

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

КАРАР

10 ноябрь 2014г.

г.Буинск

№ 513-п

«Об утверждении муниципальной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения на территории Буинского муниципального района Республики Татарстан на 2015 год»

В соответствии с Федеральным законом от 06.10.2003 г. № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», Федеральным законом от 10.12.1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения», Постановлением Кабинета Министров от 14.01.2011 года № 7 «О выполнении постановления Кабинета Министров Республики Татарстан от 21.12.2009 года № 866 «О ходе реализации Указа Президента Республики Татарстан от 14.11.2007 года № УП-610 «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения в Республике Татарстан», Буинский районный исполнительный комитет

ПОСТАНОВЛЯЕТ:

1. Утвердить прилагаемую муниципальную целевую программу «Повышение безопасности дорожного движения на территории Буинского муниципального района Республики Татарстан на 2015 год».
2. Установить, что настоящее постановление вступает в силу с момента подписания.
3. Контроль за исполнение настоящего постановления возложить на заместителя начальника отдела строительства, транспорта, жилищно-коммунального и дорожного хозяйства Буинского районного исполнительного комитета Салахова А.Р.

Руководитель Буинского
районного исполнительного комитета

С.Ф. Даутов

Утверждена Постановлением
Буинского районного
исполнительного комитета
от «10» 11 2014 г. № 513-н

**МУНИЦИПАЛЬНАЯ
ЦЕЛЕВАЯ ПРОГРАММА
«Повышение безопасности дорожного движения
на территории Буинского муниципального района
Республики Татарстан
на 2015 год»**

г. Буинск 2014 год

СОДЕРЖАНИЕ:

Паспорт Программы.....	3
I Обоснование проблемы	7
II Основные цели и задачи Программы.....	14
III Перечень мероприятий Программы.....	16
IV Ресурсное обеспечение Программы	24
V Механизм реализации Программы	25
VI Оценка социально-экономической и бюджетной эффективности Программы	28
Приложение № 1	29
Приложение № 2	29
Приложение № 3	30
Приложение № 4	32
Приложение № 5	34
Приложение № 7	36
Приложение № 8	37
Приложение № 9	38
Приложение № 10	38
Приложение № 11	39
Приложение № 12	40
Приложение № 13	41
Приложение № 14	42
Приложение № 15	43
Приложение № 16	44
Приложение № 17	45

ПАСПОРТ

муниципальной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в Буинском муниципальном районе РТ на 2015 год»

Наименование Программы	Муниципальная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в Буинском муниципальном районе РТ на 2015 год» (далее Программа)
Дата принятия решения о разработке Программы (дата ее утверждения, наименование и номер соответствующего нормативного акта).	Указ Президента РФ от 22 сентября 2006 г. № 1042 «О первоочередных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения», распоряжение Правительства Российской Федерации от 17 октября 2005 г. № 1707-р и Постановление Буинского районного исполнительного комитета № <u>513-п</u> от « <u>10</u> » <u>11</u> 20 <u>14</u> года
Государственный заказчик - координатор Программы	Буинское ОВД Министерства внутренних дел России по Республике Татарстан
Государственные заказчики Программы	Буинский районный исполнительный комитет, районный отдел образования Буинского муниципального района, управление ГО и ЧС, ГУЗ «Буинская ЦРБ», Буинский участок Апастовского филиала ОАО «Татавтодор»
Основные разработчики Программы	Буинский районный исполнительный комитет, Буинское ОВД МВД России по РТ, Буинский филиал «Дирекция финансирования научных и образовательных программ по безопасности дорожного движения в Республике Татарстан»
Цели и задачи Программы	<p>Целями Программы являются:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Сокращение потенциального количества лиц, погибающих в результате дорожно-транспортных происшествий. <p>Задачами Программы являются:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Предупреждение опасного поведения участников дорожного движения. 2. Развитие системы подготовки водителей транспортных средств и их допуска к участию в дорожном движении; 3. Сокращение детского дорожно-транспортного травматизма. 4. Совершенствование организации движения транспорта и пешеходов в городах. 5. Сокращение времени прибытия соответствующих служб на место дорожно-транспортного происшествия, повышение эффективности их деятельности по оказанию помощи лицам, пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях.

	<p>6. Повышение уровня безопасности транспортных средств.</p> <p>7. Существенное повышение эффективности функционирования системы государственного управления в области обеспечения безопасности дорожного движения на региональном уровне управления.</p> <p>8. Совершенствование правовых основ деятельности органов исполнительной власти, органов власти Республики Татарстан и органов местного самоуправления в области обеспечения безопасности дорожного движения, исключение пробелов и противоречий в регламентации общественных отношений в указанной сфере.</p>
<p>Важнейшие целевые показатели и индикаторы</p>	<p>Важнейшими показателями Программы являются:</p> <p>1. Сокращение потенциального количества лиц, погибающих в результате дорожно-транспортных происшествий.</p> <p>Важнейшими индикаторами Программы являются:</p> <p>1. Снижение транспортного риска (потенциального количества лиц, погибающих в результате дорожно-транспортных происшествий, на 10 тыс. транспортных средств).</p> <p>2. Снижение социального риска (количество лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий, на 100 тыс. населения).</p> <p>3. Снижение тяжести последствий (количество лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий, на 100 пострадавших).</p> <p>4. Сокращение количества мест концентрации дорожно-транспортных происшествий.</p> <p>5. Сокращение количества дорожно-транспортных происшествий с участием водителей, стаж управления транспортным средством которых не превышает трех лет.</p> <p>6. Сокращение количества детей, пострадавших в результате дорожно-транспортных происшествий по собственной неосторожности.</p> <p>7. Сокращение количества ДТП с пострадавшими на 10 тысяч транспортных средств.</p>
<p>Сроки реализации Программы</p>	<p>2015 год</p>
<p>Объемы и источники финансирования Программы</p>	<p>Общий объем финансирования Программы составляет – 58,0513 млн. рублей, из них из республиканского бюджета – 37,259 млн. руб., из районного бюджета – 20,7923, из внебюджетных доходов – 0 млн. руб. Источник финансирования – прочие неналоговые доходы, направляемые на обеспечение безопасности дорожного</p>

<p>Ожидаемые конечные результаты реализации Программы и показатели социально-экономической эффективности</p>	<p>движения</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Сокращение к концу 2020 года потенциального количества лиц, погибающих в результате дорожно-транспортных происшествий, в 1,5 раза или на 7 человек (8-15=-7) по сравнению с аналогичным показателем в 2012 году. 2. Снижение транспортного риска (-42,7 процента), социального риска (-26,3 процента), тяжести последствий (-18,3 процента). 3. Сокращение количества мест концентрации ДТП на 3 места. 4. Сокращение количества ДТП по вине водителей, стаж управления транспортным средством которых не превышает трех лет, на 10 тысяч транспортных средств (-29,1 процента). 5. Сокращение количества детей, погибших в результате ДТП (на 1 человека). 6. Сокращение количества ДТП с пострадавшими . (-29,4 процента). 7. Социально-экономический эффект от реализации Программы составит 15,315 млн. рублей, бюджетный эффект – 11,55 млн.руб.
--	--

**Сокращения, используемые в программе
«Повышения безопасности дорожного движения на территории Буинского
муниципального района на 2015 год»**

Сокращенное наименование	Полное наименование
АППГ	Аналогичный период прошлого года
БДД	Безопасность дорожного движения
ВОА	Всероссийское общество автолюбителей
ДДТТ	Детский дорожно - транспортный травматизм
ДПС	Доржно - патрульная служба
ДТП	Дорожно – транспортное происшествие
ДЮАШ	Детско – юношеская автошкола
ЕДДС	Единая дежурно – диспетчерская служба
МВД РТ	Министерство внутренних дел по Республике Татарстан
НИОКР	Научно – исследовательская и опытно – конструкторская работа
ОАО	Открытое акционерное общество
ОСТО	Общероссийское спортивно – техническое общество
ПДД	Правила дорожного движения
ПСО	Поисково – спасательный отряд
Программа	Программа «Безопасность дорожного движения на территории Буинского муниципального района на 2015 год»
ТС	Транспортное средство
ГИБДД	Государственная инспекция безопасности дорожного движения
УДС	Улично – дорожная сеть
УГДН РТ ФС НСТ	Управление государственного автодорожного надзора по Республике Татарстан федеральной службы по надзору в сфере транспорта
ФЗП	Федеральная целевая программа
БФ ДФН и ОП по БДД в РТ	Буинский филиал «Дирекция финансирования научных и образовательных программ по безопасности дорожного движения в Республике Татарстан»
ЧС	Чрезвычайная ситуация
ЭМП	Экстренная медицинская помощь
ГТО	Государственный технический осмотр
ОДД	Организация дорожного движения
БРИК	Буинский районный исполнительный комитет

1 Обоснование проблемы

Международная федерация общества Красного Креста и Красного Полумесяца в своем изданном в 1998 году докладе о мировых катастрофах определяет ДТП как одну из важнейших и обостряющихся проблем здоровья. В настоящее время во всем мире ДТП – основная причина смертности и инвалидности людей в возрасте от 3 до 35 лет.

