РЕСПУБЛИКА ТАТАРСТАН
РУКОВОДИТЕЛЬ
ИСПОЛНИТЕЛЬНОГО КОМИТЕТА
БАВЛИНСКОГО
МУНИЦИПАЛЬНОГО РАЙОНА

ТАТАРСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ
БАУЛЫ
МУНИЦИПАЛЬ РАЙОНЫ
БАШКАРМА КОМИТЕТЫ
ҖИТӘКЧЕСЕ

ПОСТАНОВЛЕНИЕ **КАРАР**

27.07. 2012 г. № 199

г.Бавлы

Об утверждении Муниципальной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения на территории Бавлинского муниципального района на 2013-2020 годы»

В целях обеспечения безопасности дорожного движения на территории Бавлинского муниципального района

П О С Т А Н О В Л Я Ю:

1. Утвердить Муниципальную целевую программу «Повышение безопасности дорожного движения на территории Бавлинского муниципального района на 2013-2020 годы».

2. Контроль за исполнением настоящего постановления оставляю за собой.

С.П.Самонина

УТВЕРЖДЕНА
Постановлением руководителя
Исполнительного комитета
Бавлинского муниципального района

«27» 07 20__ г. № 199

ЦЕЛЕВАЯ ПРОГРАММА
«ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ НА ТЕРРИТОРИИ БАВЛИНСКОГО МУНИЦИПАЛЬНОГО РАЙОНА РЕСПУБЛИКИ ТАТАРСТАН на 2013-2020 годы»

Содержание

1. Паспорт Программы
2. Характеристика проблемы и обоснование необходимости ее решения.
3. Основные цели и задачи Программы.
4. Перечень мероприятий Программы
5. Ресурсное обеспечение Программы
6. Механизм реализации Программы
7. Организационно-правовые аспекты управления реализацией Программы.
8. Финансовые аспекты управления реализацией Программы.
9. Оценка социально-экономической эффективности Программы
10. Приложения.

- Приложение № 1 «Ожидаемые показатели аварийности в условиях отсутствия программно-целевого метода»
- Приложение № 2 «Ожидаемая динамика достижения целевого индикатора и целевых показателей программы»
- Приложение № 3 «Мероприятия, направленные на развитие системы предупреждения опасного поведения участников дорожного движения»
- Приложение № 4 «Мероприятия, направленные на обеспечение безопасного участия детей в дорожном движении»
- Приложение № 5 «Мероприятия, направленные на повышение уровня технического состояния эксплуатирующихся транспортных средств, их активной и пассивной безопасности»
- Приложение № 6 «Мероприятия, направленные на развитие системы организации движения транспортных средств и пешеходов и повышение безопасности дорожных условий»
- Приложение № 7 «Мероприятия, направленные на развитие системы оказания помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях»
- Приложение № 8 «Мероприятия, направленные на совершенствование нормативно-правового, организационного и методического обеспечения деятельности в сфере обеспечения безопасности дорожного движения»
- Приложение № 9 «Объемы финансирования целевой программы за счет средств республиканского бюджета, бюджетов субъектов Российской Федерации и иных источников финансирования по направлениям»
- Приложение № 10 «Объемы финансирования МЦП за счет средств республиканского бюджета, бюджетов субъектов Российской Федерации и иных источников по годам»

ПАСПОРТ ПРОГРАММЫ

Наименование программы	Муниципальная целевая программа "Повышение безопасности дорожного движения на территории Бавлинского муниципального района Республики Татарстан на 2013-2020 годы" (далее - Программа)
Основание для разработки Программы	Разработана в соответствии с Концепцией федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах», с резолюцией, принятой 2 марта 2010 г. на заседании 64-й сессии Генеральной Ассамблеей Организации Объединенных Наций и планом «Десятилетие действий по обеспечению безопасности дорожного движения 2011-2020 годов», провозглашенного 11 мая 2011 года, «Концепцией обеспечения безопасности жизнедеятельности на дорогах в Республике Татарстан до 2020 года», утвержденной Постановлением Кабинета Министров РТ от 30.06.2011 г. № 439, Постановлением Кабинета Министров РТ от 27.12.2011г. № 1084, Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 г. № 1734-р.
Муниципальный заказчик координатор Программы	Исполнительный комитет Бавлинского муниципального района Республики Татарстан.
Основные разработчики Программы	Комиссия по обеспечению безопасности дорожного движения в Бавлинском муниципальном районе, Отделение ГИБДД отдела МВД России по Бавлинскому району РТ, Бавлинский филиал ГУ «Дирекция финансирования научных и образовательных программ безопасности дорожного движения РТ», МКУ «Отдел образования Бавлинского муниципального района Республики Татарстан», специалисты ПЧ-109 ГУ «11 отряд ФПС по республике Татарстан», ГАУЗ «Бавлинская ЦРБ», отдел инфраструктурного развития Исполнительного комитета Бавлинского муниципального района
Цели и задачи Программы	Целью Концепции является сокращение количества лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий в 1,5 раза по сравнению с 2010 годом. Условием достижения цели является решение следующих задач: • совершенствование региональной политики в сфере обеспечения безопасности жизнедеятельности на дорогах; • подготовка законопослушного и компетентного участника дорожного движения; • развитие дорожно-транспортной инфраструктуры и совершенствование организации дорожного движения; • повышение конструктивной и эксплуатационной безопасности транспортных средств.

