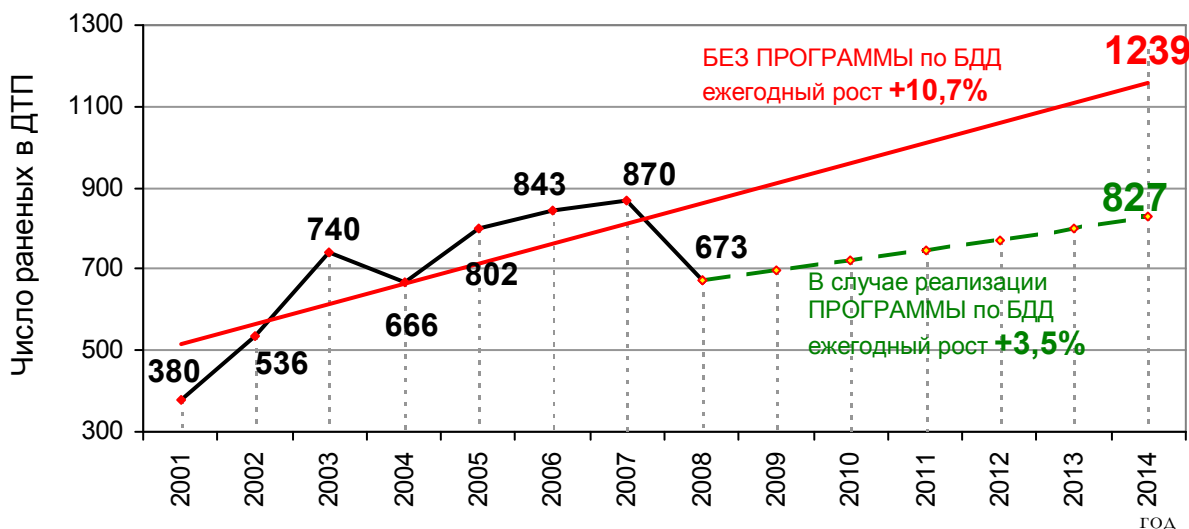




Реализация мер, включенных в Балтийские программы по повышению БДД, содержит потенциал снижения числа погибших в результате ДТП. Следовательно, реализация аналогичных мер на сети дорог регионального значения Архангельской области также должна сократить число погибших на дорогах, несмотря на рост уровня автомобилизации.



**Диаграмма 11** Прогноз изменения числа погибших в ДТП на сети дорог регионального значения Архангельской области, 2001-2014гг.



**Диаграмма 12** Прогноз изменения числа раненых в ДТП на сети дорог регионального значения Архангельской области, 2001-2014гг.



## 2.2.10 Оценка экономической эффективности Программы

Расчет экономической эффективности Программы приводится в **Таблице 6**.

**Таблица 6** Расчет экономической эффективности Программы по повышению безопасности дорожного движения на сети дорог регионального значения Архангельской области

Показатель	Без Программы	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. <sup>2</sup> , млн. руб.	4722,87	3076,08	Экономия средств в результате предотвращения учетных ДТП +1646,79

**Вывод:** Принятие активных мер по повышению безопасности дорожного движения в рамках программы не позволит снизить количество учетных ДТП, но позволит сдерживать рост аварийности в условиях постоянного роста автомобилизации, а также снизить тяжесть последствий ДТП.

<sup>2</sup> Методика экономической оценки ущерба в результате ДТП представлена в **Приложении 3**



Опыт Балтийских стран показывает, что для успеха программы по повышению БДД, как минимум, необходимы:

- Соответствующее правовое обеспечение (например, требование по обязательному применению зимних шин),
- Возможность, желание и умение различных организаций сотрудничать и координировать действия в направлении общей цели,
- Социальная среда, корректирующая поведение отдельных граждан в пользу безопасности, активное гражданское общество,
- Профессиональные навыки по проведению информационных кампаний в пользу безопасности, активность СМИ по формированию общественного мнения и желаемую социальную среду.

Поскольку эти важные предпосылки в России в целом и, в Архангельской области в частности, еще не сформированы, то следует реалистично

оценивать шансы на успех. Но, поскольку научиться этому можно только на практике, то чем раньше будет запущена программа по повышению БДД, тем скорее будут приобретены необходимые навыки и опыт, которые позволят совершенствовать последующие программы.

**РЕШЕНИЕ:** В программу по повышению БДД должны войти не только меры, непосредственно направленные на снижение аварийности (прогноз – 682 учетных ДТП в 2014г., погибших – 114 человек, раненых – 1239 человек), но и на связи с общественностью и воспитание желаемой социальной среды, способной нивелировать нежелательное транспортное поведение.



## 2.3 Инструмент для разработки программы по повышению БДД в Архангельской области

ДТП – результат неблагоприятного сочетания ряда причин, при этом причины можно группировать по факторам риска:

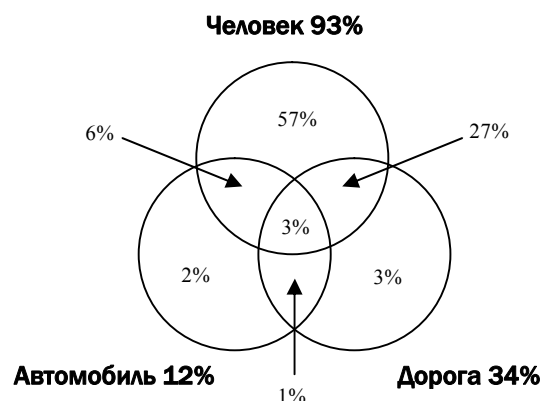
1. Участники дорожного движения (Фактор «Человек»)
2. Транспортные средства (Фактор «Автомобиль»)
3. Дорога и окружающая среда (Фактор «Дорога»)

Факторы, связанные с человеком, транспортным средством и дорожной инфраструктурой являются элементами единой дорожно-транспортной системы, где множество элементов, находящихся в отношениях и связях друг с другом, образуют определенную целостность.

Изучение систем требует применения *системного подхода*. Системный подход нацелен на выявление многообразных типов связей в системе и сведение их в единую теоретическую картину.

С точки зрения безопасности дорожного движения интерес для системного изучения представляют как сами факторы риска, так и их различные сочетания (См. **Рисунок 1**), а именно:

1. Человек/Автомобиль
2. Автомобиль/Дорога
3. Дорога/Человек



**Рисунок 1** Роль факторов риска и их сочетаний в возникновении ДТП (Министерство транспорта Германии, 2002)

Диаграмма показывает роль различных факторов как причин ДТП, например:

- Главная причина ДТП в 57% случаев – ошибка человека.
- Еще в 6% случаев – причиной является проблема взаимодействия человека и автомобиля (например, интерференция навыков в критической ситуации).
- Еще в 27% случаев – причиной является проблема взаимодействия человека и дороги (например, провоцирование водителя на превышение скорости посредством прямого и широкого участка дороги за которым следует резкий поворот).
- Еще в 3% случаев – причиной является проблема сложного взаимодействия человека, автомобиля и дороги.



Итого, в **93%** случаев ДТП присутствует человеческий фактор.

Группирование выявляет целевые области для приложения усилий и задача состоит в том, чтобы определить основные причины ДТП. Определение истинной причины ДТП означает подбор правильных мер по ее устранению с минимальными затратами и гарантированным результатом.

Вклад в системное решение сложных задач аварийности внес в начале 70-х Вильям Хэддон, который предложил матрицу, получившую распространение под названием Матрица Хэддона

В основе матрицы - взаимодействие «человек – автомобиль - дорога» и фазы дорожно-транспортного происшествия

Фазы дорожно-транспортного происшествия

1. До ДТП
2. Во время ДТП
3. После ДТП

Структура матрицы выглядит следующим образом:





Таблица 7 Матрица Хэддона

ФАЗЫ ДТП И НАПРАВЛЕННОСТЬ ДЕЙСТВИЙ Цель действий		ФАКТОРЫ РИСКА И ИНСТРУМЕНТЫ ДЛЯ ИХ ПОДАВЛЕНИЯ		
		ЧЕЛОВЕК	АВТОМОБИЛЬ	ДОРОЖНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА
До ДТП (Попытка снизить риск ДТП)	Предупреждение ДТП (Инструмент – <u>Аудит безопасности</u> )	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Информирование</li> <li>▪ Обучение</li> <li>▪ Поведенческие установки</li> <li>▪ Законы и правила</li> <li>▪ Контроль за соблюдением правил</li> <li>▪ Предупреждение управления автомобилем в опасных состояниях</li> <li>▪ Продвижение использования средств активной и пассивной защиты</li> <li>▪ Продвижение более безопасных транспортных средств</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Хорошее эксплуатационное состояние транспортного средства</li> <li>▪ Использование активных средств предупреждения ДТП (зимние шины, ABS, ближний свет фар)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Проектные характеристики дороги</li> <li>▪ Наличие горизонтальной и вертикальной сигнализации (разметка на покрытие, столбики, светоотражающие элементы, виброполосы, разделительные барьеры)</li> <li>▪ Наличие информации, предупреждающего дорожного обустройства (шиты, знаки, указатели)</li> <li>▪ Наличие освещения</li> <li>▪ Наличие услуг придорожного сервиса</li> <li>▪ Наличие обустройства для безопасного пешеходного и велосипедного движения</li> </ul>
Во время ДТП (Попытка снизить тяжесть ДТП)	Снижение тяжести ДТП, если оно все-таки случилось	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Использование пассивного защитного оборудования</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Срабатывание защитных ресурсов автомобиля (особенности дизайна, масса, бампера, каркас)</li> <li>2. Наличие и срабатывание оборудования пассивной защиты (ремни безопасности, подголовники подушки, детские кресла)</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Особенности дороги (состояние покрытия в результате мероприятий по содержанию, состояние полосы отвода, уклоны откосов)</li> <li>2. Срабатывание дорожного обустройства (барьерные ограждения, противоударные устройства для опор дорожных сооружений)</li> </ol>
После ДТП (Попытка стабилизировать ситуацию и оказать помощь пострадавшим)	Минимизация последствий ДТП	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Способность оказания первой помощи</li> <li>▪ Анализ действий человека, приведших к ДТП и действия по минимизации риска повторения подобных ошибок</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Наличие средств по оказанию спасательных действий собственными силами (аптечки, огнетушителя)</li> <li>▪ Минимизация риска возгорания</li> </ul> <p>Анализ причин, способствовавших возникновению ДТП и реализация защитных функций конструкции и оборудования транспортного средства</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Быстрое информирование о ДТП</li> <li>▪ Наличие служб спасения и их оперативность</li> <li>▪ Наличие препятствий на дорогах для быстрого прибытия служб спасения</li> </ul> <p>Анализ причин, связанных с дорожной инфраструктурой и сопутствовавших внешних условий, способствовавших возникновению ДТП</p>



Таким образом, каждая клетка матрицы предоставляет возможность вмешаться для снижения вероятности ДТП и его последствий.

Преимущества применения Матрицы Хэддона, а именно:

1. Порядок и системность,
2. Охват проблемы,
3. Распределение ответственности по ведомствам,
4. Планирование координированных действий,
5. Основа для составления программ,

обуславливают ее применение в качестве инструмента для подготовки настоящей программы по повышению безопасности дорожного движения на сети дорог регионального значения Архангельской области.

## **2.4 Цели Программы по повышению БДД на сети дорог регионального значения Архангельской области**

### **2.4.1 Общие цели Программы по повышению безопасности дорожного движения на сети дорог регионального значения Архангельской области на период 2011-2014гг.**

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 безопасности, 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



## 2.4.2 Определенные цели Программы по повышению безопасности дорожного движения на сети дорог регионального значения Архангельской области на период 2011-2014гг:

### Снижение количества и тяжести последствий ДТП:

1. на территории районов области с самыми высокими показателями дорожной аварийности, а именно:

- Вельский,
- Вилегодский,
- Котласский,
- Няндомский,
- Приморский (особенно на автомобильной дороге «Подъезд к г.Северодвинску»)
- Устьянский.

2. 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):

- Подъезд к г.Северодвинску
  - км 0 (примыкание федеральной автомобильной дороги М-8 «Холмогоры»)
  - км 0+925 – км 1+900
  - км 2+000 – км 3+000
  - км 5+100 – км 5+600
  - км 12+910 – км 13+955

- Котлас-Коряжма-Виледь-Ильинско-Подомское:

- км 7+000 – км 8+000
- км 24+000 – км 24+300

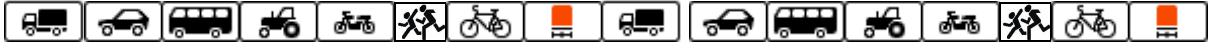
- Усть-Вага-Ядриха:

- км 280+300 – км 280+700
- км 293+900 – км 294+050

3. на участках дорог, проходящих по населенным пунктам, где пострадавшими в результате ДТП являются наименее защищенные участники дорожного движения – пешеходы

- А/д «Архангельск-Белогорский-Пинега-Кимжа-Мезень» участок км 14+885 – км 15+480, км 19+450 – км 19+650 (п. Уемский)
- А/д «Котлас-Коряжма-Виледь-И. Подомское» участок км 97+100 – км 98+300
- А/д «Коноша-Вельск-Шангалы» участок км 189+800 – км 190+000, км 193+000 – км 193+970 (п. Октябрьский)
- А/д «Подъезд к г. Северодвинск» участок км 10+000 – км 12+000

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



**В рамках Программы приоритетными направлениями считать также:**

- Улучшение координации действий всех организаций и служб, задействованных в снижении количества ДТП и тяжести их последствий;
- Повышение качества статистики о сопутствующих условиях ДТП;
- Обязательный мониторинг мер, реализованных в рамках программы, с промежуточным контролем их результативности.