Буинский муниципальный район не является исключением в этом отношении. Происшествия на дорогах района являются серьезной социально – экономической проблемой. За 2012 год в районе произошло 57 ДТП, по сравнению с 2011 годом идет увеличение количества ДТП на 59 %, (в 2013 году было 39 ДТП), но по сравнению с базисным 2012 годом идет снижение количества ДТП на 32 % (в 2013 году зарегистрировано 39 ДТП). За 9 месяцев 2014 года 33 ДТП, что по сравнению с 2013 годом аналогичного периода больше на 7 ДТП (в 2013 году 26 ДТП за 9 месяцев).

Дорожно – транспортная аварийность наносит ущерб экономике района. Что сюда входит:

- расходы на амбулаторное и стационарное лечение, а также транспортировку пострадавших;
- расходы на реабилитацию, специальное обучение детей, санаторную реабилитацию и др.
- недополученная продукция, включая постоянные расходы в связи с гибелью людей или постоянной нетрудоспособностью, а также временные расходы;
- потеря благополучия, включая боль и страдания;
- повреждения имущества, включая ремонт и замену автомобилей, повреждение придорожных коммуникаций и прочее;
- административные расходы, включая расходы на расследование причин ДТП, организацию выплаты страховки и судебные издержки;
- прочие расходы, включая потерю времени в связи с происшествием.

Основные причины дорожно-транспортной аварийности:

1. Рост числа автотранспорта на дорогах значительно опережает развитие инфраструктуры дорог и развязок.
2. Постоянно возрастающая мобильность населения.
3. Уменьшение перевозок общественным транспортом и увеличение перевозок личным транспортом.
4. Массовое пренебрежение требованиями БДД участниками дорожного движения, отсутствие должной ответственности у руководителей всех уровней.
5. Низкое качество подготовки водителей, приводящее к ошибкам в оценке дорожной обстановки, неудовлетворительная дисциплина, невнимательность и небрежность водителей при управлении ТС.
6. Несоответствие у населения уровня культуры поведения на дорогах изменяющимся условиям дорожного движения.

Проблемы:

1. Совершенствование образовательной деятельности в отношении всех участников дорожно – транспортного комплекса.

2. Активизация деятельности образовательных учреждений по формированию транспортной культуры участников дорожного движения.

3. Обеспечение повышения квалификации педагогического состава образовательных учреждений.

4. Повышение обеспеченности города дорожными знаками и светофорами.

5. Усиление контроля за техническим состоянием ТС.

6. Устройство искусственного освещения с целью снижения аварийности в темное время суток.

Динамика изменений показателей аварийности выглядит следующим образом:

**Показатели аварийности по Буинскому муниципальному району
за 2004 – 2012 года**

Таблица № 1

Годы	Количество ДТП – погибших - раненных	+/- в % к прошлому году	Тяжесть последствий
2004	74 – 17 - 94	-22 +30 -26	15,3
2005	81 – 10 - 113	+9,4 -42 +20	8,1
2006	69 – 9 - 102	-15 -10 -10	8,1
2007	64 – 6 - 80	-8 -34 -22	8,0
2008	56 – 11 - 72	-12,5 +83 -10	7,5
2009	52 – 14 - 69	-8 +27 -5	7,4
2010	32 – 7 - 40	-39 -50 -43	7,2
2011	52-11-64	+59 +71 +60	7,2
2012	57-13-74	+9,6 +18,2+15,62	17,6

В последние годы имеется тенденция снижения количества ДТП. Если за 2004 год было совершено 74 ДТП, то за 2012 год – 57 ДТП, что на 23 % меньше.

ДТП по вине водителей

Таблица № 2

Годы	Количество ДТП – погибших - раненных	+/- в % к прошлому году
2004	64-14-90	-22,9 -8,3 +18,9
2005	71-9-104	+10,9 -35,7 +11,5
2006	59-9-92	-16,9 0 -11,5
2007	52-9-75	-12 0 -19
2008	47-8-65	-10 -12 -14
2009	44-9-67	-7 +12 +3
2010	40-10-49	-10 +11 -27
2011	44-10-58	+10 0 +18
2012	49-9-70	+11,4 -10 +20,7

Общее количество ДТП, совершенных водителями, имеет тенденцию к снижению, если в 2004 году было совершено 64 ДТП по вине водителей, то в 2012 году уже 49 ДТП, что на 23,4 % меньше.

ДТП по вине нетрезвых водителей

Таблица № 3

Годы	Количество ДТП – погибших - раненных	+/- в % к прошлому году
2004	8-0-16	-20 0 -5,8
2005	11-0-17	+37,5 0 +6,3
2006	7-3-12	-36,4 +3 -29,4
2007	7-4-13	0 +33 +8
2008	6-3-11	-15 -25 -16
2009	7-2-14	+16 -34 +27
2010	9-1-10	+28 -50 -29
2011	7-2-9	-23 +50 -10
2012	4-0-6	-42,8 -100 -33,3

Удельный вес ДТП, совершенных по вине нетрезвых водителей, уменьшился на 50 % с 2004 года по 2012 год.

ДТП по вине пешеходов

Таблица № 4

Годы	Количество ДТП – погибших - раненных	+/- в % к прошлому году
2004	10-3-4	0 +3 +2,8
2005	10-1-9	0 -66,6 +125
2006	10-0-10	0 -100 -11,1
2007	4-0-4	-60 0 -60
2008	11-3-8	+175 +30 +100
2009	13-5-8	+18 +66 0
2010	10-2-8	-24 -60 0
2011	2-1-1	-80 -50 -88
2012	8-4-4	+40 +40 +40

Показатель за 2012 год снизился на 20% по сравнению с показателем за 2004 год.

ДТП с участием детей

Таблица № 5

Годы	Количество ДТП – погибших - раненных	+/- в % к прошлому году
2004	4-0-4	Одинаково
2005	10-0-12	+2,5
2006	9-0-10	-10
2007	3-0-3	-66,7 0 -70
2008	5-0-5	+66 0 +66
2009	7-1-11	+40 +100 +122
2010	4-1-3	-43 0 -73
2011	5-1-4	+25 0 +33
2012	0-0-0	-100 -100 -100

Основными факторами, влияющими на количество происшествий, являются: время, место, тип ТС и участники дорожного движения. Имеют значение также, в какое время суток произошло ДТП (для пояснения можно привести один пример: в темное время суток риск происшествия увеличивается). Причина объясняется физическими свойствами темноты. В это время суток хуже видно, чем днем. Поэтому следует ожидать, что большинство участников дорожного движения приспособливают свое поведение к тому, как они видят в темноте. Если это так, то, возможно, плотность потока, климатические условия, состояние дорожного покрытия и т.п.

ДТП в черте города происходит в виду того, что отсутствуют тротуары для пешеходов, улицы имеют плохое освещение, отсутствуют необходимое количество дорожных знаков, на весь город имеются всего 4 светофора, регулирующих перекрестки.

Места наибольшей концентрации ДТП за 2012 год:

1. Город: ул. Ефремова – 35, Космовского – 26, Вокзальная – 21, Розы Люксембург - 41.

2. Федеральная дорога Казань – Ульяновск – 44 ДТП.

3. Территориальная дорога:

- Буинск – Батырево – 8 ДТП,
- Буинск – Киять – 3 ДТП,
- Буинск – Яльчики – 6 ДТП,
- Буинск – Ч.Кильдуразы – 4 ДТП,
- Буинск – Дрожжаное – 1 ДТП.

Количество ДТП можно уменьшить тремя путями:

- уменьшая действие факторов риска;
- снижая риск происшествия;
- уменьшая тяжесть происшествий.

В системе дорожного движения имеются три основных элемента, к которым могут относиться факторы риска: дорога, включая окружающую среду, ТС и участник дорожного движения.

Снизить риск происшествий можно посредством снижения уровня риска, связанного с определением факторов риска. Например, освещение дороги делает поездки в темное время суток менее опасными, однако, не исключает опасность полностью. Снижение предельно разрешенной скорости делает вождение менее опасным, а происшествие – менее тяжелым.

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

1. Социально – экономическая острота проблемы.
2. Необходимость привлечения к решению проблемы федеральных органов государственной власти, органов государственной власти субъектов РФ.

Без государственной поддержки на федеральном уровне и уровне субъекта РФ Буинский муниципальный район не в состоянии эффективно удовлетворить жизненную потребность в безопасности проживающего на территории района населения. Применение программно – целевого метода позволит осуществить:

1. Реализацию комплекса мероприятий, в том числе профилактического характера снижающих количество ДТП с пострадавшими и количество погибших в результате ДТП.

2. Координацию деятельности Буинского районного исполнительного комитета в области обеспечения БДД.

Быстрый рост численности автопарка за последние годы и массовое включение в дорожное движение новых водителей и перевозчиков привели к существенному изменению характеристик и усложнению условий дорожного движения – увеличилась плотность транспортного потока, возросла интенсивность движения в городе и на территориальных дорогах, что оказало влияние на рост аварийности. В таблице № 7 приведены данные роста количества автотранспортных средств.