Важнейшие целевой индикатор и целевые показатели	Целевым индикатором Программы является число лиц, погибших в дорожно-транспортных происшествиях. Целевыми показателями Программы являются: • число детей, погибших в дорожно-транспортных происшествиях; • социальный риск (число лиц, погибших в дорожно-транспортных происшествиях, на 100 тысяч населения); • транспортный риск (число лиц, погибших в дорожно-транспортных происшествиях, на 10 тысяч транспортных средств); • тяжесть последствий (число лиц, погибших в дорожно-транспортных происшествиях, на 100 пострадавших).
Сроки реализации Программы	Программа рассчитана на 2013-2020 годы и будет осуществляться в 2 этапа: первый этап - 2013-2015 годы; второй этап - 2016-2020 годы.
Объемы и источники финансирования Программы	Общий объем финансирования по Программе «Повышение БДД на территории Бавлинского муниципального района РТ на 2013-2020 гг.» составляет 7,490 млн. руб. (из республиканского бюджета - 5,703 млн. руб., из муниципального бюджета - 1,787 млн. руб.). в том числе: объем финансирования Программы на 2013 год составляет 0,366 млн.рублей (в том числе из республиканского бюджета - 0,125 млн. руб., из муниципального бюджета - 0,241 млн.руб.) Источник финансирования - муниципальный и республиканский бюджеты.
Ожидаемые конечные результаты реализации Программы и показатели социально-экономической эффективности	Достижение важнейшего целевого индикатора МЦП «Сокращение к 2020 году количества лиц, погибающих в результате ДТП» на 3 человека (9 - 6 = 3), по сравнению с аналогичным показателем 2010 года. Достижение запланированных значений (важнейших целевых показателей Программы) по сравнению с аналогичным показателем 2010 года: - сокращение количества детей, погибших в результате ДТП; - снижение социального риска с 24,8 до 16,45 (-33,7 %), по сравнению с 2010 годом - снижение транспортного риска с 9,23 до 5,3 (-42,6 %), - снижение тяжести последствий с 8,3 до 6,97 (-16 %);
Система организации контроля за выполнением Программы	Контроль за реализацией мероприятий Программы осуществляет МВД РФ, комиссия по БДД Исполнительного комитета Бавлинского района. Текущий контроль и организацию работы осуществляет отдел инфраструктурного развития Исполнительного комитета Бавлинского района.

ХАРАКТЕРИСТИКА ПРОБЛЕМЫ И ОБОСНОВАНИЕ НЕОБХОДИМОСТИ ЕЕ РЕШЕНИЯ

Настоящая Концепция представляет собой систему принципов, технологий, моделей, условий обеспечения безопасности жизнедеятельности на дорогах. Актуальность создания Концепции обусловлена официальными статистическими данными, свидетельствующими об огромном количестве людей, гибнущих и получающих травмы в результате дорожно-транспортных происшествий, виновниками которых становятся в равной степени все участники дорожного движения. По данным официальной статистики, на дорогах мира каждый год гибнет более одного миллиона человек, еще более 50 миллионов получают травмы. Такой уровень дорожного травматизма дорого обходится экономике, поглощая в большинстве стран от 1 до 3 процентов внутреннего валового продукта. Европейский совет министров транспорта (ЕСМТ) поставил общую задачу для всех своих стран-членов: уменьшить число смертных случаев на дорогах на 50 процентов к 2012-му по сравнению с 2000 годом. В России число нарушений правил дорожного движения примерно в полтора раза превысило количество транспортных средств. На дорогах прослеживается тенденция повышения агрессивности водителей транспортных средств. Превышение скорости, выезд на полосу встречного движения, управление транспортным средством в нетрезвом виде стали причиной почти 70 процентов дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими. Ежегодный ущерб, по оценкам Министерства экономического развития Российской Федерации, составляет порядка 2,5 процента внутреннего валового продукта. В России (в т.ч. в Республике Татарстан) в дорожно-транспортных происшествиях погибает людей больше, чем в пожарах и на воде вместе взятых (рис.1).

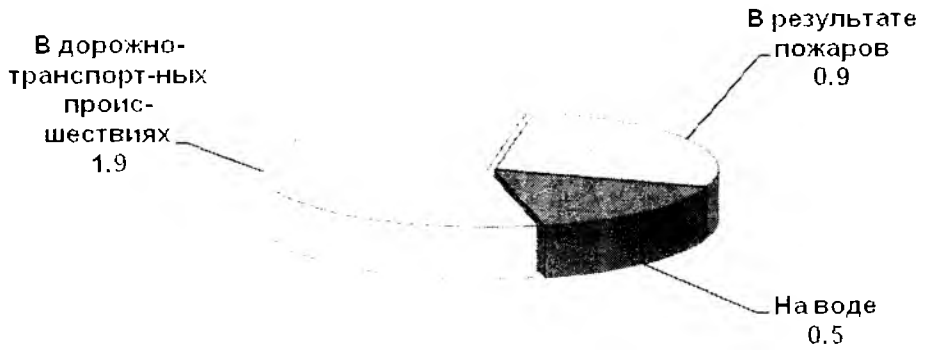


Рис.1. Соотношение погибших по Российской Федерации на 10 тыс.человек.

Рис.2 по РТ
Рис.3 по району

В 2010 году только в Республике Татарстан произошло 5341 дорожно-транспортное происшествие, в котором погибли 668 и пострадали 6804 человека.

На дорогах Бавлинского муниципального района РТ произошло 461 ДТП, в том числе 59 ДПТ с пострадавшими, в которых погибло 9 человек, было ранено 99 участников дорожно-транспортных происшествий, в том числе 2 ДТП с участием детей от 7 до 16-ти лет, где было ранено 2 ребенка, погибших детей нет.

Отношение к проблемам безопасности дорожного движения отражается в результатах опроса общественного мнения, который проводится ежеквартально во всех регионах России. В Республике Татарстан анкетированием охватывается ежеквартально 12300 респондентов.

В таблицах № 1, 3, 5 представлены результаты опроса респондентов РТ о причинах, влияющих на возникновение дорожно-транспортных происшествий, источниках получения информации о безопасности дорожного движения, а также об отношении участников дорожного движения к обучению правилам безопасного поведения на дорогах.

В таблицах № 2, 4, 6 представлены результаты опроса 300 респондентов Бавлинского района РТ

Таблица № 1

Распределение ответов на вопрос «Расставьте по степени значимости (от 1 до 8) причины, влияющие на возникновение дорожно-транспортных происшествий (№ 1 – самая важная; № 8 – самая малозначительная»)

Ответы на вопрос	**2007 г.**	**2008 г.**	**2009 г.**	**2010 г.**
Низкая дисциплина водителей (РТ)	1	1	2	1
Неудовлетворительная организация движения	6	5	5	5
Ненадлежащее состояние улиц и дорог	2	3	4	2
Неудовлетворительное техническое состояние транспортных средств	7	6	6	6
Недисциплинированность пешеходов	4	4	3	4
Неэффективная работа Госавтоинспекции	5	7	7	7
Недостаточный уровень подготовки водителей	3	2	1	3
Иные причины	8	8	8	8

Таблица № 2

Ответы на вопрос	**2007 г.**	**2008 г.**	**2009 г.**	**2010 г.**
Низкая дисциплина водителей (района)				

Неудовлетворительная организация движения				
Ненадлежащее состояние улиц и дорог				
Неудовлетворительное техническое состояние транспортных средств				
Недисциплинированность пешеходов				
Неэффективная работа Госавтоинспекции				
Недостаточный уровень подготовки водителей				
Иные причины				

Таблица № 3

Распределение ответов на вопрос «Из каких источников Вы наиболее часто получаете информацию по вопросам безопасности дорожного движения?»

