

ТАТАРСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ
АКТАНЬШ МУНИЦИПАЛЬ
РАЙОНЫ БАШКАРМА
КОМИТЕТЫ ЖИТӘКЧЕСЕ



РЕСПУБЛИКА ТАТАРСТАН
РУКОВОДИТЕЛЬ
ИСПОЛНИТЕЛЬНОГО КОМИТЕТА
АКТАНЬШСКОГО
МУНИЦИПАЛЬНОГО РАЙОНА

423740, Актаньш авылы, Ленин пр.,
17 нче йорт. Тел.3-13-44.

423740, село Актаньш, пр. Ленина,
дом 17. Тел. 3-13-44.

КАРАР
от 27.12.2017 г.

ПОСТАНОВЛЕНИЕ
№ 119-239

Об утверждении муниципальной целевой программы
«Повышение безопасности дорожного движения в Актаньшском
муниципальном районе на 2018 год»

На основании Постановления Кабинета Министров Республики Татарстан от 14.01.2011 г. № 7 "О выполнении постановления Кабинета Министров Республики Татарстан от 21.12.2009 года № 866 «О ходе реализации Указа Президента Республики Татарстан от 14.11.2007 г. № УП-610 «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения в Республики Татарстан»

ПОСТАНОВЛЯЮ:

1. Утвердить прилагаемую Муниципальную целевую программу «Повышение безопасности дорожного движения в Актаньшском муниципальном районе на 2018год».

2. Контроль за исполнением настоящего Постановления оставляю за собой.

Исполняющий обязанности
Руководителя Исполнительного комитета



Э.Н. Фаттахов

Ю.Л. Харисова
(85552) 3-11-40

СОГЛАСОВАНО

Исполняющий обязанности
Руководителя Исполнительного
комитета Актанышского
муниципального района



Э.Н. Фаттахов

27» 12 2017 г.

**Муниципальная целевая программа «Повышение
безопасности дорожного движения в
Актанышском муниципальном районе» на 2018
год**

Актаныш 2017 г.

ОГЛАВЛЕНИЕ

Паспорт программы	3
I. Обоснование проблемы	6
II. Основные цели и задачи Программы	10
III. Перечень мероприятий Программы	12
IV. Ресурсное обеспечение Программы	19
V. Механизм реализации Программы	20
Перечень использованных сокращений	23
Приложения	

Паспорт
Муниципальной целевой программы
«Повышение безопасности дорожного движения
в Актанышском муниципальном районе» на 2018 год

Наименование программы	Муниципальной адресной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в Актанышском муниципальном районе» на 2018 год (далее – Программа)
Дата принятия решения о разработке программы (дата ее утверждения, наименование и номер соответствующего нормативного акта)	Указ Президента Российской Федерации от 22.09.2006 №1042 «О первоочередных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения», распоряжение Правительства Российской Федерации от 17.10.2005 №1707-р, постановление Правительственной комиссии Республики Татарстан по обеспечению безопасности дорожного движения от 13.12.2006 №4 «О мерах по повышению безопасности дорожного движения в Республике Татарстан», Указ Президента Республики Татарстан от 14.11.2007 №УП-610 «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения в Республике Татарстан», Протоколы заседаний Республиканской и районной комиссии по безопасности дорожного движения.
Государственный заказчик Программы	Исполнительный комитет Актанышского муниципального района Республики Татарстан
Основные разработчики Программы	Отдел по инфраструктурному развитию Исполнительного комитета Актанышского муниципального района, комиссия безопасности дорожного движения в Актанышском муниципальном районе, отдел МВД России по Актанышскому району, АЦРБ, отдел образования Исполнительного комитета Актанышского муниципального района
Цели и задачи Программы	Цель Программы: сокращение количества лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП). Задачи Программы: предупреждение опасного поведения участников дорожного движения; развитие системы подготовки водителей транспортных средств и их допуска к участию в дорожном движении; сокращение детского дорожно-транспортного травма-

	<p>тизма (далее – ДДТТ); совершенствование организации движения транспорта и пешеходов в городах; сокращение времени прибытия соответствующих служб на место ДТП, повышение эффективности их деятельности по оказанию помощи лицам, пострадавшим в ДТП; повышение уровня безопасности транспортных средств; существенное повышение эффективности функционирования системы государственного управления в области обеспечения безопасности дорожного движения (далее БДД) на республиканском уровне управления; совершенствование правовых основ деятельности органов исполнительной власти Республики Татарстан и органов местного самоуправления в области обеспечения БДД, исключение пробелов и противоречий в регламентации общественных отношений в указанной сфере</p>
<p>Важнейший целевой показатель и индикаторы</p>	<p>Важнейший показатель Программы: -сокращение количества лиц, погибших в результате ДТП. Важнейшие индикаторы Программы: -снижение транспортного риска (количество лиц, погибших в результате ДТП, на 10 тысяч транспортных средств); -снижение социального риска (количество лиц, погибших в результате ДТП, на 100 тысяч населения); -снижение тяжести последствий (количество лиц, погибших в результате ДТП, на 100 пострадавших); -сокращение количества мест концентрации ДТП; -сокращение количества ДТП по вине водителей, стаж управления транспортным средством которых не превышает 3 лет, на 10 тысяч транспортных средств; -сокращение количества детей, погибших в результате ДТП; -сокращение количества ДТП с пострадавшими на 10 тысяч транспортных средств.</p>
<p>Сроки реализации Программы</p>	<p>2018 год</p>
<p>Ответственные за организацию выполнения подпрограмм и основных мероприятий</p>	<p>Исполнительный комитет Актанышского муниципального района, Управление по делам гражданской обороны и чрезвычайным ситуациям Актанышского района, Отдел образования Исполнительного комитета Актанышского муниципального района, АЦРБ,</p>