Сведения о росте ТС в Буинском муниципальном районе

Таблица № 7

Годы	Количество зарегистрированных транспортных средств в отделении ГИБДД г. Буинска
2012	5396
2013	4699

Приведенные данные выше показывают, что количество зарегистрированных транспортных средств г.Буинске уменьшилось, однако это нельзя считать объективным показателем. Так как регистрационные действия разрешено проводить в не зависимости, где зарегистрировано лицо.

Тенденция к увеличению количества ТС в последние годы отмечается в связи с увеличением частных предпринимателей, занимающихся грузовыми перевозками и перевозками пассажирами, а также увеличением легковых автомобилей, как у частных владельцев, так и у организаций и учреждений.

Вместе с тем применение программно – целевого метода к решению проблемы повышения БДД сопряжено с определенным риском. Так, в процессе реализации Программы возможно выявление отклонений в достижении промежуточных результатов из-за несоответствия влияния отдельных ее мероприятий на ситуацию в сфере аварийности их ожидаемой эффективности, обусловленного использованием новых подходов к решению задач в области обеспечения БДД, а также недостаточной скоординированностью деятельности исполнителей Программы на начальных стадиях ее реализации.

В целях управления указанным риском в процессе реализации Программы предусматриваются:

1. Создание эффективной системы управления на основе четкого распределения функций, полномочий и ответственности основных исполнителей Программы.

2. Мониторинг за ходом выполнения мероприятий Программы, регулярный анализ и при необходимости ежемесячная или ежегодная корректировка и ранжирование показателей, а также мероприятий Программы.

3. Перераспределение объемов финансирования в зависимости от динамики и темпов достижения поставленных целей, изменений во внешней среде.

Ожидаемые показатели аварийности в условиях отсутствия программно – целевого метода приведены в **приложении № 1**.

II Основные цели и задачи Программы

Целью Программы является обеспечение охраны жизни, здоровья граждан и их имущества, повышение гарантий их законных прав на безопасные условия движения на дорогах Буинского муниципального района. Условием достижения цели является решение следующих задач:

1. Совершенствование системы управления по обеспечению БДД.
2. Предупреждение опасного поведения участников дорожного движения и повышение надежности водителей ТС.
3. Повышение уровня безопасности ТС.
4. Разработка и применение эффективных схем, методов и средств организации дорожного движения.
5. Профилактика и ликвидация возникновения опасных участков на федеральной и территориальной сети дорог.
6. Сокращение ДДТТ.
7. Совершенствование правового, информационного, организационного и технического обеспечения контрольно – надзорной деятельности.
8. Повышение эффективности аварийно – спасательных работ и оказания ЭМП пострадавшим в ДТП.

Это позволит снизить показатели аварийности на территории Буинского муниципального района и, следовательно, уменьшить социальную остроту проблемы. Реализацию Программы предполагается осуществить в течении 2015 года.

Планируется осуществление следующих первоочередных мероприятий:

1. Создание системы пропагандистского воздействия на население с целью формирования негативного отношения к правонарушениям в сфере дорожного движения.
2. Проведение пропагандистских кампаний, направленных на формирование у участников дорожного движения стереотипов законопослушного поведения.
3. Построение оптимальных моделей управления системой БДД на местном уровне.
4. Подготовка предложений по введению в отношении автошкол механизмов, позволяющих повысить качество подготовки водителей, усиление контроля за наличием, исправностью и применением средств безопасности.
5. Повышение профилактики ДДТТ, активное внедрение детских удерживающих устройств.
6. Строительство современных автодромов для подготовки водителей.
7. Мониторинг динамики дорожно-транспортного травматизма, общественного мнения по проблемам БДД и реализации мероприятий Программы.
8. Дальнейшее увеличение объема работ по организации движения транспорта и пешеходов.
9. Продолжение пропагандистских кампаний, направленных на формирование участников дорожного движения устойчивых стереотипов законопослушного поведения.
10. Повышение роли общественных объединений и организаций в проведении профилактических мероприятий.

11. Совершенствование работ по профилактике ДДТТ.

12. Совершенствование форм и методов контроля и надзора за соблюдением участниками дорожного движения установленных нормативов и правил.

13. Продолжение мониторинга динамики дорожно-транспортного травматизма общественного мнения по проблемам БДД и реализации мероприятий Программы.

Ожидаемая динамика достижения показателей Программы приведена в **приложении № 2.**

III Перечень мероприятий Программы

Комплекс мероприятий Программы формируется и финансируется по статьям расходов на капитальные вложения и прочие нужды по следующим направлениям Программы. Деятельность в указанном направлении предусматривает совершенствование и развитие систем подготовки водителей ТС, других участников дорожного движения, широкое внедрение современных средств контроля за соблюдением ПДД РФ, совершенствование профилактической работы.

В ПДД РФ сказано, что участник дорожного движения – это лицо, принимающее непосредственное участие в процессе движения в качестве водителя, пешехода, пассажира ТС. Реализация данной системы в практической работе требует активизации деятельности по созданию стандартов обучения ПДД различных категорий участников дорожного движения, обеспечению образовательных учреждений научно – методической, учебной и материально – технической базой.

Потенциальная надежность участников дорожного движения зависит от ряда факторов, одним из которых является уровень теоретической и практической подготовки. У начинающих водителей этот уровень, например, определяется путем экзамена. Водители становятся участниками большого количества ДТП в первые годы после сдачи экзамена.

Безопасное вождение автомобиля требует хороших знаний, высокого уровня навыков вождения и точного понимания возникающих опасностей. Эти способности должны развиваться с помощью непрерывных упражнений и использования их в дорожном движении. Поэтому водители с большим стажем отличаются повышенной безопасностью поведения на дорогах, чем водители с небольшим практическим опытом.

Влияние обучения на уровень ДТП зависит от многих факторов, например от объема программы, от того, кто проходит обучение: молодые или опытные водители, от содержания лекций, квалификации и личных качеств инструкторов и т.п. Поэтому необходимо разработать такую программу обучения для начинающих и профессиональных водителей, которая может действительно повлиять на снижение общего количества ДТП.

Учитывая вышесказанное, в проекте предусмотрены мероприятия по повышению профессиональной надежности водителей. Основным из них являются мероприятия по совершенствованию содержания, форм и методов подготовки в автошколах, профилактической работе с водителями, систематически нарушающими ПДД, созданию их психофизиологической диагностики.

Одним из важных направлений, предусмотренных проектом, является профилактическая работа с водителями, нарушающими ПДД. В этом направлении планируется работа по:

- организации системы выявления, регистрации и обязательной переподготовки водителей, систематически нарушающих ПДД;
- совершенствование системы подготовки, повышения квалификации и переподготовки водителей ТС.

Анализ практики показывает, что большой опыт помогает водителям снизить риск ДТП. Риск уменьшается также по мере увеличения количества километров ежегодного пробега. Поэтому при определении влияния возраста на количество ДТП следует отделять влияние возраста от влияния водительского стажа или опыта и

ежегодного пробега. Водители новички имеют гораздо более высокий показатель риска ДТП, по сравнению с опытными водителями и это не зависит от возраста. Снижение возрастного предела может способствовать повышению водительского мастерства, уменьшению риска попадания в ДТП в последующие годы. В связи с этим, в проекте уделяется большое внимание развитию детско-юношеской автомобильной школы и карт клуба, способствующих формированию практических навыков вождения ТС в раннем возрасте.

Деятельность в указанном направлении предусматривает улучшение условий движения ТС и пешеходов, внедрение современных методов регулирования транспортного движения, комплексных схем организации дорожного движения, совершенствование организации пешеходного движения, снижение дорожных условий на возникновение ДТП, проведение инженерных мероприятий в местах концентрации ДТП.

Технические требования к новым и только что изготовленным на заводе механическим ТС обращены, в первую очередь, к изготовителям. Целый ряд подобных требований, которые были введены в течении последних 20 лет, имеют зафиксированный в документах эффект снижения количества ДТП и тяжести их последствий:

- требование об установке автомобильных ремней безопасности (их использование снижает вероятность человеческого травматизма на 30-50 %);
- требование о подголовниках снижают количество травм шеи и затылка на 10-20 %;
- установка защиты на тяжелых ТС для предотвращения заезда на них сзади (снижение объема травматизма на 20-40%);
- автоматическое включение ближнего света или дневных ходовых огней при начале движения (снижение ДТП с большим количеством участников дорожного движения в дневное время суток на 5-15 %).

Наряду с интенсивностью движения одним из факторов, увеличивающих вероятность несчастного случая, может быть то, что торможение едущего впереди ТС не фиксируется достаточно рано. Нормальные тормозные огни, по причине их низкого расположения, можно заметить непосредственно только из следующего сзади автомобиля. Водители остальных автомобилей, едущих в потоке, этих огней не видят. Если автомобили движутся на близком расстоянии друг от друга, то незаметность тормозных огней может привести к тому, что для торможения и предотвращения наезда не останется достаточного времени.