(в процентах)

Ответы на вопрос	**2007 г.**	**2008 г.**	**2009 г.**	**2010 г.**
Из центральных газет и журналов	13,5	14,9	9,1	9,7
Из местных газет и журналов	14,2	15,2	11,6	12,8
Из программ центрального радио и телевидения	18,5	17,8	23,5	22,1
Из программ местного радио и телевидения	13,2	14,3	21,1	24,1
Из сети Интернет	4,5	3,2	2,4	4,9
Из выступлений сотрудников органов внутренних дел (Госавтоинспекции)	23,4	28,5	31,4	23,5
Из сообщений администрации по месту работы	4,2	2,4	0,8	2,0
От друзей, знакомых, коллег и т.д.	8,3	3,5	0,2	0,6
Информацию не получаю	0,7	0,3	0	0,4

Таблица № 4

(в процентах)

Ответы на вопрос	**2007 г.**	**2008 г.**	**2009 г.**	**2010 г.**
Из центральных газет и журналов				
Из местных газет и журналов				
Из программ центрального радио и телевидения				
Из программ местного радио и телевидения				
Из сети Интернет				

Из выступлений сотрудников органов внутренних дел (Госавтоинспекции)		
Из сообщений администрации по месту работы		
От друзей, знакомых, коллег и т.д.		
Информацию не получаю		

Таблица № 5

Распределение ответов на вопрос «Считаете ли Вы, что обучение участников дорожного движения основам безопасного поведения на дорогах достаточно?»

(в процентах)

Ответы на вопрос	**2007 г.**	**2008 г.**	**2009 г.**	**2010 г.**
Да, считаю	33,9	22,0	11,9	6,4
Нет, не считаю. Нужно давать больше теоретических и практических навыков	34,0	35,1	40,3	31,9
Нет, не считаю. Такие занятия практически не проводятся	8,1	6,1	3,6	3,5
Нет, не считаю. Обучение навыкам безопасного поведения на дороге необходимо ввести в качестве самостоятельной дисциплины в программы обучения	16,5	34,0	43,9	56,9
Затрудняюсь ответить	7,5	2,8	0,4	1,1

Таблица № 6

(в процентах)

Ответы на вопрос	**2007 г.**	**2008 г.**	**2009 г.**	**2010 г.**
Да, считаю				
Нет, не считаю. Нужно давать больше теоретических и практических навыков				
Нет, не считаю. Такие занятия практически не проводятся				
Нет, не считаю. Обучение навыкам безопасного поведения на дороге необходимо ввести в качестве самостоятельной дисциплины в программы обучения				
Затрудняюсь ответить				

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

Безопасность дорожного движения является одной из важных социально-экономических и демографических задач Российской Федерации. Аварийность на автомобильном транспорте наносит огромный материальный и моральный ущерб как обществу в целом, так и отдельным гражданам. Дорожно-транспортный травматизм приводит к исключению из сферы производства людей трудоспособного возраста. Гибнут и становятся инвалидами дети.

Обеспечение безопасности дорожного движения является составной частью национальных задач обеспечения личной безопасности, решения демографических, социальных и экономических проблем, повышения качества жизни, содействия региональному развитию.

В целом ряде стратегических и программных документов вопросы обеспечения безопасности дорожного движения определены в качестве приоритетов социально-экономического развития Российской Федерации.

- Решение проблемы обеспечения безопасности на дорогах России Президент Российской Федерации в своем Послании Федеральному Собранию Российской Федерации на 2010 год назвал одной из актуальных задач развития страны.
- Вопросы повышения безопасности дорожного движения как приоритет в обеспечении личной безопасности граждан рассматриваются в распоряжении Правительства Российской Федерации от 17.11.2008 № 1663-р «Об утверждении основных направлений деятельности Правительства Российской Федерации на период до 2012 года и перечня проектов по их реализации».
- Целью государственной демографической политики, установленной Концепцией долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года, является снижение темпов естественной убыли населения, стабилизация и создание условий для роста его численности, а также повышение качества жизни и увеличение ее ожидаемой продолжительности.
- Одним из главных направлений демографической политики, в соответствии с Концепцией демографической политики Российской Федерации на период до 2025 года, обозначено снижение смертности населения, прежде всего высокой смертности мужчин в трудоспособном возрасте от внешних причин, в том числе в результате дорожно-транспортных происшествий.
  Инструментом достижения целей демографической политики Российской Федерации, согласно Плана мероприятии по реализации в 2011-2015 годах Концепции демографической политики Российской Федерации на период до 2025 года, должна стать, в том числе, новая федеральная целевая программа по безопасности дорожного движения на 2013-2020 годы.
- Задачи по обеспечению безопасности дорожного движения также решаются в рамках реализации государственной программы Российской Федерации «Доступная среда» на 2011 - 2015 годы, которая ставит цель по формированию к 2015 году условий для обеспечения равного доступа инвалидов, наравне с другими, к физическому окружению, к транспорту, к информации и связи, а также объектам и услугам, открытым или предоставляемым для населения. Мероприятия государственной программы Российской Федерации «Доступная среда» на 2011 - 2015 годы носят адаптационный характер и нацелены на решение инфраструктурных проблем пользования людьми с ограниченными возможностями транспортной системой в целом.
- Цели повышения уровня безопасности транспортной системы, сокращения темпов роста количества дорожно-транспортных происшествий, снижение тяжести их последствий, числа пострадавших и погибших в них обозначены и в Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 г. При этом, задачи Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 г. предлагают стратегические ориентиры в решении проблем безопасности всей транспортной системы России. В то время как федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах» должна быть направлена на решение на тактическом уровне одной из подзадач Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 г., а именно: повышение безопасности дорожного движения.

Таким образом, задачи сохранения жизни и здоровья участников дорожного движения (за счет повышения дисциплины на дорогах, качества дорожной инфраструктуры, организации дорожного движения, повышения качества и оперативности медицинской помощи пострадавшим и т.д.) и, как следствие, сокращения

демографического и социально-экономического ущерба от дорожно-транспортных происшествий и их последствий согласуются с приоритетными задачами социально-экономического развития Российской Федерации в долгосрочной и среднесрочной перспективе

Обеспечение безопасности дорожного движения на улицах населенных пунктов и автомобильных дорогах района, предупреждение дорожно-транспортных происшествий (ДТП) и снижение тяжести их последствий является на текущий период одной из актуальных задач муниципального района, так как неумолимо растет число погибших и, как следствие, увеличивается тяжесть последствий при ДТП (см.таблицу № 8).

