

26.12.2011 3804-па

Об утверждении долгосрочной целевой программы

«Повышение безопасности дорожного движения

в Тосненском муниципальном районе Ленинградской

области в 2011-2013 годах»

В целях сокращения количества дорожно-транспортных происшествий и снижения тяжести их последствий и в соответствии с Федеральным законом от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения», постановлением Правительства Ленинградской области от 22.04.2004 № 75 «О мерах по обеспечению безопасности дорожного движения в Ленинградской области», федеральной целевой программой «Повышение безопасности дорожного движения в 2006-2012 годах», утверждённой постановлением Правительства Российской Федерации от 20.02.2006 № 100, постановлением администрации муниципального образования Тосненский район Ленинградской области от 03.09.2008 № 1545-па «Об утверждении Порядка разработки, утверждения и контроля за реализацией долгосрочных целевых программ на территории муниципального образования Тосненский район» и постановлением администрации муниципального образования Тосненский район Ленинградской области от 03.09.2008 № 1567-па «О разработке, муниципальных программ по обеспечению безопасности дорожного движения на 2009-2012 годы на территории муниципального образования Тосненский район Ленинградской области»:

ПОСТАНОВЛЯЮ:

1. Утвердить долгосрочную целевую программу «Повышение безопасности дорожного движения в Тосненском районе Ленинградской области в 2011-2013 годах».

2. Контроль за исполнением постановления возложить на заместителя главы администрации муниципального образования Тосненский район Ленинградской области Млынара А.Е.

Глава администрации В.П. Дернов

Журавлева 33210

26 ма

Приложение

к постановлению администрации

муниципального образования

Тосненский район

Ленинградской области

от \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ № \_\_\_\_\_\_

ДОЛГОСРОЧНАЯ ЦЕЛЕВАЯ ПРОГРАММА

«Повышение безопасности дорожного движения

в Тосненском муниципальном районе Ленинградской области

в 2011-2013 годах»

г.Тосно

2011 год

2

ПАСПОРТ

долгосрочной целевой Программы

«Повышение безопасности дорожного движения

в Тосненском муниципальном районе Ленинградской области в 2011-2013 годах»

|  |  |
| --- | --- |
| Полное  наименование  Программы | Долгосрочная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в Тосненском муниципальном районе Ленинградской области в 2011-2013 годах» (далее Программа) |
| Основания  для разработки  Программы | • Постановление Правительства Российской Федерации от 20.02.2006 № 100 «О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2006-2012 годах»; |
|  | • Постановление Правительства Ленинградской области от  26.11.2010 № 321 «Об утверждении долгосрочной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в Ленинградской области на 2011-2012 годы»  • Постановление администрации муниципального образования Тосненский район Ленинградской области от 03.09.2008 № 1545-па «Об утверждении Порядка разработки, утверждения и контроля за реализацией долгосрочных целевых программ на территории муниципального образования Тосненский район Ленинградской области»  • Постановление администрации муниципального образования Тосненский район Ленинградской области от 03.09.2008 № 1567-па «О разработке муниципальных программ по обеспечению безопасности дорожного движения на 2009-2012 годы на территории муниципального образования Тосненский район Ленинградской области» |
| Заказчик Программы | Администрация Тосненского муниципального района Ленинградской области |
| Разработчики  Программы | Консалтинговая фирма «Пёюрю Финланд Ою» (Финляндия) (Poyry Finland Oy) |
| Целевые показатели долгосрочной целевой Программы | Общая цель - снижение дорожной аварийности и негативного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье населения Тосненского муниципального района Ленинградской области в условиях роста уровня автомобилизации с использованием современных теоретических знаний и практического опыта соседней Финляндии. Целевые показатели Программы (в соответствии с целями ФЦП):  • В 2012 году число погибших в ДТП не должно превысить 46 человек (в 2013 г. – 44).  • В 2012 году количество учетных ДТП не должно превысить 232 учетных ДТП (в 2013 г. – 230). |

3

|  |  |
| --- | --- |
| Критерии количественной и качественной оценки результатов реализации Программы и оценка ожидаемой эффективности Программы:- бюджетная эффективность  - социально-экономическая эффективность | Социально-экономическая эффективность Программы составит 515,228 млн.рублей, бюджетная эффективность Программы - 34,982 млн.рублей. |
| Основные задачи Программы | • Предупреждение опасного поведения участников дорожного движения;  • сокращение детского дорожно-транспортного травматизма;  • совершенствование организации движения транспорта и пеше-ходов;  • повышение эффективности оказания помощи лицам, пострадавшим в результате ДТП;  • повышение эффективности функционирования системы государственного и муниципального управления в области обеспечения безопасности дорожного движения  дорожного движения (далее – БДД). |
| Входящие в состав Программы под-программы, разделы, проекты, блоки мероприятий | Повышение эффективности функционирования системы государственного и муниципального управления в области обеспечения безопасности дорожного движения.  Предупреждение опасного поведения участников дорожного движения.  Предупреждение детского дорожно-транспортного травматизма.  Сокращение аварийности на участках концентрации ДТП инженерными методами.  …Повышение эффективности оказания помощи лицам, пострадавшим в результате ДТП. |
| Участники  Программы | • Администрация Тосненского муниципального района  • Администрации городских и сельских поселений Тосненского муниципального района  • 1 ОР ДПС УГИБДД ГУВД по г. СПб и ЛО  • ОГИБДД ОМВД по Тосненскому муниципальному району  • Комитет образования администрации муниципального района,  • Комитет по дорожному хозяйству Ленинградской области  • ФГУ «Севзапуправтодор» |
| Руководитель  Программы | Заместитель главы администрации Тосненского муниципального района А.Е. Млынар |

4

|  |  |
| --- | --- |
| Объем и источники финансирования | Общий объем финансирования Программы – 592629,0 тыс. руб., в т.ч. 534100,0 тыс. руб.\* (при условии финансирования федерального и областного бюджетов).  Средства федерального бюджета – 378212,0 тыс. руб., в т.ч. 369100 тыс. руб. \* (при условии финансирования федерального бюджета):  - 2011 год – 279912,0 тыс. руб., в т.ч. 270800,0 тыс. руб.\* (при условии финансирования федерального бюджета);  - 2012 год – 8500,0 тыс. руб., в т.ч. 8500,0 тыс. руб.\* (при условии финансирования федерального бюджета);  - 2013 год – 89800 тыс. руб., в т.ч. 89800,0 тыс. руб.\* (при условии финансирования федерального бюджета).  Средства областного бюджета – 168695,0 тыс. руб., в т.ч. 165000,0 тыс. руб.\* (при условии финансирования областного бюджета):  - 2011 год - 48376, 0 тыс. руб., в т.ч. 45000,0 тыс. руб.\* (при условии финансирования областного бюджета);  - 2012 год – 31319, 0 тыс. руб., в т.ч. 31000,0 тыс. руб.\* (при условии финансирования областного бюджета);  - 2013 год – 89000, 0 тыс. руб., в т.ч. 89000,0 тыс. руб.\* (при условии финансирования областного бюджета).  Средства бюджета муниципального образования Тосненский район Ленинградской области - 80,0 тыс. руб.:  - 2011 год – 0,0 тыс. руб.;  - 2012 год – 39,0 тыс. руб.;  - 2013 год – 89000, 0 тыс. руб., в т.ч. 89000,0 тыс. руб.\* (при условии финансирования областного бюджета).  Средства бюджета муниципального образования Тосненский район Ленинградской области - 80,0 тыс. руб.:  - 2011 год – 0,0 тыс. руб.;  - 2012 год – 39,0 тыс. руб.;  - 2013 год – 41,0 тыс. руб.  Средства бюджетов городских и сельских поселений – 45366,0 тыс. руб.:  - 2011 год – 42612,0 тыс. руб.;  - 2012 год – 2754,0 тыс. руб.;  - 2013 год – 0,0 тыс. руб.  Средства прочих источников – 276,0 тыс. руб.:  - 2011 год – 80,0 тыс. руб.;  - 2013 год – 41,0 тыс. руб.  Средства бюджетов городских и сельских поселений – 45366,0 тыс. руб.:  - 2011 год – 42612,0 тыс. руб.;  - 2012 год – 2754,0 тыс. руб.;  - 2013 год – 0,0 тыс. руб. |

5

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | Средства прочих источников – 276,0 тыс. руб.:  - 2011 год – 80,0 тыс. руб.;  - 2012 год – 196,0 тыс. руб.;  - 2013 год – 0,0 тыс. руб. | |
| Контроль  исполнения  Программы | | Контроль за исполнением Программы осуществляется сектором по недропользованию, экологии и дорожному хозяйству администрации муниципального образования Тосненский район Ленинградской области, а за целевым использованием средств местного бюджета – финансовыми органами соответствующих муниципальных образований.  Участники Программы представляют раз в квартал отчёты о ходе реализации мероприятий программы в сектор по недропользованию, экологии и дорожному хозяйству. Сектор по недропользованию, экологии и дорожному хозяйству направляет раз в квартал отчёт о ходе реализации Программы в комитет экономического развития администрации муниципального образования Тосненский район Ленинградской области и в комитет по транспорту и транспортной инфраструктуре Ленинградской области. |
|  | | Общий контроль за выполнением Программы осуществляет заместитель главы администрации муниципального образования Тосненский район Ленинградской области, курирующий направление безопасность дорожного движения. |

1. Предпосылки, цели, содержание и последовательность реализации ДЦП «Повышение безопасности дорожного движения в Тосненском муниципальном районе Ленинградской области в 2011-2013 годах»

1.1. Статистические факты и тенденции

Некоторые статистические факты и тенденции, имеющие отношение к безопасности дорожного движения, приведены в Таблице 1.

Таблица 1.

Тосненский муниципальный район Ленинградской области: Статистические факты и тенденции

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| № | Статистические факты | Тенденции |
| 1 | Население Тосненского муниципального района Ленинградской области составляет 123, 573 тыс.человек (01.01.2011), районного центра - г.Тосно – 37,0 тыс жителей. | По прогнозам проектировщиков, пред-ставившим схему территориального планирования района (ОАО «НИИП Градостроительства»), численность населения района к 2025 году увеличится на 44,5 тысячи человек. Преимущественное развитие, согласно прогнозному плану, получат населенные пункты, расположенные вдоль основной «планировочной оси» - её образуют федеральная автотрасса и железная дорога. |

6

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| 2. | Крупнейшими населенными пунктами района являются г.Никольское (17,2 тыс.чел), пос. Ульяновка (9,5 тыс.чел), пос. Красный Бор (4,8 тыс.чел), пос. Тельмана (5,6 тыс.чел.), г. Любань (4,5 тыс.чел), пос. Форносово (4,6тыс.чел.).  В целях повышения инвестиционной привлекательности Тосненского муниципального района, обеспечения устойчивого социально-экономичес-кого развития территории, развития инженерной, транспортной и социальной инфраструктуры на территории Тосненского муниципального района  определены зоны:  •промышленная зона «Форносово»;  •промышленная зона «Ульяновка»;  •промышленная зона «Красноборская»;  •промышленная зона г.Тосно. | Выгодное географическое и транспортное положение Тосненского муниципального района предоставляет возможность широкого развития внешне экономических связей и привлечение инвестиций в экономику муниципального образования. В районе успешно работают предприятия с иностранными инве-стициями : ООО «Хенкель-Рус», ЗАО «Тубекс» (Германия), ООО «Катерпиллар Тосно» (США), ЗАО «Фискар БрансРус», ООО «Рока Рус» (Испания). В тесном контакте с зарубежными инвесторами работают такие предприятия, как ОАО «Нефрит-Керамика», ОАО «Кварц», ЗАО «Контакт», ОАО «Любанский деревообрабатывающий комбинат» и другие.  В связи с созданием новых промышленных зон в районе, в настоящее время наиболее активно развивается Красноборская промышленная зона с размещением на ней современных логистических комплексов. В ближайшем будущем предстоит освоение других промышленных зон на территории района. |
| 3. | Общая протяженность дорожной сети Тосненского муниципального района (федеральные, региональные и муниципальные автодороги) составляет  1 274,573 км, 63% имеют твердое покрытие | Протяженность автодорожной сети Тосненского муниципального района постепенно увеличивается. |
| 4. | В 2010 году на дорогах общего пользования Тосненского муниципального района произошло 237  (-4,8%АППГ) учетных ДТП, в которых погибли 59 (-13,2%АППГ) и получили ранения 302 (+4,4%АППГ) человек. | С 2008 г. наблюдается тенденция к сокращению количества и тяжести ДТП в Тосненском муниципальном районе Ленинградской области, в целом соответствуя общероссийской тенденции. |

1.2. Основные проблемы и тенденции развития дорожно-транспортной системы Тосненского муниципального района Ленинградской области

В Таблице 2 представлено резюме основных проблем дорожно-транспортной инфраструктуры Тосненского муниципального района Ленинградской области.

7

Таблица 2. Общие проблемы и тенденции развития дорожно-транспортной системы Тосненского муниципального района Ленинградской области

|  |  |
| --- | --- |
| Основные проблемы и тенденции | Предлагаемые решения |
| Общие: |  |
| По данным на 01.01.2011 численность населения Тосненского муниципального района составила 123,573 тысячи человек (на 12,073 тыс. 400 чел. больше, чем на 01.01.2008). По возрастной структуре население представлено 64% трудоспособного возраста, 23% старше и 13% моложе трудоспособного возраста. Анализ данных в динамике показывает рост доли населения старше трудоспособного возраста. Источником компенсации естественной убыли населения является миграционный прирост, при этом среди прибывающих мигрантов - лица трудоспособного возраста. Одновременно с этим анализ со-циально-экономического развития района показывает наличие перспективы дальнейшего промышленного роста: ближайшая трехлетняя перспектива развития  позволит создать в районе более 2500 рабочих мест. Увеличение численности населения потребует адекватного развития дорожно-транспортной инфраструктуры для обеспечения потребностей в мобильности населения района | 1. Для снижения перегрузки автомобильных дорог и повышения безопасности дорожного движения необходимо увеличение объема пригородных пассажирских перевозок железнодорожным транспортом.  2. В целях обеспечения автодорожных связей между крупными населенными пунктами, сокращения протяженности маршрутов движения и перегруженности на автодороге «Россия», сокращения времени в пути из-за перегрузки федеральной автодороги, транспортных издержек, потерь времени водителей и пассажиров требуется строительство дополнительных автомобильных дорог местного значения, соединяющих крупные населенные пункты района по кратчайшим направлениям без выезда на федеральную автодорогу «Россия» (Никольское-Шапки, Рябово-Шапки, Рябово – Лисино-Корпус, Радофинниково-Любань), а также региональной автодороги Кириши-Рябово.  3. Для связи сельских населенных пунктов с административными центрами и друг с другом необходимо обеспечение всех населенных пунктов района связью с сетью дорог общего пользования по дорогам с твердым покрытием;  4. В целях снижения аварийности на дорогах и  снижения скорости износа дорожных покрытий необходимо приведение в нормативное транспортно-эксплуатационное состояние существующих автомобильных дорог и улучшение состояния дорожных покрытий |

8

|  |  |
| --- | --- |
| Автодорожный транспорт |  |
| Согласно данным разработки схемы территориального планирования Тосненского муниципального района город Любань в обозримом будущем может стать т.н. «подцентром» района, сместив акценты с сильно развитого севера Тосненского муниципального района на юг. Именно в южной части нет дорог, соединяющих западную и восточную части муниципального образования. | • Строительство автомобильной дороги Любань-Радофинниково.  • Строительство автостанции и автостоянки у ж.д.вокзала г.Любань.  • Строительство путепровода через ж.д. г.Любань.  • Реконструкция автомобильной дороги общего пользования регионального значения «Подъезд к п. Любани» от автомобильной дороги «Павлово-Мга-Любань-Оредеж-Луга» (пр. Мельникова) км 0+000 км 1+800.  • Перевод в асфальтобетонное покрытие участков автомобильной дороги регионального значения «Павлово-Мга-Любань-Оредеж-Луга» км 35+000-км 45+000;км 84+500-км 92+500. |
| В настоящее время наблюдается отставание дорожной инфраструктуры от существующего спроса:  • Транзитное движение грузового транспорта по городским и сельским поселениям;  • Пересечение транзитных магистралей и железнодорожной линии в одном уровне;  • Отсутствие достаточной качественной инфраструктуры для наименее защищенных групп участников движения – пешеходов, велосипедистов;  • Отсутствие логистических терминалов;  • Отсутствие автовокзала для организации сообщения с населёнными пунктами района; | • Ликвидация колейности на федеральной автодороге «Россия».  • Реконструкция участков федеральной автодороги «Россия», не соответствующих по геометрическим параметрам 1 технической категории.  • Устройство на федеральной автодороге «Россия» недостающего дорожного ограждения, разделяющего транспортные потоки.  • Реконструкция участка федеральной автодороги «Россия» в черте г.Тосно.  • Обустройство автодороги «Россия» пешеходными и велодорожками.  • Оснащение существующих наземных пешеходных переходов на автодороге «Россия» светодиодными знаками.  • Строительство автомобильной дороги Любань-Радофинниково.  • Строительство автовокзала у ж.д. ст. Тосно.  • Строительство платной скоростной автодороги «Москва – Санкт-Петербург», которая пройдет вне населенных пунктов Тосненского района. |
| • Отсутствие дублирующих городских улиц для магистралей внешнего транспорта | • Строительство путепроводов над ж.д. в пос.Форносово и пос.Ульяновка.  • Капитальный ремонт путепроводов через ж.д. в пос.Красный Бор (2 ед.), в пос.Ульяновка, в пос.Рябово и на региональной автодороге «Померанье – Чудской Бор». |

9

|  |  |
| --- | --- |
|  | • Строительство транспортных развязок в разных уровнях в дер. Ям-Ижора на г.Пушкин и в г. Тосно на «Обход г.Тосно».  • Завершение работ по обустройству федеральной автодороги «Россия» и искусственных сооружений наружным искусственным освещением. |
| Система общественного транспорта |  |
| В настоящее время автобусное движение осуществляется на 42 маршрутах. По отдельным маршрутам поступают предложения по увеличению количества рейсов и открытию дополнительных маршрутов. | • Увеличение количества рейсов и открытие дополнительных автобусных маршрутов для обслуживания потребностей жителей района |

Вывод 1: Перечисленные выше проблемы (рост уровня автомобилизации, значительное увеличение числа пользователей личным легковым автотранспортом, низкое качество услуг общественного пассажирского транспорта, отсутствие развитой сети пешеходных и велосипедных дорожек, недостаточно развитая улично-дорожная сеть, низкий уровень развития муниципальной дорожной сети, неудовлетворительное транспортно-эксплуатационное состояние автодорог, недостаточная прочность дорожного покрытия, отставание дорожной инфраструктуры от существующего спроса) характерны для подавляющего числа населенных пунктов РФ. Системное решение данных проблем в рамках программ будет одновременно способствовать снижению дорожной аварийности, перегруженности и негативного воздействия на окружающую среду.