Объемы и источники финансирования	<p>ОДМС, отдел МВД России по Актанышскому району.</p> <p>Общий объем финансирования мероприятий Программы БДД по Актанышскому муниципальному району РТ составляет <u>1 050</u> тыс. рублей, в том числе:</p> <ul style="list-style-type: none"> -из республиканского бюджета 0 - тыс. руб.; -районного бюджета 1 050 - тыс. руб.; -внебюджетных источников 0 тыс. руб.
Ожидаемые результаты Программы	<p>Достижение положительных значений важнейших индикаторов Программы по сравнению с 2012 годом: снижение транспортного и социального риска, тяжести последствий ДТП; сокращение количества мест концентрации ДТП; сокращение количества ДТП с участием детей. Бюджетный эффект от реализации программы составит 1 050 тыс. руб.</p>
Система органа контроля за исполнение Программы	<p>Контроль за выполнением мероприятий Программы осуществляет Комиссия по обеспечению безопасности дорожного движения Актанышского муниципального района Республики Татарстан</p>

I. ОБОСНОВАНИЕ ПРОБЛЕМЫ

Проблема аварийности, связанной с автомобильным транспортом, в последнее десятилетие приобрела особую остроту в связи с несоответствием дорожно-транспортной инфраструктуры потребностям общества и государства в безопасном дорожном движении, недостаточной эффективностью функционирования системы обеспечения БДД и крайне низкой дисциплиной участников дорожного движения.

Обеспечение безопасности дорожного движения на улицах населенных пунктов и автомобильных дорогах района, предупреждение дорожно-транспортных происшествий (ДТП) и снижение тяжести их последствий является на сегодня одной из актуальных задач.

Таблица 1

Количество ДТП, погибших и раненых
В Актанышском муниципальном районе Республики Татарстан

№ п/п	Наименование	2010 г.	2011 г.	2012 г.	2013г.	2014г.	2015г.	2016г.	2017г.
1	Количество ДТП	49	42	52	42	45	36	31	29
2	Погибло	7	6	12	17	16	14	6	5
3	Ранено	49	60	64	70	62	38	35	28

С 2010 года по 2017 год в Актанышском муниципальном районе произошло 326 ДТП, в которых погибли и получили ранения более 489 человек. Ежегодно в районе погибает в среднем 10 человек.

Однако, программа «Безопасность дорожного движения Актанышского района на 2013-2020 гг» позволили добиться определенных положительных результатов по снижению уровня аварийности.

Целью настоящей Программы является сокращение количества лиц, погибших в результате ДТП, на 10% по сравнению с базовым 2010 годом. Следует отметить наличие в районе стабильной динамики данного показателя.

По итогам работы в 2017 году важнейший показатель – сокращение числа погибших в результате ДТП по сравнению с 2016 годом. С отрицательной стороны следует отметить не достижение положительных результатов по двум (социального рисков и тяжести последствий ДТП) из семи индикаторов эффективности программных мероприятий в районе. По итогам 2017 года по сравнению с 2016 годом сокращение количества ДТП по вине водителей, стаж управления транспортным средством которых не превышает 3 лет, на 10 тысяч транспортных средств; сокращение количества ДТП с пострадавшими на 10 тысяч транспортных средств, сокращение количества мест концентрации ДТП.

К основным факторам, определяющим причины высокого уровня аварийности в Актанышском муниципальном районе Республики Татарстан, следует отнести:

- массовое пренебрежение участниками дорожного движения требованиями БДД, недостаточное понимание и поддержку мероприятий со стороны общества, недостаточный уровень подготовки водителей, приводящий к ошибкам в оценке дорожной обстановки, неудовлетворительную дисциплину, невнимательность и небрежность водителей при управлении транспортными средствами;

- недостатки технического обеспечения мероприятий по БДД, в первую очередь несоответствие технического уровня дорожного хозяйства, транспортных средств, средств организации дорожного движения современным требованиям, отставание в системах связи, приводящее к позднему обнаружению ДТП и оказанию экстренной медицинской помощи пострадавшим.

В 2017 году в Актанышском муниципальном районе Республики Татарстан отмечается сокращение количества ДТП по сравнению с 2010 – 2017 годами. В целом динамика изменений важнейшего показателя и важнейших индикаторов Программы по сравнению с базовым 2010 годом приведена в таблице 1.

В 2017 году на территории района зарегистрировано 29 ДТП, в которых погибли 5 человек и 28 получили ранения.

Основные причины дорожно-транспортных происшествий:

- 9 произошли в результате нарушения правил скоростного режима, которые привели к опрокидыванию ТС (наезду на препятствия), в результате которых 1 человек погиб, 10 человек получили телесные повреждения;

- 5 выезд на полосу встречного движения, в результате которых 1 человек погиб, 5 человек получили телесные повреждения;

- 4 наезд на пешехода по вине пешеходов, в результате которых 2 человека погибли, 2 человека получили телесные повреждения;

- 3 нарушения правил дистанции, в результате которых 4 человека получили телесные повреждения;

- 3 проезд перекрестка, в результате которых 3 человека получили телесные повреждения;

- 2 нарушение правил маневрирования, в результате которых 2 человека получили телесные повреждения;

- 2 наезд на пешехода по вине водителей (на пешеходном переходе) в результате которого 2 человека получили телесные повреждения;

- 1 наезд на пешехода лежащего в траве, в результате 1 человек погиб.