За 2010, 2011 и 7 мес. 2012 года на дорогах Бавлинского района зарегистрировано 148 дорожно-транспортных происшествия (ДТП), при которых погибло 23 человека и 222 человека получили ранения различной степени тяжести.

Таблица № 8

Анализ
основных причин дорожно-транспортных происшествий
в период с 2010 по 7 месяцев 2012 года

Основные причины ДТП	**Количество ДТП**				**Количество погибших**			**Количество раненых**			
	2010	2011	7 мес 2011	7 мес. 2012	2010	2011	7 мес 2012	2010	2011	7 мес 2012	
Превышение скорости	4	25	10-1-16	8	**1**	**3**	**4**	5	29	**11**	**37-8-45**
Нарушение ПДД пешеходами	5	7	5-0-5	4	**1**	**0**	**0**	4	7	**5**	**16-1-16**
Управление в Н/С	5	6	0	0	**0**	**1**	**0**	7	8	**0**	**11-1-15**
Управление ТС без в/у	6	7			**0**	**0**		10	10		**13-0-20**
Непредоставление преимущества	3	8	2-0-3	1	**0**	**0**	**0**	5	11	**1**	**12-0-17**
Выезд на полосу встречного движения	6	9	4-1-7	3	**2**	**1**	**0**	10	17	**7**	**18-3-34**
Несоблюдение дистанции	2	4	2-0-3	4	**2**	**1**	**3**	2	4	**5**	**10-6-11**
Тех.неисправность	0	1	0	0	**0**	**0**	**0**	0	1	**0**	**1-0-1**
Остальные	38	18	8-0-10	2	**3**	**1**	**0**	73	22	**5**	**58-4-100**
Всего	**59**	**67**	**29-2-42**	**22**	**9**	**7**	**7**	**99**	**89**	**34**	**148-23-222**
Рост + Снижение -											

Основными причинами ДТП являются:

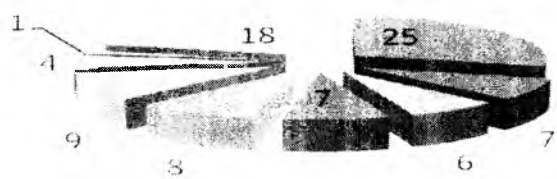
- Нарушение скоростного режима 25% (37-8-45)
- Выезд на полосу встречного движения 12% (18-3-34)
- Нарушение ПДД пешеходами 11% (16-1-16)
- Управление ТС без в у 9% (13-0-20)

- Непредоставление преимущества 8% (12-0-17)
- Управление транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения 7% (11-1-15)
- Несоблюдение дистанции 6.8% (10-6-11)

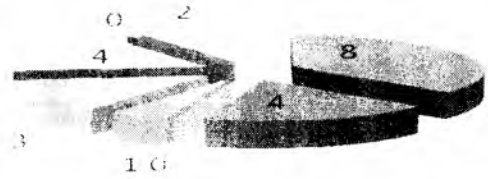
Соотношение количества ДТП,
произошедших в 2010, 2011 и за 7 месяцев 2012 года

2010 год
59-9-99

2011 год
67-7-89



7 месяцев 2012 года
22-7-34



Распределение аварийности по месту совершения ДТП

Место совершения ДТП		ДТП			Погибло			Ранено		
		2010	2011	7 мес. 2012	2010	2011	7 мес. 2012	2010	2011	7 мес. 2012
На территории района	**всего**									
	Район	30-1-59	26-1-38							
	г.Бавлы	13-1-20	19-2-23							
На федеральной трассе	**всего**	16-7-20	22-4-28							
	в том числе:									
	Казань-Оренбург	11-3-17	14-1-17							
	Москва-Челябинск	6-4-4	10-3-14							
	Тяжесть									

Основные цели и задачи Программы

Целью Программы является сокращение смертности от дорожно-транспортных происшествий к 2020 году в полтора раза по сравнению с 2010 годом.

Достижение заявленной цели предполагает использование системного

подхода к установлению следующих взаимодополняющих друг друга приоритетных задач по обеспечению безопасности дорожного движения:

предотвращение дорожно-транспортных происшествий, вероятность гибели людей в которых наиболее высока;

снижение тяжести травм в дорожно-транспортных происшествиях;

развитие современной системы оказания помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях – спасение жизней;

совершенствование системы управления деятельностью по повышению безопасности дорожного движения;

повышение правосознания и ответственности участников дорожного движения.

Это позволит снизить показатели аварийности на территории Бавлинского района и, следовательно, уменьшить социальную остроту проблемы.

Предлагаемый перечень задач позволит создать взаимоувязанную систему направлений деятельности и детализирующих их программных мероприятий по снижению дорожно-транспортного травматизма в России и обеспечить:

условия для грамотного, ответственного и безопасного поведения участников дорожного движения;

переход от принципа функционального управления ресурсами к проектному финансированию конкретных направлений деятельности;

активное вовлечение в реализацию мероприятий Программы муниципальных образований;

межсекторальное сотрудничество и партнерство с участием всех заинтересованных сторон как в государственном и муниципальном, так и в частном секторах с привлечением гражданского общества.

Перечень и содержание мероприятий Программы по направлениям будут уточнены и конкретизированы при разработке Программы.

Оценка достижения цели Программы по годам ее реализации осуществляется с использованием целевого индикатора Программы и системы целевых показателей Программы.

Целевым индикатором Программы является число лиц, погибших в дорожно-транспортных происшествиях.

Целевыми показателями Программы являются:

число детей, погибших в дорожно-транспортных происшествиях;

социальный риск (число лиц, погибших в дорожно-транспортных происшествиях, на 100 тысяч населения);

транспортный риск (число лиц, погибших в дорожно-транспортных происшествиях, на 10 тысяч транспортных средств);

тяжесть последствий (число лиц, погибших в дорожно-транспортных происшествиях, на 100 пострадавших).

Информационную основу построения системы «цель–задачи–направления–мероприятия» составят результаты анализа состояния аварийности в Российской Федерации, деятельности в области обеспечения безопасности дорожного движения, а также социально-экономического развития страны

(численность населения, количество транспортных средств, протяженность автомобильных дорог и пр.), выполняемого на основе показателей государственного статистического наблюдения.

Программа рассчитана на 2013-2020 годы и будет осуществляться в 2 этапа:

первый этап - 2013-2015 годы;

второй этап - 2016-2020 годы.