### 2.4.3 Конкретные цели Программы по повышению безопасности дорожного движения на сети дорог регионального значения Архангельской области на период 2011-2014гг. с разделением задач по направлениям деятельности и целевым группам

**Таблица 8** Конкретные цели Программы по повышению безопасности дорожного движения на сети дорог регионального значения Архангельской области на период 2011-2014гг: с разделением задач по направлениям деятельности и целевым группам

ФАЗЫ ДТП И НАПРАВЛЕННОСТЬ ДЕЙСТВИЙ		ЦЕЛЕВЫЕ ГРУППЫ	ФАКТОРЫ РИСКА И ИНСТРУМЕНТЫ ДЛЯ ИХ ПОДАВЛЕНИЯ		
Цель действий	Область деятельности		ЧЕЛОВЕК	АВТОМОБИЛЬ	ДОРОЖНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА
До ДТП (Попытка снизить риск ДТП)	Предупрежд ение ДТП	Группа I Пешеходы, велосипе- дисты	<p>1. Проведение кампаний и программ «Дорогу - пешеходу!» (контроль предоставления преимущества пешеходам на пешеходных переходах)</p> <p>2. Продвижение использования средств пассивной защиты: обеспечение светоотражателями уязвимых участников дорожного движения (пожилые, дети)</p> <p>3. Проведение разъяснительных</p>	<p>1. Проведение мероприятий, направленных на предупреждение ДТП с участием пешеходов и велосипедистов (использование ближнего света фар, ABS, зимних шин): информирование (выпуск и раздача буклетов), контроль.</p> <p><u>Партнеры:</u> ГИБДД, НКО, средства массовой информации</p>	<p>1. Проведение аудита дорожной безопасности на участках концентрации ДТП с участием пешеходов и велосипедистов.</p> <p>2. Реализация мероприятий по снижению дорожной аварийности на выявленных участках концентрации ДТП с участием пешеходов (велосипедистов):</p> <p>1) Автомобильная дорога «Архангельск-Белогорский-Пинега-Кимжа-Мезень» участок км 19+450 – км 19+650 (п. Уемский):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- устройство электроосвещения участка (на всем протяжении п. Уемский км 14+885 – км 19+650);</li> <li>-устройство тротуаров (на всем протяжении п. Уемский км 14+885 – км 19+650);</li> <li>-устройство перильных пешеходных ограждений (на всем протяжении п.</li> </ul>





ФАЗЫ ДТП И НАПРАВЛЕННОСТЬ ДЕЙСТВИЙ		ЦЕЛЕВЫЕ ГРУППЫ	ФАКТОРЫ РИСКА И ИНСТРУМЕНТЫ ДЛЯ ИХ ПОДАВЛЕНИЯ		
Цель действий	Область деятельности		ЧЕЛОВЕК	АВТОМОБИЛЬ	ДОРОЖНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА
			<p>кампаний о необходимости использования средств защиты для велосипедистов (шлемы, наколенники, светоотражатели и пр.)</p> <p>4. Проведение в школах уроков по БДД</p> <p><u>Партнеры:</u> ГИБДД, Департамент образования АО, НКО, средства массовой информации</p>		<p>Уемский км 14+885 – км 19+650); -устройство бордюров (на всем протяжении п. Уемский км 14+885 – км 19+650); -установка знаков с повышенной светоотражающей способностью на пешеходном переходе (км 19+570); - обеспечение безопасности на пешеходном переходе (островки безопасности, приподнятые пешеходные переходы) (км 19+570); 2) Автомобильная дорога «Котлас-Коряжма-Виледь-И. Подомское» участок км 7+000 – км 8+000: - устройство электроосвещения на автобусной остановке; -устройство тротуаров (км 7+470 – км 7+700(справа), км 7+700 – км 7+730 (слева)); -устройство перильных пешеходных ограждений (в местах устройства тротуаров); -установка знаков с повышенной светоотражающей способностью на пешеходном переходе (км 7+700); -устройство переходно-скоростной полосы на автобусной остановке (км</p>



ФАЗЫ ДТП И НАПРАВЛЕННОСТЬ ДЕЙСТВИЙ		ЦЕЛЕВЫЕ ГРУППЫ	ФАКТОРЫ РИСКА И ИНСТРУМЕНТЫ ДЛЯ ИХ ПОДАВЛЕНИЯ		
Цель действий	Область деятельности		ЧЕЛОВЕК	АВТОМОБИЛЬ	ДОРОЖНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА
					<p>7+470)</p> <p>3) Автомобильная дорога «Котлас-Коряжма-Виледь-И. Подомское» участок км 24+000 – км 24+300: - устройство велосипедной дорожки (на всем протяжении);</p> <p>4) Автомобильная дорога «Котлас-Коряжма-Виледь-И. Подомское» участок км 97+100 – км 98+300 (с. И. Подомское): -устройство тротуаров (на всем протяжении участка п. И. Подомское км 97+100 – км 100+000); -устройство перильных пешеходных ограждений (на всем протяжении участка п. И. Подомское км 97+100 – км 100+000); - устройство электроосвещения участка (на всем протяжении участка п. И. Подомское км 97+100 – км 100+000); - установка «воротных конструкций» на въезде в п. И. Подомское (км 97+600)</p> <p>5) Автомобильная дорога «Коноша-Вельск-Шангалы» участок км 189+800 – км 190+000, км 193+000 – км 193+970 (п. Октябрьский):</p>



ФАЗЫ ДТП И НАПРАВЛЕННОСТЬ ДЕЙСТВИЙ		ЦЕЛЕВЫЕ ГРУППЫ	ФАКТОРЫ РИСКА И ИНСТРУМЕНТЫ ДЛЯ ИХ ПОДАВЛЕНИЯ		
Цель действий	Область деятельности		ЧЕЛОВЕК	АВТОМОБИЛЬ	ДОРОЖНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА
					-устройство тротуаров (на всем протяжении участка п. Октябрьский км 189+540 – км 193+970); -устройство перильных пешеходных ограждений (в местах устройства тротуаров на всем протяжении участка п. Октябрьский км 189+540 – км 193+970); -устройство бордюров (на всем протяжении участка п. Октябрьский км 189+540 – км 193+970); - устройство электроосвещения участка (на всем протяжении участка п. Октябрьский км 189+540 – км 193+970); -мероприятия по повышению безопасности на въезде на АЗС (слева) б) Автомобильная дорога «подъезд к г. Северодвинск» участок км 10+000 – км 12+000: -устройство тротуаров (на всем протяжении участка п. Цигломень км 10+000 – км 12+000); -устройство перильных пешеходных ограждений (на всем протяжении участка п. Цигломень км 10+000 – км



ФАЗЫ ДТП И НАПРАВЛЕННОСТЬ ДЕЙСТВИЙ		ЦЕЛЕВЫЕ ГРУППЫ	ФАКТОРЫ РИСКА И ИНСТРУМЕНТЫ ДЛЯ ИХ ПОДАВЛЕНИЯ		
Цель действий	Область деятельности		ЧЕЛОВЕК	АВТОМОБИЛЬ	ДОРОЖНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА
					12+000); - устройство электроосвещения участка (на всем протяжении участка п. Цигломень км 10+000 – км 12+000); - установка «воротных конструкций» на въезде в п. Цигломень (км 10+000)
До ДТП (Попытка снизить риск ДТП)	Предупреждение ДТП	Группа II Легковой транспорт	<p>1. Налаживание сотрудничества с автошколами для повышения качества подготовки водителей.</p> <p>2. Изучение опыта стран-лидеров по БДД: особенности систем образования, например, северных стран, где действует 2-х, 3-х ступенчатая система подготовки водителей (зимние условия, темное время суток). Пилотный проект по реализации 2-3 – х ступенчатой</p>	<p>1. Усиление контроля над состоянием парка легковых транспортных средств (техническое состояние, правила эксплуатации и соблюдение правил безопасной перевозки грузов (крепление) и пассажиров).</p> <p><u>Партнеры:</u> ГИБДД, НКО, средства массовой информации</p>	<p>1. Проведение аудита дорожной безопасности на участках концентрации ДТП с участием легкового транспорта.</p> <p>2. Мероприятия по снижению дорожной аварийности на выявленных участках концентрации ДТП с участием легкового транспорта:</p> <p>1) Автомобильная дорога «Архангельск-Белогорский-Пинега-Кимжа-Мезень» участок км 14+700 – км 15+480 (п. Уемский):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-замена металлических барьерных ограждений (км 15+150 – км 15+480);</li> <li>-мероприятия по принудительному сдерживанию скоростного режима (установка «воротных конструкций» на въезде в п. Уемский (км 14+900),</li> </ul>



ФАЗЫ ДТП И НАПРАВЛЕННОСТЬ ДЕЙСТВИЙ		ЦЕЛЕВЫЕ ГРУППЫ	ФАКТОРЫ РИСКА И ИНСТРУМЕНТЫ ДЛЯ ИХ ПОДАВЛЕНИЯ		
Цель действий	Область деятельности		ЧЕЛОВЕК	АВТОМОБИЛЬ	ДОРОЖНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА
			<p>программы на базе одной из частных автошкол.</p> <p>3. Совершенствование программы подготовки водителей по направлениям: - безопасный стиль вождения (экономичный и экологичный) - оказание первой доврачебной помощи при ДТП</p> <p>4. Ужесточение приема экзаменов на получение водительского удостоверения</p> <p>5. Проведение информационных кампаний, нацеленных на популяризацию использования</p>		<p>«хампы»);</p> <p>2) Автомобильная дорога «Архангельск-Белогорский-Пинега-Кимжа-Мезень» участок км 19+450 – км 19+650 (п. Уемский): - на повороте влево с ограниченной видимостью встречного транспорта установка барьерных ограждений (км 19+480 – км 19+540 (справа)); - обеспечение видимости на повороте (разрубка поворота, перенос столбов линии связи, находящихся в непосредственной близости от проезжей части) - канализирование потоков на примыкании (км 19+600 (слева));</p> <p>3) Автомобильная дорога «Котлас-Коряжма-Виледь-И.Подомское» участок км 7+000 – км 8+000: - устройство разделительного барьерного ограждения (на всем протяжении участка); - канализирование потоков на примыкании (км 7+470 (справа))</p> <p>4) Автомобильная дорога «Котлас-Коряжма-Виледь-И. Подомское» участок км 24+000 – км 24+300:</p>



ФАЗЫ ДТП И НАПРАВЛЕННОСТЬ ДЕЙСТВИЙ		ЦЕЛЕВЫЕ ГРУППЫ	ФАКТОРЫ РИСКА И ИНСТРУМЕНТЫ ДЛЯ ИХ ПОДАВЛЕНИЯ		
Цель действий	Область деятельности		ЧЕЛОВЕК	АВТОМОБИЛЬ	ДОРОЖНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА
			<p>пассивных средств защиты. Подготовка дифференцированных буклетов для дорожных пользователей, информирующих об эффективности оборудования пассивной защиты (ремни безопасности, подголовники, подушки, детские кресла, ABS, т.д.). Проведение регулярных контрольных проверок на дорогах.</p> <p>6.Проведение регулярных проверок на дорогах, направленных на выявление водителей, управляющих транспортным средством в опасном состоянии</p>		<p>- на затяжном повороте вправо провести мероприятия по улучшению видимости поворота (сигнальные вешки, барьерные ограждения) (на всем протяжении);</p> <p>5) Автомобильная дорога «Котлас-Коряжма-Виледь-И. Подомское» участок км 98+000 – км 98+300 (с. И. Подомское):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-каналлизирование потоков на примыкании (км 98+2000 (справа));</li> </ul> <p>6) Автомобильная дорога «Усть-Вага - Ядриха» участок км 280+300 – км 280+700:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- обеспечение видимости на 2 затяжных поворотах (разрубка поворота);</li> <li>- провести мероприятия по улучшению видимости 2-ух затяжных поворотов (сигнальные вешки, барьерные ограждения);</li> <li>- замена барьерных ограждений на участке высокой насыпи;</li> <li>- уполаживание откосов насыпи</li> </ul> <p>7) Автомобильная дорога «Усть-Вага - Ядриха» участок км 293+900 – км 294+050:</p>