Езда с ближним светом в дневное время суток может снизить видимость стоп сигналов. На многих моделях автомобилей стоп сигналы и фонари заднего света расположены на одном уровне и торможение ТС показывается лишь усилением яркости свечения фонарей заднего света. Поэтому в качестве рекомендательной меры в Программе предусмотрена установка дополнительных стоп сигналов. Под такими стоп сигналами понимаются дополнительные фонари: либо один фонарь, расположенный по центру ТС, либо два, расположенных по бокам ТС выше уровня заводских фонарей заднего света и стоп сигналов.

Цель установки дополнительных стоп сигналов:

- повышение заметности стоп сигналов тормозящего ТС для большего количества автомашин, движущихся за ним;

- уменьшение времени на их обнаружение для водителей ТС, едущих сзади тормозящей машины, и, тем самым, сократить время их реакции. В целом водитель ТС, следующий за тормозящим ТС, получает больше возможностей для предотвращения ДТП, связанных со столкновением с впереди идущей машиной.

Установка дополнительных стоп сигналов приводит к уменьшению на 22 % количества ДТП, связанных со столкновением тормозящей машины. Во всем мире признана важность своевременного оказания первой медицинской помощи пострадавшим в ДТП, с целью снижения тяжести его последствий.

Как показывает анализ работы по оказанию ЭМП пострадавшим в ДТП, патруль ГИБДД прибывает на место ДТП в среднем на 25-30 мин. раньше, чем бригада скорой помощи. Дальнейшее развитие службы ЭМП пострадавшим в ДТП возможно за счет организации совместных дежурств медицинских работников и сотрудников ГИБДД. Основной задачей медицинских работников при выезде на ДТП является оказание своевременной и качественной мед. помощи пострадавшим (письмо Минздрава РТ № 09/670 от 19.02.2007 года).

Существенным фактором служит формирование каналов оперативной связи между бригадами скорой помощи, ГИБДД, управления ГО и ЧС с возможностью передачи своевременной информации о пострадавших. Планируется в дальнейшем дежурство медицинского работника в составе ДПС. Мед. работник, прибывший на место ДТП вместе с сотрудниками ГИБДД, может провести медицинскую сортировку пострадавших, провести осмотр, начать доврачебной медицинской помощи и продолжать ее до прибытия бригады скорой помощи, или самостоятельно эвакуировать пострадавшего.

Кроме своевременного оказания ЭМП пострадавшим организация совместных дежурств медицинских работников и сотрудников ГИБДД позволит решить следующие задачи:

1. Обучение навыкам оказания первой медицинской помощи инспекторского состава ГИБДД, дежурящими медицинскими работниками в процессе работы.
2. Организация предварительного освидетельствования водителей ТС на алкогольное и наркотическое опьянение.
3. Организация экстренной диагностики утомления у водителей ТС (профилактика ДТП).

Для решения вопроса оказания ЭМП пострадавшим в ДТП подобным образом потребуются:

1. Выделение ставок медицинских работников из расчета 4 ставки на 1 круглосуточное совместное дежурство.
2. Выделение финансовых средств на приобретение медикаментов, медицинских аппаратов и расходных материалов.
3. Приобретение средств связи для дежурных медицинских работников, с целью получения своевременной информации о ДТП и передаче сведений о пострадавших в лечебное учреждение.
4. Организация обучения инспекторского состава ГИБДД правилам оказания первой медицинской помощи пострадавшим в ДТП.

Для снижения тяжести последствий в проекте предусмотрено осуществление мер по повышению оперативности и эффективности аварийно – спасательных работ при ДТП. С этой целью необходимо провести работы по созданию и организации

деятельности дежурно – диспетчерской службы оказания помощи при возникновении ДТП.

Создание дежурно – диспетчерской службы призвано снизить число и тяжесть возможных последствий ДТП, повысить уровень безопасности населения района. В результате создания ДДС будут снижены и социально – экономический ущерб от ДТП, и людские потери. Помощь пострадавшим в ДТП будет оказываться более целенаправленно и в более сжатые сроки.

Поведение участников дорожного движения имеет большое значение для безопасности движения. Для того, чтобы сделать это поведение максимально единообразным и безопасным, установлены законом правила о поведении участников дорожного движения. Основная идея заключается в том, что любой человек может перемещаться более безопасно, когда он сам и другие участники дорожного движения соблюдают эти правила, чем когда их нарушают. Для обеспечения соблюдения правил, государственные органы власти осуществляют контроль над их исполнением и наказание за их нарушение.

Многие участники дорожного движения, в особенности водители автомобилей, а также пешеходы, оценивают свою готовность к участию в движении намного выше, чем в среднем по той группе, к которой они относятся. Они не хотят вести себя в соответствии с общепринятыми ПДД. Для них собственный опыт является более значимым при выборе модели поведения в уличном движении, чем утвержденные государством правила. Даже если эти правила являются исключительно разумными с точки зрения общества, сами по себе они ничего не решают. Поэтому контроль и наказание за нарушение правил будут всегда необходимы для обеспечения уважения к установленным государством ПДД.

В рамках проекта предусматривается осуществление комплекса профилактических мер с использованием СМИ: организации телевизионных курсов по обучению населения ПДД, методам оказания первой доврачебной помощи и правовым вопросам дорожного движения, регулярных телепередач рекламного и информационного характера по вопросам организации и обеспечения БДД, выступлений руководителей и специалистов с разъяснением состояния БДД и государственных мер по обеспечению БДД.

Основной акцент при этом должен быть сделан на реализацию таких мероприятий, как:

- расширение тиража, повышение качества печатной продукции по пропаганде и обучению безопасного поведения, в т.ч. и пенсионного возраста;
- увеличение количества, повышение качества передач на телевидении.

Сообщения для участников дорожного движения и различные кампании включают в себя текущую информацию. Для этих участников с помощью средств массовой информации и специально организованных кампаний, которые направлены на определенные группы участников дорожного движения.

Предполагается организация и проведение с использованием СМИ специальных пропагандистских кампаний по формированию общественного мнения и соблюдения ПДД. Эти кампании должны быть скоординированы деятельностью контрольно – надзорных органов и подкрепляться осуществлением целенаправленного контроля за поведением участников дорожного движения. Осуществление названных мер обеспечит привлечение внимания населения к проблеме БДД, общественную

поддержку проводимых мероприятий и формирование норм безопасного поведения участников дорожного движения.

Переход дорог с автомобильным движением сопряжен иногда определенными трудностями. Особые проблемы при этом возникают у детей и престарелых. Дети до 4 лет чаще всего получают травмы, находясь в качестве пассажиров в автомобиле. Для детей пешеходов в возрасте от 4 до 10 лет – ДТП является наиболее обычным типом несчастного случая. Среди детей старшего возраста доминирует ДТП с участием велосипедистов. Значительная часть ДТП происходит вблизи дома и на участках дороги, где дети играют или находятся в дневное время суток.

Известно, что на рост аварийности с участием детей влияет качество подготовки водителей. Данные экзаменационно-регистрационной работы МРЭО ГИБДД Буинского ГРОВД приведены ниже в таблицах № 8-10. Анализ приведенных материалов показывает, что уровень самостоятельной подготовки водителей ТС низкий.

**Данные экзаменационно – регистрационной работы ОГИБДД за 2012 год
(базисный год)**

Таблица № 8

Показатели	Код строк и	Всего	В том числе, на право управления ТС категории								Всего учеб. орг-ий
			А	В	ВС	С	Д	Е	Трам в.	Трол л.	
А	Б	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Количество выданных ВУ	1	5372	3	3027	1531	481	102	228	0	0	17
Число лиц, прошедших обучение в орг-ях	2	3072	2	2136	364	308	62	200	0	0	0
Из них с первого раза	3	845	12	302	416	6	59	50			0
Министерство образования	4	732	5	149	453	55	45	25			8
Из них с первого раза	5	344	2	72	223	6	21	20			0
Министерство обороны	6										
Из них с первого раза	7										
Концерн «Росавтотранс»	8										
Из них с первого раза	9										
ОСТО	10	971	0	820	65	53	8	25			
Из них с первого раза	11	686	0	620	27	17	4	18			0
ВОА	12	174	2	168	4						
Из них с первого раза	13	143	2	140	1						
Иные	14	686	0	547	79	32	13	15			
Из них с первого раза	15	461	0	404	31	11	4	11			0
Получившие ВУ после сам. подготовки	16	34	1	33							0
Из них с первого раза	17	3	1	2							0
Произведен обмен ВУ	18	2266	0	858	1167	173	40	28			0
Произведено чел./экзаменов	19	14202									0

Данные экзаменационно – регистрационной работы ОГИБДД за 2011 год

Таблица № 9

Показатели	Код строк и	Всего	В том числе, на право управления ТС категории								Всего учеб. орг-ий
			А	В	ВС	С	Д	Е	Трам в.	Трол л.	
А	Б	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Количество выданных ВУ	1	4971	8	2664	1811	223	115	150	0	0	17
Число лиц, прошедших	2	2435	5	1453	610	174	85	108	0	0	0