На первом этапе Программы (2013-2015 годы) планируется реализация мероприятий, направленных на:

сокращение влияния наиболее весомых факторов, вызывающих дорожно-транспортную аварийность и снижающих возможность и качество оказания медицинской помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях;

изменение общественного отношения к проблемам безопасности дорожного движения;

совершенствование деятельности органов местного самоуправления по снижению дорожно-транспортной аварийности.

На втором этапе Программы (2016-2020 годы) мероприятия будут преимущественно направлены на продолжение поступательного достижения целевого состояния аварийности на дорогах, преодоление дисбаланса в ситуации с аварийностью в районе и основываться на дифференцированном подходе к задачам по снижению дорожно-транспортного травматизма для муниципального района и экономически выгодных механизмах софинансирования мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения за счет средств федерального и региональных бюджетов.

Перечень мероприятий Программы

Комплекс мероприятий МЦПрограммы формируется и финансируется по статьям расходов на капитальные вложения и прочие нужды на основе ретроспективного анализа изменения в 2004-2010 годах значения показателя числа лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий, структурного анализа данного показателя по факторам, вызывающим дорожно-транспортные происшествия, и прогноза динамики аварийности на период до 2020 года определены следующие направления Программы, способные улучшить ситуацию с дорожно-транспортной аварийностью в районе:

1) развитие системы предупреждения опасного поведения участников дорожного движения.

Деятельность по данному направлению предусматривает формирование знаний и навыков по безопасному дорожному движению, информирование о ситуациях, потенциально приводящих к дорожно-транспортным происшествиям, повышение культуры на дорогах, создание в обществе нетерпимости к фактам пренебрежения социально-правовыми нормами и правового нигилизма на дороге, совершенствование и развитие систем

подготовки водителей транспортных средств, обеспечение соблюдения участниками дорожного движения требований Правил дорожного движения, в том числе с применением систем фиксации административных правонарушений в области дорожного движения работающими в автоматическом режиме специальными техническими средствами, имеющими функции фото- и киносъемки, видеозаписи, или средствами фото- и киносъемки, видеозаписи.

Заказчиками мероприятий данного направления предлагается определить Министерство внутренних дел Республики Татарстан, Министерство образования и науки Республики Татарстан, Министерство здравоохранения и социального развития Республики Татарстан, Министерство транспорта и дорожного хозяйства Республики Татарстан.

Основными мероприятиями по данному направлению являются:

развитие системы информационного воздействия на население в целях формирования негативного отношения к правонарушениям в сфере дорожного движения, в том числе посредством СМИ;

проведение пропагандистских кампаний, направленных на формирование у участников дорожного движения стереотипов законопослушного поведения, понимания неотвратимости наказания;

создание тематических телепередач по пропаганде культуры поведения участников дорожного движения;

вовлечение в информационную и профилактическую деятельность автотранспортных предприятий, страховых организаций, автошкол, общественных и профессиональных объединений;

разработка нормативных, организационных и методологических основ и создание центров по подготовке водителей транспортных средств;

улучшение качества контроля за соблюдением водителями и пешеходами требований безопасного дорожного движения, повышение ответственности водителей и пешеходов за нарушение требований безопасного дорожного движения;

Таблица 14

Вариативные формы организации безопасности жизнедеятельности на дорогах по социально-возрастным группам

Социально-возрастные группы			
дошкольники	младшие школьники и подростки	молодежь	взрослое население
Изучение Правил дорожного движения, приобретение умений управления	Вождение велосипеда, изучение Правил дорожного движения, изучение устройства карта и освоение навыков вождения; автоклассы; конкурсы («Безопасное колесо»,	Профильные классы по подготовке водителей; конкурс «Автосессия»; круглый стол «Безопасность глазами молодежи»;	Конкурсы-семинары («Зеленый огонек», «Школа дорожных

велосипедом: уголок Правил дорожного движения: дидактическая игра «Азбука дорожного движения»	«Помоги первокласснику безопасно перейти дорогу в школу» и др.): детско-юношеская автошкола. общественно-государственное объединение «Оборонная спортивно-техническая организация – РОСТО (ДОСААФ) Республики Татарстан»	акции памяти жертв дорожно-транспортных происшествий: направление профессиональной подготовки «Безопасность жизнедеятельности»	наук»): конференции: заседания «круглых столов»: автопробеги по местам боевой славы: повышение квалификации педагогов «Инновационно-педагогические технологии обучения Правилам дорожного движения»
Игры. юные инспекторы движения			
	Включение в содержание образования знаний по основам безопасности жизнедеятельности на дороге: освоение навыков вождения. технического обслуживания автомототехники		
Картинг		Картинг: автошколы	
Изучение правил дорожного движения: конкурсы и акции («Внимание – дети!». «Внимание – пешеход!». «Вежливый водитель». «Зебра» и т.д.): мониторинг общественного мнения по безопасности дорожного движения: компьютерные игры: научно-методические материалы и создание тематических теле- и радиопередач по пропаганде безопасного поведения на дорогах для разных возрастных категорий: посещение музея Государственной инспекции безопасности дорожного движения: формирование компетенции безопасности жизнедеятельности на дорогах			

4.4. Реализация интегративного механизма подготовки компетентного участника дорожного движения

Реализация интегративного механизма подготовки компетентного участника дорожного движения включает семь последовательных ступеней обучения правилам безопасного поведения на дорогах. охватывающих все возрастные группы населения.

Первая ступень – дошкольники (до 7 лет). Структурообразующие компоненты механизма подготовки – дошкольное образование. дополнительное образование детей. семейное образование. инклюзивное образование. компоненты внешнего воздействия.

Вторая ступень - младшие школьники (1 – 4 классы. 7 - 11 лет). Структурообразующие компоненты механизма подготовки – начальное школьное образование: дополнительное образование детей: семейное образование: инклюзивное образование: компоненты воздействия: сомообразование.

Третья ступень – средний школьный возраст (5 – 9 классы. 11 – 14 лет). Структурообразующие компоненты механизма подготовки – основное школьное образование: дополнительное образование детей и подростков: семейное образование: инклюзивное образование: компоненты воздействия: самообразование.

Четвертая ступень - старший школьный возраст (10 – 11 классы, 15 – 17 лет). Структурообразующие компоненты механизма подготовки – основное (полное) школьное образование; профессиональное образование; дополнительное образование подростков; семейное образование; инклюзивное образование; компоненты воздействия; самообразование.