ФАЗЫ ДТП И НАПРАВЛЕННОСТЬ ДЕЙСТВИЙ		ЦЕЛЕВЫЕ ГРУППЫ	ФАКТОРЫ РИСКА И ИНСТРУМЕНТЫ ДЛЯ ИХ ПОДАВЛЕНИЯ		
Цель действий	Область деятельности		ЧЕЛОВЕК	АВТОМОБИЛЬ	ДОРОЖНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА
			(алкогольное, наркотическое опьянение, усталость)  Партнеры: ГИБДД, НКО, УГАДН, автошколы, средства массовой информации		<ul style="list-style-type: none"> <li>- на затяжном повороте вправо провести мероприятия по улучшению видимости поворота (сигнальные вешки, барьерные ограждения) (на всем протяжении);</li> <li>- устройство разделительного барьерного ограждения (на всем протяжении участка);</li> <li>✓ Автомобильная дорога «Коноша-Вельск-Шангалы» участок км 189+800 – км 190+000 (п. Октябрьский):</li> <li>- мероприятия по принудительному сдерживанию скоростного режима («хампы» у АЗС);</li> <li>- информационные щиты;</li> <li>✓ Автомобильная дорога «Коноша-Вельск-Шангалы» участок км 193+000 – км 193+980 (п. Октябрьский):</li> <li>- на затяжном повороте вправо провести мероприятия по улучшению видимости на поворотах (сигнальные вешки, барьерные ограждения);</li> <li>- устройство разделительного барьерного ограждения (на всем протяжении участка);</li> <li>10) Автомобильная дорога «подъезд к г. Северодвинск» участок км 0+000</li> </ul>





ФАЗЫ ДТП И НАПРАВЛЕННОСТЬ ДЕЙСТВИЙ		ЦЕЛЕВЫЕ ГРУППЫ	ФАКТОРЫ РИСКА И ИНСТРУМЕНТЫ ДЛЯ ИХ ПОДАВЛЕНИЯ		
Цель действий	Область деятельности		ЧЕЛОВЕК	АВТОМОБИЛЬ	ДОРОЖНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА
					<p>(примыкание федеральной автомобильной дороги М-8 «Холмогоры»):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- устройство круговой развязки (есть проект);</li> <li>11) Автомобильная дорога «подъезд к г. Северодвинск» участок км 0+925 – км 3+000 :</li> <li>- устройство островков безопасности на пешеходных переходах;</li> <li>- устройство полосы обгона с центральным разделительным барьером (на всем протяжении участка);</li> <li>-устройство боковых барьерных ограждений (на всем протяжении участка)</li> <li>12) Автомобильная дорога «подъезд к г. Северодвинск» участок км 5+100 – км 5+600 :</li> <li>- устройство полосы обгона с центральным разделительным барьером (на всем протяжении участка);</li> <li>13) Автомобильная дорога «подъезд к г. Северодвинск» участок км 12+910 – км 13+955 :</li> <li>- устройство полосы обгона с центральным разделительным барьером</li> </ul>



ФАЗЫ ДТП И НАПРАВЛЕННОСТЬ ДЕЙСТВИЙ		ЦЕЛЕВЫЕ ГРУППЫ	ФАКТОРЫ РИСКА И ИНСТРУМЕНТЫ ДЛЯ ИХ ПОДАВЛЕНИЯ		
Цель действий	Область деятельности		ЧЕЛОВЕК	АВТОМОБИЛЬ	ДОРОЖНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА
					(на всем протяжении участка); -устройство боковых барьерных ограждений (на всем протяжении участка)
		<b>Группа III Грузовой транспорт</b>	<p>1. Налаживание сотрудничества с учебными заведениями для повышения качества подготовки водителей</p> <p>2. Проведение информационных кампаний, нацеленных на популяризацию безопасного стиля вождения и мер предупреждения ДТП и их тяжести, подготовка и распространение буклетов для водителей грузовых ТС (в первую очередь – дальнобойщиков).</p> <p>3. Согласование</p>	<p>1. Усиление контроля за состоянием парка грузовых транспортных средств (техническое состояние, правила эксплуатации и соблюдение правил безопасной перевозки грузов и пассажиров).</p> <p><u>Партнеры:</u> ГИБДД, НКО, УГАДН, средства массовой информации</p>	<p>1. Развитие придорожного сервиса как фактора соблюдения режима труда и отдыха водителей</p> <p>2. Проведение аудита дорожной безопасности на участках, где часто имеют место ДТП с участием грузового транспорта в целях выявления причин ДТП и подготовки рекомендаций по их устранению.</p> <p><u>Партнеры:</u> ОГУ Дорожное агентство «Архангельскавтодор», ГИБДД, НКО, УГАДН, средства массовой информации</p>



ФАЗЫ ДТП И НАПРАВЛЕННОСТЬ ДЕЙСТВИЙ		ЦЕЛЕВЫЕ ГРУППЫ	ФАКТОРЫ РИСКА И ИНСТРУМЕНТЫ ДЛЯ ИХ ПОДАВЛЕНИЯ		
Цель действий	Область деятельности		ЧЕЛОВЕК	АВТОМОБИЛЬ	ДОРОЖНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА
			<p>графиков движения транспорта, перевозящего опасные грузы (например, бензовозов) и графиков движения общественного транспорта (по мере развития системы ГЛОНАСС)</p> <p>4. Подготовка для водителей грузовых автомобилей буклетов, информирующих о правилах перевозки грузов (закрепление груза, режимы труда и отдыха, опасные состояния, т.д.)</p> <p>5. Усиление контроля за соблюдением правил дорожного движения и режима работы водителей</p>		



ФАЗЫ ДТП И НАПРАВЛЕННОСТЬ ДЕЙСТВИЙ		ЦЕЛЕВЫЕ ГРУППЫ	ФАКТОРЫ РИСКА И ИНСТРУМЕНТЫ ДЛЯ ИХ ПОДАВЛЕНИЯ		
Цель действий	Область деятельности		ЧЕЛОВЕК	АВТОМОБИЛЬ	ДОРОЖНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА
			<p>предприятий, имеющих грузовой транспорт 5.1Проверка наличия на автотранспортных средствах и использования водителями, в соответствие с установленными правилами, специальных контрольных устройств для непрерывной регистрации пройденного пути и скорости движения, времени работы и отдыха водителя</p> <p>Партнеры: ГИБДД, НКО, УГАДН, средства массовой информации</p>		
		Группа IV Обществен-	1. Проведение семинаров (или	1. Усиление контроля за состоянием парка	▪ Проведение аудита дорожной безопасности на участках



ФАЗЫ ДТП И НАПРАВЛЕННОСТЬ ДЕЙСТВИЙ		ЦЕЛЕВЫЕ ГРУППЫ	ФАКТОРЫ РИСКА И ИНСТРУМЕНТЫ ДЛЯ ИХ ПОДАВЛЕНИЯ		
Цель действий	Область деятельности		ЧЕЛОВЕК	АВТОМОБИЛЬ	ДОРОЖНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА
		<b>ный транспорт</b>	<p>разъяснительной работы) среди профессиональных водителей на предприятиях общественного транспорта: -безопасный стиль вождения в целях повышения качества и безопасности перевозок пассажиров общественным транспортом на междугородном сообщении.</p> <p>3. Усиление контроля за соблюдением правил дорожного движения и режима работы и отдыха водителями общественного транспорта</p>	<p>общественного транспорта, следующего на дальние расстояния (техническое состояние, правила эксплуатации и соблюдение правил безопасной перевозки пассажиров, контроль выбросов).</p> <p>2. Проведение совместных рейдов ГИБДД и УГАДН по выявлению недостатков в секторе общественного транспорта на направлениях «межгород».</p> <p>3. Привлечение населения к выявлению недостатков в секторе услуг общественного транспорта</p>	<p>концентрации ДТП с участием водителей общественного транспорта.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Мероприятия по повышению безопасности дорожного движения на автобусных остановках:                             <ol style="list-style-type: none"> <li>4. Автомобильная дорога «Архангельск-Белогорский-Пинега-Кимжа-Мезень» участок км 19+450 – км 19+650 (п. Уемский):                                     <ul style="list-style-type: none"> <li>- устройство переходно-скоростных полос для общественного транспорта (км 19+570)</li> <li>- обеспечение безопасности на пешеходном переходе (островки безопасности, приподнятые пешеходные переходы) (км 19+570);</li> <li>- замена автопавильонов;</li> <li>-устройство электроосвещения.</li> </ul> </li> <li>5. Автомобильная дорога «Котлас-Коряжма-Виледь-И. Подомское» участок км 7+000 – км 8+000:                                     <ul style="list-style-type: none"> <li>- устройство электроосвещение на автобусной остановке;</li> </ul> </li> </ol> </li> <li>-устройство переходно-скоростной полосы на автобусной остановке (км 7+470).</li> </ul>



ФАЗЫ ДТП И НАПРАВЛЕННОСТЬ ДЕЙСТВИЙ		ЦЕЛЕВЫЕ ГРУППЫ	ФАКТОРЫ РИСКА И ИНСТРУМЕНТЫ ДЛЯ ИХ ПОДАВЛЕНИЯ		
Цель действий	Область деятельности		ЧЕЛОВЕК	АВТОМОБИЛЬ	ДОРОЖНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА
			<p>3.1 Проверка наличия на автотранспортных средствах и использования водителями, в соответствии с установленными правилами, специальных контрольных устройств для непрерывной регистрации пройденного пути и скорости движения, времени работы и отдыха водителя</p> <p><u>Партнеры:</u> ГИБДД, НКО, УГАДН, средства массовой информации, население</p>	<p><u>Партнеры:</u> ГИБДД, НКО, УГАДН, средства массовой информации, население</p>	<p><u>Партнеры:</u> ОГУ Дорожное агентство «Архангельскавтодор», ГИБДД, НКО, средства массовой информации, население</p>
		Группа V Повышение видимости/ заметности	<p>1. Обеспечение пешеходов индивидуальными светоотражателями</p>	<p>1. Повышение уровня использования ближнего света фар</p>	<p>1. Проведение аудита безопасности на участках дорог общего пользования в темное время суток, выявление участков с потенциальной опасностью ДТП в</p>



ФАЗЫ ДТП И НАПРАВЛЕННОСТЬ ДЕЙСТВИЙ		ЦЕЛЕВЫЕ ГРУППЫ	ФАКТОРЫ РИСКА И ИНСТРУМЕНТЫ ДЛЯ ИХ ПОДАВЛЕНИЯ		
Цель действий	Область деятельности		ЧЕЛОВЕК	АВТОМОБИЛЬ	ДОРОЖНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА
		участников дорожного движения и элементов дорожной инфраструктуры	Партнеры: ГИБДД, НКО, средства массовой информации, население	Партнеры: ГИБДД, НКО, средства массовой информации, население	темное время суток и подготовка подпрограммы по повышению качества освещения на сети дорог общего пользования. 2. Применение качественных светоотражающих элементов на элементах дорожного обустройства, установка светоотражающих вешек, сигнальных столбиков: 1) Автомобильная дорога «Архангельск-Белогорский-Пинега-Кимжа-Мезень» участок км 14+700 – км 15+480 (п. Уемский): - металлических барьерных ограждений (км 15+150 – км 15+480); 2) Автомобильная дорога «Архангельск-Белогорский-Пинега-Кимжа-Мезень» участок км 19+450 – км 19+650 (п. Уемский): - на повороте влево с ограниченной видимостью встречного транспорта установка барьерных ограждений со светоотражающими элементами (км 19+480 – км 19+540 (справа)); 1) Автомобильная дорога «Котлас-Коряжма-Виледь-И.Подомское»





ФАЗЫ ДТП И НАПРАВЛЕННОСТЬ ДЕЙСТВИЙ		ЦЕЛЕВЫЕ ГРУППЫ	ФАКТОРЫ РИСКА И ИНСТРУМЕНТЫ ДЛЯ ИХ ПОДАВЛЕНИЯ		
Цель действий	Область деятельности		ЧЕЛОВЕК	АВТОМОБИЛЬ	ДОРОЖНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА
					<p>участок км 7+000 – км 8+000:                      - устройство разделительного барьерного ограждения со светоотражающими элементами (на всем протяжении участка);</p> <p>2) Автомобильная дорога «Котлас-Коряжма-Виледь-И. Подомское» участок км 24+000 – км 24+300:                      - на затяжном повороте вправо провести мероприятия по улучшению видимости поворота (сигнальные вешки, барьерные ограждения) (на всем протяжении);</p> <p>3) Автомобильная дорога «Усть-Вага - Ядриха» участок км 280+300 – км 280+700:                      - обеспечение видимости на 2 затяжных поворотах (разрубка поворота);                      - провести мероприятия по улучшению видимости двух затяжных поворотов (сигнальные вешки, барьерные ограждения);                      - замена барьерных ограждений со светоотражающими элементами на участке высокой насыпи;</p> <p>4) Автомобильная дорога «Усть-Вага -</p>



ФАЗЫ ДТП И НАПРАВЛЕННОСТЬ ДЕЙСТВИЙ		ЦЕЛЕВЫЕ ГРУППЫ	ФАКТОРЫ РИСКА И ИНСТРУМЕНТЫ ДЛЯ ИХ ПОДАВЛЕНИЯ		
Цель действий	Область деятельности		ЧЕЛОВЕК	АВТОМОБИЛЬ	ДОРОЖНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА
					<p>Ядриха» участок км 293+900 – км 294+050:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- на затяжном повороте вправо провести мероприятия по улучшению видимости поворота (сигнальные вешки, барьерные ограждения) (на всем протяжении);</li> <li>- устройство разделительного барьерного ограждения со светоотражающими элементами (на всем протяжении участка);</li> </ul> <p>5) Автомобильная дорога «Коноша-Вельск-Шангалы» участок км 193+000 – км 193+980 (п. Октябрьский):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- на затяжном повороте вправо провести мероприятия по улучшению видимости на поворотах (сигнальные вешки, барьерные ограждения);</li> <li>- устройство разделительного барьерного ограждения со светоотражающими элементами (на всем протяжении участка);</li> </ul> <p><b>Партнеры:</b> ОГУ Дорожное агентство «Архангельскавтодор», ГИБДД, НКО, средства массовой информации, водители, население</p>