1.3. Определение приоритетов Долгосрочной целевой программы «Повыше-ние безопасности дорожного движения в Тосненском муниципальном районе Ленинградской области в 2011-2013 годах»

1.3.1. Краткий обзор аварийности на сети дорог Тосненского муниципального района

Ежегодно на сети дорог Тосненского муниципального района Ленинградской области происходит порядка 280 учетных ДТП, в которых погибают 84 человека и получают ранения около 310 человек. Ежегодный ущерб для Сообщества в результате ДТП составляет 1,5 млрд. рублей.

Графически анализ изменения количества учетных ДТП, числа погибших и раненых в ДТП на дорогах общего пользования Тосненского муниципального района в период 2004-2009гг. приведен на Диаграммах 1-2.

10

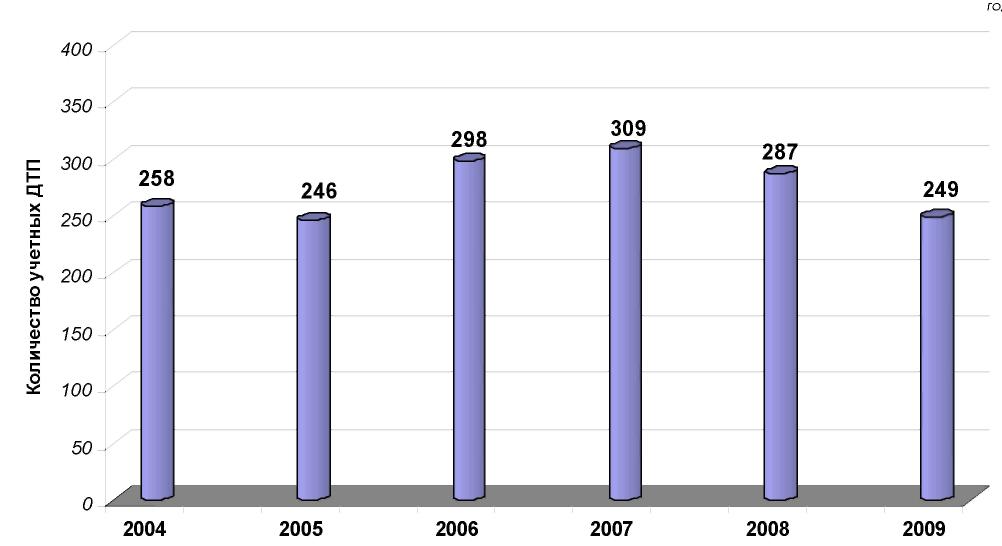


Диаграмма 1. Изменение количества учетных ДТП на сети дорог Тосненского муниципального района Ленинградской области 2004-2009 гг.

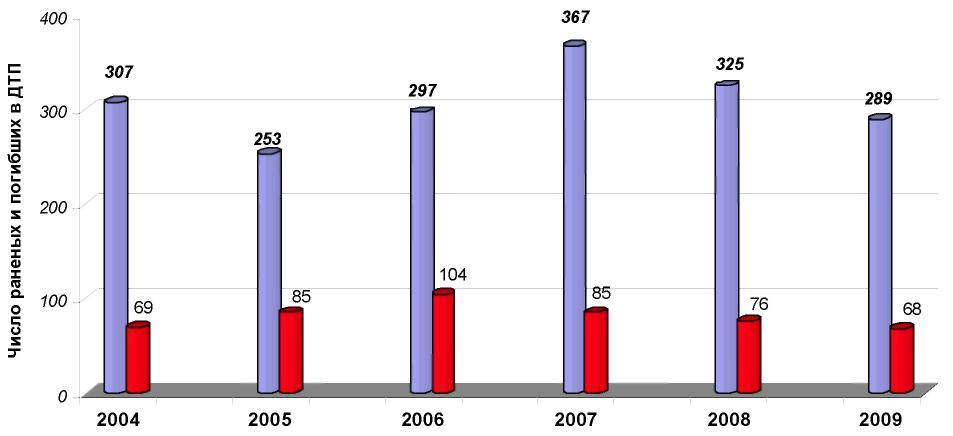


Диаграмма 2. Изменение числа раненых и погибших в ДТП на сети дорог Тосненского муниципального района Ленинградской области 2004-2009 гг.

Вывод 2: Статистика ДТП на дорогах общего пользования Тосненского муниципального района в период до 2007 года показывает рост количества учетных ДТП и тяжести их последствий. В 2008 году наметилась тенденция на снижение количества учетных ДТП при одновременном снижении числа смертельных исходов и ранений. Основной, наиболее вероятной причиной снижения уровня дорожной аварийности послужили изменения в российском законодательстве, направленные на ужесточение наказаний за нарушения ПДД, а также постепенное обновление парка транспортных средств (увеличение доли новых, более безопасных автомобилей).

1.3.2. Краткий топографический анализ ДТП на дорогах общего пользования Тосненского муниципального района Ленинградской области.

11

В 2009 году на проходящих по Тосненскому району федеральных, региональных и муниципальных автомобильных дорогах произошло 249 учетных ДТП, в которых погибли 68 и получили ранения 289 человек. В 2010 году на федеральных, региональных и муни-

ципальных автомобильных дорогах произошло 237 учетных ДТП, в которых погибли 59 и получили ранения 302 человека.

Базовые статистические данные по дорожной аварийности на улицах и дорогах Тосненского муниципального района с распределением по их принадлежности приведены в Таблице 3.

Таблица 3. Распределение учетных ДТП, произошедших на территории Тосненского муниципального района, по федеральной, региональной и муниципальной принадлежности в период с января 2008 года по май 2010 года.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Наименование | Кол-во учетных ДТП за период 1/2008-5/2010 | Число погибших  за период  1/2008-5/2010 | Число раненых  за период 1/2008-5/2010 |
| Автомобильная магистраль федерального значения Москва-Санкт-Петербург (М-10 «Россия») | 252  (42%) | 94  (56%) | 303  (43%) |
| Автомобильные дороги регионального значения Тосненского муниципального района | 190  (32%) | 53  (32%) | 230  (33%) |
| Автомобильные дороги и улицы населенных пунктов Тосненского муниципального района | 155  (26%) | 20  (12%) | 165  (24%) |
| Итого: | 597 | 167 | 698 |

Вывод 3: Наиболее аварийно-опасным участком сети дорог Тосненского муниципального района является федеральная трасса, на которой произошло наибольшее количество ДТП (42%) с высокой тяжестью последствий (56% всех погибших в ДТП в районе за последние 2,4 года).

1.3.3. Краткий анализ ДТП на участке прохождения автомобильной магистрали федерального значения Москва-С-Петербург (М10 «Россия») по территории Тосненского муниципального района.

Ежегодно на участке федеральной трассы Москва-С-Петербург (М10 «Россия»), проходящей по территории Тосненского муниципального района, происходит 105 учетных ДТП, в которых погибают 39 и получают ранения 126 человек.

Распределение ДТП по видам на федеральной трассе М10 при прохождении ее по территории Тосненского муниципального района представлено на Диаграмме 3.

12



Диаграмма 3. Распределение ДТП по видам на федеральной трассе М10 при прохождении ее по территории Тосненского муниципального района в период с января 2008 года по май 2010 года.

.

Согласно анализу данных ДТП основными видами ДТП являются столкновения и наезды на пешеходов.

Вывод 4:

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

* столкновение,
* наезд на пешехода,

которые составляют 2/3 от общего количества учетных ДТП.

Таблица 4. Участки концентрации ДТП на автомобильной магистрали федерального значения Москва-Санкт-Петербург (М-10 «Россия») при прохождении по территории Тосненского муниципального района Ленинградской области1

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № | Местоположение участка концентрации ДТП | Протяженность  участка,  м | Кол-во учетных ДТП, 1/2008-5/2010 | Число погибших  1/2008  -  5/2010 | Число раненых, 1/2008 -5/2010 | Ежегодный экономический ущерб в результате ДТП, млн. руб./год | Рейтинг участка по вели-чине ущерба |
| 1 | Км595+350–км595+600 | 250 | 13 | 9 | 12 | 46,9 | 1 |
| 2 | Км614+200–км614+950 | 750 | 15 | 5 | 16 | 35,4 | 3 |
| 3 | Км624+200–км624+550 | 350 | 6 | 1 | 12 | 15,9 | 12 |
| 4 | Км627+120–км627+900 | 780 | 7 | 4 | 7 | 22,5 | 8 |
| 5 | Км629+320–км629+800 | 480 | 5 | 2 | 5 | 12,8 | 13 |

13

1 Перечень участков концентрации ДТП по результатам анализа иностранными экспертами (Подробный анализ участков и предложения по устранению риска ДТП см. в отдельном документе)

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № | Местоположение участка концентрации ДТП | Протяженность  участка,  м | Кол-во учетных ДТП, 1/2008-5/2010 | Число погибших  1/2008  -  5/2010 | Число раненых, 1/2008 -5/2010 | Ежегодный экономический ущерб в результате ДТП, млн. руб./год | Рейтинг участка по величине ущерба |
| 6 | Км630+235–км630+800 | 565 | 5 | 4 | 5 | 20,5 | 10 |
| 7 | Км633+110–км633+900 | 790 | 6 | 3 | 9 | 20,6 | 9 |
| 8 | Км634+250–км634+913 | 663 | 8 | 7 | 9 | 36,1 | 2 |
| 9 | Км635+100–км635+950 | 850 | 8 | 2 (1 реб.) | 11 | 19,5 | 11 |
| 10 | Км636+200–км636+950 | 750 | 12 | 4 | 12 | 27,5 | 5 |
| 11 | Км667+100–км667+900 | 800 | 6 | 1 | 5 | 8,9 | 15 |
| 12 | Км669+000–км669+850 | 850 | 5 | 1 | 6 | 9,9 | 14 |
| 13 | Км670+167–км670+850 | 683 | 10 | 3 | 14 | 25,6 | 6 |
| 14 | Км672+250–км672+723 | 473 | 10 | 3 | 11 | 22,6 | 7 |
| 15 | Км673+200–км674+170 | 970 | 11 | 3 | 17 | 28,6 | 4 |
|  | Итого: | 10004м | 127 | 52 | 151 |  |  |
|  | Доля от общего кол-ва ДТП, % |  | 50% | 55% | 50% |  |  |
|  | % общей протяженности участка федеральной трассы, проходящего по Тосненскому району (км 593+600 – км 674+150) | | | | | | 12,4% |



Диаграмма 4. Распределение ДТП по видам на сети дорог регионального значения Тосненского муниципального района в период 1/2008-5/2010гг.

14

Вывод 6:

Согласно анализу данных ДТП основными видами ДТП являются столкновения и наезды на пешеходов. Значительную долю составляют иные ДТП (13%), отсутствие качественной и конкретной статистики по которым будет затруднять анализ причин и препятствовать назначению эффективных и адресных мер по снижению аварийности. Основные усилия по снижению дорожной аварийности необходимо сосредоточить на мерах, направленных на сокращение таких наиболее частых видов ДТП как:

* столкновение,
* наезд на пешехода,

которые составляют 67% от общего количества учетных ДТП.

Таблица 5. Участки концентрации ДТП на наиболее аварийно-опасных участках сети дорог федерального и регионального значения Тосненского муниципального района 2

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № | Местоположение  участка концентрации ДТП | Количество учетных ДТП, 1/2008-5/2010 | | Число погибших 1/2008-5/2010 | | Число раненых, 1/2008-5/2010 | | | | Ежегодный эко-номиический ущерб в резуль-тате ДТП, млн. руб./год | | | Рейтинг участка по величине ущерба | |
| Ушаки – Тосно-Ульяновка (Федеральная автодорога «Россия» на участке Ушаки-Тосно-Ульяновка (находится в стадии перевода с федерального на региональный уровень) | | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | Км4+500 – км5+00 | 3 | | 1 | | 2 | | | | 5,9 | | | 14 | |
| 2 | Км7+300 – км7+920 | 12 | | 2 | | 14 | | | | 21.8\* | | | 2 | |
| 3 | Км8+190 – км9+000 | 10 | | 0 | | 15 | | | | 15\* | | | 5 | |
| 4 | Км9+000 – км9+800 | 5 | | 3 | | 4 | | | | 15,6 | | | 4 | |
| 5 | Км10+150 – км10+700 | 5 | | 2 | | 3 | | | | 10,7\* | | | 11 | |
| 6 | Км13+500 – км13+800 | 4 | | 2 | | 12 | | | | 19,8 | | | 3 | |
| 7 | Км14+100 – км14+600 | 8 | | 3 | | 13 | | | | 24,6 | | | 1 | |
| Ям-Ижора – Никольское | | | | |  | | |  | | |  | | |  |
| 8 | Км2+300 – км 2+600 | 3 | | 2 | | 5 | | | | 12,8 | | | 9 | |
| 9 | Км3+000 – км4+000 | 5 | | 1 | | 7 | | | | 10,9 | | | 10 | |
| 10 | Км8+100 – км8+500 | 6 | | 1 | | 9 | | | | 12,9 | | | 7 | |
| 11 | Км 9+000 – км9+400 | 5 | | 2 | | 5 | | | | 12,8 | | | 8 | |
|  | Ям-Ижора – Тельмана | | | |  | | |  | | |  | | |  |
| 12 | Км0+700 – км1+600 | 4 | | 0 | | 4 | | | | 4,1 | | | 17 | |
| 13 | Ул. Тельмана, д.9 | 3 | | 1 | | 2 | | | | 5 | | | 16 | |
| Кемполово – Шапки | | | | |  | | |  | | |  | | |  |
| 14 | Км 112+150 – км112+300 | 5 | | 0 | | 5 | | | | 5 | | | 15 | |
| 15 | Км 118+950 – км119+600 | 4 | | 1 | | 9 | | | | 12,9 | | | 6 | |
| Ульяновка – Отрадное | | |  | | | |  | |  | | |  | | |
| 16 Км 11+900 – км12+500 4 | | | 1 | | | | 4 | | 7,9 | | | | 12 | |
| Подъезд к ж/д станции Любань | | |  | | | |  | |  | | | |  | |
| 17 | Загородное шоссе в г.Любань | 3 | | 2 | | 1 | | | | 7,4 | | | 13 | |
|  | Итого: | 89 | | 24 | | 114 | | | | 157,6 | | |  | |

15

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | Доля от общего кол-ва ДТП на сети региональных дорог, % | 46,8% | 45,2% | 49,6% |  |  |

2 Перечень участков концентрации ДТП по результатам анализа иностранными экспертами (Подробный анализ участков и предложения по устранению риска ДТП см. в отдельном доку-менте).

Вывод 7: На рассматриваемых 17 участках концентрации ДТП происходит 47% всех учетных ДТП, зафиксированных на сети региональных дорог (включая участок федеральной дороги в черте г. Тосно, который находится в стадии перевода с федерального а региональный уровень), в которых погибает 45% и получает ранения 50% человек, пострадавших в ДТП на сети дорог регионального значения. Максимальный риск ДТП характерен для автомобильной дороги «Ушаки-Тосно-Ульяновка».

Примечание: Подробный анализ данных ДТП, предлагаемые меры по снижению риска аварийности, их влияние и экономическая оценка представлены в отдельном документе.

1.3.4. Краткий анализ ДТП, произошедших в населенных пунктах Тосненского муниципального района.