Пятая ступень – 17 – 25 лет. Структурообразующие компоненты механизма подготовки – профессиональное образование; дополнительное профессиональное образование; дополнительное образование молодежи; семейное образование; инклюзивное образование; компоненты воздействия; самообразование.

Шестая ступень – 25 – 60 лет. Структурообразующие компоненты механизма подготовки – профессиональное образование; дополнительное профессиональное образование; послевузовское профессиональное образование; дополнительное образование взрослых; семейное образование; инклюзивное образование; компоненты воздействия; самообразование.

Седьмая ступень – от 60 лет и старше. Структурообразующие компоненты механизма подготовки – профессиональное образование; дополнительное профессиональное образование; дополнительное образование «третьего возраста»; семейное образование; инклюзивное образование; компоненты воздействия; самообразование.

Интегративный механизм подготовки компетентного участника дорожного движения позволяет четко определить границы предметной области, задачи каждого уровня образования; согласовать образовательные программы и обеспечить их преемственность.

2) обеспечение безопасного участия детей в дорожном движении.

Деятельность по данному направлению предусматривает обучение детей и подростков Правилам дорожного движения, формирование у детей навыков безопасного поведения на дорогах, укрепление и контроль дисциплины участия детей в дорожном движении, создание условий безопасного участия детей в дорожном движении.

Заказчиками мероприятий данного направления предлагается определить Министерство внутренних дел Республики Татарстан, Министерство образования и науки Республики Татарстан.

Основными мероприятиями по данному направлению являются:

создание экспериментальных центров (полигонов) «Детский автогород»;

развитие базовых, муниципальных и мобильных детских автогородков, учебных площадок и учебно-методических центров сопровождения деятельности по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма, оснащение их техническими средствами и научно-методическими материалами;

проведение широкомасштабных акций «Внимание - дети!», «Внимание - пешеход!», «Вежливый водитель», «Зебра» и т.д.;

продолжение организации работы по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма в детских дошкольных учреждениях и школах; конкурсы и акции; карт-клубы; автошколы; мониторинг общественного мнения по безопасности дорожного движения; дидактические игры; вариативные тест-драйвы; предметные олимпиады; занятия-практикумы на тренажерах; подготовка кейсов по проблемам безопасности дорожного движения; разработка и реализация научно-образовательных и научно-производственных проектов по безопасности дорожного движения; модульно-компетентностное построение учебного курса «Безопасность на дороге и в общественном транспорте» (создание уголков и кабинетов безопасности дорожного движения, подготовка учебных программ и методических

материалов для проведения занятий с детьми по безопасному участию в дорожном движении, подготовка и повышение квалификации преподавателей, организация внеклассной работы и пр.);

организация и стандартизация перевозок детей специализированными транспортными средствами («школьный автобус»);

3) повышение уровня технического состояния эксплуатирующихся транспортных средств, их активной и пассивной безопасности.

Деятельность по данному направлению предусматривает стимулирование внедрения и использования новых технологий для минимизации человеческой ошибки при управлении транспортным средством, обеспечение мер поддержания транспортных средств в технически исправном состоянии, внедрение современных средств активной и пассивной безопасности транспортных средств.

Заказчиками мероприятий данного направления предлагается определить Министерство внутренних дел Республики Татарстан, Министерство промышленности и торговли Республики Татарстан, Министерство транспорта и дорожного хозяйства Республики Татарстан.

Основными мероприятиями по данному направлению являются:

разработка требований к конструктивной, активной и пассивной безопасности транспортных средств;

совершенствование системы подготовки и непрерывного повышения квалификации специалистов, ответственных за обеспечение безопасного функционирования автомобильного транспорта;

внедрение интеллектуальных транспортных систем на автомобильном транспорте;

оснащение уполномоченных специалистов техническими средствами контроля за соблюдением владельцами транспортных средств установленных требований по параметрам перевозок при использовании цифровых тахографов;

реализация мер поддержания транспортных средств в технически исправном состоянии, ужесточение контроля за техническим состоянием транспортных средств и их безопасностью.

4) развитие системы организации движения транспортных средств и пешеходов и повышение безопасности дорожных условий.

Деятельность по данному направлению предусматривает обеспечение безопасного участия пешеходов в дорожном движении, устранение и профилактика возникновения опасных участков дорожного движения, пробок и заторов, организацию транспортного планирования с целью обеспечения безопасного и эффективного трафика, развитие интеллектуальных транспортных систем, обеспечение пассивной и послеаварийной безопасности дорог и дорожной инфраструктуры.

Заказчиками мероприятий данного направления предлагается определить Министерство внутренних дел Республики Татарстан, Министерство транспорта и дорожного хозяйства Республики Татарстан.

Основными мероприятиями по данному направлению являются:

Использование методик определения и ликвидации наиболее опасных участков дорог, планирование дорожных сетей с учетом требований их безопасности;

внедрение эффективных схем, методов и средств организации дорожного движения и требований к техническим средствам организации дорожного движения;

учет требований к транспортному планированию городов (в том числе, в части определения мест для стоянок и парковок), обеспечивающему безопасное участие в дорожном движении транспортных средств и пешеходов;

создание условий для обеспечения своевременности прибытия служб на место дорожно-транспортного происшествия;

внедрение стандартов соответствия транспортной инфраструктуры требованиям качества и безопасности участников дорожного движения, а также стандартов ее обслуживания;

создание единых центров управления дорожным движением.

5) развитие системы оказания помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях.

Деятельность по данному направлению предусматривает обеспечение оперативности и качества оказания медицинской помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях, обеспечение территориальной доступности медицинских учреждений, повышение уровня координации служб, участвующих в оказании помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях, внедрение новых технологий в сферу оказания первой помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях.

Заказчиками мероприятий данного направления предлагается определить Министерство внутренних дел Республики Татарстан, Министерство Республики Татарстан по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий, Министерство здравоохранения Республики Татарстан.