обучение в орг-ях											
Из них с первого раза	3	1583	3	970	448	49	32	81	0	0	0
Министерство образования	4	835	0	285	314	119	49	68			
Из них с первого раза	5	493	0	202	191	32	16	52			0
Министерство обороны	6										
Из них с первого раза	7										
Концерн «Росавтотранс»	8										
Из них с первого раза	9										
ОСТО	10	705	0	543	100	49	8	5			
Из них с первого раза	11	468	0	363	80	15	7	3			0
ВОА	12	145	5	140							
Из них с первого раза	13	115	3	112							0
Иные	14	750	0	485	196	6	28	35			
Из них с первого раза	15	507	0	293	177	2	9	26			0
Получившие ВУ после сам. подготовки	16	109	2	107							
Из них с первого раза	17	28	0	28							
Произведен обмен ВУ	18	2427	1	1104	1201	49	30	42	0	0	0
Произведено чел./экзаменов	19	14746	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Количество граждан, восстановленных после лишения	20	1051	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Осуществлено проверок автошкол	21	50	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Выдано предписаний после проверок	22	13	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Процент сдачи ПДД с первого раза	23	68,1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Процент сдачи вождения с первого раза	24	47,6	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Сведения о количестве подготовленных водителей ТС

Таблица № 10

Годы	Подготовлено водителей категории					Всего водителей
	А	В	С	ВС	Д	
2011	8	2664	223	1811	115	4971
2012	3	3027	481	1531	102	5372

Особое внимание в проекте будет уделяться детям подросткам как наиболее незащищенным участникам дорожного движения. Анализ ДДТТ показывает, что основные происшествия с детьми происходят во время каникул. Для решения вопроса снижения детского травматизма необходимо: качественное обучение детей основам безопасности жизни.

В Буинском муниципальном районе функционируют 36 общеобразовательных учреждений и 43 дошкольных, в которых обучаются и воспитываются порядка 8000 детей. Школа как звено общеобразовательной системы, также несет ответственность за безопасность детей как по дороге в школу, так и из школы. Организованное обучение детей ПДД в школе поможет значительно снизить показатель риска ДТП по сравнению с тем, когда они не получали бы подобных знаний.

Одной из целей обучения детей езде на велосипеде в рамках программных мероприятий является снижение частоты совершаемых ошибочных действий. Теоретическое обучение ПДД и практическая подготовка к езде на велосипеде в возрасте 6-15 лет может снизить количество совершаемых ими ДТП.

Совершенствование организации и условий дорожного движения является снижением уровня риска возникновения ДТП путем разработки и применения более

эффективных схем, методов и средств организации дорожного движения (ОДД), совершенствования условий дорожного движения в Буинском муниципальном районе. Средством достижения поставленной цели является реализация комплексов мероприятий по ликвидации и профилактике возникновения опасных участков дорог и опасных условий движения:

- совершенствование транспортной схемы движения пассажирского и грузового транспорта в городе;
- строительство и реконструкция регулирующих объектов (светофоров);
- реформирование организации движения и маршрутной сети в городе пассажирского транспорта общего пользования;
- совершенствование организации безопасности движения транспорта, перевозящего опасные грузы по дорогам города и района;

В первую очередь мероприятия по ОДД ориентированы на устранение мест концентрации ДТП, выбор скоростных режимов с учетом особенностей УДС и интенсивности транспортного потока, сокращение числа аварийно – опасных ситуаций. На улицах города необходимо заменить технические средства, которые отработали срок эксплуатации, надежность работы которых не удовлетворяет нормативным требованиям.

Анализ ДТП на дорогах по месяцам года как фактора изменения дорожных условий показал следующее:

1. В зимний период наблюдается повышение ДТП по дорожным условиям.
2. Весенний период характеризуется относительно стабильным количеством ДТП по дорожным условиям (от 10 до 12 % от общего числа ДТП).
3. Летний и осенний периоды характеризуются относительно стабильным количеством ДТП (по сравнению с другими периодами года).

Однако в летний период возникновение ДТП по дорожным условиям составляет 13 % от общего числа ДТП, а в весенний период этот показатель составляет 25 %.

Проверки автодорог в целом по району выявили значительные недостатки – разрушение проезжей части и обочин. На многих участках дорог имеются ямы, выбоины, продольные и поперечные трещины, разрушения кромки проезжей части и занижение обочин. Обычно к такому состоянию приходят дороги после зимней эксплуатации, а зимы в РФ бывают коварны по отношению асфальтобетонных дорог. Резкие скачки температурных режимов негативно влияют на автодороги.

Предусматривается повысить обеспеченность города современными техническими средствами и материальными ресурсами – дорожными знаками, светофорами.

На прямых участках пути ДТП чаще всего случаются в результате выполнения обгона, объезда препятствия, утомления водителя, несоблюдения скоростного режима, слабой освещенности опасного участка пути. Для снижения риска данных ДТП в проекте запланированы мероприятия по улучшению поперечного профиля дороги. **Под улучшением поперечного профиля дороги понимаются следующие мероприятия:**

1. Компонировка обочины дороги имеет значение, как для характера ДТП, так и для степени их тяжести. Крутые откосы увеличивают вероятность опрокидывания ТС при съезде с дороги. Стационарные препятствия вблизи дороги могут увеличивать вероятность ДТП, поскольку они ухудшают обзор и дают гораздо меньший запас для возврата к контролю над ТС, когда оно уже вышло из под него.

2. Выравнивание откосов от угла наклона 1:3 до угла 1:4 снижает количество ДТП с человеческими жертвами в среднем на 40 % и количество ДТП с материальным ущербом на 30 %.

3. Увеличение расстояния до бокового препятствия до 5 м снижает количество ДТП на 20 %. Эти цифры включают в себя ДТП со всеми видами повреждений, а также с материальным ущербом.

Меры по снижению ДТП в темное время суток

К данным мерам относится освещение аварийно опасных участков дороги. Освещение дорог снижает количество смертельных исходов примерно на 60 %, травматизма – на 25 % и материальный ущерб от ДТП – примерно на 10 %.

IV Ресурсное обеспечение Программы

При планировании ресурсного обеспечения Программы учитывались реальная ситуация в финансово – бюджетной сфере на различных уровнях, состояние аварийности, высокая экономическая и социально – демографическая значимость проблемы обеспечения БДД, а также реальная возможность ее решения при федеральной поддержке. Финансирование мероприятий Программы будет осуществляться за счет бюджета Республики Татарстан, местного бюджета и внебюджетных источников. Общий объем финансирования составляет 58,0513 млн. рублей, в том числе: из республиканского бюджета – 37,259 млн. руб., районного бюджета – 20,7923 млн. руб. Объемы финансирования Программы за счет средств бюджета РТ и иных источников по годам приведены в **приложении № 7**. Распределение средств, выделяемых на реализацию Программы, между государственными заказчиками целевой Программы приведено в **приложении № 8**.

У Механизм реализации Программы

Настоящая Программа является дальнейшим развитием федеральной целевой программы «Повышение БДД в России на 2012 – 2020 года» и реализуется в соответствии с нормами, установленными Гражданским кодексом РФ, РТ и иными нормативными правовыми актами РФ и РТ. Механизм реализации Программы базируется на принципах партнерства органов исполнительной власти и организаций. Решение задач по формированию и эффективному управлению реализацией Программы будет осуществляться путем обоснованного выбора форм и методов управления.

Организационно – правовые аспекты управления реализацией Программы

Управление реализацией Программы осуществляет исполнительный комитет Буинского муниципального района РТ. Руководителем Программы является Руководитель Буинского районного исполнительного комитета. В реализации Программы участвуют структурные подразделения исполнительного комитета Буинского муниципального района и органы местного самоуправления. Обеспечение взаимодействия государственных заказчиков Программы осуществляет Комиссия по БДД при исполнительном комитете Буинского муниципального района, которая является коллегиальным совещательным органом управления реализацией Программы. Текущее управление реализацией Программы осуществляет Руководитель Буинского районного исполнительного комитета.

Комиссия по БДД Буинского районного исполнительного комитета реализует следующие основные функции:

1. Подготовка проекта ежегодного плана мероприятий Программы на следующий финансовый год и координация деятельности по вопросам, касающимся его согласования с государственными заказчиками Программы.

2. Выполнение комплекса мероприятий по скоординированному взаимодействию с органами исполнительной власти РТ, органами местного самоуправления и организациями различной организационно – правовой формы.

3. Сбор и систематизация статической и аналитической информации о реализации мероприятий Программы.

4. Мониторинг результатов реализации мероприятий Программы, формирование аналитической информации о реализации указанных мероприятий и подготовка отчетности о реализации Программы.

5. Осуществление деятельности по информированию общественности о ходе и результатах реализации Программы.

6. Иные функции.

Буинский районный исполнительный комитет до начала реализации Программы утверждает положение об управлении реализацией Программы, определяющее порядок формирования организационно – финансового плана реализации Программы, механизмы корректировки мероприятий Программы и их ресурсного обеспечения в ходе реализации Программы, процедуры обеспечения публичности (открытости) информации о значениях индикаторов и показателей Программы,

результатах мониторинга реализации Программы, мероприятиях Программы и об условиях участия в них исполнителей.