Ежегодно на дорогах и улицах городских и сельских поселений Тосненского муниципального района, происходит 65 учетных ДТП, в которых погибают 8 и получают ранения 69 человек.

Распределение учетных ДТП по городским и сельским поселениям Тосненского муниципального района представлено на Диаграмме 5.

Диаграмма 5 Распределение учетных ДТП по городским и сельским поселениям Тосненского муниципального района.

Вывод 8: Наибольшее количество учетных ДТП в Тосненском муниципальном районе зафиксировано в районном центре – г. Тосно, а также в г. Никольское, пос.Тельмана и г.п.Ульяновка.

Распределение по видам учетных ДТП на дорогах и улицах городских и сельских поселений Тосненского муниципального района представлено на Диаграмме 6.



Вывод 9: Согласно анализу данных ДТП свыше половины (57%) учетных ДТП - наезды на пешеходов. На втором месте – столкновения транспортных средств, чаще с высокой тяжестью последствий.

Таблица 6. Участки концентрации ДТП на УДС г.Тосно3

16

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № | Местоположение участка повышен-ного риска ДТП | Количество ДТП, 1/2008-5/2010 | Число погибших 1/2008-5/2010 | Число раненых 1/2008-5/2010 | Ежегодный экономический ущерб в результате ДТП, млн. руб./год | Рейтинг участка по величине ущерба |
| 1 | Ул. Победы, 11-19 (перегон и перекресток с пр.Ленина) | 5 учетных и 49 административных | 0 | 6 | 7,1 | 1 |
| 2 | Перекресток пр.Ленина – ул.Советская | 1 учетное и 46 административных | 0 | 1 | 1,96 | 2 |
| 3 | Перекресток  пр.Ленина –  ул.Промышленная | 91  административное | 0 | 0 | 1,9 | 3 |
| 4 | Перекресток пр.Ленина – ул.Чехова | 1 учетное и 20 административных | 0 | 1 | 1,4 | 4 |
| Участки меньшего риска аварийности, требующие вышеупомянутых участках  рассмотрения после реализации мер на | | | | | | |
| 5 | Перекресток ул.Боярова – ул.Советская | 32 адм. | 0 | 0 | 0,66 | 5 |
| 6 | ул.Горького, 12-14-17-19 (перегон) | 25 адм. | 0 | 0 | 0,52 | 6 |
| 7 | ул.Боярова, 10-12-14-16-27 (перегон) | 18 адм. | 0 | 0 | 0,38 | 7 |

3 Перечень участков концентрации ДТП по результатам анализа иностранными экспертами (Подробный анализ участков и предложения по устранению риска ДТП см. в отдельном доку-менте).

Вывод 10: Основные усилия по снижению дорожной аварийности необходимо сосредоточить на:

* УДС населенных пунктов с наибольшим количеством учетных ДТП - г.Тосно, г.Никольское, пос.Тельмана и г.п.Ульяновка;
* таких видах ДТП, как наезды на пешеходов (57% общего количества);
* следующих участках концентрации ДТП:

- ул. Победы, 11-19 (перегон и перекресток с пр. Ленина);

- Перекресток пр.Ленина – ул.Советская;

- Перекресток пр.Ленина – ул.Промышленная;

- Перекресток пр.Ленина – ул.Чехова;

17

1.4. Заключение по результатам анализа статистики ДТП. Формулировка проблемы.

1.4.1. Основные причины дорожной аварийности на сети Тосненского района Ленинградской области

Согласно анализу статистики ДТП основными причинами дорожной аварийности в Тосненском муниципальном районе Ленинградской области являются:

* Превышенная и неправильно выбранная скорость движения - основной фактор, определяющий серьезность ранений;
* Плохая заметность участников дорожного движения в темное время суток в усло­виях отсутствия дорожного освещения;
* Неудобство существующей инфраструктуры для пешеходов (на что указывает множество случаев перехода пешеходами проезжей части вне перехода или в неустановленном месте;

• 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.)

• Игнорирование водителями и пассажирами средств пассивной безопасности также является фактором, увеличивающим тяжесть ДТП.

1.4.2. Формулировка проблемы

Ежегодно на сети дорог Тосненского муниципального района Ленинградской области происходит порядка 280 учетных ДТП, в которых погибают 84 человека и получают ранения около 310 человек. Ежегодный ущерб для Сообщества в результате ДТП составляет 1,5 млрд. рублей - непомерная цена, учитывая то, что потенциал передовых решений проблемы, которые были приемлемы для общественности, еще не использован.

Таким образом, статистика свидетельствует о наличии в Тосненском муниципальном районе Ленинградской области проблемной тенденции, которая может быть сформулирована следующим образом:

Снижение качества жизни населения из-за роста дорожной аварийности и ухудшения качества окружающей среды, что вызывает значительный экономический ущерб и снижает темпы развития местной экономики.

В составе общей негативной тенденции выявляются составляющие компоненты:

* Высокая доля ДТП с участием пешеходов, особенно, в темное время суток (переход проезжей части вне перехода и в неустановленном месте, незаметность пешеходов для водителей);
* Высокая доля ДТП с участием легковых транспортных средств (превышение ско­рости, выезд на полосу встречного движения, несоблюдение очередности проезда);
* Наличие участков концентрации ДТП и участков с потенциальной опасностью ДТП;
* Ухудшение состояния окружающей среды и условий проживания вдоль основных транспортных артерий (загазованность, шум, сведение площадей насаждений под стоянки для транспортных средств).

Долгосрочная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в Тосненском муниципальном районе Ленинградской области в 2011-2013 годах» должна стать инструментом, обеспечивающим вклад:

* в повышение качества жизни населения района;
* в достижение целей более масштабных, обозначенных стратегией развития Ленинградской области, СЗФО и России в целом, например, Транспортной стратегией России до 2030 года.

18

1.4.3. Выводы, положенные в основу Долгосрочной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в Тосненском муниципальном районе Ленин-градской области в 2011-2013 годах».

Долгосрочная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в Тосненском муниципальном районе Ленинградской области в 2011-2013 годах» базируется на выводах, приведенных в Таблице 7.

Таблица 7. Выводы, положенные в основу Долгосрочной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в Тосненском муниципальном районе Ленинградской области в 2011-2013 годах»

|  |  |
| --- | --- |
| № | Содержание вывода |
| РАЗДЕЛ 1 | |
| Вывод 1: | 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, объединяющих ресурсы, направляемые на решение общей задачи - повышение безопасности дорожного движения. Этот  программный результат всегда значительнее, чем сумма результатов от  проведения отдельных мер в рамках деятельности разных ведомств.  Это означает, что хорошая комплексная программа позволяет увеличить  отдачу от каждого рубля, направляемого из бюджета на обеспечение  безопасности дорожного движения. |
| Вывод 2: | Решения в области землепользования оказывают прямое влияние на дорожно-транспортную ситуацию, а ошибки прогнозирования приводят к усиленному проявлению негативных внешних транспортных факторов, повышая экономические издержки Сообщества. |
| Вывод 3: | Самые большие экономические издержки для Сообщества вызываются перегруженностью дорожных инфраструктур.  Величина издержек, вызываемых другими негативными транспортными факторами (дорожной аварийностью и воздействием на окружающую среду) зависит от степени перегруженности дорожных инфраструктур.  Перегруженность вызывает экономические потери, прежде всего, из-за потерь времени дорожных пользователей, замедляя темпы экономического развития Сообщества (особенно если отрасли местной экономики зависят от транспорта, как например, туризм, обслуживание транзита).  Установленная зависимость между негативными транспортными факторами позволяет сделать важный вывод:  Меры, направленные на снижение дорожной перегруженности, автоматически становятся мерами по снижению аварийности и негативного воздействия на окружающую среду и здоровье населения. |
| Вывод 4: | Полный пакет мер по снижению перегруженности (а значит, повышению безопасности) включает:  1. Сдерживание объемов дорожного движения (при помощи рационального землепользования и размещения объектов массового посещения, обеспечение объектов достаточными территориями для парковок и удобными подъездами). |

19

|  |  |
| --- | --- |
|  | 2. Иерархия связей - специализация отдельных связей (улиц, дорог) в составе улично-дорожной сети по их функциональному назначению (пешеходные улицы, улицы непрерывного движения легкового движения, транзитные магистрали и т.д.).  3. Использование более производительных видов транспорта для удовлетворения транспортных потребностей населения (общественный транспорт, легкое движение – велосипед, пешие перемещения).  4. Улучшение плавности движения транспортных потоков (при помощи улучшения управления дорожным движением, включая повышение однородности транспортных потоков, информация для пользователей, круглогодичное содержание дорог в хорошем эксплуатационном состоянии, регулирование остановок и стоянок транспортных средств, выявление «узких мест» и их устранение).  5. Выявление участков повышенного риска ДТП на сети и повышение их безопасности.  Реализация этого пакета «инфраструктурных» мер должна сопровождаться мерами, направленными на снижение рисков, связанных с проявлениями «человеческого фактора» - информационными кампаниями, повышением качества подготовки водителей, наказанием за нарушение правил дорожного движения и создание риска для здоровья и жизни других участников дорожного движения.  Критическим условием становится способность Сообщества мобилизовать все ресурсы и усилия по устранению факторов, снижающих плавность движения потока транспортных средств, особенно в периоды пикового транспортного спроса.  Снижению уровня аварийности и улучшению состояния окружающей среды города способствуют не только непосредственные, но и косвенные меры. Поэтому Программа по безопасности дорожного движения должна быть увязана с другими городскими программами (например, по развитию общественного транспорта, по развитию инфраструктуры для легкого движения, по озеленению и т.д.), вместе направленными на повышение качества среды проживания и содействие экономическому развитию сообщества. |
| Вывод 5: | Обоснованное применение дифференцированных скоростных режимов для участков улично-дорожной сети с потенциальной опасностью ДТП с пешеходами позволяет значительно сократить как количество таких ДТП, так и их тяжесть. Повышение защищенности пешехода – самого уязвимого участника дорожного движения, повышает качество среды проживания в населенных пунктах и создает основу для развития таких видов экономической деятельности как туризм. |
| Вывод 6: | Сообщество должно воздерживаться от реализации мер для повышения безопасности дорожного движения, если эти меры могут:  - Вызвать последствия, нежелательные для сообщества в обозримом будущем.  - Конфликтовать с другими целями сообщества.  В случае конфликта целей, выгоды, достигаемые в одном направлении, обесцениваются ущербом, наносимым в других направлениях. В этом случае, улучшение одного качества происходит за счет ухудшения другого, но в целом такое сообщество оказывается не в состоянии повышать качество жизни своих граждан. |

20

|  |  |
| --- | --- |
|  | Выход из подобной тупиковой ситуации обеспечивает принятие решений на основе оценки их последствий с предпочтением решений оптимальных с позиции Сообщества. |
| Вывод 7: | Для городских улиц с интенсивным транспортным и пешеходным движением скоростной режим 30-40 км/ч является наиболее предпочтительным, поскольку он обеспечивает оптимальное сочетание:  ■ производительности городских улиц из-за улучшенной плавности движения транспортных потоков;  ■ безопасности движения (минимальная аварийность и минимальный уровень негативного воздействия транспорта на окружение).  Не случайно именно к этому (и даже еще меньшему) диапазону скоростей в конечном итоге пришли все европейские города. |
| Вывод 8: | Задача информационных кампаний – сформировать потребность в безопасности у критической массы населения, достаточной для запуска механизма «социального нивелирования» и влияния на поведение представителей групп риска, составляющих меньшинство.  Исследования показывают, что «вина» человеческого фактора в дорожно-транспортных происшествиях является подавляющей и превышает 90%. Задачи по работе с населением, выявлению групп воздействия и проведению дифференцированных информационных кампаний должны быть возложены на некоммерческие организации (далее – НКО) по безопасности дорожного движения и средства массовой информации. Технологии профессионального маркетинга предлагают результативные методы продвижения безопасности. Незаменимость профессиональной деятельности этих участников доказана практикой разных стран. |
| Вывод 9: | 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 наилучшего баланса в Сообществе, реализации должны подлежать только те меры повышения безопасности движения, которые дают несомненный, положительный результат и минимальный риск нежелательных последствий.  • Обеспечивают оптимальный компромисс между безопасностью движения на дорожной сети и другими целями Сообщества. |
| Вывод 10: | Оценка последствий решений в долгосрочном контексте может предупредить ошибки с далеко идущими неблагоприятными последствиями. Долгосрочное видение и экономическая оценка – эффективные инструменты для обеспечения оптимальных компромиссов в процессе принятия решений. Применение этих инструментов может гарантировать устойчивое повышение жизненного стандарта в Сообществе. |

21

|  |  |
| --- | --- |
|  | РАЗДЕЛ 2 |
| Вывод 1: | Перечисленные выше проблемы (рост уровня автомобилизации, значительное увеличение числа пользователей личным легковым автотранспортом, низкое качество услуг общественного пассажирского транспорта, отсутствие развитой сети пешеходных и велосипедных дорожек, недостаточно развитая улично-дорожная сеть, низкий уровень развития муниципальной дорожной сети, неудовлетворительное транспортно-эксплуатационное состояние автодорог, недостаточная прочность дорожного покрытия, отставание дорожной инфраструктуры от существующего спроса) характерны для подавляющего числа населенных пунктов РФ. Системное решение данных проблем в рамках программ будет одновременно способствовать снижению дорожной аварийности, перегруженности и негативного воздействия на окружающую среду. |
| Вывод 2: | Статистика ДТП на дорогах общего пользования Тосненского муниципального района в период до 2007г. показывает рост количества учетных ДТП и тяжести их последствий. В 2008г. наметилась тенденция на снижение количества учетных |
|  | ДТП при одновременном снижении числа смертельных исходов и ранений. Основной, наиболее вероятной причиной снижения уровня дорожной аварийности послужили изменения в российском законодательстве, направленные на ужесточение наказаний за нарушения ПДД, а также постепенное обновление парка транспортных средств (увеличение доли новых, более безопасных автомобилей). |
| Вывод 3: | Наиболее аварийно-опасным участком сети дорог Тосненского муниципального района является федеральная трасса М10, на которой произошло наибольшее количество ДТП (42%) с высокой тяжестью последствий (56% всех погибших в ДТП в районе). |
| Вывод 4: | Основные усилия по снижению дорожной аварийности необходимо сосредоточить на мерах, направленных на сокращение таких наиболее частых видов ДТП как:  ■ столкновение,  ■ наезд на пешехода,  которые составляют 2/3 от общего количества учетных ДТП. |
| Вывод 5: | На рассматриваемых 15 участках концентрации ДТП, суммарная протяженность которых составляет лишь 12,5% рассматриваемого участка М10, проходящего по территории Тосненского муниципального района, происходит 50% всех учетных ДТП. Согласно оценке наибольший социально-экономический ущерб в результате ДТП на федеральной трассе М10 при прохождении ее по территории Тосненского муниципального района характерен для следующих |
|  | участков концентрации ДТП:  • Км 595+350 – км 595+600,  • Км 634+250 – км 634+913,  • Км 614+200 – км 614+950. |

22

|  |  |
| --- | --- |
| Вывод 6: | Согласно анализу данных ДТП основными видами ДТП являются столкновения и наезды на пешеходов. Значительную долю составляют иные ДТП (13%), отсутствие качественной и конкретной статистики по которым будет затруднять анализ причин и препятствовать назначению эффективных и адресных мер по снижению аварийности.  Основные усилия по снижению дорожной аварийности необходимо сосредо­точить на мерах, направленных на сокращение таких наиболее частых видов ДТП как:  ■ столкновение,  ■ наезд на пешехода,  которые составляют 67% от общего количества учетных ДТП. |
| Вывод 7: | На рассматриваемых 17 участках концентрации ДТП происходит 47% всех учетных ДТП, зафиксированных на сети региональных дорог (включая участок федеральной дороги в черте г.Тосно, который находится в стадии перевода с федерального а региональный уровень), в которых погибает 45% и получает ранения 50% человек, пострадавших в ДТП на сети дорог регионального значения. Максимальный риск аварийности характерен для автомобильной дороги «Ушаки-Тосно-Ульяновка». |
| Вывод 8: | Наибольшее количество учетных ДТП в Тосненском муниципальном районе зафиксировано в районном центре – г.Тосно, а также в г.Никольское, пос.Тельмана и г.п.Ульяновка. |
| Вывод 9: | Согласно анализу данных ДТП свыше половины (57%) учетных ДТП - наезды на пешеходов. На втором месте – столкновения транспортных средств, чаще с высокой тяжестью последствий. |
| Вывод 10: | Основные усилия по снижению дорожной аварийности необходимо сосредоточить на:  • УДС населенных пунктов с наибольшим количеством учетных ДТП - г.Тосно, г.Никольское, пос.Тельмана и г.п.Ульяновка;  • таких видах ДТП, как наезды на пешеходов (57% общего количества); |
|  | • следующих участках концентрации ДТП:  - ул. Победы, 11-19 (перегон и перекресток с пр.Ленина)  - Перекресток пр.Ленина – ул.Советская  - Перекресток пр.Ленина – ул.Промышленная  - Перекресток пр.Ленина – ул.Чехова |
| Вывод 11: | Принятие активных мер по повышению безопасности дорожного движения в рамках Программы позволит снизить как количество учетных ДТП, так и число пострадавших в дорожных авариях даже в условиях постоянного роста автомобилизации. |

1.5. Приоритетные направления деятельности для повышения безопасности дорожного движения для Тосненского муниципального района Ленинградской области в 2011–2013 годах.