Основными мероприятиями по данному направлению являются:

сокращение времени прибытия на место дорожно-транспортных происшествий,

совершенствование технологии проведения спасательных работ;

внедрение и применение новых технологий и методов оказания первой и экстренной медицинской помощи лицам, пострадавшим в результате дорожно-транспортных происшествий;

совершенствование материально-технического оснащения экстренных служб;

совершенствование системы подготовки сотрудников экстренных служб;

организация и проведение курсов оказания помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях (также и среди населения);

применение комплекса современных образцов компьютерных тренажеров, мультимедийных средств и анимационных фильмов для обучения участников дорожного движения и специалистов экстренных служб практическим навыкам оказания помощи пострадавшим и ликвидации последствий дорожно-

транспортных происшествий;

проведение тактико-специальных учений по вопросам взаимодействия служб, привлекаемых к оказанию помощи пострадавшим и ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий;

оборудование улично-дорожной сети устройствами аварийно-вызывной связи;

развитие инфраструктуры оказания помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях;

разработка и издание учебно-методических пособий и комплектов плакатов по оказанию помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях;

6) совершенствование нормативно-правового, организационного и методического обеспечения деятельности в сфере обеспечения безопасности дорожного движения.

Деятельность по данному направлению предусматривает устранение правовых пробелов в деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения, разработку и внедрение практических инструментов реализации государственной политики в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, продолжение формирования основ институциональных преобразований в системе обеспечения безопасности дорожного движения, повышение имиджа Российской Федерации на мировой арене, устранение лоскутной автоматизации деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения.

Заказчиками мероприятий данного направления предлагается определить Министерство внутренних дел Республики Татарстан, Министерство транспорта и дорожного хозяйства Республики Татарстан.

Основными мероприятиями по данному направлению являются:

совершенствование межведомственного, межуровневого сотрудничества и координации взаимодействия органов власти и органов местного самоуправления в сфере обеспечения безопасности дорожного движения; внедрение эффективных механизмов ответственности всех уровней власти за результативность деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения;

внедрение эффективных механизмов координации и контроля программной деятельности по повышению безопасности дорожного движения;

развитие институтов саморегулируемых организаций;

внедрение информационно-коммуникационных технологий в деятельность по обеспечению безопасности дорожного движения; развитие многопараметрической информационно-аналитической системы прогнозирования и моделирования ситуации в области обеспечения безопасности дорожного движения;

использование информации центров фотовидеофиксации административных правонарушений в области дорожного движения транспортных средств юридических лиц.

Объемы, источники и направления финансирования Программы приведены

в приложениях № 3 и 4

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 безопасности дорожного движения. 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 по Программе составляет **7,490 млн. руб.**. в том числе:

из республиканского бюджета	**5,703 млн. руб.**.
из муниципального бюджета	**1,787 млн. руб.**.
иные источники	**0 млн. руб.**

Механизм реализации Программы

Так же как и в федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2006 - 2012 годах», механизм реализации Программы базируется на принципах партнерства федеральных органов исполнительной власти. органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации. органов местного самоуправления. общественных организаций и бизнес сообщества. а также четкого разграничения полномочий и ответственности всех участников Программы.

Механизм реализации Программы также базируется на принципах:

- нацеленность на сохранение жизней и здоровья участников дорожного движения;
- увязка и корреляция с основными стратегическими и программными документами;
- обеспечение преемственности целевых ориентиров в программной деятельности по повышению безопасности дорожного движения;
- дифференцированный и адресный подход в реализации мероприятий;
- широкое использование международного опыта и осуществление совместных интеграционных проектов в сфере обеспечения безопасности дорожного движения;

- системная регламентация деятельности и межведомственного взаимодействия в сфере обеспечения безопасности дорожного движения:
- дальнейшее совершенствование системы управления и обеспечение межведомственной и межуровневой синхронизации текущей и программной деятельности в области обеспечения безопасности дорожного движения на муниципальном уровне.

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 Бавлинского муниципального района РТ.

Руководителем Программы является руководитель Исполнительного комитета Бавлинского муниципального района.

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

Комиссия по безопасности дорожного движения по Бавлинскому муниципальному району является коллегиальным совещательным органом управления реализацией Программы.

Текущее управление реализацией Программы осуществляет руководитель Комиссии по безопасности дорожного движения по Бавлинскому муниципальному району.

Так же как и в федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2006 - 2012 годах», механизм реализации Программы базируется на принципах партнерства федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления, общественных организаций и бизнес сообщества, а также четкого разграничения полномочий и ответственности всех участников Программы.

Управление реализацией Программы будет осуществляться на трех уровнях: стратегическом, тактическом и оперативном.

Наиболее предпочтительным методом управления Программой является смешанный метод, позволяющий избежать недостатков, присущих первым двум, и учесть их преимущества:

обеспечение управления реализацией Программы без излишней бюрократизации;

учет интересов государственных заказчиков при принятии важных решений на тактическом уровне при одновременном обеспечении высокой эффективности их деятельности и взаимодействия;

предоставление государственным заказчикам необходимой и достаточной самостоятельности в процессе текущего управления реализацией Программы при одновременном осуществлении государственным заказчиком-координатором оперативного контроля за выполнением комплексных

мероприятий.

Использование данного метода предполагает разделение функций по координации деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения и деятельности органов управления реализацией Программы.

На стратегическом уровне функцию по координации деятельности федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации в области обеспечения безопасности дорожного движения, а также совершенствование механизмов координации их деятельности целесообразно разделить между государственным заказчиком-координатором и Правительственной комиссией по обеспечению безопасности дорожного движения.

На тактическом уровне функции по организации взаимодействия с государственными заказчиками разделяются между государственным заказчиком-координатором и Дирекцией Программы, создаваемой Правительством Российской Федерации для осуществления текущей деятельности по управлению реализацией Программы.

На оперативном уровне управления государственные заказчики самостоятельно осуществляют текущее управление реализацией Программы.

Для оценки эффективности Программы будет использоваться система целевых индикаторов и показателей, отражающих конечный (макроэкономический) и непосредственный эффект реализации программных мероприятий.

Достигнутые в ходе выполнения программных мероприятий результаты будут публиковаться в средствах массовой информации.

Финансовые аспекты управления реализацией Программы

Финансирование мероприятий Программы осуществляется за счет средств бюджета Республики Татарстан и бюджета Бавлинского муниципального района.

Исполнительный комитет Бавлинского муниципального района ежегодно определяет адресный перечень объектов финансирования.

Исполнительный комитет Бавлинского муниципального района заключает соглашение (договор) с органами государственной власти Республики Татарстан на весь срок реализации Программы о софинансировании мероприятий Программы за счет средств бюджета Республики Татарстан и внебюджетных источников с учетом общей стоимости работ.

Прекращение действия Программы наступает в случае завершения ее реализации, а досрочное прекращение - в случае признания неэффективности ее реализации Исполнительным комитетом Бавлинского муниципального района.

Оценка социально-экономической эффективности Программы

Эффективность реализации Программы определяется степенью достижения показателей Программы, в качестве которых выбраны сокращение числа лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий, и количества дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими.