Анализ дорожно-транспортных происшествий показал, что основными причинами дорожно-транспортных происшествий являются нарушение ПДД пешеходами и нарушение правил проезда перекрестков, в тоже время основное количество происшествий с тяжкими последствиями происходят в темное время суток.

Последние годы характеризуются высокими темпами автомобилизации в республике и в районе. За этот период значительно увеличился парк легко-

вых автомобилей, их число в настоящее время по району составляет около 10 тыс. единиц.

Значительным остается число аварий, произошедших по вине владельцев индивидуальных транспортных средств. Это объясняется не только увеличением плотности транспортного потока, уровнем профессиональной подготовки водителей, но и рядом других факторов, среди которых важное место занимает низкий уровень транспортной культуры участников дорожного движения.

Как показывает анализ дорожной аварийности в зарубежных странах, увеличение количества транспортных средств неизбежно приводит к росту количества ДТП и числа пострадавших в них людей. Только с помощью специальных мер, постоянно осуществляемых на государственном уровне, можно уменьшить негативные последствия увеличения количества транспортных средств. Эти меры реализуются во всем мире в рамках специальных общенациональных программ повышения БДД. Зарубежный опыт свидетельствует, что использование программно-целевого подхода в масштабах государства, даже при росте парка автомобилей, позволяет ежегодно добиваться устойчивого сокращения числа погибших в ДТП в среднем на 4 – 8 процентов.

Основными факторами, влияющими на количество происшествий, движущимися факторами, являются время, место, тип транспортного средства и участники дорожного движения (водители транспортных средств, пешеходы). Имеет значение также то, в какое время суток произошло ДТП, плотность и структура транспортного потока, климатические условия, состояние дорожного покрытия и т.п.

Так, наибольшее количество ДТП в течение дня приходится на промежуток времени с 06.00 до 09.00 часов (16,7 процента от всех ДТП), наиболее тяжкие последствия от ДТП, произошедших в ночное время, – с 00.00 до 07.00 часов и с 22.00 до 24.00 часов.

Сведения о количестве ДТП, произошедших за пять лет в различные дни недели, приведены в таблице 2.

Таблица 2

Сведения о количестве ДТП,
произошедших в различные дни недели

Годы	Понедельник	Вторник	Среда	Четверг	Пятница	Суббота	Воскресенье
2010	8	3	8	7	6	11	6
2011	4	11	7	5	6	3	6
2012	8	6	7	8	7	9	7
2013	5	7	8	6	5	5	6
2014	3	10	5	4	10	8	5
2015	5	4	3	2	9	7	6

2016	4	2	5	5	6	8	3
2017	6	3	0	5	6	7	2
Итого	43	46	43	42	55	58	41
Среднее значение	5,4	5,7	5,4	5,2	6,9	7,2	5,1

Проранжируем среднеарифметические показатели количества ДТП за шесть лет по дням недели и определим коэффициенты динамики к наименьшему показателю количества ДТП. Результаты приведены в таблице 3.

Таблица 3

Среднегодовое количество ДТП	Понедельник	Вторник	Среда	Четверг	Пятница	Суббота	Воскресенье
Среднее значение	5,4	5,7	5,4	5,2	6,9	7,2	5,1
Коэффициент	0.054	0.057	0.054	0.052	0.069	0.072	0.051

Таким образом, необходимость разработки и реализации настоящей Программы обусловлена следующими причинами:

социально-экономической остротой проблемы;
межотраслевым и межведомственным характером проблемы;
необходимостью привлечения к решению проблемы федеральных органов государственной власти, органов государственной власти Республики Татарстан, органов местного самоуправления и общественных институтов.

Государственная поддержка на федеральном уровне позволяет более эффективно решать проблемы БДД в Актанышском муниципальном районе Республики Татарстан.

Применение программно-целевого метода позволит осуществить:

- развитие и использование научного потенциала при исследовании причин возникновения ДТП, а также формирование основ и приоритетных направлений профилактики ДТП и снижения тяжести их последствий;
- координацию деятельности республиканских органов исполнительной власти и органов местного самоуправления в области обеспечения БДД;
- реализацию комплекса мероприятий, в том числе профилактического характера, снижающих количество ДТП с пострадавшими и количество погибших в результате ДТП.

II. ОСНОВНЫЕ ЦЕЛИ И ЗАДАЧИ ПРОГРАММЫ

Целью Программы является сокращение в 2017 г. на 1 человека количества лиц, погибших в результате ДТП, по сравнению с инерционным сценарием

Условием достижения цели Программы является решение следующих задач:

- предупреждение опасного поведения участников дорожного движения;
- развитие системы подготовки водителей и их допуска к участию в дорожном движении;
- сокращение ДДТТ;
- совершенствование организации движения транспорта и пешеходов в городах;
- сокращение времени прибытия соответствующих служб на место ДТП, повышение эффективности их деятельности по оказанию помощи лицам, пострадавшим в результате ДТП;
- повышение уровня безопасности транспортных средств;
- повышение эффективности функционирования системы государственного управления в области обеспечения БДД на республиканском и местном уровнях управления;
- совершенствование правовых основ деятельности органов исполнительной власти Республики Татарстан и местного самоуправления в области обеспечения БДД, исключение пробелов и противоречий в регламентации общественных отношений в указанной сфере.