23

1. Повышение сотрудничества и координации действий партнеров в рамках Дол-госрочной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в Тосненском муниципальном районе Ленинградской области в 2011-2013 годах».

2. Повышение защищенности пешеходов.

3. Повышение культуры участников дорожного движения.

4. Реализация потенциала недорогих, но эффективных решений по сдерживанию скоростей движения на участках сети с потенциальной опасностью ДТП.

5. Принятие решений, экономически взвешенных с позиции сообщества и повышение отдачи от бюджетных средств, направляемых на мероприятия по безопасности дорожного движения.

6. Расширение деятельности НКО и СМИ для запуска механизма социального ни-велирования для формирования безопасной модели поведения участников дорожного движения.

7. Обеспечение климата, способствующего инициативам и заинтересованности бизнеса в сотрудничестве по повышению безопасности дорожного движения (партнерство государственного и частного секторов).

8. Привлечение международного опыта и технической помощи в рамках международного сотрудничества.

9. Мониторинг уровня аварийности и состояния окружающей среды для своевременного выявления проблем и контроля результативности предпринятых мероприятий.

1.6. Формирование целевых показателей

1.6.1. Сценарий 1 - инерционный

В Таблице 8 приведены данные об изменении дорожной аварийности на сети дорог Тосненского муниципального района Ленинградской области за период 2004-2009гг, которые приняты за базовые динамики для прогнозирования дорожной аварийности и ее тяжести на период до 2013 года.

Таблица 8. Статистика изменения количества учетных ДТП и их тяжести, Тосненский муниципальный район Ленинградской области, 2004-2009 гг.

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Показатель | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | Средний  ежегодный  рост, % |
| Кол-во учетных ДТП | 258 | 246 | 298 | 309 | 284 | 249 |  |
| % роста к АППГ |  | -4,7% | +21,1% | +3,7% | -8,1% | -12,3% | -0,1 |
| Погибло (чел.) | 69 | 85 | 104 | 85 | 76 | 68 |  |
| % роста к АППГ |  | +23,2% | +22,3% | -18,3% | -10,6% | -10,5% | +1,2 |
| Ранено (чел.) | 307 | 253 | 297 | 367 | 325 | 289 |  |
| % роста к АППГ |  | -17,6% | +17,4% | -23,6% | -11,4% | -11,1% | -9,3 |

Показатели среднего ежегодного роста являются основой для инерционного сценария развития событий.

Прогнозируемые показатели аварийности до 2013 года при инерционном сценарии представлены в Таблице 9.

Таблица 9. Ожидаемые показатели аварийности при отсутствии программного подхода (инерционный сценарий)

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Показатель аварийности | Годы  Ды | | | |
| 2010 | 2011 | 2012 | 2013 |
| Количество учетных ДТП, ед. | 249 | 248 | 248 | 247 |
| Число погибших в результате ДТП, чел. | 69 | 69 | 70 | 71 |
| Число раненых в ДТП, чел. | 262 | 238 | 216 | 196 |

24

1.6.2. Сценарий 2 – Достижение целей, установленных в ФЦП «Повышение безопасности дорожного движения в 2006-2012 годах»

Долгосрочная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в Тосненском муниципальном районе Ленинградской области в 2011-2013 годах» ставит целью способствовать реализации федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006-1012 годах» (принята Постановлением Правительства Российской Федерации от 20 февраля 2006 г. № 100), а также долгосрочной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в Ленинградской области на 2011-2012 годы».

Целями федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006-1012 годах» являются сокращение в 1,5 раза числа погибших в ДТП и на 10 процентов - количества ДТП с пострадавшими в 2012 году по сравнению с 2004 годом. Это позволит Российской Федерации приблизиться к уровню безопасности дорожного движения, характерному для стран с развитой автомобилизацией населения, снизить показатели аварийности и, следовательно, уменьшить социальную остроту проблемы.

Постановка целей долгосрочной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в Тосненском муниципальном районе Ленинградской области в 2011-2013 годах», определенные исходя из целей ФЦП, приведена в Таблице 10.

Таблица 10. Базовые (2004 год) и ожидаемые показатели аварийности по итогам реализации ДЦП «Повышение безопасности дорожного движения в Тосненском муниципальном районе Ленинградской области в 2011-2013 годах» в случае постановки достижения целей ФЦП 2006-2012 гг.

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Показатель аварийности |  | | Годы | |  |
| 2004  (базовый показатель) | 2012  (достижение  целевых пока-  зателей ФЦП 2006-2012) | | 2013  (экстраполяция  целевых пока  зателей ФЦП  2006-2012 на  2013 год) | |
| Число погибших в ДТП, чел. | 69 | 46  (-1,5 раза пока-зателя 2004 г.) | | 44 | |
| Количество учетных ДТП, ед. | 258 | 232  (-10% показателя 2004 г.) | | 230 | |

Прогнозируемые показатели аварийности до 2013 года в случае реализации мер по снижению дорожной аварийности представлены в Таблице 11.

Таблица 11. Ожидаемые показатели аварийности в случае сценария 2

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Показатель аварийности | Годы | | |
| 2011 | 2012 | 2013  (экстраполяция) |
| Количество учетных ДТП, ед. | 240 | 232 | 230 |
| Число погибших в ДТП, чел. | 57 | 46 | 44 |
| Число раненых в ДТП, чел. | Не учитывается в ФЦП | | |

Целевое сокращение аварийности как разница между ожидаемыми показателями аварийности при инерционном сценарии (Таблица 9) и показателями аварийности в случае достижения целей ФЦП (Таблица 11) приведено в Таблице 12.

Таблица 12. Ожидаемые показатели целевого сокращения дорожной аварийности в случае достижения целей ФЦП (2011-2013 годы).

25

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Показатель |  | Годы |  |
| 2011 | 2012 | 2013  (экстраполяция) |
| Сокращение числа погибших в ДТП, чел. | 12 | 24 | 27 |
| Сокращение количества учетных ДТП с пострадавшими, ед. | 8 | 16 | 17 |

Графически ожидаемые показатели эффективности «Программы повышения безопасности дорожного движения в Тосненском муниципальном районе в 2011-2013 годах» представлены на Диаграммах 7 и 8.

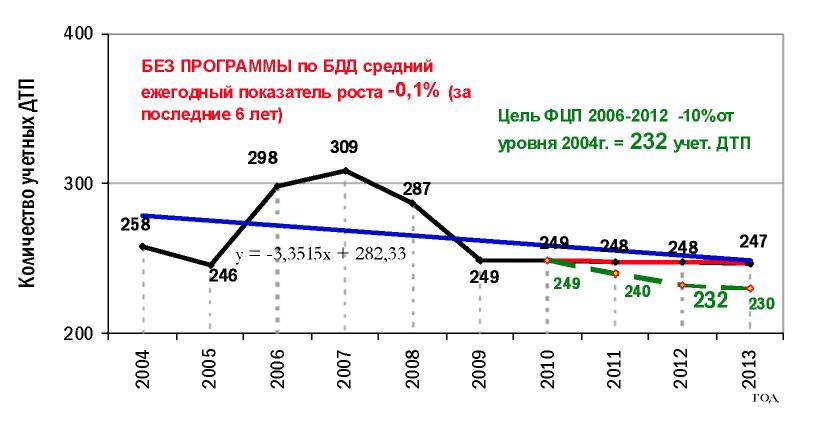


Диаграмма 7. Ожидаемые показатели эффективности «Программы повышения безопасности дорожного движения в Тосненском муниципальном районе в 2011-2013 годах» в случае достижения целей ФЦП: прогнозируемое сокращение количества учетных ДТП



Диаграмма 8. Ожидаемые показатели эффективности «Программы повышения безопасности дорожного движения в Тосненском муниципальном районе в 2011-2013 годах» в случае достижения целей ФЦП: прогнозируемое сокращение числа погибших в ДТП

Условиями достижения целей федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006-1012 годах» является решение следующих задач:

* предупреждение опасного поведения участников дорожного движения;
* развитие системы подготовки водителей и их допуска к участию в дорожном движении;

26

* сокращение детского дорожно-транспортного травматизма;
* совершенствование организации движения транспорта и пешеходов в городах;
* сокращение времени прибытия соответствующих служб на место дорожно-транспортного происшествия, 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 безопасности дорожного движения на федеральном, региональном и местном уровнях управления;
* совершенствование правовых основ деятельности федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации и местного самоуправления в области обеспечения безопасности дорожного движения, исключение пробелов и противоречий в регламентации общественных отношений в указанной сфере.

1.7. Расчет экономической эффективности Программы

Расчет экономической эффективности Программы приводится в Таблице 13.

Таблица 13. Расчет эффективности Программы повышения безопасности дорожного движения в Тосненском муниципальном районе Ленинградской области в 2011-2013 годах

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Показатель | Без Программы  (инерционный сценарий) | Минимум требований ФЦП | Результативность при достижении целей ФЦП, 2011-2013 гг. |
| Общее количество учетных ДТП за период 2011-2013 гг. | 743 | 702 | - 41 учетное ДТП |
| Суммарное число погибших в ДТП за период 2011-20134 гг. | 210 | 147 | - 63 погибших |
| Суммарное число раненых в ДТП за период 2011-2013 гг. | Определение данного параметра в на-  стоящий момент затруднено, поскольку в  ФЦП число раненых не учитывается | |  |
| Суммарный эконо-мический ущерб в результате учетных ДТП за период 2011-2013 гг.4, млн. руб. |  |  | Экономия  средств в  результате предотвращения учетных  ДТП5  63чел.\*9,3 млн.руб.= 585,9 млн.руб. |

Вывод 11: Принятие активных мер по повышению безопасности дорожного движения в рамках Программы позволит снизить как количество учетных ДТП, так и число пострадавших в дорожных авариях даже в условиях постоянного роста автомобилизации.

27

# Оценка социально-экономической и бюджетной эффективности Программы

Эффективность реализации Программы определяется степенью достижения показателей Программы.

Мероприятия Программы, направленные на повышение правового сознания и предупреждение опасного поведения участников дорожного движения, совершенствование организации движения транспортных средств и пешеходов, развитие системы оказания помощи лицам, пострадавшим в результате ДТП, влияют на сокращение количества лиц, погибших в результате ДТП, мероприятия Программы по совершенствованию системы управления деятельностью в области обеспечения безопасности дорожного движения - на реализацию Программы в целом.

Социально-экономическая и бюджетная эффективность Программы определяются в соответствии с Методическими рекомендациями по оценке эффективности инвестиционных проектов, утвержденными Министерством экономики Российской Федерации, Министерством финансов Российской Федерации, Государственным комитетом Российской Федерации по строительной, архитектурной и жилищной политике от 21.06.1999 N ВК 477, а также Методическими рекомендациями по оценке эффективности региональных целевых программ в Ленинградской области, утвержденными постановлением Правительства Ленинградской области от 03.032006 N 54.

Социально-экономическая эффективность Программы составит 515,228 млн. рублей, бюджетная эффективность Программы - 34,982 млн. рублей (таблицы 13а и 13б).

Таблица 13а. Расчет социально-экономической эффективности Программы

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  | 2011 год | 2012 год | 2013 год |
| 1 | 2 | 3 | 4 |
| Количество лиц, погибших в результате ДТП (программный показатель), чел. | 57 | 46 | 44 |
| Всего – 147 | | |
| Количество лиц, погибших в результате ДТП (инерционный сценарий), чел. | 69 | 70 | 71 |
| Всего – 210 | | |
| Сокращение количества лиц, погибших в результате ДТП (по сравнению с инерционным сценарием), чел. | 12 | 24 | 27 |
| Всего – 63 | | |
| Снижение социально-экономического ущерба, млн. руб. | 111,6 | 223,200 | 251,100 |
| Всего – 585,900 | | |
| Расходы на реализацию мероприятий Программы с учетом прогноза цен на соответствующие годы, млн. руб. | 55,180 | 3,308 | 0,041 |
| Всего – 58,529 | | |
| Индекс инфляции | 1,06 | 1,06 | 1,05 |
| Расходы на реализацию мер с учетом прогноза цен на 2011-2013 годы, млн. руб. | 52,056 | 3,120 | 0, 039 |
| Всего – 55,215 | | |
| Социально-экономическая эффективность Программы с учетом прогноза цен на 2011 год, млн. руб. | 59,544 | 220,08 | 251,061 |
| Всего – 530,685 | | |
| Коэффициент дисконтирования | 1,00 | 1,08 | 1,00 |
| Социально-экономическая эффективность Программы, млн. руб. | 59,544 | 203,778 | 251,061 |
| 515,228 | | |

28

Таблица 13б. Расчет бюджетной эффективности Программы

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | 2011 год | 2012 год | 2013 год | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | |
| Количество лиц, погибших в результате ДТП (программный показатель), чел. | 57 | 46 | 44 | |
| Всего – 147 | | | |
| Количество лиц, погибших в результате ДТП (инерционный сценарий), чел. | 69 | 70 | 71 | |
| Всего – 210 | | | |
| Сокращение количества лиц, погибших в результате ДТП (по сравнению с инерционным сценарием), чел. | 12 | 24 | 27 | |
| Всего – 63 | | | |
| Снижение социально-экономического ущерба, млн. руб. | 111,6 | 223,200 | | 251,100 |
| Всего – 585,900 | | | |
| Вклад в доходы районного бюджета, млн. руб. | 6,871 | 13,741 | 15,459 | |
| Всего – 36,071 | | | |
| Расходы на реализацию мероприятий Программы из районного бюджета с учетом прогноза цен на соответствующие годы, млн. руб. | 0,000 | 0,039 | 0,041 | |
| Всего - 0,080 | | | |
| Индекс инфляции | 1,06 | 1,06 | 1,05 | |
| Расходы на реализацию мероприятий Программы из районного бюджета с учетом прогноза цен на 2011-2013 годы, млн.руб. | 0,000 | 0,037 | 0,037 | |
| Всего – 0,075 | | | |
| Бюджетная эффективность мероприятий Программы с учетом прогноза цен на 2011-2013 годы, млн. руб. | 6,871 | 13,704 | 15,422 | |
| Всего – 35,997 | | | |
| Коэффициент дисконтирования | 1,00 | 1,08 | 1,00 | |
| Бюджетная эффективность Программы, млн. руб. | 6,871 | 12,689 | 15,422 | |
| Всего – 34,982 | | | |

Снижение социально-экономического ущерба от гибели людей определяется в соответствии с методикой оценки социально-экономической и бюджетной эффективности федеральной целевой программы "Повышение безопасности дорожного движения в 2006-2012 годах" (утверждена постановлением Правительства Российской Федерации от 20.02.2006 N 100). В качестве базового значения рассматривается показатель количества лиц, погибших в результате ДТП, с расчетным нормативом величины ущерба в размере 9,3 млн. рублей. Реальное снижение социально-экономического ущерба значительно больше, так как в прогнозах не учитывается показатель числа лиц, пострадавших в результате ДТП.

За время реализации Программы ожидается сокращение количества лиц, погибших в результате ДТП, на 63 человека и количества ДТП с пострадавшими - на 51 единицу (по сравнению с инерционным прогнозом).

Базовые экономические показатели Программы соответствуют показателям федеральной целевой программы "Повышение безопасности дорожного движения в 2006-2012 годах":

Норматив вклада в доходы районного бюджета для расчета бюджетной эффективности - 572,55 тыс. рублей от сокращения числа погибших в результате ДТП на одного человека.

Величина социально-экономического ущерба от гибели людей в результате ДТП исчисляется как произведение норматива величины социально-экономического ущерба от одного погибшего на количество погибших.

29

Снижение социально-экономического ущерба от гибели людей в результате ДТП исчисляется как произведение норматива величины социально-экономического ущерба от одного погибшего в результате ДТП на сокращение числа погибших в результате реализации мероприятий Программы.

Вклад в доходы районного бюджета Ленинградской области (от сокращения числа погибших в результате ДТП) исчисляется как произведение норматива вклада в доходы районного бюджета от сокращения числа погибших в результате ДТП на одного человека на сокращение числа погибших в результате реализации мероприятий Программы.

Социально-экономическая эффективность Программы исчисляется как разница между снижением социально-экономического ущерба от гибели людей в результате ДТП и расходами на реализацию мероприятий Программы.

Бюджетная эффективность Программы исчисляется как разница между вкладом в доходы районного бюджета (от сокращения количества лиц, погибших в результате ДТП) и расходами на реализацию мероприятий Программы.