Финансовые аспекты управления реализацией Программы

Финансирование мероприятий Программы осуществляется за счет средств бюджета Республики Татарстан, бюджета Буинского муниципального района и иных внебюджетных источников. Исполнительный комитет Буинского муниципального района ежегодно определяет адресный перечень объектов финансирования, заключает соглашения (договора) с органами государственной власти Республики Татарстан на весь срок реализации Программы о софинансировании мероприятий Программы за счет средств бюджета РТ, местного бюджета и внебюджетных источников с учетом общей стоимости работ. Прекращение Программы наступает в случае завершения ее реализации, а досрочное прекращение в случае признания неэффективности ее реализации в соответствии с решением Правительства РТ и Буинским районным исполнительным комитетом, согласно порядку разработки и реализации республиканской целевой Программы и местной целевой Программы. Ответственные за реализацию проекта - Буинский районный исполнительный комитет, Комиссия по БДД при исполнительном комитете Буинского муниципального района, ОГИБДД, Буинский филиал «Дирекция финансирования научных и образовательных программ по безопасности дорожного движения в Республике Татарстан», местное телевидение, редакция районной газеты, специалисты ГО и ЧС, ЦРБ, другие организации и общественные объединения.

Страхование гражданской ответственности владельцев ТС

Президентом РФ подписан Федеральный закон от 25.04.2002 года № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств».

В целях защиты прав потерпевших на возмещение вреда, причиненного их жизни, здоровью или имуществу при использовании ТС иными лицами, указанными федеральным законом, определяются правовые, экономические и организационные основы обязательного страхования гражданской ответственности владельцев ТС (далее обязательное страхование).

Основными принципами обязательного страхования являются:

1. Гарантия возмещения вреда, причиненного жизни здоровью или имуществу потерпевших, в пределах установленных указанным федеральным законом.
2. Всеобщность и обязательность страхования гражданской ответственности владельцами ТС.
3. Недопустимость использования на территории РФ ТС, владельцы которых не исполнили установленную указанным федеральным законом обязанность по страхованию своей гражданской ответственности.
4. Экономическая заинтересованность владельцев ТС в повышении БДД.

Владельцы ТС обязаны на условиях и в порядке, установленных указанным федеральным законом, и в соответствии с ним за свой счет страховать в качестве страхователей риск своей гражданской ответственности, которая может наступить вследствие причинения вреда жизни, здоровью или имуществу других лиц при использовании ТС.

Объектом обязательного страхования являются имущественные интересы, связанные с риском гражданской ответственности владельца транспортного средства по обязательствам, возникающим вследствие причинения вреда жизни, здоровью или имуществу потерпевших при использовании ТС на территории РФ. Обязательное страхование осуществляется владельцами ТС путем заключения со страховщиками договоров обязательного страхования. В договорах обязательного страхования указываются ТС, гражданская ответственность владельцев которых застрахована. При заключении договора обязательного страхования страховщик вручает страхователю страховой полис и специальный знак государственного образца. Документом, удостоверяющим осуществление обязательного страхования, является полис. По требованиям потерпевших компенсационные выплаты осуществляются профессиональным объединением страховщиков, действующих на основании учредительных документов и в соответствии с Федеральным законом от 25.04.2002 года № 40-ФЗ. Рассмотрение требований потерпевших о компенсационных выплатах, осуществление компенсационных выплат и реализацию прав требований, предусмотренных Федеральным законом от 25.04.2002 года № 40-ФЗ, могут проводить страховщики, действующие за счет профессионального объединения на основании заключенных с ними договоров. Контроль за исполнением владельцами ТС установленной Федеральным законом обязанности по страхованию осуществляется полицией при регистрации, организации государственного технического осмотра ТС и осуществление иных своих полномочий в области контроля за соблюдением ПДД, а также нормативных правовых актов в области обеспечения БДД. Водитель ТС обязан иметь при себе страховой полис обязательного страхования и передавать его для проверки сотрудникам полиции, уполномоченным на то, в соответствии с законодательством РФ.

На территории РФ запрещается использование ТС, владельцы которых не исполнили установленную указанным Федеральным законом обязанность по страхованию своей гражданской ответственности. В отношении указанных ТС не проводится государственный технический осмотр и регистрация. Основные мероприятия по реализации проекта представлены в **Приложении № 3 и № 4.**

VI Оценка социально – экономической и бюджетной эффективности Программы

Эффективностью реализации муниципальной целевой Программы определяется степень достижения ее, в качестве которых выбраны сокращение числа погибших в результате ДТП и количества ДТП с пострадавшими.

В 2015 году по сравнению с 2012 годом ожидается сокращение количества погибших на 2 человека и количества ДТП с пострадавшими на 5,13 %. Всего за время реализации Программы будут сохранены жизни 29 человек по сравнению с вариантом развития ситуации в условиях отсутствия программно – целевого метода.

Общий результат проведенных мероприятий даст социально – экономический эффект в 15,315 млн. руб. (с учетом прогноза цен на 2014 год). На уровень положительной текущей бюджетной эффективности Программа выйдет в 2016 году.

Расчет социально – экономической эффективности муниципальной целевой Программы приведен в **приложении № 10**. Расчет бюджетной эффективности муниципальной целевой Программы приведен в **приложении № 11**.

Мероприятия, направленные на повышение правового сознания и предупреждение опасного поведения участников дорожного движения, совершенствование организации движения ТС и пешеходов в городах, развитие системы оказания помощи пострадавшим в результате ДТП непосредственно влияют на сокращение количества лиц, погибших в результате ДТП. Мероприятия, направленные на совершенствование нормативно – правовых, методических и организационных основ системы управления деятельностью в области БДД, необходимы для реализации муниципальной целевой Программы в целом.

Приложение № 1

Ожидаемые показатели аварийности в условиях отсутствия программно – целевого метода

Годы	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Количество лиц, погибших в результате ДТП, чел.	13	14	14	14	14	15	15	15	15
Количество ДТП с пострадавшими, ед.	74	77	78	80	81	83	84	86	87
Инерционный сценарий	695	697	715	733	751	769	786	802	817
Значения показателя по годам реализации Программы	695	685	677	666	658	606	566	528	495
Сокращение показателя, в %	0,00%	-1,44%	-2,59%	-4,17%	-5,32%	-12,81%	-18,56%	-24,03%	-28,78%
Число лиц погибших в ДТП к 2012 году, в %	0,00%	-1,47%	-2,64%	-4,20%	-5,33%	-12,86%	-18,58%	-24,01%	-28,82%
Кол-во детей, погибших в ДТП к 2012 году, в %	0,00%	-0,53%	-4,15%	-7,23%	-11,70%	-15,74%	-21,38%	-28,19%	-28,40%
Социальный риск к 2012 году, в %	0,00%	-1,50%	-3,50%	-5,50%	-7,50%	-10,50%	-21,00%	-27,50%	-30,50%
Транспортный риск к 2012 году, в %	0,00%	-0,16%	-0,33%	-3,61%	-6,56%	-12,62%	-28,03%	-34,75%	-36,07%

Приложение № 2

Ожидаемая динамика достижения показателей целевой Программы

Годы	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Снижение количества лиц, погибших в результате ДТП, чел.	13	13	13	12	11	11	10	9	8
Снижение количества ДТП с пострадавшими, ед.	74	74	74	70	65	60	55	50	44

Приложение № 3

Мероприятия, направленные на повышение правового сознания и предупреждение опасного поведения участников дорожного движения

(млн. руб., с учетом прогноза цен на соответствующие годы)

№ по ФЦП	Мероприятия	Сроки выполнения мероприятий	Объем финансирования, всего	В том числе			Ответственные за организацию и выполнение мероприятий
				Республиканский бюджет	Муниципальный бюджет	Внебюджетные источники	
Капитальные вложения							
45	Строительство автодорожек, картодромов, площадок с дорожной разметкой	2015 год	-	-	-	-	БРИК
46	Оснащение техническими комплексами подразделений, осуществляющих контрольные и надзорные функции в области обеспечения безопасности дорожного движения:	2015 год	-	-	-	-	МВД по РТ
	оснащение комплексами видеофиксации нарушений Правил дорожного движения Российской Федерации, радары, приборами ВНИК-03, 04, приборами ППЦ, смотровыми зеркалами, системами «Поток» и др.;	2015 год	-	-	-	-	-
60	приобретение патрульных автомобилей и специального транспорта, оборудованного средствами контроля и выявления правонарушений	2015 год	-	-	-	-	БРИК, МВД по РТ
	Прочие нужды						
60	Проведение широкомасштабных акций «Внимание – дети!», «Внимание – пешеход!», «Вежливый водитель», «Зебра» и т.д.	2015 год	0,1	0,1	-	-	БФ ДФН и ОП по БДД в РТ
	Привлечение информационных и рекламных агентств к проведению профилактических акций, направленных на укрепление дисциплины участников дорожного						