Реализация Программы предполагает осуществление следующих первоочередных мероприятий:

- создание системы правового ликбеза населения с целью формирования стереотипов законопослушного поведения;
- проведение акций, направленных на формирование нетерпимого отношения к правонарушениям в сфере дорожного движения;
- вовлечение в профилактическую работу общественных организаций;
- совершенствование системы лицензирования в сфере подготовки водителей, разработка правовой основы контроля осуществления гражданами двустоятельной подготовки для получения прав на управление транспортными средствами категорий «А» и «В»;
- разработка предложений по введению в отношении автошкол механизмов, позволяющих повысить качество подготовки водителей;
- создание республиканской информационной базы данных о водителях транспортных средств, привлеченных к административной ответственности за нарушение ПДД;
- усиление контроля за наличием, исправностью и применением средств безопасности;
- повышение профилактики ДДТТ, активное внедрение детских удерживающих устройств;

- реализация пилотных проектов замены ДПС техническими автоматическими системами контроля по соблюдению участниками дорожного движения ПДД и применения вертолетов для ускорения прибытия на место ДТП;
- техническое перевооружение ГИБДД;
- значительное увеличение объема работ по организации движения транспорта и пешеходов, в том числе ликвидация мест концентрации ДТП;
- предотвращение дорожных заторов, оптимизация скоростных режимов движения на участках УДС, организация стоянок транспортных средств, применение современных инженерных схем организации дорожного движения, современных технических средств (светофоров, дорожных знаков, разметки и т.д.) и автоматизированных систем управления движением;
- строительство и обустройство подземных и надземных пешеходных переходов;
- расширение объема работ по строительству современных автодромов для подготовки водителей, решение вопросов выделения земельных участков для их строительства;
- совершенствование механизма оперативного информирования о ДТП дежурных служб, участвующих в ликвидации их последствий, введение единого федерального номера для вызова указанных служб на место ДТП;
- внедрение регламента взаимодействия дежурных служб на месте ДТП;
- разработка организационных и правовых основ оказания первичной медицинской помощи пострадавшим на месте ДТП и обучение этому работников служб, участвующих в проведении работ на месте ДТП, а также участников дорожного движения;
- оснащение стационарных постов ДПС средствами оказания первичной медицинской помощи;
- проведение системных исследований, направленных на выявление закономерностей возникновения ДТП, их влияния на социально-экономическое развитие республики, обоснование приоритетных направлений профилактики ДТП и снижение тяжести их последствий;
- построение оптимальных моделей управления системой БДД на республиканском и местном уровнях;
- проведение работ по совершенствованию нормативных правовых актов в области обеспечения БДД;
- разработка правовых и организационных механизмов повышения роли обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств в решении проблемы обеспечения БДД;
- мониторинг динамики дорожно-транспортного травматизма, общественного мнения по проблемам БДД и реализации мероприятий Программы;
- дальнейшее увеличение объема работ по организации движения транспорта и пешеходов, в том числе внедрение комплексных схем и проектов организации дорожного движения, управления движением магистрального, районного и общегородского значения;

- продолжение пропагандистских акций, направленных на формирование у участников дорожного движения устойчивых стереотипов законопослушного поведения;
- повышение роли общественных объединений и организаций в проведении профилактических мероприятий;
- совершенствование работ по профилактике ДДТТ;
- совершенствование форм и методов контроля и надзора за соблюдением участниками дорожного движения установленных нормативов и правил;
- совершенствование форм и методов международного взаимодействия в сфере обеспечения БДД.

III. ПЕРЕЧЕНЬ МЕРОПРИЯТИЙ ПРОГРАММЫ

Комплекс мероприятий настоящей Программы формируется и финансируется по статьям расходов на капитальные вложения и прочие нужды по направлениям.

Мероприятия, направленные на повышение правового сознания и предупреждение опасного поведения участников дорожного движения, приведены в приложении №3 к Программе.

Деятельность в указанном направлении предусматривает совершенствование и развитие систем подготовки водителей транспортных средств, других участников дорожного движения, широкое внедрение современных средств контроля за соблюдением ПДД, разработку мер правового воздействия в случае неправомерного поведения, а также совершенствование профилактической работы.

Будет продолжена работа по формированию общественного мнения о проблеме БДД с помощью целевых информационно-пропагандистских кампаний, внедрению эффективных методов обучения населения, в том числе детей и подростков, правилам безопасного поведения на дорогах.

Требует активизации деятельность по созданию стандартов обучения ПДД различных категорий участников дорожного движения, обеспечению образовательных учреждений научно-методической, учебной и материально-технической базой.

Потенциальная надежность участников дорожного движения зависит от ряда факторов, одним из которых является уровень их теоретической и практической подготовки. У начинающих водителей он определяется традиционно по итогам сдачи экзамена. Однако водители становятся участниками большого количества ДТП в первые годы после сдачи названного экзамена.

Безопасное вождение автомобиля требует хороших знаний, высокого уровня владения навыками вождения и точного понимания возникающих опасностей. Эти способности должны развиваться с помощью непрерывных упражнений. Поэтому водители с большим стажем отличаются более безопасным поведением на дорогах в сравнении с водителями с небольшим практическим опытом. По некоторым зарубежным и отечественным данным,

для безопасного вождения большинства водителей требуется практическое вождение в течение 7 – 8 лет или пробег в 100 000 километров.