1.7.1. Общие цели Долгосрочной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в Тосненском муниципальном районе Ленинградской области в 2011-2013 годах»:

A. Остановить снижение качества жизни населения Тосненского муниципального  
района из-за негативного воздействия внешних транспортных факторов (транспортной  
перегруженности, дорожной аварийности и негативного воздействия на окружающую  
среду и здоровье);

Б. В условиях роста уровня автомобилизации обеспечить переход к процессу повышения качества жизни населения района путем системных мер, нацеленных на снижение негативного воздействия внешних транспортных факторов;

B. Обеспечить формирование в Тосненском муниципальном районе Ленинград-ской области общего «климата», благоприятствующего партнерству государственного, муниципального, частного секторов и гражданского общества, направленных на повышение безопасности дорожного движения 1.7.2. Определенные цели Долгосрочной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в Тосненском муниципальном районе Ленинградской области в 2011-2013 годах»:

Обеспечить снижение дорожной аварийности в Тосненском муниципальном районе, в том числе:

* с участием пешеходов в темное время суток
* с участием пешеходов на нерегулируемых пешеходных переходах
* с участием детей (принятие нулевой концепции - 0 погибших детей в ДТП, сокращение ранений)
* с участием водителей и пассажиров легкового транспорта
* с участием грузового транспорта
* с участием общественного транспорта
* на участках концентрации ДТП за счет проведения незатратных мероприятий по организации движения, сдерживанию скоростей движения транспортных потоков и повышению защищенности пешеходов

Остановить процесс снижения качества среды проживания посредством:

* мониторинга влияния транспорта на состояние городской среды и выявления участков дорожной сети и городских территорий, требующих приоритетных мер для минимизации негативного влияния дорожного движения;
* мер повышения плавности транспортных потоков для минимизации необходимости движения транспортного потока в неблагоприятном режиме «торможение - разгон - торможение»;
* повышения функциональности зеленых насаждений вдоль транспортных связей улично-дорожной сети для снижения уровня загазованности;

30

* использования элементов вертикальной планировки вблизи проблемных транспортных связей улично-дорожной сети для снижения уровня шума;
* обременения объектов бизнеса, привлекающих транспортные потоки, требованиями по реализации мер по минимизации негативного воздействия транспортного движения (обустройство парковок, их содержание, озеленение).

1.7.3. Конкретные цели Долгосрочной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в Тосненском муниципальном районе Ленинградской области в 2011-2013 годах»: с классификацией по направлениям деятельности, целевым группам и участникам.

Целевые показатели долгосрочной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в Тосненском муниципальном районе Ленинградской области в 2011-2013 годах» полностью основаны на целях ФЦП, а также ДЦП ЛО.

* В 2013 году число погибших в результате ДТП не должно превысить 44 человек.
* В 2013 году количество ДТП с пострадавшими не должно превысить 230 ДТП.

1.8. Принципы выбора оптимальных решений.

Методика выбора оптимальных решений включает три стадии:

1. Предложение альтернативных решений для конкретных задач.

2. Экономическая оценка альтернативных решений.

3. Сравнение альтернатив и выбор оптимального решения.

Использование методики принятия оптимального решения позволит обеспечивать максимум выгод для Сообщества от имеющихся ограниченных ресурсов городского бюджета.

1.8.1. Альтернативные решения конкретных задач.

Меры для решения конкретных задач принимаются на основе оценки возможных альтернативных решений. Альтернативные решения обусловлены:

1. факторами, которые по результатам анализа являются прямыми или косвенными причинами ДТП,

2. мерами, которые могут быть применены для подавления негативного проявления факторов – виновников ДТП.

Наличие альтернатив расширяет выбор, позволяя максимально приближать решения к конкретным проблемам участков улично-дорожной сети.

1.8.2. Экономическая оценка альтернативных решений

Экономическая оценка альтернатив нацелена на поиск компромисса между безопасностью движения и другими целями дорожной инфраструктуры (повышение производительности улично-дорожной сети, снижение негативного воздействия дорожного движения на окружающую среду и здоровье человека).

Полная экономическая оценка каждой альтернативы включает взвешивание прямого и косвенного эффектов для Сообщества от реализации предлагаемого решения. Для проведения экономической оценки рекомендуется использовать данные об ущербе от ДТП с погибшими и ранеными.

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

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

1. скорость сообщения между пунктами отправления и назначения;

2. эксплуатационные затраты транспортных средств;

3. окружающую среду (загазованность, шум).

1.8.3. Сравнение альтернатив и выбор оптимального решения.

Выбор оптимального решения определяется соблюдением критерия: транспортные операции должны выполняться с минимальными издержками и максимальной безопасностью для Сообщества и окружающей среды.

31

Сравнение альтернатив - это сравнение результатов полных экономических оценок для альтернативных решений относительно соответствия критерию, приведенному выше.

1.9. Принципы составления комплекса мер в рамках ДЦП «Повышение безопасности дорожного движения в Тосненском муниципальном районе Ленинградской области в 2011-2013 годах»

Плавная реализация принятых решений в рамках ограниченных ресурсов требует составления комплекса мероприятий путем согласования и объединения действий, пред

принимаемых разными организациями, в рамках единых рабочих планов, графиков, расписаний с назначением ответственных лиц и иных организационных действий с целью:

- выявления на стадии планирования потенциальных препятствий, которые могут возникнуть в процессе реализации мер, усложнить решение задачи и вызывать непредвиденные затраты;

- предпринятия 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.

Далее предлагаются варианты классификации мер, предлагаемых к реализации в

рамках программы с разбивкой по годам (Таблица 14).

32

Таблица 14. Календарный график реализации мер в рамках Долгосрочной целевой программы «Повышение безопасности до-рожного движения в Тосненском муниципальном районе Ленинградской области в 2011-2013 годах»

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Наименование объекта,  мероприятия | Территориальная принадлежность (муниципальное образование) | Срок  финан  сиро  вания  меро-  приятия  (год) | Объемы финансирования, тыс. рублей | | | | | Индикаторы  реализации  (целевые  задания) | Главный  распорядитель бюджетных  средств | Распорядитель (получатель) бюджетных  средств |
|  |  |  | всего | в том числе | | | |  |  |  |
|  |  |  |  | федераль-  ный  бюджет | областной бюджет | местные бюджеты (поселения/районный) | прочие  источники |  |  |  |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 |
| 1. Повышение эффективности функционирования системы государственного и муниципального управления в области обеспечения безопасности дорожного движения | | | | | | | | | | |
| 1.1. Повышение качества сбора и обработки статистики ДТП с целью уточнения мест концентрации ДТП и разработки инженерных мероприятий по их устранению (организационное мероприятие) | Тосненский район | 2011-  2012 |  |  | В рамках текущего финансирования |  |  | Организация взаимодействия ОГИБДД ОМВД по Тосненскому району и представителей собствен- | Комитет правопорядка и безопасности Ленинградской области | В соответствии с приказом главного распорядителя бюджетных средств  (далее – ГРБС) |

33

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  |  |  |  |  |  |  |  | ников автомобильных дорог Тосненского района по обмену данными о ДТП |  |  |
| 1.2. Проведение курсов повышения квалификации для сотрудников ГИБДД (в отношении мер, направленных на предупреждение ДТП) (организационное мероприятие) | Тосненский район | 2011-  2013 |  |  | В рамках текущего финансиро-вания |  |  | Повышение ОГИБДД ОМВД по Тосненскому району качества решений, принимаемых для обеспечения безопасности дорожного движения | Комитет правопорядка и безопасности Ленинградской области | В соответствии с приказом главного распорядителя бюджетных средств  (далее – ГРБС) |
| 1.3. Участие членов комиссий по обеспечению безопасности дорожного движения муниципальных образований в специализированных обучающих семинарах и целевых конференциях (организационное мероприятие) | Тосненский район | 2011-2013 |  |  |  | В рамках текущего финансирова-ния |  | Повышение качества решений, принимаемых администрациями муниципальных образований для обеспечения безопасности дорожного движения | Администрация муниципального района  Администрации городских и сельских поселений |  |

34

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 1.4. Проведение анализа состояния аварийности на территории городских и сельских поселений, определение очагов аварийности и состояния муниципальных автодорог (организационное мероприятие) | Тосненский район | 2011-2013 |  |  |  | В рамках текущего финансирова-ния |  | Повышение качества решений, принимаемых администрациями городских и сельских поселений для обеспечения безопасности дорожного движения | Администрации городских и сельских поселений |  |
| 2. Предупреждение опасного поведения участников дорожного движения | | | | | | | | | | |
| 2.1. Внедрение средств автоматической видеофиксации нарушений Правил дорожного движения (далее - ПДД): |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 2.1.1. Оснащение подразделений Госавтоинспекции мобильными комплексами видеофиксации нарушений ПДД | Тосненский район | 2012 | 140 |  | 140 |  |  | 1 единица | Комитет правопорядка и безопасности Ленинградской области | В соответствии с приказом ГРБС |
| 2.2. Оснащение подразделений Госавтоинспекции приборами для освидетельствования водителей на состояние алкогольного опьянения | Тосненский район | 2011  2012 | 80  80 |  | 80  80 |  |  | 2 единицы ежегодно | Комитет правопорядка и безопасности Ленинградской  области | В соответствии с приказом ГРБС |
| 2.3. Организация пропаганды и агитации безопасности дорожного движения в муниципальных районах с использо- | Тосненский район | 2011  2012 | 17  22 |  | 17  22 |  |  | 1 единица наружной социальной рекламы по | Комитет по печати и связям с общественностью | В соответствии с приказом ГРБС |

35

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| ванием наружной социальной рекламы |  |  |  |  |  |  |  | БДД ежегодно | Ленинградской области |  |
| 2.4. Налаживание МРЭО ГИБДД №12 сотрудничества с автошколами для повышения качества подготовки водителей | Тосненский район | 2012-2013 |  |  | В рамках текущего финсирования |  |  | 2 автошколы в год | Комитет правопорядка и безопасности Ленинградской  области | В соответствии с приказом ГРБС |
| 2.5. Использование в автошколах (легковой транспорт) по рекомендации МРЭО ГИБДД №12 опыта стран-лидеров по БДД: особенности систем образования. Реализация пилотного проекта по 2-3 ступенчатой программе обучения вождению на базе одной из частных автошкол Тосненского района | Тосненский район | 2012-2013 |  |  |  |  | В рамках текущего финансиро-  вания | 1 автошкола |  |  |
| 2.6. Совершенствование по рекомендации МРЭО ГИБДД №12 программы подготовки водителей в автошколах по направлениям: безопасный стиль вождения (экономичный и экологичный), оказание первой доврачебной помощи при ДТП | Тосненский район | 2012-2013 |  |  |  |  | В рамках текущего финансиро  вания | 1 автошкола в год |  |  |

36

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 2.7. Проведение ОГИБДД ОМВД по Тосненскому району информационно-разъяснительных кампаний, нацеленных на популяризацию использования пассивных средств защиты (ремни безопасности, детские удерживающие устройства и т.д.) | Тосненский район | 2012-2013 |  | В рамках текущего финансиро-  вания |  |  |  | Не менее 2 кампаний в год |  |  |
| 2.8. Проведение ОГИБДД ОМВД по Тосненскому району информационно-разъяснительных кампаний, нацеленных на популяризацию безопасного стиля вождения и мер предупреждения ДТП и их тяжести | Тосненский район | 2012-2013 |  | В рамках текущего финансиро-  вания |  |  |  | Не менее 2 кампаний в год |  |  |
| 2.9. Проведение ОГИБДД ОМВД по Тосненскому району на предприятиях общественного транспорта разъяснительной работы среди профессиональных водителей в целях повышения качества и безопасности перевозок пассажиров общественным транспортом на пригородных, муниципальных и городских маршрутах | Тосненский район | 2012-2013 |  | В рамках текущего финансиро-  вания |  |  |  | Не менее 2 кампаний в год |  |  |

37

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 2.10. Усиление СЗМУГАДН и ОГИБДД ОМВД по Тосненскому району контроля за соблюдением правил дорожного движения, режима работы и отдыха водителей общественного транспорта, проверки на дорогах, контроля за состоянием парка общественного транспорта (техническое состояние, правила эксплуатации и соблюдения правил безопасной перевозки пассажиров, наличия и использования специальных контрольных устройств для непрерывной регистрации пройденного пути и скорости движения, времени работы и отдыха водителя, контроль выбросов) | Тосненский район | 2012-2013 |  | В рамках текущего финансиро-  вания |  |  |  | Не менее 4 проверок в год |  |  |
| 3. Сокращение аварийности на участках концентрации ДТП инженерными методами | | | | | | | | | | |
| 3.1. Участие руководителей ДРСУ и подрядных организаций в семинаре на тему: «Практическое внедрение системы аудита дорожной безопасности на этапах проектирования, строительства, ремонта и эксплуатации автодорог» | Тосненский район | 2011 | 8 |  | 8 |  |  | Один семинар, 2 ДРСУ | Комитет по дорожному хозяйству Ленинградской области |  |

38

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 3.2. Участие ДРСУ и подрядных организаций в практическом внедрении системы аудита дорожной безопасности на этапах проектирования, строительства, ремонта и эксплуатации автодорог | Тосненский район | 2012 | 6 |  | 6 |  |  | Использование 2-мя ДРСУ отчета о практической работе по аудиту | Комитет по дорожному хозяйству Ленинградской области |  |
| 3.3. Разработка и внедрение мероприятий по снижению дорожной аварийности на участках концентрации ДТП на региональных дорогах  (организационное мероприятие) | Тосненский район | 2011-  2013 |  |  | В рамках текущего финансиро  вания |  |  | Проекты по снижению дорожной аварийности на участках концентрации ДТП и отчеты по реализации в рамках программ по дорожному обустройству | Комитет по дорожному хозяйству Ленинградской области |  |
| 3.4. Разработка и внедрение мероприятий по снижению дорожной аварийности на участках концентрации ДТП на федеральных дорогах и примыканиях к ним (организационное мероприятие) | Тосненский район | 2011-2013 |  | В рамках текущего финансиро-вания |  |  |  | Проекты по снижению дорожной аварийности на участках концентрации ДТП и отчеты по реализации в рамках программ по дорожному обустройству | ФГУ «Севзапуправтодор» |  |

39

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 3.5. Реализация мероприятий по снижению аварийности в местах концентрации ДТП на муниципальной улично-дорожной сети:  - обустройство дорожными ограждениями, модернизация светофорных объектов, создание системы маршрутного ориентирования участников дорожного движения и др.;  - оборудование искусственным освещением мест концентрации ДТП на участках автомобильных дорог;  - обустройство наиболее опасных участков улично-дорожной сети дорожными ограждениями;  - создание системы маршрутного ориентирования участников дорожного движения (установка дорожных знаков);  - разработка и реализация адресной программы установки «лежачих полицейских» вблизи школьных и дошкольных | Тосненское городское поселение  Тосненское городское поселение  Любанское городское поселение  Тосненское городское поселение | 2011  2012  2011  2012  2011  2011 | 441  496  200  270  10  269 |  |  | 441/-  496/-  200/-  270/-  10/-  269/- |  | Снижение дорожной аварийности на участках концентрации ДТП  на дорогах муниципального значения | Администрация Тосненского г. п.  Администрация Тосненского г. п.  Администрация Любанского г.п.  Администрация Тосненского г. п. |  |

40

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| учреждений, детских поликлиник, учреждений дополни-тельного образования;  - оснащение на конкурсной основе городских эксплуатационных организаций техникой для обслуживания технических средств организации дорожного движения |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 3.6. Разработка проектной документации, ремонт и содержание муниципальных дорог и улично-дорожной сети | Тосненское городское поселение | 2011  2012 | 53471  1736 | 9112 | 3200 | 41159/-  1736/- |  | Предупреждение и сокращение ДТП | Администрация Тосненского г. п. |  |
| 3.7. Нанесение дорожной разметки на муниципальные автодороги (улицы) центральной части г. Тосно | Тосненское городское поселение | 2011  2012 | 220  252 |  |  | 220/-  252/- |  | Предупреждение и сокращение ДТП | Администрация Тосненского г. п. |  |
| 3.8. Содержание муниципальных дорог и улично-дорожной сети | Любанское г.п.  Форносовское г.п. | 2011  2011 | 132  181 |  |  | 132/-  181/- |  | Предупреждение и сокращение ДТП | Администрация Любанского г.п.  Администрация Форносовского г.п. |  |
| 3.9. Реализация мер по снижению дорожной аварийности на 15 участках концентрации ДТП участка федеральной автодороги Москва-СПб (М 10 «Россия» и 7 участках концентрации ДТП на примыканиях к ней в черте г. Тосно | Тосненский район | 2011  2012  2013 | 270800\*  8500\*  89800\* | 270800\*  8500\*  89800\* |  |  |  | Предупреждение и сокращение ДТП | ФГУ «Севзапуправтодор» |  |