	движения, размещение материалов в средствах массовой информации								
62	Создание видео- и телевизионной информационно-пропагандистской продукции. организация тематической наружной социальной рекламы (баннеры, перетяжки), а также размещение материалов в средствах массовой информации, общественном транспорте, кинотеатрах и т.д.	2015 год	0,1	-	0,1	-	0,1	-	БФ ДФН и ОП по БДД в РТ
63	Проведение массовых мероприятий с детьми (конкурсы-фестивали «Безопасное колесо», профильные смены активистов отрядов юных инспекторов движения, автопробеги по местам боевой славы, чемпионаты юношеских автошкол по автогонному спорту, конкурсы среди общеобразовательных учреждений по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма), приобретение картинга, автомобилей для детско-юношеской автошколы, автокласов, оборудования по Правилам дорожного движения, развитие технических видов спорта, проведение соревнований, проведение мероприятий по безопасности дорожного движения для населения	2015 год	0,05	0,05	0,05	-	0,05	-	БФ ДФН и ОП по БДД в РТ
64	Проведение слетов юных инспекторов движения, развитие ЮИДовского движения	2015 год	0,05	0,05	0,05	-	0,05	-	БФ ДФН и ОП по БДД в РТ
65	Изготовление и распространение световозвращающих приспособлений в среде дошкольников и учащихся младших классов	2015 год	0,05	0,05	0,05	-	0,05	-	БФ ДФН и ОП по БДД в РТ
75	Повышение квалификации состава преподавательского общеобразовательных школ и детских дошкольных учреждений	2015 год	0,05	0,05	0,05	-	0,05	-	Отдел образования, БФ ДФН и ОП по БДД в РТ

Организационно – планировочные и инженерные меры, направленные на совершенствование организации движения ТС и пешеходов в городе

(млн. руб., с учетом прогноза цен на соответствующие годы)

№ по ФЦП	Мероприятия	Сроки выполнения мероприятий	Объем финансирования, всего	В том числе			Ответственные за организацию и выполнение мероприятий
				Республиканский бюджет	Муниципальный бюджет	Внебюджетные источники	
Капитальные вложения							
18	Строительство, реконструкция, техническое перевооружение светофорных объектов	2015 год	2,324750	1,1623	1,1623	-	БФ ДФН и ОП по БДД в РТ, БРИК, МВД по РТ
19	Оборудование искусственным освещением мест концентрации дорожно-транспортных происшествий на участках дорог, находящихся в городе, сельских поселений Буинского муниципального района	2015 год	28,501	28,501	-	-	ГУ «Главтатдортранс» ОАО «Проектно-сметное бюро»
20	Реконструкция, строительство на участках улично-дорожной сети городов и населенных пунктов пешеходных ограждений, в том числе в зоне пешеходных переходов	2015 год	-	-	-	-	ДУ, МПЖКХ
21	Создание системы маршрутного ориентирования участников дорожного движения.	2015 год	0,15	-	0,15	-	МПЖКХ
22	«Программа дорожных работ на дорогах общего пользования местного значения Республики Татарстан на 2015 год»; «Приведение в нормативное состояние дорожно-уличной сети населенных пунктов Республики Татарстан» (ЩПС на 2015 год); «Приведение в нормативное состояние дорожно-уличной сети с асфальтобетонным покрытием районных центров и городов	2015 год	56,339	36,959	19,380	-	Подрядная организация не определена

23	<p>Республики Тагарстан на 2015 год»</p> <p>Строительство, реконструкция, техническое перевооружение нерегулируемых пешеходных переходов, в том числе непосредственно прилегающих к дошкольным общеобразовательным учреждениям, общеобразовательным учреждениям и учреждениям дополнительного образования детей, освещением, искусственными неровностями, светофорами Т.7, системами светового оповещения, дорожными знаками с внутренним освещением и светодиодной индикацией. Г- образными опорами, дорожной разметкой, в том числе с применением штучных форм и цветных дорожных покрытий, световозвращателями и индикаторами, а также устройствами дополнительного освещения и другими элементами повышения безопасности дорожного движения</p>	2015 год					БФ ДФН и ОП по БДД в РТ, БРИК
----	---	----------	--	--	--	--	-------------------------------

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

(млн. руб., с учетом прогноза цен на соответствующие годы)

№ по ФЦП	Мероприятия	Срок исполнения	Объем финансирования	В том числе			Ответственные за выполнение	Ожидаемый результат
				За счет средств республиканского бюджета	За счет средств районного бюджета	За счет средств внебюджетных источников		
Капитальные вложения								
62	Оснащение подразделений дорожно-патрульной службы аппаратно-программными комплексами, позволяющими с помощью электронной карты местности определить оптимальный маршрут движения к месту дорожно-транспортного происшествия патрульного транспорта	2015 год	-	-	-	МВД по РТ, БРИК	сокращение времени прибытия нарядов дорожно-патрульной службы на место дорожно-транспортного происшествия	
117	Разработка и внедрение в подразделениях Госавтоинспекции автоматизированных информационно-управляющих систем как компонента единой федеральной информационной системы	2015 год	-	-	-	МВД по РТ, БРИК	снижение тяжести последствий дорожно-транспортных происшествий	

Прочие нужды

120	<p>Организационно-методическое обеспечение применения подразделений дорожно-патрульной службы Госавтоинспекции аппаратно-программных комплексов, позволяющих с помощью электронной карты местности определить оптимальный маршрут движения к месту дорожно-транспортного происшествия патрульного транспорта</p>	2015 год	-	-	-	-	БРИК, МВД по РТ	сокращение времени прибытия нарядов дорожно-патрульной службы Госавтоинспекции на место дорожно-транспортного происшествия
-----	--	----------	---	---	---	---	-----------------	--

Приложение № 7

Объемы финансирования целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения Буинского муниципального района РТ на 2015 год» за счет средств республиканского, местного бюджетов и иных источников по направлениям

Наименование мероприятия	На 2015 год средства муниципального бюджета	Средства муниципального бюджета				Средства бюджета Республики Татарстан				Средства внебюджетных источников		
		Капитальные вложения		Прочие нужды		Капитальные вложения		Прочие нужды		Капитальные вложения	Прочие нужды	
Повышение правового сознания и предупреждение опасного поведения участников дорожного движения	0,1	-	0,1	-	0,3	-	-	-	-	-	-	-
Организационно – планировочные и инженерные меры, направленные на совершенствование организации движения транспорта и пешеходов в городе	20,6923	20,6923	-	-	36,959	-	-	-	-	-	-	-
Развитие системы оказания помощи лицам, пострадавшим в результате ДТП	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ИТОГО:	20,6923	20,6923	0,1	0,1	36,959	0,3	0,3	0,3	0,3	-	-	-

Объемы финансирования муниципальной целевой программы
 «Повышение безопасности дорожного движения Буинского муниципального района РТ на 2015 год»
 за счет средств республиканского бюджета, бюджета муниципального образования и иных источников по годам

(млн. руб., с учетом прогноза цен на соответствующие годы)

Источник финансирования	На 2015 год всего
Средства бюджета РТ – всего в том числе:	37,259
- капитальные вложения	36,959
- прочие нужды	0,3
Средства муниципального образования – всего в том числе:	20,7923
- капитальные вложения	20,6923
- прочие нужды	0,1
Средства внебюджетных источников – всего в том числе:	-
- капитальные вложения	-
- прочие нужды	-
Объем финансирования Программы из всех источников всего:	58,0513

Приложение № 9

Распределение средств муниципального бюджета, выделяемых на реализацию муниципальной целевой программы «Повышение БДД в 2015 году» между государственными заказчиками Программы

Государственные заказчики Программы		На 2015 год Всего
Исполнительный комитет		20.7923 млн. руб.
Муниципальный ОВД, УВД МВД по РТ		
Муниципальная служба МЧС по РТ		
Муниципальный отдел здравоохранения		
Муниципальный отдел образования		
Муниципальная служба дорожного хозяйства		

Приложение № 10

Расчет социально – экономической эффективности муниципальной целевой программы «Повышение БДД на 2015 год»

№ п/п	Показатели	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год	2018 год	2019 год	2020 год
1	Количество лиц, погибших в результате ДТП (программный показатель), чел.	13	13	13	12	11	11	10	9	8
2	Количество лиц, погибших в результате ДТП (инерционный сценарий – развитие ситуации в условиях отсутствия программно – целевого метода), чел.	13	14	14	14	14	15	15	15	15
3	Количество лиц, погибших в результате ДТП (по сравнению с инерционным сценарием), чел.	0	0	1	2	3	4	5	6	7
4	Снижение социально – экономического ущерба от реализации Программы, млн. руб.	3,817	7,634	15,268	19,085	22,902	34,353	-	-	-
5	Расходы на реализацию Программы, млн. руб., с учетом прогноза цен на	0,98	1,96	3,92	4,90	5,88	8,82	-	-	-