Несмотря на то, что органы власти предъявляют минимальные требования к подготовке водителей и технике вождения для получения водительского удостоверения, различия в уровне подготовки и навыках вождения весьма значительны для водителей-новичков. Требования образовательного стандарта должны ликвидировать возможность получения прав совершенно не подготовленными водителями. И эти требования представляют собой своеобразное руководство для лиц, обучающихся управлению транспортным средством.

Учитывая вышеизложенное, в Программе предусмотрены мероприятия по повышению профессиональной подготовки водителей. Основными из них являются мероприятия по совершенствованию содержания, форм и методов подготовки в автошколах, профилактической работе с водителями, систематически нарушающими ПДД, созданию основ их психофизиологической диагностики. Кроме того, предусмотрены разработка и внедрение учебно-программной документации нового поколения для ранней профессиональной подготовки водителей.

Одним из важных направлений, предусмотренных Программой, является профилактическая работа с водителями, нарушающими правила дорожного движения. В этом направлении планируется работа по совершенствованию системы подготовки, повышения квалификации и переподготовки водителей автотранспортных средств.

Водители-новички имеют гораздо более высокий показатель риска ДТП по сравнению с опытными водителями. Этот показатель не зависит от возраста. Снижение возрастного предела может способствовать повышению водительского мастерства, уменьшению риска попадания в ДТП в последующие годы.

В связи с этим в Программе уделяется большое внимание развитию ДЮАШ и картинг-клубов, способствующих формированию практических навыков вождения автотранспортных средств в раннем возрасте.

В Программу включены мероприятия по совершенствованию системы формирования безопасного поведения участников дорожного движения, основными из которых являются:

- разработка стандартов обучения детей правилам безопасного поведения на дороге;

- разработка и выпуск учебников, книг, методических пособий и другой печатной продукции для преподавателей и участников дорожного движения;

- совершенствование системы сертификации и лицензирования, методологического, методического и материально-технического обеспечения учреждений, осуществляющих подготовку и переподготовку водителей, повышение квалификации и аттестацию преподавателей этих учреждений.

Организационно-планировочные и инженерные меры, направленные на совершенствование организации движения транспортных средств и пешеходов в городах и районах Республики Татарстан.

Деятельность в указанном направлении предусматривает развитие автоматизированной системы управления дорожным движением по улучшению условий движения транспортных средств и пешеходов, внедрение современных методов регулирования транспортных потоков, комплексных схем организации дорожного движения, совершенствование организации пешеходного движения, снижение влияния дорожных условий на возникновение ДТП, увеличение пропускной способности УДС, проведение инженерных мероприятий в местах концентрации ДТП. При этом пилотные проекты будут в первую очередь направлены на реализацию комплекса мероприятий в тех районах республики, в которых зафиксировано наибольшее количество лиц, погибших в результате ДТП.

Мероприятия, направленные на развитие системы оказания помощи лицам, пострадавшим в результате ДТП.

Во всем мире признана важность своевременного оказания первой медицинской помощи пострадавшим в ДТП с целью снижения тяжести их последствий.

Учитывая важность медицинского аспекта в обеспечении БДД, необходимо обеспечить взаимодействие экстренных служб республики с государственным учреждением здравоохранения «Республиканский центр медицины катастроф Министерства здравоохранения Республики Татарстан».

Основной задачей медицинских работников при выезде на ДТП является оказание своевременной и качественной медицинской помощи пострадавшим (письмо Министерства здравоохранения Республики Татарстан от 19.02.2007 №09/670).

Создание ЕДДС в городах Республики Татарстан призвано снизить число и тяжесть возможных последствий ДТП, повысить уровень безопасности населения городов. Зарубежный опыт создания подобных служб свидетельствует об их высокой эффективности.

В результате создания ЕДДС будут снижены и социально-экономический ущерб от ДТП, и людские потери. Помощь пострадавшим в ДТП будет оказываться более целенаправленно и в более сжатые сроки.

В рамках ЕДДС через автоматизированную радионавигационную систему связи и обнаружения ЧС и ДТП в республике будет поддерживаться связь с автотранспортной медицинской инфраструктурой и системой оказания ЭМП на дорогах, а также системой аварийно-спасательных работ при ДТП и оказания технической помощи.

Оснащение подразделений ДПС аппаратно-программными комплексами позволит с помощью электронной карты местности определить оптимальный маршрут движения патрульного транспорта к месту ДТП.

Мероприятия, направленные на совершенствование нормативно-правовых, методических и организационных основ системы управления движением в области обеспечения БДД.

Деятельность в указанном направлении предусматривает выработку и формирование единой государственной политики и совершенствование нормативно-правовой базы в области обеспечения БДД.

В соответствии с этим в Программу также вошли мероприятия по совершенствованию структуры управления в области обеспечения БДД, ответственными за реализацию которых в Республике Татарстан выступают Министерство внутренних дел по Республике Татарстан, Министерство транспорта и дорожного хозяйства Республики Татарстан, Управление государственного автодорожного надзора по Республике Татарстан Федеральной службы по надзору в сфере транспорта, УГИБДД МВД по РТ и другие министерства и ведомства.

Распределение ответственности, ресурсов и задач между органами государственной власти должно способствовать достижению максимальной эффективности в работе по безопасности движения. Наиболее важными задачами являются нормативно-правовая деятельность, разумное распределение средств в работе по организации безопасности движения, а также максимально эффективное использование выделенных ресурсов.