ФАЗЫ ДТП И НАПРАВЛЕННОСТЬ ДЕЙСТВИЙ		ЦЕЛЕВЫЕ ГРУППЫ	ФАКТОРЫ РИСКА И ИНСТРУМЕНТЫ ДЛЯ ИХ ПОДАВЛЕНИЯ		
Цель действий	Область деятельности		ЧЕЛОВЕК	АВТОМОБИЛЬ	ДОРОЖНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА
		Группа VI Дорожная инфраструкт ура	<p>1. Обеспечение сбора информации об опасных и потенциально опасных участках сети</p> <p>2. Обеспечение эффекта присутствия сотрудников ГИБДД на аварийно-опасных участках в часы наибольшего риска ДТП по данным статистики (сочетание факторов риска - самое опасное место/время)</p> <p>3. Привлечение населения к участию в повышении безопасности дорожного движения (предложения от жителей населенных пунктов, по которым проходят дороги</p>	<p>1. Принятие мер по снижению негативного влияния на движение транспортных средств, припаркованных вдоль обочин дорог общего пользования, ограничивающих пропускную способность дорог, создающих помехи для других автомобилей и препятствия для работ по содержанию дорог</p> <p><u>Партнеры:</u> ОГУ Дорожное агентство «Архангельскавтодор», ГИБДД, НКО, средства массовой информации</p>	<p>1. Проведение аудита дорожной безопасности дорожных проектов на стадиях планирования, проектирования и строительства и эксплуатации</p> <p>2. Реализация мероприятий по предупреждению ДТП на участках концентрации ДТП (см. мероприятия с разбивкой по целевым группам выше)</p> <p>3. Установка щитов с социальной рекламой, направленной на повышение БДД</p> <p>4. Пилотное применение концепции «Управление дорожными активами» в сегменте «Дорожное обустройство» в целях контроля и повышения эффективности затрат.</p> <p><u>Партнеры:</u> ОГУ Дорожное агентство «Архангельскавтодор», ГИБДД.</p>



ФАЗЫ ДТП И НАПРАВЛЕННОСТЬ ДЕЙСТВИЙ		ЦЕЛЕВЫЕ ГРУППЫ	ФАКТОРЫ РИСКА И ИНСТРУМЕНТЫ ДЛЯ ИХ ПОДАВЛЕНИЯ		
Цель действий	Область деятельности		ЧЕЛОВЕК	АВТОМОБИЛЬ	ДОРОЖНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА
			<p>общего пользования)</p> <p><u>Партнеры:</u> ОГУ Дорожное агентство «Архангельскавтодор», ГИБДД, НКО, средства массовой информации, население.</p>		
		<p><b>Группа VII</b> <b>Минимизация</b> <b>негативного</b> <b>воздействия</b> <b>транспорта</b> <b>на</b> <b>окружение и</b> <b>здоровье</b></p>	<p>1. Обеспечение сбора информации об экологически неблагоприятных участках сети</p> <p>2. Привлечение населения к повышению качества окружающей среды (предложения)</p> <p>3. Внедрение в программы обучения водителей навыкам экологичного стиля</p>	<p>1. Контроль выбросов при прохождении транспортными средствами технического осмотра</p> <p><u>Партнеры:</u> ГИБДД, УГАДН, НКО</p>	<p>1. Расширение использования развязок с круговым движением как элементов, способствующих повышению производительности, снижению аварийности и негативного влияния транспорта на окружение.</p> <p>2. Внедрение современных технологий содержания автомобильных дорог, минимизирующих негативное воздействие на окружающую среду (сокращение использования соли при зимнем содержании, т.д.).</p> <p>2. Продолжение внедрения системы дорожного метеообеспечения (СДМО) на дорогах общего пользования в целях повышения эффективности</p>



ФАЗЫ ДТП И НАПРАВЛЕННОСТЬ ДЕЙСТВИЙ		ЦЕЛЕВЫЕ ГРУППЫ	ФАКТОРЫ РИСКА И ИНСТРУМЕНТЫ ДЛЯ ИХ ПОДАВЛЕНИЯ		
Цель действий	Область деятельности		ЧЕЛОВЕК	АВТОМОБИЛЬ	ДОРОЖНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА
			управления автомобилем.  <u>Партнеры:</u> ГИБДД, УГАДН, НКО, средства массовой информации, население		зимнего содержания дорог (см. Приложение 1): 3. Сдерживание скоростей движения транспортных средств при прохождении через населенные пункты.  <u>Партнеры:</u> ОГУ Дорожное агентство «Архангельскавтодор», ГИБДД, НКО, средства массовой информации, население
		Контролирующие органы (ГИБДД, УГАДН)	1.Повышение качества сбора статистики ДТП: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Указание в карточке учета ДТП точного адреса ДТП (км+) в прямом направлении</li> <li>▪ Указание в карточке учета учеником какой автошколы является водителем</li> </ul>	1.Повышение качества сбора и обработки статистики: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Указание в карточке учета ДТП данных об использовании средств защиты (ремней безопасности, детского автокресла, подушек безопасности, системы ABS, т.д.)</li> </ul>	1. Повышение качества сбора и обработки статистики (усовершенствование карточки ДТП); 2. Создание единой (автодора и ГИБДД) базы данных по ДТП; 3. Совместное детальное расследование (анализ) ДТП с погибшими, с целью выявления и устранения причин; 4. Точная привязка мест происшествий ДТП; 5. Создание электронных карт с местоположением ДТП



ФАЗЫ ДТП И НАПРАВЛЕННОСТЬ ДЕЙСТВИЙ		ЦЕЛЕВЫЕ ГРУППЫ	ФАКТОРЫ РИСКА И ИНСТРУМЕНТЫ ДЛЯ ИХ ПОДАВЛЕНИЯ		
Цель действий	Область деятельности		ЧЕЛОВЕК	АВТОМОБИЛЬ	ДОРОЖНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА
			<p>участник ДТП для составления рейтинга автошкол и подготовки рекомендаций по совершенствованию курсов подготовки водителей.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Указание в карточке учета данных об использовании ремней безопасности и детских удерживающих устройств</li> <li>▪ Внесение данных о возрасте и стаже водителя</li> <li>▪ Расшифровка вида ДТП «Иное» в отдельной графе</li> </ul>		



ФАЗЫ ДТП И НАПРАВЛЕННОСТЬ ДЕЙСТВИЙ		ЦЕЛЕВЫЕ ГРУППЫ	ФАКТОРЫ РИСКА И ИНСТРУМЕНТЫ ДЛЯ ИХ ПОДАВЛЕНИЯ		
Цель действий	Область деятельности		ЧЕЛОВЕК	АВТОМОБИЛЬ	ДОРОЖНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА
			карточки учета ДТП  ▪ Внесение в карточку ДТП строки с указанием ФИО, должности, времени прибытия представителей дорожных организаций, если таковые были вызваны на место ДТП  2. Повышение качества обработки статистики ДТП ▪ Создание единой базы данных ДТП ГИБДД и «Архангельскавтодора»  3. Проведение курсов повышения квалификации для		





ФАЗЫ ДТП И НАПРАВЛЕННОСТЬ ДЕЙСТВИЙ		ЦЕЛЕВЫЕ ГРУППЫ	ФАКТОРЫ РИСКА И ИНСТРУМЕНТЫ ДЛЯ ИХ ПОДАВЛЕНИЯ		
Цель действий	Область деятельности		ЧЕЛОВЕК	АВТОМОБИЛЬ	ДОРОЖНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА
			сотрудников ГИБДД (в отношении мер, направленных на предупреждение ДТП)  <u>Партнеры:</u> ГИБДД, «Архангельскавтодор».		
Во время ДТП (Попытка снизить тяжесть ДТП)	Снижение тяжести ДТП, если оно все-таки случилось	Общее	1. Использование участниками дорожного движения пассивного защитного оборудования (результат профилактической работы, см. выше по целевым группам)	1. Удовлетворительное состояние транспортных средств, обеспечивающее безопасное движение (техническое состояние, правила эксплуатации и соблюдение правил безопасной перевозки грузов и пассажиров). (результат профилактической работы, см. выше по целевым группам)	1. Обеспечение качественного содержания на опасных участках дорог (состояние покрытия, обочин и полосы отвода, заложение откосов, своевременная уборка посторонних предметов, создающих помехи движению):  2. Наличие дорожного обустройства (ударопоглощающие барьерные ограждения, противоударные устройства), позволяющего снизить тяжесть ДТП на аварийно-опасных участках, где чаще всего происходят: <ul style="list-style-type: none"> <li>• опрокидывания ТС</li> <li>• столкновения ТС</li> <li>• наезды на препятствия для опор дорожных сооружений, т.п.)</li> </ul>



ФАЗЫ ДТП И НАПРАВЛЕННОСТЬ ДЕЙСТВИЙ		ЦЕЛЕВЫЕ ГРУППЫ	ФАКТОРЫ РИСКА И ИНСТРУМЕНТЫ ДЛЯ ИХ ПОДАВЛЕНИЯ		
Цель действий	Область деятельности		ЧЕЛОВЕК	АВТОМОБИЛЬ	ДОРОЖНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА
					Партнеры: ОГУ Дорожное агентство «Архангельскавтодор», ГИБДД.
После ДТП (Попытка стабилизировать ситуацию и оказать помощь пострадавшим)	Минимизация последствий ДТП	Участники движения	1. Наличие курсов оказания первой помощи на базе школ подготовки водителей  2. Публикации буклетов для водителей по оказанию первой доврачебной помощи  3. Быстрое информирование о ДТП	1. Наличие средств по оказанию спасательных действий собственными силами (аптечка, огнетушитель) в рамках технического осмотра ТС и дополнительных проверок на дорогах.	1. Минимизация сроков прибытия служб экстренного реагирования на места ДТП («Золотой час») 2. Создание единой системы оповещения о ДТП 3. Установка информационных щитов с указанием телефонов служб спасения (20-30 щитов на дорогах регионального значения). 4. Оснащение дорожных служб патрулирования техническими средствами ограждения мест ДТП, а также переносными временными дорожными знаками (20 подрядных организаций, по бригаде быстрого реагирования в каждой, оснащенных: дорожными конусами (15 шт.), переносными дорожными знаками ступенчатого ограничения (6 шт) и пр. (10 знаков), переносными заградительными барьерами (6 шт.).
		Контролирующие органы	1. Повышение способности оказания первой помощи: проведение курсов	1. Анализ причин, способствовавших возникновению ДТП, и реализации защитных	1. Устранение препятствий на дорогах для быстрого прибытия служб спасения 2. Анализ причин, связанных с дорожной

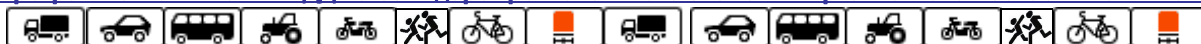


ФАЗЫ ДТП И НАПРАВЛЕННОСТЬ ДЕЙСТВИЙ		ЦЕЛЕВЫЕ ГРУППЫ	ФАКТОРЫ РИСКА И ИНСТРУМЕНТЫ ДЛЯ ИХ ПОДАВЛЕНИЯ		
Цель действий	Область деятельности		ЧЕЛОВЕК	АВТОМОБИЛЬ	ДОРОЖНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА
			оказания первой доврачебной помощи пострадавшим в ДТП для сотрудников ГИБДД  2. Рассмотрение возможности применения международного опыта в отношении создания специальной комиссии по расследованию причин ДТП из всех ведомств для более точного установления причины ДТП с тяжкими последствиями	функций конструкции и оборудования транспортного средства	инфраструктурой, и внешних факторов, способствовавших возникновению ДТП
		Скорая медицинская помощь, службы спасения, медицина	В рамках интеграции с существующими Программами данных служб.		



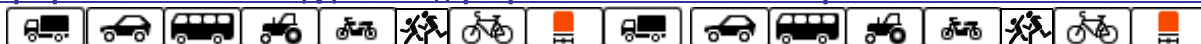
ФАЗЫ ДТП И НАПРАВЛЕННОСТЬ ДЕЙСТВИЙ		ЦЕЛЕВЫЕ ГРУППЫ	ФАКТОРЫ РИСКА И ИНСТРУМЕНТЫ ДЛЯ ИХ ПОДАВЛЕНИЯ		
Цель действий	Область деятельности		ЧЕЛОВЕК	АВТОМОБИЛЬ	ДОРОЖНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА
		катастроф, пожарная служба			

Ниже представлен Сводный календарный график реализации мероприятий в рамках Совместной Программы, а в [Приложении 5](#) – подробный календарный график мероприятий по годам.