41

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 3.10. Реализация мер по снижению дорожной аварийности на 17 участках концентрации ДТП сети дорог регионального значения | Тосненский район | 2011  2012  2013 | 45000\*  31000\*  89000\* |  | 45000\*  31000\*  89000\* |  |  | Предупреждение и сокращение ДТП | Комитет по дорожному хозяйству Ленинградской области |  |
| 4. Предупреждение детского дорожно-транспортного травматизма | | | | | | | | | | |
| 4.1. Участие в региональных широкомасштабных акциях «Внимание - дети!», «Внимание - пешеход!», «Вежливый водитель», «Зебра» и т.д.; привлечение информационных и рекламных агентств к проведению профилактических акций, направленных на укрепление дисциплины участников дорожного движения, размещение материалов в средствах массовой информации по вопросам безопасности дорожного движения | Тосненский район | 2011  2012 | 3  3 |  | 3  3 |  |  | 500 единиц листовок и памяток ежегодно | Комитет правопорядка и безопасности Ленинградской области | В соответствии с приказом ГРБС |
| 4.2. Участие в региональных массовых мероприятиях с детьми (конкурсы-фестивали «Безопасное колесо», профильные смены активистов отрядов юных инспекторов движения, автопробеги по местам боевой славы, чемпионаты юношеских автошкол по автомногоборью, конкурсы среди общеобразовательных | Тосненский район | 2011  2012 | 8  8 |  | 8  8 |  |  | 5 чел. ежегодно | Комитет правопорядка и безопасности Ленинградской области | В соответствии с приказом ГРБС |

42

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| учреждений по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма) |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 4.3. Распространение световозвращающих приспособлений в среде дошкольников и учащихся младших классов (в периоды, предшествующие периодам повышенного риска) | Тосненский район | 2011  2012 | 30  30 |  | 30  30 |  |  | 3 тыс. ежегодно | Комитет правопорядка и безопасности Ленинградской области | В соответствии с приказом ГРБС |
| 4.4. Повышение квалификации преподавательского состава общеобразовательных школ и детских дошкольных учреждений по вопросам безопасности дорожного движения | Тосненский район | 2011  2012 | 5  5 |  | 5  5 |  |  | 15 чел ежегодно | Комитет общего и профессионального образования Ленинградской области |  |
| 4.5. Участие в занятиях по ПДД учащихся младших классов, организованных силами детского мобильного автогородка № 1 | Тосненский район | 2011  2012 | 60  72 |  |  |  | 60  72 | 3 выезда ежегодно | Фонд «Безопасность дорожного движения Ленинградской области» |  |
| 4.6. Участие в занятиях по ПДД учащихся младших классов, организованных силами детского мобильного автогородка № 2 | Тосненский район | 2012 | 24 |  |  |  | 24 | 1 выезд | Фонд «Безопасность дорожного движения Ленинградской области» |  |
| 4.7. Распространение комплекта учебно-методических материалов для преподавания | Тосненский район | 2012 | 80 |  |  |  | 80 | 800 комплектов | Фонд «Безопасность дорожного дви- |  |

43

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| ПДД учащимся младших классов |  |  |  |  |  |  |  |  | жения Ленинградской области» |  |
| 4.8. Участие в занятиях по ПДД учащихся средних и старших классов на базе стационарного автодрома | Ленинградская область | 2011  2012 | 20  20 |  |  |  | 20  20 | 1 занятие в год | Фонд «Безопасность дорожного движения Ленинградской области» |  |
| 4.9. Реализация на территории муниципального района мероприятий повышения безопасности дорожного движения по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма (далее – ДДТТ):  - обеспечение учреждений дошкольного образования, общеобразовательных учреждений и образовательных учреждений системы дополнительного образования детей (с повышенным риском ДДТТ) комплектами учебно-методических материалов, программ, печатных и электронных учебных пособий;  - проведение акций «Внимание - дети!», «Внимание – пешеход!», «Вежливый водитель», «Зебра» и т.д. на муниципальном уровне. Привлечение информационных и рекламных агентств к проведению профилактических акций;  - организация и установка информационно-пропагандистской продукции, тематической наружной социальной рекламы (баннеры, перетяжки), а также размещение материалов в средствах массовой информации, общественном транспорте, кинотеатрах и т.д.;  - организация муниципальных массовых мероприятиях с детьми, конкурсы-фестивали «Безопасное колесо», профильные смены активистов отрядов Юных инспекторов движения, автопробеги по местам боевой славы, чемпионаты юношеских автошкол по автомногоборью, конкурсы среди общеобразовательных учреждений по профилактике ДДТТ;  - приобретение и распространение световозвращающих приспособлений в среде дошкольников и учащихся младших классов (для групп повышенного риска);  - повышение квалификации в сфере ПДД преподавателей | Тосненский район | 2012  2013  2012  2013  2012  2013  2012  2013 | 12  12  10  10  8  10  6  6 |  |  | -/12  -/12  -/10  -/10  -/8  -/10  -/6  -/6 |  | Предупреждение ДДТТ | Администрации муниципального района  Администрация муниципального района  Администрация муниципального района  Администрация муниципального района | Комитет образования  Комитет образования  Комитет образования  Комитет образования |

45

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| детских образовательных учреждений |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 5. Повышение эффективности оказания помощи лицам, пострадавшим в результате ДТП | | | | | | | | | | |
| 5.1. Оснащение подвижного состава и стационарных постов дорожно-патрульной службы оборудованием и медикаментами, необходимыми для оказания первой медицинской помощи пострадавшим в результате ДТП | Тосненский район | 2011  2012 | 25  25 |  | 25  25 |  |  | 50 комплектов ежегодно | Комитет правопорядка и безопасности Ленинградской области | В соответствии с приказом ГРБС |
| 5.2. Оснащение лечебных учреждений средствами связи, программно-техническими средствами и реанимационно-спасательным оборудованием для оказания помощи лицам, пострадавшим в результате ДТП | Тосненский район | 2011-  2012 |  |  | В рамках текущего финансиро-вания |  |  |  | Комитет по здравоохранению Ленинградской области |  |
| 5.3. Материально-техническое обеспечение лечебных учреждений, оказывающих экстренную медицинскую помощь лицам, пострадавшим в результате ДТП | Тосненский район | 2011-  2012 |  |  | В рамках текущего финансиро-вания |  |  |  | Комитет по здравоохранению Ленинградской области |  |
| 5.4. Проведение курсов оказания первой доврачебной помощи пострадавшим в ДТП для сотрудников ОГИБДД ОМВД России | Тосненский район | 2012  2013 | 3  3 |  |  | -/3  -/3 |  |  | Администрация муниципального района |  |

46

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Итого |  | 2011 | 370980,  в.т.ч.  315800\* | 279912,  в т.ч.  270800\* | 48376,  в т.ч.  45000\* | 42612/- | 80 |  |  |  |
|  | 2012 | 42808,  в т.ч.  39500\* | 8500,  в т.ч.  8500\* | 31319,  в т.ч.  31000\* | 2754/39 | 196 |  |  |  |
| 2013 | 178841,  в т.ч.  178800\* | 89800,  в т.ч.  89800\* | 89000,  в т.ч.  89000\* | -/41 | - |  |  |  |
| Всего |  | 2011-2013 | 592629, в т.ч.  534100\* | 378212,  в т.ч.  369100\* | 168695  в т.ч.  165000\* | 45366/  80 | 276 |  |  |  |

\* - при условии финансирования федерального и областного бюджетов

47

1.10. План реализации физических мер по снижению дорожной аварийности в Тосненском муниципальном районе Ленинградской области

1.10.1. Назначение мер и определение сроков их реализации для снижения дорожной аварийности

Назначение мер

Рекомендации по реализации мер по снижению дорожной аварийности даны на основании результатов анализа проблем. Анализ проблем, в свою очередь, базируется на результатах анализа имеющейся статистики по ДТП, интервью с сотрудниками ГИБДД, а также результатов посещений участков экспертами.

Для программы реализации был подобран ряд участков, для которых прогнозируемый эффект от снижения ДТП был достаточен по отношению к затратам на реализацию предлагаемых мер. Меры были подобраны с точностью, необходимой для предварительной оценки затрат по их реализации. Задача заключалась в предложении принципиальных решений по устранению или смягчению проблемы дорожной аварийности, но не в подготовке детальных чертежей. Эксперты попытались показать владельцам дорог, среди каких групп мер можно выбирать в целях снижения аварийности, а какая конкретная мера наилучшим образом подходит для того или иного участка повышенного риска дорожной аварийности с учетом требуемых затрат.

В данном документе рекомендации и предложения сгруппированы по трем уровням принадлежности дорог – федеральный, региональный и муниципальный (г.Тосно)

Охват проблемы

Как упоминалось ранее, работа по программированию дальнейших мер должна

быть продолжена в следующем направлении:

• По всем улично-дорожным сетям населенных пунктов Тосненского муниципального района (исключая участки федерального и регионального значения) необходимо выполнить качественный анализ ДТП, выявить участки концентрации ДТП и предложить меры по их устранению на основе более точных и полных данных дорожной аварийности. Именно по причине отсутствия полной и точной статистики в данном документе оказалось невозможным представить такие предложения. Это также касается УДС г. Тосно, хотя в данном документе и имеются предложения по 4 участкам повышенного риска аварийности.

Кроме того, необходимо обеспечить реализацию предложений, данных по а/д Ушаки-Тосно-Ульяновка (ул. Ленина и Московское шоссе в г. Тосно), несмотря на то, что в настоящее время эта дорога относится к федеральным и планируется к передаче на региональный уровень.

Сроки реализации

Рекомендации и предложения подразделяются на 3 класса. Относящиеся к первому классу предлагаются к реализации не позднее 2011 года (часть уже реализуется), ко второму классу – в 2012 году, к третьему классу – в 2013 году. Меры, включенные в 1 и 2 классы, предложены к реализации на участках с наибольшим количеством ДТП и максимальной эффективностью затрат (минимальным периодом окупаемости). Таким образом, на данных участках станет возможным сохранить максимум жизней и предотвратить максимум ранений в ДТП при минимуме затрат.

Класс 3 включает меры, необходимые для реализации с позиции снижения дорожной аварийности. Однако, затраты с ними связанные выше, а эффект чуть ниже, хотя и сравнительно высок с экономической точки зрения.

В процессе подготовки программы реализации мер с владельцами дорог велись переговоры относительно результатов и возможных сроков реализации рекомендуемых мер.

48

Тем не менее, окончательный график реализации мер зависит от решения владельца дороги и наличия средств.

1.10.2. Рекомендации для снижения дорожной аварийности на автомобильных дорогах федерального значения, проходящих по территории Тосненского муниципального района Ленинградской области, оценка влияния рекомендуемых мер

Краткое описание предлагаемых мер для участка федеральной трассы М10, проходящего по территории Тосненского муниципального района. Участок а/д М10 «Россия» (Москва-Тверь-Новгород\_С.-Петербург) в Тосненском районе начинается на границе с Новгородской областью (км 593+600) и заканчивается на границе с г. С.-Петербург (км 674+150). Протяженность участка - 80.5 км. Участки повышенного риска дорожной аварийности включают:

* Км595+350-kм595+600, в пос.Бабино-II
* Км614+200–км614+950, в г.Любань
* Км624+200–км624+550, в пос.Рябово
* Км627+120–км627+900, между пос.Рябово и дер.Жары
* Км629+320–км629+800, дер.Жары
* Км630+235–км630+800, между дер.Жары и с.Ушаки
* Км633+110–км633+900, в с.Ушаки
* Км634+250–км634+913, в с.Ушаки
* Км635+100–км635+950, в с.Ушаки
* Км636+200–км636+950, в с.Ушаки
* Км667+100–км667+900, на Южном подъезде к пос.Красный Бор (АЗС)
* Км669+000–км669+850, между Южным и Северным подъездом к пос.Красный

Бор

* Км670+167–км670+850, на Южном подъезде к пос.Красный Бор
* Км672+250–км672+723, Ям-Ижора у примыкания дороги на пос.Тельмана
* Км673+200–км674+170, Ям-Ижора

Рекомендации подробно приведены в отдельном отчете и переданы владельцу дороги (Севзапуправтодор).

Предложения учитывают также ряд мер, реализованных в 2010 году и планируемых к завершению в 2011 году.

Рекомендации по реализации в 2011 году.

* Строительство 6 новых пешеходных переходов
* Устройство нового и реконструкция существующего дорожного электроосвещения
* Устройство двойного центрального барьерного ограждения на существующей 4-полосной дороге
* Установка светофорных объектов на одном (наиболее загруженном) аварийно-опасном примыкании
* Строительство дорожек для легкого транспорта (пешеходного и велосипедного движения) по одну или обе стороны автомобильной дороги.

Стоимость реализации предлагаемых мер составляет порядка 270 млн.руб., что позволит предотвратить гибель 16 и ранение 37 человек ежегодно. Экономия сообщества в результате предотвращения ДТП составит 283 млн. руб. Период окупаемости мер – 11 месяцев.

На некоторых участках реализация ряда мер началась в 2010 году и планируется к завершению в 2011 году:

* 5 пешеходных переходов (2 в Ушаках, 1 в Жарах, 1 в Любани, 1 в Бабино-II)
* На 20 км дороги М10 в местах ее прохождения по населенным пунктам установлено новое дорожное освещение.

49

Таблица 15. Меры по снижению дорожной аварийности на участках концентрации ДТП федеральной трассы М10 при прохождении ее по территории Тосненского муниципального района, 2010-2011 гг.

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Наименование мер | Кол-во уч-в конц-ии ДТП | Затраты на реализацию, млн.руб. | Предотвращение гибели в ДТП, чел./год | Предотвращение ранения в ДТП, чел./год | Предотвращенный ущерб, млн.руб . | Период окупаемости, мес. |
| Реконструкция существующего дорожного электроосвещения (существующие опоры, новый воздушный кабель, лампы, светильники)  (2010-11) | 9 | 7 | 6 | 6 | 68 | 2 |
| Устройство нового дорожного электроосвещения (новые деревянные опоры и воздушный кабель) (2010-11) | 6 | 4 | 2,5 | 4 | 34 | 2 |
| Строительство 6 новых пешеходных переходов (2010-11) | 6 | 46 | 2 | 4 | 27 | 26 |
| Устройство двойного цен-трального барьерного ограждения на существующей 4-полосной до-роге (2011) | 11 | 42 | 4 | 11 | 63 | 8 |
| Установка светофорных объектов на 1 участке концентрации ДТП (примыкание с интенсивным движением) (2011) | 1 | 5 | 0.5 | 2,5 | 11 | 5 |
| Повышение защищенности пешеходов путем строительства одно или двухсторонних пешеходных дорожек (2011) | 12 | 167 | 4 | 12 | 80 | 25 |

Рекомендации по реализации в 2012 году.

* Введение ограничения скорости 60 км/ч вместо действующего 90 км/ч
* Повышение качества зимнего содержания на 1 класс
* Устройство краевых шумовых полос и дорожных столбиков через каждые 60 метров
* Повышение заметности пешеходных переходов путем нанесения разметки «Зебра» (термопластик) и установки дорожных светодиодных знаков

50

• Замена существующих жестких опор освещения на складывающиеся/ломающиеся при наезде на них ТС

Стоимость реализации предлагаемых мер составляет порядка 8 млн. руб., что позволит предотвратить гибель 7 и ранение 20 человек ежегодно. Экономия сообщества в результате предотвращения ДТП составит 115 млн. руб. Период окупаемости мер – 8 месяцев.

Таблица 16. Меры по снижению дорожной аварийности на участках концентрации ДТП федеральной трассы М10 при прохождении ее по территории Тосненского муниципального района, 2012 год

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Наименование мер | Кол-во уч-в конции ДТП | Затраты на реализацию, млн. руб. | Предотвращение гибели в ДТП, чел./год | Предотвращение ранения в ДТП, чел./год | Предотвращен-ный ущерб, млн.руб. | Период окупаемости, мес. |
| Введение ограничения скорости 60 км/ч вместо действующего 90 км/ч  (2012) | 2 | 0,08 | 1 | 2 | 8 | 35 |
| Повышение качества зимнего содержания на 1 класс  (2012) | 15 | 1 | 0,5 | 2 | 16 | 1 |
| Устройство краевых шумовых полос и дорожных столбиков через каждые 60 м (2012) | 15 | 2 | 1 | 3 | 18 | 1,5 |
| Повышение заметности пешеходных переходов путем нанесения разметки «Зебра» (термопластик) и установки дорожных светодиодных знаков  (2012) | 11 | 1 | 1 | 3 | 14 | 1 |
| Замена существующих жестких опор освещения на складывающиеся/ломающиеся при наезде на них ТС (2012) | 12 | 4 | 4 | 10 | 59 | 1 |

Рекомендации по реализации в 2013 году.

* Устройство разделительных центральных островков безопасности на наиболее загруженных примыканиях 4-полосной дороги
* Устранение колейности на 15 участках концентрации ДТП

Стоимость реализации предлагаемых мер составляет порядка 89 млн. рублей, что позволит предотвратить гибель 3 и ранение 11 человек ежегодно. Экономия сообщества в результате предотвращения ДТП составит 58 млн.рублей. Период окупаемости мер – 20 месяцев.