Основная идея реализации организационных мероприятий – обеспечить более эффективное использование тех ресурсов, которые предоставляются для обеспечения БДД, путем целенаправленного распределения задач и ответственности. Эти мероприятия должны гарантировать, что мерам по обеспечению безопасности движения не будет отводиться второстепенная роль в связи с нечетким распределением задач между соответствующими органами власти.

Задача дальнейшего совершенствования государственной системы управления в сфере обеспечения БДД назрела давно и становится особенно актуальной в настоящее время. В рамках настоящей Программы предполагается осуществить комплекс мер по совершенствованию структур управления на республиканском уровне, правовому и информационному обеспечению государственной системы управления в области обеспечения БДД.

Для повышения качества и обоснованности принимаемых управленческих решений предполагаются разработка и внедрение систем мониторинга, обеспечивающих государственные органы управления оперативной, текущей и перспективной информацией о состоянии и проблемах БДД, принимаемых мерах и их эффективности, а также изучение и учет общественного мнения при подготовке и принятии управленческих решений. В развернутом виде эти мероприятия можно рассматривать как создание и организацию работы единой государственной системы информационного обеспечения, принятия управленческих решений по БДД.

Совершенствование государственного управления в сфере обеспечения БДД предполагает учет международных норм и стандартов безопасности, использование при решении задач обеспечения БДД опыта стран с высоким уровнем автомобилизации.

В рамках проекта предусматривается осуществление комплекса профилактических мер с использованием средств массовой информации: организация ежегодных радио- и телевизионных курсов по обучению населения ПДД, методам оказания первой доврачебной помощи и правовым вопросам дорож-

ного движения, регулярных радио- и телепередач рекламного и движени
ионно-пропагандистского характера по вопросам БДД.

Основной акцент при этом должен быть сделан на реализацию следующих мероприятий:

расширение тиража, повышение качества печатной продукции по пропаганде и обучению населения безопасному поведению на дорогах;

увеличение количества, повышение качества и эффективности передач на телевидении и радио.

Предполагаются организация и проведение с использованием средств массовой информации специальных пропагандистских кампаний по формированию общественного мнения и соблюдению правил дорожного движения. Эти кампании должны быть скоординированы с деятельностью контрольно-надзорных органов и подкрепляться целенаправленным наблюдением за поведением участников дорожного движения.

Известно, что на рост аварийности влияет качество подготовки водителей. Анализ материалов показывает, что экзамены с первого раза стабильно из года в год сдают менее 50 процента курсантов, что является определяющим признаком низкого уровня их подготовки.

В таблице 5 приведены обобщенные сведения о количестве подготовленных водителей транспортных средств в 2010 – 2017 годах.

Таблица 4

Количество подготовленных водителей транспортных средств в 2009 – 2016 годах

Годы	Количество учреждений, организаций	Количество подготовленных водителей, человек					
		категорий					«Е»
		«А»	«В»	«ВС»	«С»	«Д»	
2010	2	-	142	87	29	-	26
2011	2	-	137	85	27	-	25
2012	3	-	134	80	31	-	24
2013	3	-	148	78	30	-	28
2014	3	-	163	79	31	-	21
2015	2	-	87	65	23	-	22
2016	3	-	115	86	0	-	0
2017	2	-	165	-	-	-	-

Особое внимание в настоящей Программе уделяется подросткам как наиболее незащищенным участникам дорожного движения. Здесь предусматриваются:

разработка и выпуск учебников, книг, методических пособий для преподавателей и родителей и другой детской печатной продукции;

развитие системы воспитания и обучения детей и подростков безопасному поведению на дорогах и улицах;

разработка и внедрение программ воспитания и обучения детей и школьников ПДД и безопасному поведению на дорогах и улицах;

оснащение техническими средствами, наглядными материалами детских дошкольных учреждений, школ и детских досуговых и культурных центров, классов, комнат и площадок для обучения правилам поведения на дорогах и улицах.

При разработке мероприятий для детей учитывалось то, что они должны влиять на поведение детей таким образом, чтобы снизить риск их попадания в ДТП.

С учетом вышеуказанного в настоящей Программе предусмотрены разработка и внедрение новых, более эффективных форм и методов обучения и воспитания транспортной культуры детей и подростков. В их числе проведение конкурсов на лучший рисунок и плакат по БДД, создание сети спортивных клубов автотранспортного профиля, вело- и автогородков. Планируется выпуск специальных рекомендаций для преподавателей по обучению детей правилам дорожного движения.

Существующая сеть автомобильных дорог Республики Татарстан в основном сформировалась. Однако по многим параметрам она не соответствует возрастающим требованиям организации движения транспортных средств на дорогах.

Поэтому в республике должна быть продолжена работа по совершенствованию существующей сети автомобильных дорог, которая обеспечит потребителям транспортных услуг гарантированный уровень удобства.

Протяженность автодорог всего составляет 1044,6 км из них федерального значения 38,1 км., региональных 346,5 км., местного значения 660 км.

Таким образом, в республике имеется значительное количество дорог переходного и низшего типа. Не все населенные пункты и сельскохозяйственные предприятия обеспечены дорогами с твердым покрытием.

Влияние конструктивного улучшения дорог на количество ДТП лучше всего изучено на участках, проходящих за пределами населенных пунктов. Результаты исследований показывают, что за пределами населенных пунктов общее конструктивное улучшение дороги уменьшает количество травматизма примерно на 20 процентов. Количество ДТП с материальными потерями уменьшается на 5 процентов. ДТП в городах и населенных пунктах имеют тенденцию аккумулироваться на определенных местах дороги, чаще всего на перекрестках. Проезд через участки с наиболее высокой частотой ДТП представляет собой опасность. Высокая частота ДТП в этом месте может быть обусловлена неправильной формой самой дороги или непродуманным регулированием движения.