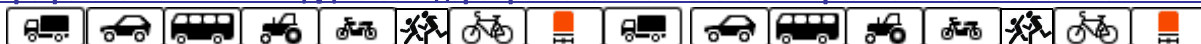


**СВОДНЫЙ КАЛЕНДАРНЫЙ ГРАФИК РЕАЛИЗАЦИИ МЕРОПРИЯТИЙ В РАМКАХ  
«ПРОГРАММЫ ПОВЫШЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ  
НА ДОРОГАХ РЕГИОНАЛЬНОГО ЗНАЧЕНИЯ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ АРХАНГЕЛЬСКОЙ  
ОБЛАСТИ 2011-2014гг.»**

Блок мероприятий	2011	2012	2013	2014
<b>Информационные кампании</b>				
<i>Проведение информационно-разъяснительных кампаний, нацеленных на:</i>				
I.1. обеспечение предоставления преимущества пешеходам на переходах «Дорогу - пешеходу!»	X	X	X	X
I.3. популяризацию использования средств защиты для велосипедистов	X	X	X	X
II.5.1 популяризацию использования пассивных средств защиты для водителей и пассажиров легкового транспорта (ремни безопасности, детские удерживающие устройства, т.д.)	X	X	X	X
III.2 популяризацию безопасного стиля вождения и мер предупреждения ДТП и их тяжести	X	X	X	X
<b>Подготовка, публикация и распространение буклетов</b>				
<i>Информирование дорожных пользователей в целях профилактики и снижения тяжести последствий ДТП посредством подготовки, публикации и распространения буклетов среди:</i>				
I.5 пешеходов и велосипедистов (информирующих об эффективности использования средств пассивной защиты, правил безопасного поведения на дороге и т.д.)	X	X	X	X
II.5.2 водителей легковых автомобилей (об эффективности оборудования пассивной защиты (детские удерживающие устройства, ремни безопасности, т.д.), уважении к другим участникам движения, т.д.)	X	X	X	X
III.4 водителей грузовых автомобилей (информирующих о правилах перевозки/закрепления грузов, режимах труда и отдыха, опасных состояниях, т.д.)	X	X	X	X
V.2 водителей всех видов мототранспорта (в целях повышения уровня использования ближнего света фар)	X	X	X	X
X.2 водителей всех видов мототранспорта по оказанию первой доврачебной помощи	X	X	X	X

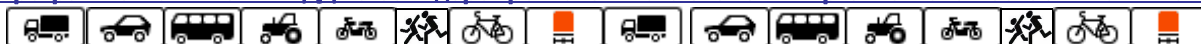


Блок мероприятий	2011	2012	2013	2014
<b>Работа с целевыми группами</b>				
I.4. Проведение в школах уроков по БДД	x	x	x	x
II.1 Налаживание сотрудничества с автошколами для повышения качества подготовки водителей	x	x	x	x
II.3 Совершенствование программы подготовки водителей по направлениям: - безопасный стиль вождения (экономичный и экологичный) - оказание первой доврачебной помощи при ДТП	x	x	x	x
II.4 Ужесточение приема экзаменов на получение водительского удостоверения	x	x	x	x
III.1 Налаживание сотрудничества с учебными заведениями для повышения качества подготовки водителей	x	x	x	x
III.3 Согласование графиков движения транспорта, перевозящего опасные грузы (например, бензовозов) и графиков движения общественного транспорта (по мере развития системы ГЛОНАСС)	x	x	x	x
IV.1 Проведение семинаров (или разъяснительной работы) среди профессиональных водителей на предприятиях общественного транспорта в целях повышения качества и безопасности перевозок пассажиров общественным транспортом на междугородном сообщении		x	x	x
VII.3 Внедрение в программы обучения водителей навыкам экологичного стиля управления автомобилем (Пилотный проект на базе одной из автошкол)		x	x	x
<b>Работа с населением</b>				
<i>Привлечение населения к:</i>				
IV.5 выявлению недостатков в секторе услуг общественного транспорта (Организация работы «Горячей линии»)	x	x	x	x
VI.3 участию в повышении безопасности дорожного движения (сбор предложений от жителей населенных пунктов, по которым проходят дороги общего пользования)	x	x	x	x
VII.2 повышению безопасности окружающей среды (предложения)		x	x	x

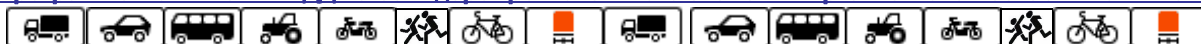


Блок мероприятий	2011	2012	2013	2014
<b>Повышение заметности наиболее уязвимых участников дорожного движения: распространение светоотражателей</b>				
I.2. Продвижение использования средств пассивной защиты: обеспечение светоотражателями наиболее уязвимых участников дорожного движения (дети, пожилые пешеходы)	x	x	x	x
V.1 Обеспечение индивидуальными светоотражателями жителей тех населенных пунктов, по которым проходят региональные дороги с повышенной дорожной аварийностью	x	x	x	x
<b>Сбор и анализ данных о ДТП</b>				
VI.1 Обеспечение сбора данных/информации об опасных и потенциально опасных участках сети	x	x	x	x
VII.1 Обеспечение сбора данных/информации об экологически неблагоприятных участках сети		x	x	x
VIII.1 Повышение качества сбора и обработки статистики (усовершенствование карточки ДТП)	x	x	x	x
XI.3 Анализ причин, способствовавших возникновению ДТП, и реализации защитных функций конструкции и оборудования транспортного средства			x	x
XI.4 Анализ причин, связанных с дорожной инфраструктурой, и внешних факторов, способствовавших возникновению ДТП		x	x	x
<b>Изучение успешного международного опыта в области реализации мероприятий по повышению БДД. Оценка применимости.</b>				
II.2 Изучение опыта стран-лидеров по БДД: особенности систем образования. Реализация пилотного проекта по реализации 2-3-х ступенчатой программы обучения вождению на базе одной из частных автошкол.	x	x	x	x
XI.2 Рассмотрение возможности применения международного опыта в отношении создания специальной комиссии по расследованию причин ДТП из всех ведомств для более точного установления причины ДТП с тяжкими последствиями		x	x	x
<b>Техосмотр и проверки на дорогах</b>				

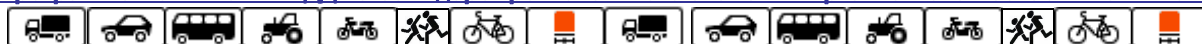




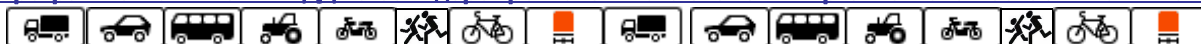
Блок мероприятий	2011	2012	2013	2014
<i>Проведение регулярных контрольных проверок на дорогах, нацеленных на:</i>				
II.5.3 повышение уровня использования пассивных мер защиты в автомобиле (ремни безопасности, т.д.)	x	x	x	x
II.6 выявление водителей, управляющих транспортным средством в опасном состоянии (алкогольное, наркотическое опьянение, усталость)	x	x	x	x
IV.4 Проведение совместных рейдов ГИБДД и УГАДН по выявлению недостатков в секторе общественного транспорта на направлениях «межгород»		x	x	x
VI.2 Обеспечение эффекта присутствия сотрудников ГИБДД на аварийно-опасных участках в часы наибольшего риска ДТП по данным статистики (сочетание факторов риска - самое опасное место/время)	x	x	x	x
<i>Усиление контроля за состоянием:</i>				
II.7 парка легковых транспортных средств (техосмотр, проверки на дороге соблюдения правил безопасной перевозки грузов)	x	x	x	x
III.6 парка грузовых транспортных средств (техосмотр, проверка на дорогах соблюдения правил безопасной перевозки грузов)	x	x	x	x
IV.3 парка общественного транспорта, следующего на дальние расстояния (техническое состояние, правила эксплуатации и соблюдение правил безопасной перевозки пассажиров, контроль выбросов)		x	x	x
<i>Усиление контроля за соблюдением водителями правил дорожного движения и режима труда и отдыха:</i>				
III.5 водителей предприятий, имеющих грузовой транспорт (проведение проверок на дорогах) (III.5.1 Проверка наличия на АТС и использования водителями, в соответствии с установленными правилами, специальных контрольных устройств для непрерывной регистрации пройденного пути и скорости движения, времени работы и отдыха водителя)	x	x	x	x
IV.2 водителей общественного транспорта (проведение проверок на дорогах) (IV.2.1 Проверка наличия на АТС и использования		x	x	x



Блок мероприятий	2011	2012	2013	2014
водителями, в соответствии с установленными правилами, специальных контрольных устройств для непрерывной регистрации пройденного пути и скорости движения, времени работы и отдыха водителя)				
VII.4 Контроль выбросов при прохождении транспортными средствами технического осмотра	x	x	x	x
X.5 Проверка наличия у водителей средств по оказанию спасательных действий собственными силами (аптечка, огнетушитель) в рамках технического осмотра ТС и дополнительных проверок на дорогах	x	x	x	x
<b>Аудит дорожной безопасности</b>				
Проведение аудита дорожной безопасности:				
I.6 на участках концентрации ДТП с участием пешеходов и велосипедистов.	x	x	x	x
II.8 на участках концентрации ДТП с участием легкового транспорта.	x	x	x	x
III.8 на участках, где часто имеют место ДТП с участием грузового транспорта, в целях выявления причин ДТП и подготовки рекомендаций по их устранению		x	x	x
IV.6 на участках концентрации ДТП с участием водителей общественного транспорта	x	x	x	x
V.3 на участках дорог общего пользования в темное время суток		x	x	x
VI.5 дорожных проектов на стадиях планирования, проектирования и строительства и эксплуатации		x	x	x
<b>Реализация мероприятий по снижению дорожной аварийности</b>				
Реализация мероприятий по снижению дорожной аварийности на выявленных участках концентрации ДТП с участием:				
I.7 пешеходов/велосипедистов (электроосвещение, тротуары, перильные пешеходные ограждения, бордюры, знаки с повышенной светоотражающей способностью, островки безопасности, приподнятые пешеходные переходы, т.д. в зависимости от участка)	x	x	x	
II.9 легкового транспорта (всего 9 участков: замена/установка барьер. ограждений, меры по сдерживанию скоростного режима, обеспечение	x	x	x	



Блок мероприятий	2011	2012	2013	2014
видимости, т.д. (Подробно – в Таблице конкретных целей Программы)				
IV.7 Мероприятия по повышению безопасности дорожного движения на автобусных остановках (переходно-скоростные полосы, островки безопасности, приподнятые пеш. переходы, автопавильоны, электроосвещение). (Подробно – в Таблице конкретных целей Программы)	x	x		
III.7 Развитие придорожного сервиса как фактора соблюдения режима труда и отдыха водителей	x	x	x	x
V.4 Применение качественных светоотражающих элементов на элементах дорожного обустройства, установка светоотражающих вешек, сигнальных столбиков	x	x	x	
VI.4 Принятие мер по снижению негативного влияния на движение ТС, припаркованных вдоль обочин дорог общего пользования и ограничивающих пропускную способность дорог, создающих помехи для других автомобилей и препятствия для работ по содержанию дорог	x	x	x	x
VI.6 Установка щитов с социальной рекламой, направленной на повышение БДД	x	x	x	x
IX.1 Обеспечение качественного содержания на опасных участках дорог (состояние покрытия, обочин и полосы отвода, заложение откосов, своевременная уборка посторонних предметов, создающих помехи движению)	x	x	x	x
<b>Экология+безопасность</b>				
VII.5 Расширение использования развязок с круговым движением как элементов, способствующих повышению производительности, снижению аварийности и негативного влияния транспорта на окружение		x	x	x
VII.6 Внедрение современных технологий содержания автомобильных дорог, обеспечивающих безопасность при снижении затрат бюджетов и минимизирующих негативное воздействие на окружающую среду (сокращение использования соли при зимнем содержании, т.д.).	x	x	x	x
VII.7 Продолжение внедрения системы дорожного метеообеспечения (СДМО) на дорогах общего пользования в целях повышения эффективности зимнего содержания дорог (Установка новых станций СДМО)	x	x	x	x



Блок мероприятий	2011	2012	2013	2014
<b>Обеспечение быстрого реагирования на ДТП: минимизация последствий ДТП</b>				
X.1 Проведение курсов оказания первой доврачебной помощи на базе автошкол		x	x	x
XI.1 Проведение курсов оказания первой доврачебной помощи пострадавшим в ДТП для сотрудников ГИБДД	x	x	x	x
X.7 Установка информационных щитов с указанием телефонов служб спасения (20-30 щитов на дорогах регионального значения)	x	x	x	x
X.8 Оснащение дорожных служб патрулирования техническими средствами ограждения мест ДТП, а также переносными временными дорожными знаками (Подробности в Таблице конкретных целей)	x	x	x	x
XI.5 Устранение препятствий на дорогах для быстрого прибытия служб спасения	x	x	x	x
X.6 Минимизация сроков прибытия служб экстренного реагирования на места ДТП («Золотой час»)	x	x	x	x
<b>Повышение качества принимаемых управленческих решений</b>				
VI.7 Пилотное применение концепции «Управление дорожными активами» в сегменте «Обустройство по дорожной безопасности»		x	x	x
VIII.2 Создание единой (Архавтодора и ГИБДД) базы данных по ДТП		x	x	x
VIII.3 Проведение курсов повышения квалификации для сотрудников ГИБДД (в отношении мер, направленных на предупреждение ДТП)	x	x	x	x
VIII.4 Совместное детальное расследование (анализ) ДТП с погибшими, с целью выявления и устранения причин		x	x	x
VIII.5 Создание электронных карт с местоположением ДТП		x	x	x
X.3 Обеспечение быстрого информирования о ДТП	x	x	x	x
X.4 Создание единой системы оповещения о ДТП	x	x	x	x



## 2.5 Обеспечение устойчивости процесса реализации Программы

Меры для обеспечения устойчивости процесса реализации Программы приведены в **Таблице 9**.