51

Таблица 17. Меры по снижению дорожной аварийности на участках концентрации ДТП федеральной трассы М10 при прохождении ее по территории Тосненского муниципального района, 2013 год

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Наименование мер | Кол-во уч-в конц-ии ДТП | Затраты на реализацию, млн. руб. | Предотвращение гибели в ДТП, чел./год | Предотвращение ранения в ДТП, чел./год | Предотвращенный ущерб, млн.руб | Период окупаемости, мес. |
| Устройство разделительных центральных островков безопасности на наиболее загруженных примыканиях 4-полосной дороги  (1,5 м шириной, приподнятые на величину бордюрного камня, в продление двойных центральных барьеров) (2013) | 5 | 19 | 1 | 5 | 23 | 11 |
| Устранение колейности на 15 участков концентрации ДТП (2013) | 15 | 70 | 2 | 6 | 35 | 29 |

Таблица 18. Сводная таблица рекомендуемых низко- и среднезатратных мер с указанием сроков, стоимости реализации и прогнозируемых эффектов для участков концентрации ДТП на М10 при ее прохождении по территории Тосненского муниципального района

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Низко- и среднезатратные меры | Кол-во уч-в конц-ии ДТП | Затраты на реа-лизацию, млн. руб. | Предотвращение гибели в ДТП, чел./год | Предотвращение ранения в ДТП, чел./год | Предотвращенный ущерб, млн.руб | Период окупаемости, мес. |
| Введение ограничения скорости 60 км/ч вместо действующего 90 км/ч  (2012) | 2 | 0,08 | 1 | 2 | 8 | 35 |
| Повышение качества зимнего содержания на 1 класс (2012) | 15 | 1 | 0,5 | 2 | 16 | 1 |
| Устройство краевых шумовых полос и дорожных столбиков через каждые 60 метров (2012) | 15 | 2 | 1 | 3 | 18 | 1,5 |

52

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Повышение заметности пешеходных переходов путем нанесения разметки «Зебра» (термопластик) и установки дорожных светодиодных знаков  (2012) | 11 | 1 | 1 | 3 | 14 | 1 |
| Реконструкция существующего дорожного | 9 | 7 | 6 | 6 | 68 | 2 |
| электроосвещения (существующие опоры, новый воздушный кабель, лампы, светильники)  (2010-11) |  |  |  |  |  |  |
| Устройство нового дорожного электроосвещения (новые деревянные опоры и воздушный кабель) (2010-11) | 6 | 4 | 2,5 | 4 | 34 | 2 |
| Замена существующих жестких опор освещения на складывающиеся/  ломающиеся при наезде на них ТС (2012) | 12 | 4 | 4 | 10 | 59 | 1 |
|  |  | 19 | 16 | 30 | 217 | 1 |

Таблица 19. Сводная таблица рекомендуемых высокозатратных мер с указанием сроков, стоимости реализации и прогнозируемых эффектов для участков концентрации ДТП на М10 при ее прохождении по территории Тосненского муниципального района

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | Кол-во | Затраты | Предот- | Предотв- | Предот- | Период |
| Высокозатратные меры | уч-в конц-ии ДТП | на реа-лизацию, млн. руб. | вращение гибели в ДТП, чел./год | Ращение ранения в ДТП, чел./год | вра-щенный ущерб, млн.руб . | Окупае-мости, мес. |
| Строительство 6 новых пешеходных переходов (2010-11) | 6 | 46 | 2 | 4 | 27 | 26 |
| Устройство двойного цен-трального барьерного ограждения на существующей 4-полосной дороге (2011) | 11 | 42 | 4 | 11 | 63 | 8 |

53

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Устройство разделительных центральных островков безопасности на наиболее загруженных примыканиях 4-полосной дороги (1,5 м шириной, приподнятые на величину бордюрного камня, в продление двойных цен-тральных барьеров)  (2013) | 5 | 19 | 1 | 5 | 23 | 11 |
| Установка светофорных объектов на 1 участке концентрации ДТП (примыкание с интенсивным движением) (2011) | 1 | 5 | 0.5 | 2,5 | 11 | 5 |
| Повышение защищенности пешеходов путем строительства одно или двухсторонних пешеходных дорожек (2011) | 12 | 167 | 4 | 12 | 80 | 25 |
| Устранение колейности на 15 участков концентрации ДТП (2013) | 15 | 70 | 2 | 6 | 35 | 29 |
|  |  | 349 | 13 | 40,5 | 239 | 18 |

1.10.3. Рекомендации для снижения дорожной аварийности на автомобильных дорогах регионального значения, проходящих по территории Тосненского муниципального района Ленинградской области, оценка влияния рекомендуемых мер

Краткое описание предлагаемых мер для участков концентрации ДТП на сети дорог регионального значения на территории Тосненского муниципального района (управление осуществляется Комитетом по дорожному хозяйству Ленинградской области):

* В настоящее время участок Ушаки-Тосно-Ульяновка км 4, 7, 8, 9, 10, 13 и 14 является федеральным, однако ожидается перевод его в дороги регионального значения. Поэтому рекомендуемые меры по данной трассе были приведены в меморандуме по региональным автомобильным дорогам. Однако, в 2011 году федеральным управлением планируется ряд работ по повышению БДД, например, установка светофоров на 3 перекрестках в г. Тосно. км 4 расположен на окраине г.Тосно в направлении г.Москва, км 7 и км 8 – в центре г.Тосно (пр.Ленина), км 9-14 – на окраине Тосно в направлении С.-Петербурга (Московское шоссе).
* Региональная автодорога Ям-Ижора-Никольское км 2,3,8 и 9. Первые два участка проходят по п. Красный Бор, 2 оставшихся – у дер.Поркузи.
* Региональная автодорога Подъезд к г.Колпино (Ям-Ижора-Тельмана). Первый участок концентрации ДТП расположен в начале около М10, на окраине Ям-Ижоры. Второй представляет собой опасный пешеходный переход в центре пос.Тельмана.
* Региональная автодорога Кемполово-Шапки, км 112 и 119. Первый участок кон-центрации ДТП расположен на северо-востоке Тосно, сразу за ж/д путепроводом (подъезд к АЗС), второй – непосредственно перед дер.Нурма.
* Региональная автодорога Ульяновка-Отрадное, км 12 – в центре г.Никольское.

54

* Региональная автодорога – подъезд к ж/д станции Любань – участок у церкви в г. Любань.

Рекомендации по снижению дорожной аварийности на вышеприведенных участках региональных дорог приведены в отдельном документе и переданы владельцу дорог (Комитет по дорожному хозяйству Ленинградской области).

Рекомендации по реализации в 2011 году.

* Введение ограничения скорости 40 км/ч вместо действующего 60 км/ч с обеспечением соблюдения правил на 6 участках концентрации ДТП
* Повышение качества зимнего содержания на 1 класс на 15 участках концентрации ДТП
* Модернизация существующих светофорных объектов на 3 участках концентрации ДТП (пересечения)
* Устройство краевых шумовых полос и установка дорожных столбиков через каждые 60 м по обе стороны дороги на 10 участках концентрации ДТП
* Улучшение видимости на кривых и пересечениях для водителей путем срезки растительности на 6 участках концентрации ДТП
* Улучшение видимости на пешеходных переходах (нанесение дорожной раз-метки «Зебра», установка дорожных светодиодных знаков) на 10 участках концентрации ДТП
* Устройство нового дорожного освещения (деревянные опоры, воздушный кабель) на 11 участках концентрации ДТП
* Повышение безопасности существующего пешеходного перехода (п. Тельмана) путем устройства пешеходных светофоров и приподнятых центральных разделительных островков
* Устранение колейности на 7 участках концентрации ДТП

Стоимость реализации предлагаемых мер составляет порядка 45 млн. рублей, что позволит предотвратить гибель 8 и ранение 24 человек ежегодно. Экономия сообщества в результате предотвращения ДТП составит 129 млн. рублей. Период окупаемости мер – 10 месяцев.

Устранение колейности уже было предложено в данной первой части , хотя это и является высокозатратной мерой, поскольку Севзапуправтодор уже запланировал обновление а/б покрытия на участке Ушаки-Тосно-Ульяновка в г.Тосно (пр.Ленина и Московское шоссе). Остальные меры 2011 года – низко- и среднезатратные.

Таблица 20. Меры по снижению дорожной аварийности на участках концентрации ДТП на сети региональных дорог Тосненского муниципального района, 2011 год

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Наименование мер | Кол-во уч-в конц-ии ДТП | Затраты на реа-лизацию, млн. Руб. | Предот-вращение гибели в ДТП, чел./год | Предотв-ращение ранения в ДТП, чел./год | Предот-вращен-ный ущерб, млн.руб. | Период оку-паемо-сти, мес. |
| Введение ограничения скорости 60 км/ч вместо действующего 90 км/ч  (2011) | 3 | 0,114 | 1 | 3 | 15 | 8 |
| Введение ограничения скорости 40 км/ч вместо действующего 60 км/ч  (2011) | 6 | 0,190 | 0,6 | 2 | 11 | 20 |

55

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Повышение качества зимнего содержания на 1 класс (2011) | 15 | 1,1 | 0,9 | 3 | 16 | 1,5 |
| Модернизация существующих светофорных объектов (2011) | 3 | 4 | 0,25 | 1,5 | 5 | 12 |
| Устройство краевых шумовых полос и установка дорожных столбиков че-рез каждые 60м (2011) | 10 | 1 | 0,25 | 1,5 | 6 | 3 |
| Улучшение видимости на кривых и пересечениях для водителей путем срезки растительности  (2011) | 6 | 0,5 | 0,7 | 2,5 | 13 | 1 |
| Улучшение видимости на пешеходных переходах (нанесение дорожной | 10 | 0,9 | 0,5 | 1,8 | 9 | 4 |
| разметки «Зебра», уста |  |  |  |  |  |  |
| новка дорожных светодиодных знаков) (2011) |  |  |  |  |  |  |
| Устройство нового дорожного освещения (деревянные опоры, воздушный кабель) (2011) | 11 | 8 | 2,8 | 6,1 | 41 | 4 |
| Повышение безопасности существующего пешеходного перехода (пос.Тельмана) путем устройства пешеходных светофоров и приподнятых центральных раздели-тельных островков  (2011) | 1 | 1,1 | 0,1 | 0,2 | 1,7 | 10 |
| Устранение колейности  (2011) | 7 | 28 | 0,54 | 2,6 | 11,4 | 39 |

Рекомендации по реализации в 2012 году.

* Устройство центральных разделительных островков шириной 4,5 м на пр. Ленина в г. Тосно
* Устройство центральных разделительных островков шириной 1,5 м (или 4,5 , если позволит место) на участке а/д Ушаки-Тосно-Ульяновка (окраины Тосно)

Стоимость реализации предлагаемых мер составляет порядка 31 млн. рублей, что позволит предотвратить гибель 1 и ранение 7 человек ежегодно. Экономия сообщества в результате предотвращения ДТП составит 27 млн. рублей. Период окупаемости мер – 16 месяцев.

56

Таблица 21. Меры по снижению дорожной аварийности на участках концентрации ДТП на сети региональных дорог Тосненского муниципального района, 2012 год

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Высокозатратные меры | Кол-во уч-в конц-ии ДТП | Затраты на реализацию, млн. руб. | Предотвращение гибели в ДТП, чел./год | Предотвращение ранения в ДТП, чел./год | Предотвращен-ный ущерб, млн.руб. | Период окупаемости, мес. |
| Устройство центральных разделительных островков шириной 4,5 м на пр.Ленина, г.Тосно (2012) | 2 | 12 | 0.25 | 3.6 | 10 | 15 |
| Устройство центральных разделительных островков шириной 1,5 м на а/д Ушаки-Тосно-Ульяновка (на окраине Тосно)  (2012) | 5 | 19 | 1 | 3.1 | 17 | 17 |

Таблица 22. Сводная таблица рекомендуемых мер с указанием сроков, стоимости реализации и прогнозируемых эффектов для участков концентрации ДТП на сети дорог регионального значения Тосненского муниципального района

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Низко- и среднезатратные меры | Кол-во уч-в конц-ии ДТП | Затраты на реализацию, млн. руб. | Предотвращение гибели в ДТП, чел./год | Предотвращение ранения в ДТП, чел./год | Предотвращенный ущерб, млн.руб. | Период окупаемости, мес. |
| Введение ограничения скорости 60 км/ч вместо действующего 90 км/ч  (2011) | 3 | 0,114 | 1 | 3 | 15 | 8 |
| Введение ограничения скорости 40 км/ч вместо действующего 60 км/ч  (2011) | 6 | 0,190 | 0,6 | 2 | 11 | 20 |
| Повышение качества зимнего содержания на 1 класс (2011) | 15 | 1,1 | 0,9 | 3 | 16 | 1,5 |
| Модернизация существующих светофорных объектов (2011) | 3 | 4 | 0,25 | 1,5 | 5 | 12 |
| Устройство краевых шу-мовых полос и установка дорожных столбиков че  рез каждые 60 м (2011) | 10 | 1 | 0,25 | 1,5 | 6 | 3 |
|  |  |  |  |  |  |

57

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Улучшение видимости на кривых и пересечениях для водителей путем срезки растительности  (2011) | 6 | 0,5 | 0,7 | 2,5 | 13 | 1 |
| Улучшение видимости на пешеходных переходах (нанесение дорожной разметки «Зебра», установка дорожных светодиодных знаков) (2011) | 10 | 0,9 | 0,5 | 1,8 | 9 | 4 |
| Устройство нового дорожного освещения (дереянные опоры, воздушный кабель) (2011) | 11 | 8 | 2,8 | 6,1 | 41 | 4 |
| Замена жестких опор освещения на ломающиеся/ складывающиеся при наезде на них (2013) | 6 | 1 | 0,8 | 3,6 | 15 | 1,5 |
| Повышение безопасности существующего пешеходного путем устройства пешеходных светофоров и приподнятых центральных разделительных островков  (2011) | 1 | 1,1 | 0,1 | 0,2 | 1,7 | 10 |
| Итого: |  | 18,8 | 7,7 | 25,5 | 133,4 | 6,5\* |

\*включая издержки в результате потери времени при снижении ограничения скорости на 9 участках концентрации ДТП.

Таблица 23. Сводная таблица рекомендуемых высокозатратных мер с указанием сроков, стоимости реализации и прогнозируемых эффектов для участков концентрации ДТП на сети дорог регионального значения Тосненского муниципального района

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Высокозатратные меры | Кол-во уч-в конц-ии ДТП | Затраты на реализацию, млн. руб. | Предотвращение гибели в ДТП, чел./год | Предотвращение ранения в ДТП, чел./год | Предотвращенный ущерб, млн.руб. | Период окупаемости, мес. |
| Устройство центральных разделительных островков шириной 4,5 м на пр.Ленина, г.Тосно (2012) | 2 | 12 | 0.25 | 3.6 | 10 | 15 |
| Устройство центральных разделительных островков шириной 1,5 м на а/д Ушаки-Тосно-Ульяновка (на окраине Тосно) (2012) | 5 | 19 | 1 | 3.1 | 17 | 17 |

58

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Повышение безопасности пешеходов путем устройства одно- или двухсторонних пешеходных дорожек (2013) | 9 | 88 | 2 | 8 | 36 | 40 |
| Устранение колейности  (2011) | 7 | 28 | 0,54 | 2,6 | 11,4 | 39 |
| Итого: |  | 147 | 3,8 | 17,3 | 74 | 24 |

1.10.4. Рекомендации для снижения дорожной аварийности на автомобильных дорогах пунктов Тосненского муниципального района Ленинградской области, оценка влияния рекомендуемых мер.

Статистика дорожной аварийности по населенным пунктам Тосненского муниципального района содержит ряд недостатков, главный из которых - адресация ДТП: по некоторым дорожным авариям отсутствует привязка, хотя в результате этих ДТП полу­чили ранения люди, в ряде случаев для одного и того же места существует несколько адресов. По этой причине в г.Тосно экспертами было выявлено только 4 участка с повышенным риском дорожной аварийности, для которых характерен наибольший ущерб от ДТП. Остальной перечень участков повышенной аварийности, предварительно определенных в других населенных пунктах района, расположенных на автомобильных дорогах регионального значения, включены в меморандум по региональным дорогам.

Неточность адресации ДТП затрудняет последующий анализ: имеется некоторый объем не выявленных в ходе данного анализа опасных участков улиц в Тосно, которые останутся без предложений по снижению риска аварийности. В будущем местной ГИБДД необходимо будет провести важную работу по приведению статистики дорожной аварийности в соответствие, ее анализу и подготовке предложений по устранению участков повышенного риска ДТП.

Краткое описание предлагаемых мер для участков концентрации ДТП на автомобильных дорогах в населенных пунктах Тосненского муниципального района, включая следующие:

* ул.Победы, 11-19 (перегон и перекресток с пр.Ленина)
* перекресток пр.Ленина - ул.Советская
* перекресток пр.Ленина - ул.Промышленная
* перекресток пр.Ленина - ул.Чехова

Рекомендации по снижению дорожной аварийности на вышеупомянутых участках подробно рассмотрены в отдельном документе и переданы владельцу дорог (администрации поселения), но тек как они примыкают к федеральному участку Ушаки-Тосно-Ульяновка, выполнение мер по БДД рекомендуется ФГУ «Севзапуправтодор».

Рекомендации по реализации в 2011 году.

Объект: ул.Победы, 11-19 (перегон и перекресток с пр.Ленина)

* Введение ограничения скорости 40 км/ч вместо действующего 60 км/ч с обеспечением соблюдения новых правил на перегоне ул. Победы, 11-19
* Повышение видимости 5 пешеходных переходов (нанесение дорожной разметки «Зебра» (1.14.1), установка светодиодных дорожных знаков с высокой светоотражающей способностью (5.19.1 и 5.19.2)
* Устройство 2 приподнятых центральных островков (с бордюрным камнем, протяженностью 10м, шириной 2м) на перекрестке ул. Победы и пр. Ленина.