Исследование изменения количества ДТП на автомобильных дорогах Актанышского муниципального района Республики Татарстан в зависимости от месяцев года показало следующее:

1. В зимний и весенний периоды происходит приблизительно 40 процентов ДТП от их общего количества за весь год.

2. Значительный рост ДТП происходит в летний и осенний периоды, они составляют около 60 процентов от их общего количества за весь год. Однако в летний период возникновение ДТП из-за изменений дорожных условий составляет 15 процента от общего числа ДТП, а в осенний период этот показатель составляет 37 процента.

Существенное влияние на количество ДТП оказывает режим движения автотранспорта на отдельных участках автомобильных дорог.

Реконструкция участков дорог с особенно высокой частотой ДТП должна устранить условия, которые создают исключительно высокий уровень риска ДТП, и снизить ожидаемое количество ДТП в тех местах, где их частота особенно высока.

Сокращение аварийности за счет повышения эффективности контрольно-надзорной деятельности предполагается путем решения следующих задач: создание системы эффективного взаимодействия контрольно-надзорных органов, наделенных надведомственной компетенцией в сфере БДД;

внесение предложений по совершенствованию нормативно-правовой базы, регламентирующей деятельность ГИБДД, Федеральной службы по надзору в сфере транспорта, Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии, других контрольно-надзорных органов, и приведение ее в соответствие с действующим законодательством;

внесение изменений и дополнений в действующие законодательные и иные нормативные правовые акты, разработка правил, стандартов, технических норм и других нормативных документов в области ОДД, обучения и получения водителями прав на управление транспортными средствами; обеспечения БДД при перевозках пассажиров и грузов; обязательной сертификации объектов, продукции и услуг транспорта и дорожного хозяйства; лицензирования деятельности, связанной с обеспечением БДД;

увеличение количества комплексов видеофиксации нарушений ПДД, широкое применение радаров, приборов КРИС-П, КРИС-С;

модернизация АСУД и светофорных объектов (оснащение светодиодными светофорами, современными управляющими контроллерами, экологическими датчиками, детекторами транспорта, табло обратного отсчета времени разрешающего сигнала).

Эффективность контрольно-надзорной деятельности сотрудников, осуществляющих ее, зависит от уровня их технической оснащенности.

В связи с этим в Программе запланированы такие мероприятия по совершенствованию материально-технической базы контрольно-надзорной деятельности, как приобретение и установка на опасных участках видеоприборов регистрации скоростного режима движения транспорта.

Для достижения высокой эффективности реализации программных мероприятий и повышения качества работы по предупреждению ДТП вся деятельность республиканской системы БДД должна базироваться на самых современных знаниях об ОДД и путях совершенствования работы по предупреждению ДТП, взаимосвязи между формированием дорожной сети и безопасностью движения транспорта и других областей знаний.

В связи с этим в настоящую Программу включены мероприятия, целью которых является научно-методическая и опытно-конструкторская поддержка механизмов их реализации.

Научные исследования по БДД являются прикладными. Они оправдываются тем, что результаты могут быть полезны в предотвращении ДТП или сокращении их числа.

Основой научных исследований, связанных с работой с участниками дорожного движения, являются, например:

комплексное исследование причин ДТП с особо тяжкими последствиями;

мониторинг состояния и проблем ДТП;

мониторинг общественного мнения;

разработка методических рекомендаций по совершенствованию системы государственного учета показателей ДТП;

разработка учебных планов и программ повышения квалификации преподавателей, осуществляющих подготовку водителей автотранспортных средств;

разработка инновационных технологий подготовки водителей автотранспортных средств.

IV. РЕСУРСНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПРОГРАММЫ

При планировании ресурсного обеспечения Программы учитывались реальная ситуация в финансово-бюджетной сфере республики, состояние аварийности, высокая экономическая и социально-демографическая значимость проблемы обеспечения БДД, а также реальная возможность ее решения при федеральной поддержке.

Финансирование мероприятий Программы будет осуществляться за счет бюджетных средств выделенных на благоустройство в размере 1 050 тыс. руб.

V. МЕХАНИЗМ РЕАЛИЗАЦИИ ПРОГРАММЫ

Механизм реализации Программы базируется на принципах партнерства органов исполнительной власти Республики Татарстан, органов местного самоуправления и организаций, в том числе общественных, а также четкого разграничения полномочий и ответственности всех исполнителей движения. Решение задач по формированию и эффективному управлению реализацией Программы будет осуществляться путем обоснованного выбора форм и методов управления.

Организационно-правовые аспекты управления реализацией Программы

Настоящая Программа разработана в соответствии с федеральной движевой программой «Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах», утвержденной Постановлением Правительства Российской Федерации от 20.02.2006 №100, и реализуется в соответствии с нормами, установленными Гражданским кодексом Российской Федерации и иными нормативными правовыми актами Российской Федерации и Республики Татарстан.

Управление реализацией Программы осуществляют государственный заказчик – координатор Программы, государственные заказчики Программы, ГУ «ДФН и ОП БДД РТ».

Руководителем Программы является министр внутренних дел по Республике Татарстан.

В реализации Программы участвуют органы исполнительной власти Республики Татарстан и органы местного самоуправления.