**Таблица 9** Меры для обеспечения устойчивого процесса реализации Программы по повышению БДД на сети дорог регионального значения Архангельской области 2011-2014

№ п/п	Меры для обеспечения устойчивой реализации Программы	Необходимые действия в составе мер
1	Обеспечение финансирования Программы	Разработка краткосрочных планов действий на 1-3 года, включающих конкретные проекты и суммы на их реализацию
2	Правовое обеспечение реализации Программы	Разработка необходимых документов для реализации программы (распоряжения, положения и т.п.)
3	Институциональное обеспечение реализации Программы	<p>В целях координации действий рекомендуется создание профильных рабочих (координационных) групп из представителей различных организаций. Каждое направление Программы обеспечивается информационной картой, в которой:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Кратко формулируются цели и задачи,</li> <li>▪ Перечисляются основные проекты (мероприятия), стоимость и сроки реализации,</li> <li>▪ Составы координационных групп, область ответственности,</li> <li>▪ Указываются контрольные индикаторы, по которым будет впоследствии делаться заключение о результативности проектов (мероприятий).</li> </ul>
4	Процедуры мониторинга реализации Программы	<p>В ходе мониторинга члены профильных рабочих (координационных) групп с установленной регулярностью обмениваются информацией о результатах решения задач, входящих в состав Программы. Мониторинг должен содействовать:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Оценке промежуточных и окончательных результатов проектов и мероприятий,</li> <li>▪ Ускорению принятия решений,</li> <li>▪ Поддержке постоянной актуальности плана действий,</li> <li>▪ Внесению корректив, если запланированные меры не дают желаемых результатов или произошли непредвиденные изменения,</li> <li>▪ Обеспечение связей с общественностью.</li> </ul>



		<p>*Программа должна содержать компонент мониторинга для возможности выделения этой функции на аутсорсинг.</p>
5	Связи с общественностью	<p>Мониторинг создает основу для регулярной информационно-аналитической работы, результатом которой являются:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Справки,</li> <li>▪ Отчеты,</li> <li>▪ Совещания-семинары,</li> <li>▪ Пресс-релизы, статьи и интервью в СМИ</li> </ul> <p>Цель информационно-аналитической работы – поддержание связей с общественностью, направленных на информирование населения, формирование общественного мнения.</p> <p>*Каждый набор работ по мониторингу должен содержать компонент «поддержание связей с общественностью».</p>
6	Индикаторы для осуществления мониторинга реализации Программы	<p>Индикаторы – измеряемые контрольные показатели для сравнения ситуации «до» и «после» реализации мероприятий, предусмотренных Программой. Источники данных, выбранных в качестве индикаторов, средства и способы сбора этих данных должны устанавливаться:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Формат, в котором данные должны быть доступны (отчеты, статистика и т.д.),</li> <li>▪ Ответственных за предоставление данных,</li> <li>▪ Периодичность предоставления данных (ежемесячно, ежеквартально, ежегодно и т.д.)</li> </ul> <p><u>Общее правило:</u> Источники индикаторов должны быть доступны, а процесс сбора и обработки данных для получения индикаторов должен быть как можно проще и дешевле.</p> <p>*Каждый набор работ по мониторингу должен содержать компонент «сбор данных и подготовку индикаторов».</p>
7	Формирование имиджа города на национальном и международном уровнях	<p>Представление результатов работы по реализации программы на тематических конференциях в других городах, подготовка публикаций в периодических изданиях и т.д.</p> <p>*Каждый проект по реализации Программы должен содержать имиджевый компонент.</p>
8	Анализ реализованной программы	<p>После реализации программы необходимо провести анализ: что удалось, что нет и почему. Анализ ляжет в основу новой программы на следующий период.</p>



## 2.6 Принципы составления комплексов мероприятий при реализации Программы

Плавная реализация принятых решений в рамках ограниченных ресурсов требует составления комплекса мероприятий путем согласования и объединения действий, предпринимаемых разными организациями, в рамках единых рабочих планов, графиков с назначением ответственных лиц с целью:

- выявления на стадии планирования потенциальных препятствий, которые могут возникнуть в процессе проведения мероприятий и усложнить решение задачи и вызывать непредвиденные затраты;
- принятия заблаговременных действий для минимизации рисков и затрат;
- организации увязанных последовательных действий в рамках объемов работ и сроков, установленных планами и рабочими графиками.

Календарные графики согласованных мероприятий партнеров составляются ежегодно.

## 2.7 Принципы реализации комплексов мероприятий в рамках Программы

Реализация комплекса мероприятий Программы осуществляется в соответствии с принципами:

1. Основа для планирования мероприятий в рамках Программы – годовой план - перечень конкретных мероприятий и календарные графики согласованных мероприятий партнеров;
2. Общий бюджет Программы распределяется по годам 2011-2014, а годовые бюджеты распределяются по мероприятиям;
3. Мероприятия, нацеленные на одновременное достижение результатов по направлениям Человек – Автомобиль - Дорога увязываются в рамках календарных планов, общих для организаций – партнеров;
4. Предпринимаются действия для обеспечения максимальной экономической отдачи от средств, направляемых на реализацию мероприятий по повышению безопасности движения. Задача – обеспечить максимум результата (достижение определенных целей) в рамках имеющихся ресурсов;
5. Бюджетные средства дополняются средствами из внебюджетных источников на проведение мероприятий, отвечающих целям Программы (гранты, международная техническая помощь, спонсорская помощь и т.д.);
6. Привлечение позитивного зарубежного и российского опыта





для его внедрения с целью ускорения достижения определенных и общих целей Программы. Приоритет отдается опыту стран Северной Европы в рамках сотрудничества стран Баренц Региона;

7. Ежегодно осуществляется промежуточный контроль результатов Программы относительно годовых планов, календарных графиков и целей проекта.

### 2.8 Сбор и анализ статистики по результатам Программы/Процедура мониторинга

Проводится сбор статистических данных в объеме и форме, позволяющих сравнить соответствующие (индикаторы) до, в процессе и после реализации Программы. В ходе реализации Программы осуществляется промежуточный контроль (статистика ДТП), который может являться сигналом для внесения оперативных поправок в Программу в рамках принятого бюджета.

### 2.9 Анализ результативности Программы

Результаты Программы определяются:

- Степенью сотрудничества и координации действий партнеров
- Степенью привлечения населения к реализации Программы

- Количеством и качеством исходных статистических данных
- Точностью выявления и правильностью группирования факторов, качеством аналитических выводов
- Правильностью формулировки проблем
- Выбором и постановкой целей и задач
- Полнотой перечня и правильностью возможных альтернатив
- Качеством экономической оценки и правильностью выбора 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, собранные после реализации Программы, подтверждают достижение целей Программы, то положительный опыт должен быть обобщен для использования в последующих программах. Если



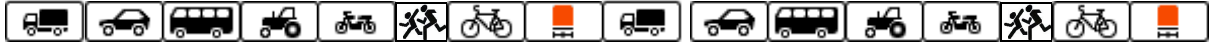


статистика покажет, что Программа не дала желаемого результата, то следует установить причины, сделать их анализ и подготовить рекомендации для

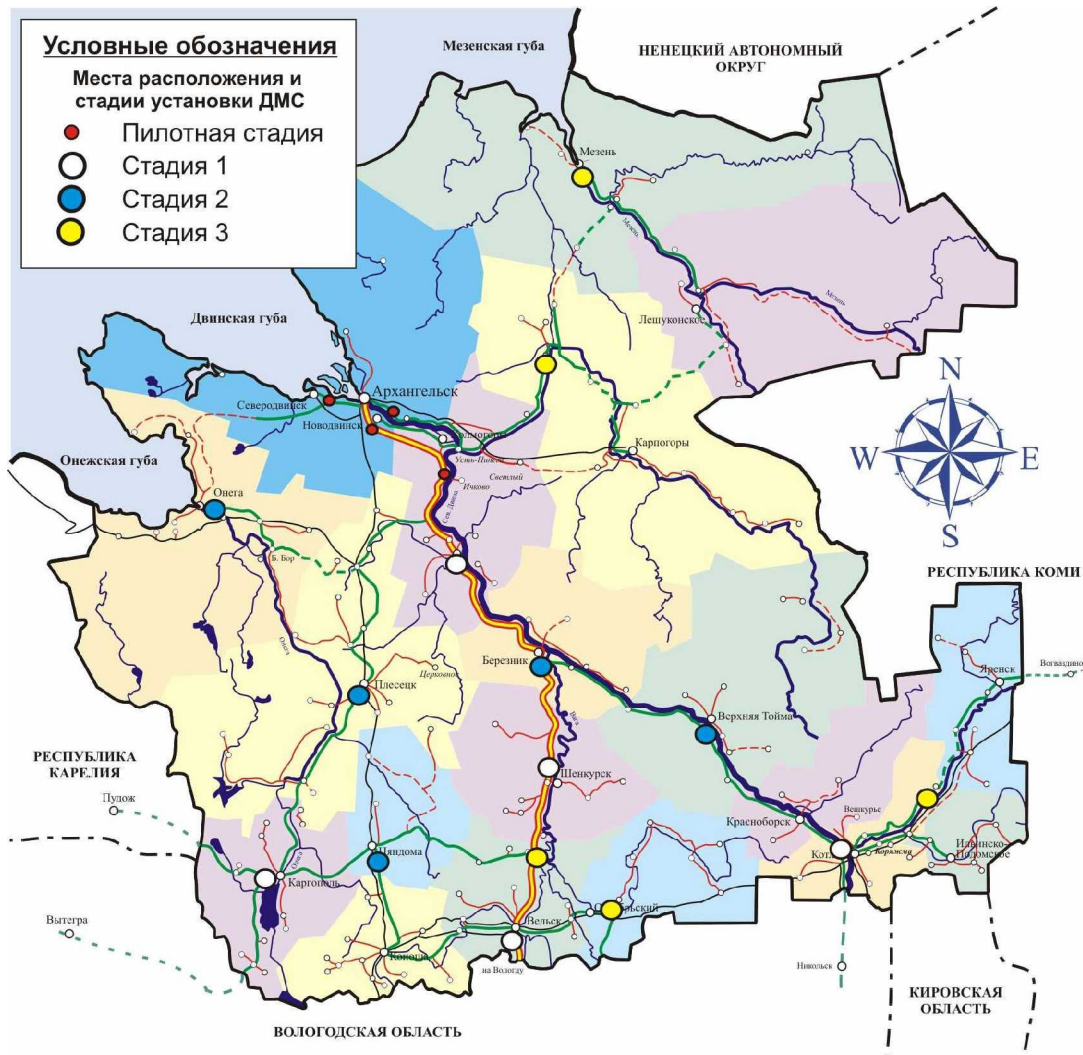
исключения подобных просчетов и ошибок при подготовке и исполнении последующих программ.

**Приоритетные направления деятельности для повышения безопасности дорожного движения на сети дорог регионального значения Архангельской области на период 2011 – 2014 гг.**

1. Повышение сотрудничества и координации действий партнеров в рамках Программы повышения безопасности дорожного движения
2. Повышение защищенности пешеходов
3. Улучшение культуры участников дорожного движения
4. Расширение деятельности НКО и средств массовой информации для запуска механизма социального нивелирования для формирования безопасной модели поведения участников дорожного движения
5. Реализация потенциала недорогих, но эффективных решений по снижению аварийности на участках сети с потенциальной опасностью ДТП
6. Принятие решений, экономически взвешенных с позиции Сообщества и повышение отдачи от бюджетных средств, направляемых на мероприятия по безопасности дорожного движения
7. Привлечение международного опыта и технической помощи в рамках международного сотрудничества
8. Мониторинг уровня аварийности и состояния окружающей среды для своевременного выявления проблем и контроля результативности предпринятых мероприятий.