Стоимость реализации предлагаемых мер составляет порядка 0,78 млн.рублей, что позволит предотвратить ранение 1 человека и 12 ДТП с материальным ущербом ежегодно.

59

Экономия сообщества в результате предотвращения ДТП составит 2,3 млн.рублей. Период окупаемости мер – 6 месяцев.

Рекомендации по реализации в 2012 году.

Объект: перекресток пр.Ленина – ул.Советская

* Введение ограничения скорости 40 км/ч вместо действующего 60 км/ч с обеспечением соблюдения новых правил на ул.Советская
* Повышение видимости 2 пешеходных переходов (нанесение дорожной разметки «Зебра» (1.14.1), установка светодиодных дорожных знаков с высокой светоотражающей способностью (5.19.1 и 5.19.2)
* Устройство 2 приподнятых центральных островков (с бордюрным камнем, протяженностью 10 м, шириной 2м) на перекрестке ул. Советская и пр. Ленина.

Стоимость реализации предлагаемых мер составляет порядка 0,48 млн. руб., что позволит предотвратить ранение 0,23 человек и 12 ДТП с материальным ущербом ежегодно. Экономия сообщества в результате предотвращения ДТП составит 1,0 млн. руб. Период окупаемости мер – 8 месяцев.

Рекомендации по реализации в 2013 году.

Объекты: перекресток пр.Ленина – ул.Промышленная и перекресток пр.Ленина – ул.Чехова

* Введение ограничения скорости 40 км/ч вместо действующего 60 км/ч с обеспечением соблюдения новых правил на ул. Промышленная и ул. Чехова ( в пределах участков)
* Повышение видимости 3 пешеходных переходов (нанесение дорожной разметки «Зебра» (1.14.1), установка светодиодных дорожных знаков с высокой светоотражающей способностью (5.19.1 и 5.19.2)
* Устройство 3 приподнятых центральных островков (с бордюрным камнем, про-тяженностью 10м, шириной 2м) на перекрестках ул. Промышленная, ул. Чехова и пр. Ленина

Стоимость реализации предлагаемых мер составляет порядка 0,78 млн. руб., что позволит предотвратить ранение 0,4 человек и 22 ДТП с материальным ущербом ежегодно. Экономия сообщества в результате предотвращения ДТП составит 2,3 млн. руб. Период окупаемости мер – 5 месяцев.

Сводная таблица рекомендуемых мер с указанием сроков, стоимости реализации и прогнозируемых эффектов для участков концентрации ДТП на на УДС г.Тосно

годах

Таблица 24. Низко- и среднезатратные меры по снижению дорожной аварийности на участках концентрации ДТП на УДС г.Тосно

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Низко- и среднеза-  тратные меры | Кол-во  уч-в  конц-  ии ДТП | Затраты  на реа-  лизацию,  млн. руб. | Предотв-  ращение ранения в  ДТП,  чел./год | Предотв-  ращение  матер.  ущерба в  ДТП чел./год | Предот-  вращен-  ный  ущерб,  млн.руб. | Период  оку-  паемо-  сти,  мес. |
| Введение ограничения | 4 | 1.0 | 0.57 | 15 | 1.5 | 8 |
| скорости 40 км/ч вместо |  |  |  |  |  |  |
| действующего 60 км/ч\* |  |  |  |  |  |  |
| Повышение видимости | 4 | 0.9 | 0.44 |  | 1.05 | 10 |
| пешеходных переходов |  |  |  |  |  |  |
| (нанесение дорожной |  |  |  |  |  |  |
| разметки «Зебра» (1.14.1), |  |  |  |  |  |  |
| установка светодиодных |  |  |  |  |  |  |
| дорожных знаков с высо- |  |  |  |  |  |  |

60

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| кой светоотражающей |  |  |  |  |  |  |
| способностью (5.19.1 и |  |  |  |  |  |  |
| 5.19.2) |  |  |  |  |  |  |
| Устройство приподнятых | 4 | 1.2 | 0.46 | 18 | 2 | 7 |
| центральных островков (с |  |  |  |  |  |  |
| бордюрным камнем, |  |  |  |  |  |  |
| протяженностью 10м, |  |  |  |  |  |  |
| шириной 2м) на 4 участ- |  |  |  |  |  |  |
| ках повышенной аварий- |  |  |  |  |  |  |
| ности |  |  |  |  |  |  |
| Итого: |  | 3.1 | 1.5 | 33 | 4.5 | 8 |

\*включая издержки в результате потери времени при снижении ограничения скорости на 4 участках концентрации ДТП.

1.10.5. Влияние предлагаемых мер на снижение дорожной аварийности и экономия  
сообщества в результате предотвращения ДТП.

Программой повышения БДД в Тосненском муниципальном районе в 2011-2013 годах предлагается применение новой методологии обеспечения БДД еще на стадии планирования землепользования, дорожного планирования и проектирования (федеральный, региональный и муниципальный уровень).

Данная методология известна в мировой практике как аудит дорожной безопасности, которая может применяться на любой стадии развития дорожного проекта. Например, междисциплинарная группа экспертов осуществляет оценку безопасности на стадии планирования и проектирования с позиции того, где дорожный пользователь может совершить ошибку, способную привести к ДТП. Данный метод не заменяет и не отменяет существующие методы оценки безопасности, а дополняет их: ни одна существующая методика не оценивает безопасность дороги с позиции всех категорий пользователей – от пешеходов до водителей грузовых автопоездов. Аудит дорожной безопасности хорошо зарекомендовал себя в странах с высоким уровнем безопасности. Методология была протестирована и в России, о чем свидетельствует отчет, с которым можно ознакомиться на Интернет сайте <http://www.ador.ru> или <http://www.bdd-lenobl.ru/comission.htm> .

1.10.6. Стоимость реализации физических мер по снижению дорожной аварийности.

В экономической оценке применены единичные затраты по реализации мер.

Более подробно расчеты приведены в отчетах, переданных владельцам дорог. Сводная таблица рекомендуемых мер представлена ниже.

Таблица 25. Сводная таблица затрат по реализации мер по снижению дорожной аварийности на ряде участков концентрации ДТП, выявленных экспертами в Тосненском районе.

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Предлагаемый срок реализации мер | Меры, рекомендованные для 15 участков конц-ции ДТП а/д М10 на территории Тосненского района, млн.руб. | Меры, рекомендованные для 17 участков конц-ции ДТП региональных а/д Тосненского района, млн.руб. | Меры, рекомендованные для 4 участков конц-ции ДТП на УДС г.Тосно, млн.руб. | Итого, млн.руб. |
| 2011 | 270 | 45 | 0,8 | 315,8 |
| 2012 | 8 | 31 | 0,5 | 39,5 |
| 2013 | 89 | 89 | 0,8 | 178,8 |
| Итого: | 367 | 165 | 2,1 | 534 |

61

1.10.7. Оценка влияния предлагаемых инфраструктурных мер по снижению дорожной аварийности в Тосненском муниципальном районе.

При оценке влияния предлагаемых мер были использованы результаты исследований «до и после» реализации мер. Подробно информация о влиянии той или иной меры приведена в отчетах, переданных владельцам дорог.

Таблица 26. Прогнозируемый эффект по снижению погибших и раненых в ДТП в результате реализации предлагаемых мер по снижению дорожной аварийности на участках повышенного риска аварийности в Тосненском муниципальном районе Ленинградской области

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Срок реа | 15 участков  конц-ции ДТП  а/д М10 на территории Тосненского района:  сокращение погибших/ раненых | 17 участков  конц-ции ДТП  региональных а/д Тосненского района:  сокращение погибших/ раненых | 4 участка конц-ции ДТП  на УДС г.Тосно:  сокращение погибших/ раненых | Всего по Тос  ненскому  району:  сокращение погибших/ раненых | Суммарный  кумуляти  вный эффект:  Сокращение погибших/ раненых |
| лизации |
| мер |
|  |
| 2011 | 16 37 | 8 24 | 0 1 | 24 62 | 24 62 |
| 2012 | 7 20 | 1 7 | 0 0.2 | 8 27 | 32 89 |
| 2013 | 3 11 | 3 12 | 0 0.5 | 6 23 | 38 112 |
| Итого: | 26 68 | 12 43 | 0 2 |  |  |

Примечание: Последний столбец приводит кумулятивный (накопительный) эффект от реализации мер снижению дорожной аварийности на участках повышенного риска аварийности в Тосненском муниципальном районе Ленинградской области, т.е. результаты в 2012г. включают также результаты 2011г., а в 2013г. просуммированы результаты всех лет.

1.10.8. Прогнозируемая эффективность рекомендуемых инфраструктурных мер по снижению дорожной аварийности в Тосненском районе.

В 2009 году на автомобильных дорогах Тосненского муниципального района Ленинградской области:

* произошло 249 учетных ДТП, в которых
* погибло 68 человек

В случае отсутствия каких-либо мер по снижению дорожной аварийности можно прогнозировать, что в 2013 году среднестатистически:

* произойдет 247 учетных ДТП (следуя динамике последних лет), в которых
* погибнет 71 человек.

С учетом целей, поставленных в федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2006-1012 годах» (принята постановлением Правительства Российской Федерации от 20.02.2006 № 100) и долгосрочной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в Ленинградской области на 2011-2012 годы», в 2013 году в Тосненском муниципальном районе должно произойти:

* не более 230 учетных ДТП, в которых
* погибнут не более 44 человек.

62

С учетом ситуации 2009 года (68 погибших в 249 учетных ДТП), можно прогнозировать, что рекомендуемые экспертами меры позволят достичь целей, поставленных федеральной и региональной программами.

Экономическая эффективность рекомендуемых мер достаточна высока. Стоимость реализации мер, предложенных к реализации в 2011 и 2012 годах, составит 355 млн.рублей. В результате станет возможным предотвратить гибель 32 и ранение 89 чело-век (год 2012 и последующий), что позволит сообществу сэкономить 896 млн.рублей. в результате предотвращения ДТП. Период окупаемости мер составит порядка 5 месяцев, что в экономике считается очень коротким периодом. Затраты, таким образом, очень эффективны.

Стоимость реализации мер, предложенных к реализации в 2013 году, составит 178 млн.рублей. В результате станет возможным предотвратить гибель 6 и ранение 23 человек (год 2012 и последующий), что позволит сообществу сэкономить 111 млн.рублей. в результате предотвращения ДТП. Период окупаемости мер составит порядка 19 месяцев, что в экономике считается коротким периодом. Затраты, таким образом, достаточно эффективны.

1.11. Принципы реализации комплекса мер в рамках ДЦП «Повышение безопасности дорожного движения в Тосненском муниципальном районе Ленинградской области в 2011-2013 годах»

Реализация комплекса мер ДЦП осуществляется в соответствии с принципами:

1. Основа для планирования мер в рамках Программы – годовой план - перечень конкретных действий и календарные графики согласованных действий партнеров.

2. Общий бюджет Программы распределяется по годам 2011-2013, а годовые бюджеты распределяются на финансирование мер по целевым группам.

3. Меры, 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 мер 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 ДЦП (гранты, международная техническая помощь, спонсорская помощь бизнеса, деятельность волонтеров и т.д.)

6. Привлечение позитивного зарубежного и российского опыта для его внедрения с целью ускорения достижения целей ДЦП.

7. Цели мероприятий, проводимых в рамках ДЦП доводятся до населения через местные средства массовой информации (телевидение, прессу, наглядную агитацию, акции и информационные кампании и т.д.) и сопровождаются информацией о результатах.

8. Ежегодно осуществляется промежуточный контроль результатов ДЦП относительно годовых планов, календарных графиков и целей проекта.

1.12. Сбор и анализ статистики по результатам ДЦП «Повышение безопасности дорожного движения в Тосненском муниципальном районе Ленинградской области в 2011-2013 годах».

Проводится сбор статистических данных в объеме и форме, позволяющих сравнить соответствующие параметры «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.

63

1.13. Анализ результативности ДЦП «Повышение безопасности дорожного движения в Тосненском муниципальном районе Ленинградской области в 2011-2013 годах»

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 анна-литических выводов;

- правильностью формулировки проблем;

- выбором и постановкой целей и задач;

- полнотой перечня и правильностью возможных альтернатив;

- качеством экономической оценки и правильностью выбора оптимального решения;

- логикой планирования последовательности практических мер;

- 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.

2. Принципы обеспечения устойчивости реализации ДЦП «Повышение безопасности дорожного движения в Тосненском муниципальном районе Ленинградской области в 2011-2013 годах»: предложения по институциональному развитию

2.1. Расширение профильных групп по повышению безопасности дорожного движения.

В настоящее время в Тосненском муниципальном районе Ленинградской области деятельность по повышению безопасности дорожного движения возложена в основном на ГИБДД. В долгосрочной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в Тосненском муниципальном районе Ленинградской области в 2011-2013 годах» представлены мероприятия, требующие вовлечения новых органов в деятельность по повышению безопасности дорожного движения:

* администраций городских и сельских поселений, отвечающих за планировочное районирование территории, инфраструктурные совершенствования уличной сети, уличное освещение, введение ограничения скорости и дорожное содержание.
* администрации муниципального района, которой рекомендуется начать деятельность по воспитанию, просвещению и информированию участников движения. Тогда к этой работе можно будет подключить другие административные органы:

Органы по образованию и культуре (школы, библиотеки, организации по обучению и профессиональной переподготовке взрослого населения).

Органы социального обеспечения (дошкольные и гериатрические учреждения)

Органы здравоохранения (консультации, школьное здравоохранение, охрана труда, поликлиники и больницы).

Органы по работе с молодежью, по физическому воспитанию и организации досуга.

64

Пожарная служба и служба спасения в сотрудничестве с ГИБДД, собственниками дорог, а также местной или региональной негосударственной организацией по безопасности дорожного движения.

В долгосрочной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в Тосненском муниципальном районе Ленинградской области в 2011-2013 годах» большая роль отводится собственникам автомобильных дорог, как организациям, обеспечивающим безопасную транспортную среду. Собственники автомобильных дорог отвечают за реализацию мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения на собственной дорожной сети.

2.2. Распределение ответственности.

Долгосрочная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в Тосненском муниципальном районе Ленинградской области в 2011-2013 годах» рассматривается и принимается на уровне администрации муниципального района. В городских и сельских поселениях принятие обязательств происходит на уровне Советов депутатов поселений, которые дают предложение по бюджету программы, а также рекомендуют городским административным органам принять участие в деятельности по воспитанию, просвещению и информированию участников движения. Предложения, касающиеся федеральной дорожной сети, рассматривает Федеральное государственное учреждение «Севзапуправтодор». Предложения для региональной дорожной сети рассматривает Комитет по дорожному хозяйству Ленинградской области. Политическое рассмотрение программы подкрепляет цели, поставленные по обеспечению безопасности движения, и направляет необходимые для этого ресурсы. Это, со своей стороны, подчеркивает значение деятельности по повышению безопасности дорожного движения.

2.3. Связи с общественностью.

Жителей Тосненского муниципального района Ленинградской области необходимо оповестить о принятии долгосрочной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в Тосненском муниципальном районе Ленинградской области в 2011-2013 годах» через печатные и электронные средства массовой информации, как и результаты мониторинга реализации мероприятий и достижения. Работы координируют районная и областная комиссии по безопасности дорожного движения.

2.4. Устойчивость:

Устойчивость долгосрочной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в Тосненском муниципальном районе Ленинградской области в 2011-2013 годах» обеспечивается согласованием различными структурами (район, городские и сельские поселения, другие собственники автомобильных дорог), а также принятием данными структурами обязательств по отношению к программе. Эффект от проведенных мероприятий по повышению безопасности дорожного движения можно будет отметить только через более длительный промежуток времени.

2.5. Мониторинг.

Для долгосрочной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в Тосненском муниципальном районе Ленинградской области в 2011-2013 годах» задаются разные уровни мониторинга. Мониторинг целевых показателей ведется путем отслеживания динамики изменения числа погибших и раненых в ДТП в Тосненском муниципальном районе Ленинградской области в течение ряда лет. Мониторинг результатов от проведения инфраструктурных мероприятий по улучшению транспортной окружающей среды ведется, сравнивая ее с принятой программой. Отдел ОГИБДД ОМВД по Тосненскому району Ленинградской области осуществляет мониторинг статистических данных о дорожно-транспортных происшествиях. К этому следует добавить мониторинг издержек сообщества, а также модели поведения участников дорожного движения.

65

Мониторинг изменений модели поведения участников дорожного движения можно вести ежегодно, на одних и тех же контрольных участках, по следующим показателям:

• Скорости движения автотранспортных средств

• Использование ремней безопасности водителями и пассажирами легковых

автомобилей

* Доля водителей в стадии алкогольного опьянения в транспортном потоке
* Использование велосипедистами шлемов
* Соблюдение пешеходами сигналов светофоров
* Использование пешеходами светоотражателей
* Использование детских удерживающих устройств при перевозке детей в авто-

мобиле, т.д.