8	Расходы на реализацию Программы, млн. руб., с учетом прогноза цен на 2012 год	0,79	1,58	2,90	3,34	3,72	5,22
9	Бюджетный эффект от реализации Программы, млн. руб., с учетом прогноза цен на 2012 год	0,47	0,94	2,14	2,96	3,84	6,12
10	Коэффициент дисконтирования	1,08	1,166	1,26	1,36	1,469	1,587
11	Приведенный бюджетный эффект от реализации Программы, млн. руб.	0,43	0,80	1,69	2,17	2,61	3,85

Приложение № 12

Расчет социально – экономической эффективности мероприятий, направленных на повышение правового сознания и предупреждение опасного поведения участников дорожного движения

№ п/п	Показатели	2012 год	2013год	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год	Последующие годы (в среднем за год)
1	Сокращение количества лиц, погибших в результате ДТП (по сравнению с инерционным сценарием – развитие ситуации в условиях отсутствия программно – целевого метода), человек	0	0	1	2	3	4	
2	Снижение социально – экономического ущерба от реализации мероприятий, млн. руб.	0	0	3,817	3,817	3,817	7,634	
3	Расходы на реализацию мероприятий, млн. руб., с учетом прогноза цен на соответствующие годы	0,98	0,98	0,98	0,98	0,98	1,96	
4	Индекс инфляции	1,1	1,1	1,2	1,3	1,4	1,5	
5	Расходы на реализацию мероприятий, млн. руб., с учетом прогноза цен на 2012 год	0,89	0,89	0,81	0,75	0,70	1,3	
6	Социально – экономический эффект от	-0,89	-0,89	3,007	3,067	3,117	6,334	

	реализации мероприятий, млн. руб., с учетом прогноза цен на 2012 год								
7	Коэффициент дисконтирования	1,08	1,166	1,26	1,36	1,469	1,587		
8	Приведенный социально – экономический эффект от реализации мероприятий, млн. руб.	-0,82	-0,76	2,38	2,25	2,12	3,99		

Приложение № 13

Расчет бюджетной эффективности мероприятий, направленных на повышение правового сознания и предупреждения опасного поведения участников дорожного движения

№ п/п	Показатели	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год	Последующие годы (в среднем за год)
1	Сокращение количества лиц, погибших в результате ДТП (по сравнению с инерционным сценарием – развитие ситуации в условиях отсутствия программно – целевого метода), человек	0	0	1	2	3	4	
2	Снижение социально – экономического ущерба от реализации мероприятий, млн. руб.	0	0	3,817	3,817	3,817	7,634	
3	Вклад в доходы муниципального бюджета, млн. руб.	0	0	1,26	1,26	1,26	2,52	
4	Расходы на реализацию мероприятий, млн. руб., с учетом прогноза цен на соответствующие годы	0,87	0,87	0,87	0,87	0,87	1,74	
5	Индекс инфляции	1,1	1,1	1,2	1,3	1,4	1,5	
6	Расходы на реализацию мероприятий, млн. руб., с учетом прогноза цен на 2012 год	0,79	0,79	0,73	0,67	0,62	1,16	
7	Бюджетный эффект от реализации	-0,79	-0,79	0,53	0,59	0,64	1,36	

	Программы, млн. руб., с учетом прогноза цен на 2012 год												
8	Коэффициент дисконтирования	1,08	1,166	1,26	1,36	1,469	1,587						
9	Приведенный бюджетный эффект от реализации мероприятий, млн. руб.	-0,73	-0,68	0,42	0,43	0,44	0,86						

Приложение № 14

Расчет социально – экономической эффективности организации движения ТС и пешеходов в городах направленных на совершенствование организации движения ТС и пешеходов в городах

№ п/п	Показатели	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год	Последующие годы (в среднем за год)
1	Сокращение количества лиц, погибших в результате ДТП (по сравнению с инерционным сценарием – развитие ситуации в условиях отсутствия программно – целевого метода), человек	1	1	3	3	4	6	
2	Снижение социально – экономического ущерба от реализации мероприятий, млн. руб.	3,817	3,817	11,451	11,451	15,268	22,902	
3	Расходы на реализацию мероприятий, млн. руб., с учетом прогноза цен на соответствующие годы	0,98	0,98	2,94	2,94	3,92	5,88	
4	Индекс инфляции	1,1	1,1	1,2	1,3	1,4	1,5	
5	Расходы на реализацию мероприятий, млн. руб., с учетом прогноза цен на 2012 год	0,89	0,89	2,45	2,26	2,80	3,92	
6	Социально – экономический эффект от реализации мероприятий, млн. руб., с учетом прогноза цен на 2012 год	2,927	2,927	9,001	9,191	12,468	18,982	
7	Коэффициент дисконтирования	1,08	1,166	1,26	1,36	1,469	1,587	
8	Приведенный социально – экономический	2,71	2,51	7,14	6,76	8,49	11,96	

Расчет социально – экономической эффективности мероприятий, направленных на развитие системы оказания помощи лицам, пострадавшим в результате ДТП

№ п/п	Показатели	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год	Последующие годы (в среднем за год)
1	Сокращение количества лиц, погибших в результате ДТП (по сравнению с инерционным сценарием – развитие ситуации в условиях отсутствия программно – целевого метода), человек	0	0	1	1	1	1	
2	Снижение социально – экономического ущерба от реализации мероприятий, млн. руб.	0	0	3,817	3,817	3,817	3,817	
3	Расходы на реализацию мероприятий, млн. руб., с учетом прогноза цен на соответствующие годы	0,98	0,98	0,98	0,98	0,98	0,98	
4	Индекс инфляции	1,1	1,1	1,2	1,3	1,4	1,5	
5	Расходы на реализацию мероприятий, млн. руб., с учетом прогноза цен на 2012 год	0,89	0,89	0,82	0,75	0,70	0,65	
6	Социально – экономический эффект от реализации мероприятий, млн. руб., с учетом прогноза цен на 2012 год	-0,89	-0,89	2,997	3,067	3,117	3,167	
7	Коэффициент дисконтирования	1,08	1,166	1,26	1,36	1,469	1,587	
8	Приведенный социально – экономический эффект от реализации мероприятий, млн. руб.	-0,82	-0,76	2,38	2,26	2,12	1,99	

Расчет бюджетной эффективности мероприятий, направленных на развитие системы оказания помощи лицам, пострадавшим в результате ДТП

№ п/п	Показатели	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год	Последующие годы (в среднем за год)
1	Сокращение количества лиц, погибших в результате ДТП (по сравнению с инерционным сценарием – развитие ситуации в условиях отсутствия программно – целевого метода), человек	0	0	1	1	1	1	
2	Снижение социально – экономического ущерба от реализации мероприятий, млн. руб.	0	0	3,817	3,817	3,817	3,817	
3	Вклад в доходы муниципального бюджета, млн. руб.	0	0	1,26	1,26	1,26	1,26	
4	Расходы на реализацию мероприятий, млн. руб., с учетом прогноза цен на соответствующие годы	0,87	0,87	0,87	0,87	0,87	0,87	
5	Индекс инфляции	1,1	1,1	1,2	1,3	1,4	1,5	
6	Расходы на реализацию мероприятий, млн. руб., с учетом прогноза цен на 2012 год	0,79	0,79	0,73	0,67	0,62	0,58	
7	Бюджетный эффект от реализации Программы, млн. руб., с учетом прогноза цен на 2012 год	-0,79	-0,79	0,53	0,59	0,64	0,68	
8	Коэффициент дисконтирования	1,08	1,166	1,26	1,36	1,469	1,587	
9	Приведенный бюджетный эффект от реализации мероприятий, млн. руб.	-0,73	-0,68	0,42	0,43	0,44	0,43	

ЛИСТ СОГЛАСОВАНИЯ

Проекта постановления Руководителя Буинского районного исполнительного комитета

1. Наименование документа: «Об утверждении муниципальной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения на территории Буинского муниципального района Республики Татарстан на 2015 год».

2. Проект подготовлен: отделом строительства, транспорта, жилищно-коммунального и дорожного хозяйства Буинского районного исполнительного комитета

(наименование структурного подразделения, организации, должность, ФИО, исполнителя, телефон)

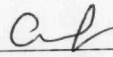
Галимов Р.И.

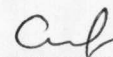
(ФИО, подпись, дата)

3. Визы руководителей структурных подразделений:

Должность руководителя	Ф.И.О.	Дата передачи на согласование	Отметка о наличии (отсутствии) замечаний	Подпись, дата согласования. Краткое содержание замечаний	Отметка об устранении замечаний, подпись и дата
Первый заместитель руководителя Буинского районного исполнительного комитета по вопросам инфраструктурного развития	И.Г. Гиззатов				
Председатель МКУ «Финансово-бюджетной палаты Буинского муниципального района»	Р.Р. Аглиуллин				
Начальник юридического отдела Буинского районного Совета	Ф.Ф. Мифтахов				
Начальник отдела строительства, транспорта, жилищно-коммунального и дорожного хозяйства БРИК	В.Б. Арисов				

4. Передано на доработку: _____
(дата, от кого)

5. Передано на подпись: 10.11.2014 г. 
(дата, виза организационного отдела)

6. Зарегистрировано: 10.11.2014 г. 
(дата, виза организационного отдела)