**Приложение 1** Предварительные места расположения и стадии установки дорожных метеостанций в Архангельской области





**Приложение 2** Данные мониторинга Северных стран, рекомендуемые для прогнозирования ожидаемого эффекта от мер по повышению безопасности дорожного движения

«Влияние различных мер по повышению безопасности дорожного движения на снижение уровня аварийности в северных климатических условиях»<sup>3</sup>

Мероприятие	Снижение количества учетных ДТП по данным стран Северной Европы
<b>Физические мероприятия</b>	
Устройство круговой развязки Дания  Голландия Финляндия	-50% учетных ДТП для города -85% учетных ДТП для дорог общего пользования -70% -65-75%
Устройство тротуаров, пешеходных дорожек и велодорожек Норвегия Финляндия	-7% -10%(ДТП с участием пешеходов и велосипедистов -30%)
Строительство подземных пешеходных переходов	-30% (ДТП с участием пешеходов -50%)
Строительство велодорожек в двух уровнях	-30%
Устройство центрального разделительного барьера	-65% ДТП со смертельным исходом -35% ДТП с ранениями
Строительство объездной дороги	-25% учетных ДТП
Устройство на перекрестке левоповоротного кармана для поворачивающих ТС	-15%
Строительство развязки в 2-х уровнях вместо X-образного перекрестка	-49%
Строительство протяженного центрального разделительного островка	-39% (2-х полосная дорога) -22% (4-хполосная дорога)
Перенос/ограждение опасных придорожных объектов (столбы, опоры освещения и т.п.)	-15%
Улучшение видимости	-10% (с менее 200м до свыше 200м -20%)
Устройство барьерных ограждений	-23,5% (там где возможен съезд с дороги - 44%)
Устройство освещения дорог	-25% ДТП со смертельным исходом, -64% ДТП со смертельным исходом в темное время суток
Замена жестких опор дорожных знаков и опор освещения на гибкие	-20% ДТП со смертельным исходом -50% учетных ДТП в результате наезда на

<sup>3</sup> Данные о влиянии различных мер на БДД являются результатом многолетних исследований в странах с высоким уровнем автомобилизации и безопасности дорожного движения. По мере реализации Программы по повышению БДД на сети дорог регионального таблица будет заполняться данными российского опыта применения этих мер.



(амортизирующие или те, что складываются при наезде на них)	опору освещения
Устройство “лежачих полицейских”	-15% ДТП со смертельным исходом с участием только автомобиля -20% ДТП со смертельным исходом с участием пешехода
Устройство “лежачих полицейских” с ограничением скорости движения до 30 км/ч в жилых зонах	-47% ДТП со смертельным исходом с участием пешеходов и велосипедистов
Восстановление дорожной разметки	-3-5% ДТП со смертельным исходом
Устройство в дорожном покрытии светоотражающих элементов (“кошачьи глазки”)	-8% ДТП со смертельным исходом в темное время суток
Устройство светоотражающих столбиков для повышения заметности пешеходного перехода	-5% ДТП со смертельным исходом
Нанесение дорожной разметки и установка дорожных знаков на пешеходном переходе	-5% ДТП со смертельным исходом -10% ДТП со смертельным исходом с участием пешеходов и велосипедистов
Устройство приподнятого пешеходного перехода	-39% учетных ДТП
Устройство приподнятого центрального островка безопасности для пешеходов	-13-20% учетных ДТП
Устройство направляющего леерного ограждения у пешеходного перехода	-21% учетных ДТП
Установка видеокамеры слежения за скоростью движения на перекрестке	-12% учетных ДТП на перекрестках -47% ДТП со смертельным исходом (Великобритания)
<b>Меры по организации движения</b>	
Запрет уличной парковки	-20% учетных ДТП на участке
Ограничение скорости движения С 60 до 50 км/ч	-9-10%
С 50 до 40 км/ч	-45-58% ДТП со смертельным исходом с участием пешеходов -30% учетных ДТП
Канализирование движения на Х-образном перекрестке	-10% учетных ДТП
Канализирование движения на Т-образном перекрестке	-5% учетных ДТП
Установка знака STOP на перекрестке	-10% ДТП со смертельным исходом с участием одного автомобиля -35% учетных ДТП (при установке двух знаков на перекрестке) -45% учетных ДТП (при установке четырех знаков)
Установка знака STOP на примыкании	-19% учетных ДТП
Установка светофорных объектов на перекрестке	-30%-37% ДТП со смертельным исходом
Установка светофорных объектов на	-15% ДТП со смертельным исходом



<b>примыкании</b>	
<b>Установка пешеходных светофоров и центрального островка безопасности</b>	-7% учетных ДТП -12% учетных ДТП с участием пешеходов
<b>Школьное патрулирование пешеходных переходов</b>	-35% учетных ДТП с участием пешеходов
<b>Применение пешеходами светоотражателей в темное время суток</b>	-85% ДТП с участием пешеходов в темное время суток
<b>Информационные и обучающие мероприятия</b>	
<b>Дополнительное обучение водителей, имеющих более 7 нарушений в год</b>	-7% ДТП по вине проблемных водителей
<b>Профилактический курс обучения профессиональных водителей</b>	-20% ДТП с участием профессиональных водителей
<b>Обучение детей 6-12 лет правилам движения на пешеходных переходах</b>	-13% ДТП с участием детей, переходящих улицу
<b>Обучение детей 6-16 лет безопасной езде на велосипеде</b>	-6% ДТП с участием детей-велосипедистов
<b>Кампания по соблюдению безопасной дистанции</b>	-9% ДТП, связанных с наездом на транспортное средство сзади
<b>Кампания "Не пей за рулем"</b>	-2% ДТП с участием водителей, находящихся в состоянии алкогольного опьянения



**Приложение 3** Методика определения величины экономических издержек ДТП для Сообщества, рекомендуемая для оценки экономического эффекта от применения мер по повышению безопасности дорожного движения

(По результатам проекта НИОКР по безопасности дорожного движения, реализованного в Управлении Архангельскавтодор в 2004-2005гг.).

Метод расчета ущерба от ДТП основан на “Методике оценки и расчета нормативов социально-экономического ущерба от дорожно-транспортных происшествий Р-03112199-0502-00”, (НИИАТ), разработанной по заказу Министерства транспорта Российской Федерации, а позднее примененной в Руководстве по устранению и профилактике возникновения участков концентрации ДТП при эксплуатации автомобильных дорог (ФДА, (Росавтодор), Москва, 2008г.).

Для предварительных расчетов экономической эффективности мероприятий на участках концентрации ДТП используются значения ущерба от вовлечения людей в ДТП и повреждения транспортных средств и грузов, приведенные в таблице ниже.

Ущерб от вовлечения людей в ДТП и повреждения транспортных средств и грузов.	Социально-экономический ущерб при ДТП, в млн. рублей по годам		
	2008	2009	2010
1	2	3	4
Гибель человека	8,692959	8,692959	9,258001
Ранение человека	0,265204	0,265204	0,282442
Гибель ребенка	10,516413	10,516413	11,199980
Материальный ущерб ТС	0,138814	0,138814	0,147837

Поскольку в карточках учета ДТП дифференцирование статистики по гибели взрослого или ребенка отсутствует, то в дальнейших расчетах рекомендуется применять более укрупненные показатели издержек сообщества от ДТП, которые составляют в 2009г.:

- Для ДТП со смертельным исходом 8.7 млн. рублей
- Для ДТП с ранением 0.27 млн. рублей

Пример расчета:

№	Местоположение участка км+	Кол-во ДТП за период 2002-2006гг.	Кол-во погибших за 5 лет	Кол-во раненых за 5 лет	Средне-годовое кол-во погибших и раненых	Издержки от ДТП, млн. руб. в год	Рейтинг участков
1	0+000 - 1+000	41	10	63	2.0/12.6	20.8	1
2	5+000 - 6+000	19	2	27	0.4/5.4	4.94	3
3	10+000 - 12+000	21	6	33	1.2/6.6	12.22	2
4	13+000 - 14+000	12	2	19	0.4/3.8	4.51	4
5	21+000 - 22+000	7	0	11	0/2.2	0.59	5

**Результат:** Методика оценки издержек сообщества от ДТП позволяет выявить аварийный участок, создающий наибольшие издержки для Сообщества в результате ДТП. Таким участком является участок 1.





#### Приложение 4 Рекомендуемая методика для определения эффекта от реализации мероприятий по повышению безопасности дорожного движения

(По результатам проекта НИОКР по безопасности дорожного движения, реализованного в Управлении Архангельскавтодор в 2004-2005гг.)

1. Определение среднего числа погибших/раненых в год за пятилетний период на рассматриваемом участке улично-дорожной сети
2. Определение прогнозируемого снижения числа погибших и раненых в ДТП в результате реализации меры, %
3. Определение затрат на реализацию мероприятия
4. Определение экономии издержек Сообщества в результате предотвращения ДТП
5. Расчет периода окупаемости

#### Пример применения методики расчета:

Проблема: 27 наездов на пешеходов за период 1999-2003гг., в результате которых погибло 10 и были ранены 38 человек.

Предлагаемая мера: Устройство островка безопасности на пешеходном переходе.

Среднее число погибших в ДТП в год	2,0
Среднее число раненых в ДТП в год	7,6
Эффект от реализации меры	-20%
Прогнозируемое снижение числа погибших/раненых в ДТП в год	0,4 / 1,52
Ежегодная экономия затрат Сообщества в результате предотвращения ДТП:	
	$0,4 \text{ погибших} * 8.7 \text{ млн.руб} + 1,52 * 0.27 \text{ млн.руб.} = 3.89 \text{ млн.руб.}$

Затраты на реализацию мероприятий: 0.2 млн. руб.

Окупаемость  $(0.2/3.89)*12$  месяцев = менее одного месяца.



**Приложение 5** Календарный график реализации мероприятий в рамках Программы

**КАЛЕНДАРНЫЙ ГРАФИК РЕАЛИЗАЦИИ МЕРОПРИЯТИЙ В РАМКАХ «ПРОГРАММЫ ПО ПОВЫШЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ НА СЕТИ ДОРОГ РЕГИОНАЛЬНОГО ЗНАЧЕНИЯ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ АРХАНГЕЛЬСКОЙ ОБЛАСТИ 2011-2014»**

Условные обозначения:

Стадия разработки мероприятий	Стадия внедрения и пилотной реализации	Устойчивая реализация

Целевая группа	Мероприятия в рамках Программы	2011	2012	2013	2014
<b>Группа I</b> Пешеходы, велосипедисты	I.1. Проведение информационно-разъяснительных кампаний и программ «Дорогу - пешеходу!» (контроль предоставления преимущества пешеходам на пешеходных переходах)				
	I.2. Продвижение использования средств пассивной защиты: обеспечение светоотражателями уязвимых участников дорожного движения (пожилые, дети)				
	I.3. Проведение информационно-разъяснительных кампаний о необходимости использования средств защиты для велосипедистов (шлемы, наколенники, светоотражатели и пр.)				
	I.4. Проведение в школах уроков по БДД				
	I.5 Подготовка, публикация и распространение среди пешеходов и велосипедистов дифференцированных буклетов, информирующих об эффективности использования средств пассивной защиты, правил безопасного поведения на дороге и т.д.				



**Программа повышения БДД на сети дорог регионального значения Архангельской области 2011-2014**



Целевая группа	Мероприятия в рамках Программы	2011		2012		2013		2014	
	I.6 Проведение аудита дорожной безопасности на участках концентрации ДТП с участием пешеходов и велосипедистов.								
	I.7 Реализация мероприятий по снижению дорожной аварийности на выявленных участках концентрации ДТП с участием пешеходов/велосипедистов (электроосвещение, тротуары, перильные пешеходные ограждения, бордюры, знаки с повышенной светоотражающей способностью, островки безопасности, приподнятые пешеходные переходы, т.д. в зависимости от участка)								
	I.7.1 А/д Архангельск-Белогорский-Пинега-Кимжа-Мезень» участок км 19+450 – км 19+650 (п. Уемский) <sup>4</sup>								
	I.7.2 А/д «Котлас-Коряжма-Виледь-И. Подомское» участок км 7+000 – км 8+000								
	I.7.3 А/д «Котлас-Коряжма-Виледь-И. Подомское» участок км 24+000 – км 24+300 (велодорожка)								
	I.7.4 А/д «Котлас-Коряжма-Виледь-И. Подомское» участок км 97+100 – км 97+600 (с. И. Подомское):								
	I.7.5 А/д «Котлас-Коряжма-Виледь-И. Подомское» участок км 98+000 – км 98+300 (с. И. Подомское):								
	I.7.6 А/д «Коноша-Вельск-Шангалы» участок км 189+800 – км 190+000 (п. Октябрьский):								
	I.7.7 А/д «Коноша-Вельск-Шангалы» участок км 193+000 – км 193+980 (п. Октябрьский):								
<b>Группа II Легковой транспорт</b>	<b>II.1 Налаживание сотрудничества с автошколами для повышения качества подготовки водителей</b>								

<sup>4</sup> Данный участок является пилотным. После реализации мероприятий по повышению БДД на пилотном участке и промежуточного мониторинга мероприятий технология реализации мер на других участках включает только стадии разработки мер и непосредственной их реализации (без стадии внедрения и пилотной реализации)

**Программа повышения БДД на сети дорог регионального значения Архангельской области 2011-2014**



Целевая группа	Мероприятия в рамках Программы	2011		2012		2013		2014	
	<p>II.2 Изучение опыта стран-лидеров по БДД: особенности систем образования. Реализация пилотного проекта по реализации 2-3-х ступенчатой программы обучения вождению на базе одной из частных автошкол.</p>								
	<p>II.3 Совершенствование программы подготовки водителей по направлениям:                      - безопасный стиль вождения (экономичный и экологичный)                      - оказание первой доврачебной помощи при ДТП</p>								
	<p>II.4 Ужесточение приема экзаменов на получение водительского удостоверения</p>								
	<p>II.5 Повышение использования пассивных мер защиты:</p> <p>II.5.1 Проведение информационно-разъяснительных кампаний, нацеленных на популяризацию использования пассивных средств защиты (ремни безопасности, детские удерживающие устройства, т.д.).</p> <p>II.5.2 Подготовка, публикация и распространение среди водителей легковых автомобилей дифференцированных буклетов, информирующих об эффективности оборудования пассивной защиты (детские удерживающие устройства, ремни без-ти и уважении к другим участникам движения, т.д.).</p> <p>II.5.3 Проведение регулярных контрольных проверок на дорогах, нацеленных на повышение уровня использования пассивных мер защиты в автомобиле (ремни безопасности, т.д.)</p>								
	<p>II.6 Проведение регулярных проверок на дорогах, направленных на выявление водителей, управляющих транспортным средством в опасном состоянии (алкогольное, наркотическое опьянение, усталость)</p>								