Формы и методы управления реализацией Программы определяются государственными заказчиками: Министерством внутренних дел по Республике Татарстан, Министерством транспорта и дорожного хозяйства Республики Татарстан, Министерством по делам гражданской обороны и чрезвычайным ситуациям Республики Татарстан, УГИБДД МВД по РТ, ГУ «ДФН и ОП БДД РТ». Источник финансирования – бюджет Республики Татарстан, прочие неналоговые доходы, направляемые на обеспечение БДД в Республике Татарстан.

Программные мероприятия предусматривается реализовывать на основе государственных контрактов в соответствии с действующим законодательством. Все объекты, создаваемые в рамках Программы, регистрируются и учитываются в Государственном реестре объектов Программы. Процесс создания объектов и порядок расходования бюджетных средств по государственным контрактам контролируются комиссией, возглавляемой государственным заказчиком-координатором, государственными заказчиками, с момента подписания контракта и до полного завершения работ.

Порядок финансирования Программы и отчетности об использовании выделенных средств, а также учет расходов на ее исполнение определяются нормативными документами Российской Федерации и Республики Татар-

стан. Контроль исполнения Программы осуществляют государственный заказчик-координатор и государственные заказчики.

Государственный заказчик-координатор и государственные заказчики в установленном порядке представляют отчетность по существующим формам статистического наблюдения.

Общий контроль реализации мероприятий Программы осуществляют Министерство внутренних дел по Республике Татарстан, ГУ «ДФН и ОП БДД РТ».

Государственные заказчики ежеквартально представляют в Правительственную комиссию Республики Татарстан по обеспечению безопасности дорожного движения доклады о ходе выполнения Программы и об эффективности использования финансовых средств, выделенных на ее реализацию.

В целях обеспечения взаимодействия государственных заказчиков Программы необходимо создать совет по координации их деятельности в области реализации Программы, который является коллегиальным совещательным органом.

Текущее управление реализацией Программы осуществляют государственный заказчик – координатор Программы, государственные заказчики Программы.

Исполнители мероприятий Программы определяются в порядке, установленном законодательствами Российской Федерации и Республики Татарстан.

Государственный заказчик – координатор Программы в установленном порядке представляет в Кабинет Министров Республики Татарстан, Министерство экономики Республики Татарстан, Министерство финансов Республики Татарстан отчет о ходе и результатах реализации Программы.

Министерство экономики Республики Татарстан совместно с Комитетом по социально-экономическому мониторингу Республики Татарстан и с государственными заказчиками Программы организует ведение ежеквартальной статистической отчетности по ее реализации.

Государственный заказчик – координатор Программы до начала реализации Программы утверждает положение об управлении реализацией Программы, определяющее порядок формирования организационно-финансового плана реализации Программы, механизмы корректировки мероприятий и их ресурсного обеспечения в ходе реализации Программы, процедуры представления государственными заказчиками Программы государственному заказчику – координатору Программы отчетности о ходе и результатах реализации Программы, процедуры обеспечения публичности (открытости) информации о значениях индикаторов и показателей Программы, результатах мониторинга реализации Программы, о мероприятиях Программы и об условиях участия в них исполнителей.

Финансовые аспекты управления реализацией Программы

Финансирование мероприятий Программы осуществляется за счет средств бюджета Республики Татарстан и местного бюджета направляемых на обеспечение БДД в Республике Татарстан.

Государственный заказчик – координатор Программы совместно с республиканскими органами исполнительной власти, в ведении которых находятся государственные заказчики Программы, государственными заказчиками Программы и по согласованию с Министерством экономики Республики Татарстан определяет адресный перечень объектов финансирования.

Государственные заказчики Программы заключают соглашения (договор) с исполнителями мероприятий с учетом общей стоимости работ.

Общий объем финансирования мероприятий Программы составляет 1 050 тыс. рублей .

Прекращение действия Программы наступает в случае завершения ее реализации, а досрочное прекращение – в случае признания неэффективности ее реализации в соответствии с решением Кабинета Министров Республики Татарстан.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ СОКРАЩЕНИЙ

Сокращенное наименование	Полное наименование
АППГ	аналогичный период прошлого года
АСУД	автоматизированная система управления движением
БДД	безопасность дорожного движения
ВОА	Всероссийское общество автомобилистов
ВУ	водительское удостоверение
ГИБДД	Государственная инспекция безопасности дорожного движения
ГУ «ДФН и ОП БДД РТ»	государственное учреждение «Дирекция финансирования научных и образовательных программ безопасности дорожного движения Республики Татарстан»
ГУ «НЦ БЖД»	государственное учреждение «Научный центр безопасности жизнедеятельности детей»
ДДТТ	детский дорожно-транспортный травматизм
ДПС	дорожно-патрульная служба
ДТП	дорожно-транспортное происшествие
ДЮАШ	детско-юношеская автошкола
ЕДДС	единая дежурно-диспетчерская служба
МВД по РТ	Министерство внутренних дел по Республике Татарстан
МОиН РТ	Министерство образования и науки Республики Татарстан
ОДД	организация дорожного движения
ОСТО	оборонное спортивно – технические общество
ПДД	Правила дорожного движения
УВД	Управление внутренних дел
УГИБДД МВД по РТ	Управление Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел по Республике Татарстан
УДС	улично-дорожная сеть
ФЦП	Федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения на 2017 год»
ЧС	чрезвычайная ситуация
ЭМП	экстренная медицинская помощь