**Программа повышения БДД на сети дорог регионального значения Архангельской области 2011-2014**



Целевая группа	Мероприятия в рамках Программы	2011		2012		2013		2014	
	II.7 Усиление контроля за состоянием парка легковых транспортных средств (техосмотр, проверки на дороге соблюдения правил безопасной перевозки грузов).								
	II.8 Проведение аудита дорожной безопасности на участках концентрации ДТП с участием легкового транспорта.								
	II.9 Реализация мероприятий по снижению дорожной аварийности на выявленных участках концентрации ДТП с участием легкового транспорта (всего 9 участков: замена/установка барьер. ограждений, меры по сдерживанию скоростного режима, обеспечение видимости, т.д. Подробно – в Таблице конкретных целей Программы								
	II.9.1 а/д «Архангельск-Белогорский-Пинега-Кимжа-Мезень» участок км 14+700 – км 15+480 (п. Уемский)								
	II.9.2 а/д «Архангельск-Белогорский-Пинега-Кимжа-Мезень» участок км 19+450 – км 19+650 (п. Уемский)								
	II.9.3 а/д «Котлас-Коряжма-Виледь-И.Подомское» участок км 7+000 – км 8+000								
	II.9.4 а/д «Котлас-Коряжма-Виледь-И. Подомское» участок км 24+000 – км 24+300								
	II.9.5 а/д «Котлас-Коряжма-Виледь-И. Подомское» участок км 98+000 – км 98+300								
	II.9.6 а/д «Усть-Вага - Ядриха» участок км 280+300 – км 280+700								
	II.9.7 а/д «Усть-Вага - Ядриха» участок км 293+900 – км 294+050								
	II.9.8 а/д «Коноша-Вельск-Шангалы» участок км 189+800 – км 190+000 (п. Октябрьский)								
	II.9.9 а/д «Коноша-Вельск-Шангалы» участок км 193+000 – км 193+980								
<b>Группа III Грузовой транспорт</b>	III.1 Налаживание сотрудничества с учебными заведениями для повышения качества подготовки водителей								
	III.2 Проведение информационно-разъяснительных кампаний, нацеленных на популяризацию безопасного стиля вождения и мер предупреждения ДТП и их тяжести. Подготовка и распространение буклетов для водителей грузовых ТС								
	III.3 Согласование графиков движения транспорта, перевозящего опасные грузы (например, бензовозов) и графиков движения общественного транспорта (по мере развития системы ГЛОНАСС)								

**Программа повышения БДД на сети дорог регионального значения Архангельской области 2011-2014**



Целевая группа	Мероприятия в рамках Программы	2011	2012	2013	2014
	III.4 Подготовка и распространение среди водителей грузовых автомобилей буклетов, информирующих о правилах перевозки грузов (закрепление груза, режимы труда и отдыха, опасные состояния, т.д.)				
	III.5 Усиление контроля за соблюдением правил дорожного движения и режима работы водителей предприятий, имеющих грузовой транспорт (проведение проверок на дорогах).				
	III.5.1 Проверка наличия на автотранспортных средствах и использования водителями, в соответствии с установленными правилами, специальных контрольных устройств для непрерывной регистрации пройденного пути и скорости движения, времени работы и отдыха водителя				
	III.6 Усиление контроля за состоянием парка грузовых транспортных средств (техосмотр, проверка на дорогах соблюдения правил безопасной перевозки грузов).				
	III.7 Развитие придорожного сервиса как фактора соблюдения режима труда и отдыха водителей				
	III.8 Проведение аудита дорожной безопасности на участках, где часто имеют место ДТП с участием грузового транспорта, в целях выявления причин ДТП и подготовки рекомендаций по их устранению				
<b>Группа IV Общественный транспорт</b>	IV.1 Проведение семинаров (или разъяснительной работы) среди профессиональных водителей на предприятиях общественного транспорта в целях повышения качества и безопасности перевозок пассажиров общественным транспортом на междугородном сообщении				
	IV.2 Усиление контроля за соблюдением правил дорожного движения и режима работы и отдыха водителями общественного транспорта. Проведение проверок на дорогах.				
	IV.2.1 Проверка наличия на автотранспортных средствах и использования водителями, в соответствии с установленными правилами, специальных контрольных устройств для непрерывной регистрации пройденного пути и скорости движения, времени работы и отдыха водителя				

**Программа повышения БДД на сети дорог регионального значения Архангельской области 2011-2014**



Целевая группа	Мероприятия в рамках Программы	2011		2012		2013		2014	
	IV.3 Усиление контроля за состоянием парка общественного транспорта, следующего на дальние расстояния (техническое состояние, правила эксплуатации и соблюдение правил безопасной перевозки пассажиров, контроль выбросов).								
	IV.4 Проведение совместных рейдов ГИБДД и УГАДН по выявлению недостатков в секторе общественного транспорта на направлениях «межгород».								
	IV.5 Привлечение населения к выявлению недостатков в секторе услуг общественного транспорта (Организация работы «Горячей линии»)								
	IV.6 Проведение аудита дорожной безопасности на участках концентрации ДТП с участием водителей общественного транспорта.								
	IV.7 Мероприятия по повышению безопасности дорожного движения на автобусных остановках (переходно-скоростные полосы, островки безопасности, приподнятые пеш. переходы, автопавильоны, электроосвещение)								
	IV.7.1 а/д «Архангельск-Белогорский-Пинега-Кимжа-Мезень» участок км 19+450 – км 19+650 (п. Уемский)								
	IV.7.2 /д «Котлас-Коряжма-Виледь-И. Подомское» участок км 7+000 – км 8+000								
<b>Группа V Повышение видимости/зам етности участников дорожного движения</b>	V.1 Обеспечение индивидуальными светоотражателями жителей тех населенных пунктов, по которым проходят региональные дороги с повышенной дорожной аварийностью								
	V.2 Подготовка, публикация и распространение буклетов среди водителей всех видов мототранспорта в целях повышения уровня использования ближнего света фар								
	V.3 Проведение аудита безопасности на участках дорог общего пользования в темное время суток								
	V.4 Применение качественных светоотражающих элементов на элементах дорожного обустройства, установка светоотражающих								

**Программа повышения БДД на сети дорог регионального значения Архангельской области 2011-2014**



Целевая группа	Мероприятия в рамках Программы	2011		2012		2013		2014	
	<b>вешек, сигнальных столбиков</b>								
	V.4.1 а/д «Архангельск-Белогорский-Пинега-Кимжа-Мезень» участок км 14+700 – км 15+480 (п. Уемский)								
	V.4.2 а/д «Архангельск-Белогорский-Пинега-Кимжа-Мезень» участок км 19+450 – км 19+650 (п. Уемский)								
	V.4.3 а/д «Котлас-Коряжма-Виледь-И.Подомское» участок км 7+000 – км 8+000								
	V.4.4 а/д «Котлас-Коряжма-Виледь-И. Подомское» участок км 24+000 – км 24+300								
	V.4.5 а/д «Усть-Вага - Ядриха» участок км 280+300 – км 280+700								
	V.4.6 а/д «Усть-Вага - Ядриха» участок км 293+900 – км 294+050								
	V.4.7 а/д «Коноша-Вельск-Шангалы» участок км 193+000 – км 193+980 (п. Октябрьский)								
<b>Группа VI Дорожная инфраструктура</b>	VI.1 Обеспечение сбора информации об опасных и потенциально опасных участках сети								
	VI.2 Обеспечение эффекта присутствия сотрудников ГИБДД на аварийно-опасных участках в часы наибольшего риска ДТП по данным статистики (сочетание факторов риска - самое опасное место/время)								
	VI.3 Привлечение населения к участию в повышении безопасности дорожного движения (сбор предложений от жителей населенных пунктов, по которым проходят дороги общего пользования)								
	VI.4 Принятие мер по снижению негативного влияния на движение ТС, припаркованных вдоль обочин дорог общего пользования и ограничивающих пропускную способность дорог, создающих помехи для других автомобилей и препятствия для работ по содержанию дорог								
	VI.5 Проведение аудита дорожной безопасности дорожных проектов на стадиях планирования, проектирования и строительства и эксплуатации								
	VI.6 Установка щитов с социальной рекламой, направленной на повышение БДД								

**Программа повышения БДД на сети дорог регионального значения Архангельской области 2011-2014**



Целевая группа	Мероприятия в рамках Программы	2011		2012		2013		2014
	VI.7 Пилотное применение концепции «Управление дорожными активами» в сегменте «Дорожное обустройство» в целях контроля и повышения эффективности затрат							
<b>Группа VII Минимизация негативного воздействия транспорта на окружение и здоровье</b>	VII.1 Обеспечение сбора данных/информации об экологически неблагоприятных участках сети							
	VII.2 Привлечение населения к повышению качества окружающей среды (предложения)							
	VII.3 Внедрение в программы обучения водителей навыкам экологичного стиля управления автомобилем (Пилотный проект на базе одной из автошкол)							
	VII.4 Контроль выбросов при прохождении транспортными средствами технического осмотра							
	VII.5 Расширение использования развязок с круговым движением как элементов, способствующих повышению производительности, снижению аварийности и негативного влияния транспорта на окружение							
	VII.6 Внедрение современных технологий содержания автомобильных дорог, минимизирующих негативное воздействие на окружающую среду (сокращение использования соли при зимнем содержании, т.д.).							

**Программа повышения БДД на сети дорог регионального значения Архангельской области 2011-2014**



Целевая группа	Мероприятия в рамках Программы	2011		2012		2013		2014	
	VII.7 Продолжение внедрения системы дорожного метеобеспечения (СДМО) на дорогах общего пользования в целях повышения эффективности зимнего содержания дорог (Установка новых станций СДМО)								
<b>VIII</b> Контролирующие органы (ГИБДД, УГАДН)	VIII.1 Повышение качества сбора и обработки статистики (усовершенствование карточки ДТП, см. Подробности в Таблице конкретных целей).								
	VIII.2 Создание единой (Архавтодора и ГИБДД) базы данных по ДТП								
	VIII.3 Проведение курсов повышения квалификации для сотрудников ГИБДД (в отношении мер, направленных на предупреждение ДТП)								
	VIII.4 Совместное детальное расследование (анализ) ДТП с погибшими, с целью выявления и устранения причин								
	VIII.5 Создание электронных карт с местоположением ДТП								
<b>В момент ДТП (Попытка снизить тяжесть последствий ДТП)*</b>									
<b>Общее</b>	IX.1 Обеспечение высокого качества содержания на опасных участках дорог (состояние покрытия, обочин и полосы отвода, заложение откосов, своевременная уборка посторонних предметов, создающих помехи движению) *Тяжесть ДТП - результат реализации мероприятий, описанных выше.								
<b>После ДТП (Попытка стабилизировать ситуацию и оказать помощь пострадавшим)</b>									
<b>Участники движения</b>	X.1 Проведение курсов оказания первой доврачебной помощи на базе автошкол								
	X.2 Подготовка, публикация и распространение буклетов для водителей водителей всех видов мототранспорта по оказанию первой доврачебной помощи								
	X.3 Обеспечение быстрого информирования о ДТП								



**Программа повышения БДД на сети дорог регионального значения Архангельской области 2011-2014**



Целевая группа	Мероприятия в рамках Программы	2011	2012	2013	2014
	X.4 Создание единой системы оповещения о ДТП				
	X.5 Проверка наличия у водителей средств по оказанию спасательных действий собственными силами (аптечка, огнетушитель) в рамках технического осмотра ТС и дополнительных проверок на дорогах.				
	X.7 Установка информационных щитов с указанием телефонов служб спасения (20-30 щитов на дорогах регионального значения)				
	X.8 Оснащение дорожных служб патрулирования техническими средствами ограждения мест ДТП, а также переносными временными дорожными знаками (Подробности в Таблице конкретных целей)				
Контролирующие органы	XI.1 Проведение курсов оказания первой доврачебной помощи пострадавшим в ДТП для сотрудников ГИБДД				
	XI.2 Рассмотрение возможности применения международного опыта в отношении создания специальной комиссии по расследованию причин ДТП из всех ведомств для более точного установления причины ДТП с тяжкими последствиями				
	XI.3 Анализ причин, способствовавших возникновению ДТП, и реализации защитных функций конструкции и оборудования транспортного средства				
	XI.4 Анализ причин, связанных с дорожной инфраструктурой, и внешних факторов, способствовавших возникновению ДТП				
	XI.5 Устранение препятствий на дорогах для быстрого прибытия служб спасения				
	X.6 Минимизация сроков прибытия служб экстренного реагирования на места ДТП («Золотой час»)				
Скорая мед. помощь, службы спасения, медицина катастроф, пожарная служба	В рамках интеграции с существующими Программами данных служб.				