Всего за время реализации Программы будут сохранены жизни 17 человек (80-63 человека) по сравнению с вариантом развития ситуации в условиях отсутствия программно-целевого метода.

Для оценки эффективности программных мероприятий по предупреждению ДТП Управлением ГИБДД МВД по РТ была использована Методика оценки и расчета нормативов социально-экономического ущерба от дорожно-транспортных происшествий, разработанная в 2001 году сотрудниками Государственного научно-исследовательского института автомобильного транспорта (НИИАТ). Методика учитывает величину ущерба от гибели или ранения человека, от повреждения транспортных средств, порчи перевозимых грузов и дорожных сооружений. Расчет ущерба производится на каждый год с момента предполагаемого внедрения мероприятия до конечного срока действия настоящей Программы.

По методике НИИАТ (2001г.) ущерб от гибели одного взрослого человека составляет 1 516.03 тыс. рублей. Ущерб от легкого ранения – 8,5 тыс.рублей, от гибели одного ребенка – 1 746,7 тыс.рублей, от одного ДТП с материальным ущербом – 15,6 тыс. рублей.

Расчет средневзвешенного ущерба от одного ДТП с пострадавшими показал, что:

1. Ущерб от одного ДТП с пострадавшими детьми равен 134,64 тыс. рублей.

2. Ущерб от одного ДТП с пострадавшими взрослыми составляет 290,95 тыс. рублей.

По статистике, за 2010 год в Бавлинском муниципальном районе Республики Татарстан произошло ДТП, в них погибло 6 человек и ранено 47, в том числе произошло 2 ДТП с участием детей, при этом погибших детей нет и ранено было 2 ребенка.

Таким образом, в муниципальном районе Республики Татарстан за 2006 год:

– ущерб от ДТП с материальным ущербом составил 2 605,2 тыс.руб.

(в РТ- 101 384,4 тыс. рублей);

– от ДТП с погибшими взрослыми людьми – 9 096,18 тыс.руб.

(в РТ - 1 337 138,46 тыс. рублей):

- от ДТП с пострадавшими взрослыми людьми – 11 928,95 тыс.руб.

(в РТ -2315380,1 тыс. рублей);

– от ДТП с погибшими детьми – нет (в РТ – 68 121,3 тыс. рублей);

– от ДТП с пострадавшими детьми – 269,28 тыс.руб.

(в РТ - 97 344,72 тыс. рублей).

За один год, по усредненным данным, в результате ДТП ущерб, нанесенный району, составил 23 899,61 тыс. рублей.

Анализ
выполнения муниципальной целевой программы
«Повышение безопасности дорожного движения
на территории Бавлинского муниципального района РТ
на период с 2007 по 2012 годы»

Во исполнение Указа Президента Республики Татарстан от 14.11.2007г. № УП-610 «О дополнительных мерах по обеспечению БДД в Республике Татарстан». Постановления Кабинета Министров Республики Татарстан от 14.01.2011 года № 7 «О выполнении постановления Кабинета Министров Республики Татарстан от 21.11.2009 №866 «О ходе реализации Указа Президента Республики Татарстан от 14.11.2007г. № УП-610 «О дополнительных мерах по обеспечению БДД в Республике Татарстан» проводится регулярный анализ выполнения важнейшего показателя и важнейших индикаторов муниципальной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в период с 2007 по 2012 годы».

Важнейшим показателем Программы является сокращение количества лиц. погибших в результате дорожно-транспортных происшествий.

Важнейшими индикаторами Программы являются:

– снижение транспортного риска (количество лиц. погибших в результате дорожно-транспортных происшествий. на 10 тыс. транспортных средств);

– снижение социального риска (количество лиц. погибших в результате дорожно-транспортных происшествий. на 100 тыс. населения);

– снижение тяжести последствий (количество лиц. погибших в результате дорожно-транспортных происшествий. на 100 пострадавших);

– сокращение количества мест концентрации дорожно-транспортных происшествий;

– сокращение количества дорожно-транспортных происшествий по вине водителей. стаж управления транспортным средством которых не превышает 3 лет. на 10 тыс. транспортных средств;

– сокращение количества детей. погибших в результате дорожно-транспортных происшествий;

– сокращение количества дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими на 10 тыс. транспортных средств.

Выполнение важнейшего показатели МЦП («Сокращение к 2012 году количества погибших в результате ДТП в 1.5 раза по сравнению с аналогичным показателем в 2004 году») можно проследить по нижеследующей таблице Прогноза Управления ГИБДД МВД РТ.

	2004 г.			Прогноз 2009 г.				Прогноз 2010 г.				Прогноз 2011 г.				Прогноз 2012 г			
Мес	ДТП	пог	ран.	ДТП	пог.	ран.	Тя-жесть	ДТП	пог.	ран.	Тя-жесть	ДТП	пог.	ран.	Тя-жесть	ДТП	пог.	ран.	ж
янв	3	0	3	2.9	0.0	2.9	0.0	2.8	0.0	2.8	0.0	2.8	0.0	2.8	0.0	2.7	0.0	2.7	
фев	5	0	5	4.8	0.0	4.8	0.0	4.7	0.0	4.7	0.0	4.6	0.0	4.6	0.0	4.5	0.0	4.5	
март	9	1	11	8.7	0.9	10.6	7.9	8.5	0.8	10.4	7.4	8.3	0.8	10.2	6.9	8.1	0.7	9.9	
апр	14	1	19	13.5	0.9	18.4	4.7	13.3	0.8	18.0	4.4	13.0	0.8	17.6	4.1	12.6	0.7	17.1	
май	21	1	30	20.3	0.9	29.0	3.0	19.9	0.8	28.4	2.8	19.5	0.8	27.8	2.6	18.9	0.7	27.0	
июн	29	1	40	28.0	0.9	38.7	2.3	27.5	0.8	37.9	2.1	26.9	0.8	37.1	2.0	26.1	0.7	36.0	
июл	38	3	55	36.7	2.7	53.2	4.9	36.0	2.5	52.1	4.6	35.2	2.3	51.0	4.2	34.2	2.0	49.5	
авг	48	5	68	46.4	4.5	65.7	6.5	45.5	4.1	64.4	6.0	44.5	3.8	63.1	5.6	43.2	3.3	61.2	
сен	54	5	75	52.2	4.5	72.5	5.9	51.2	4.1	71.0	5.5	50.1	3.8	69.6	5.1	48.6	3.3	67.5	
окт	65	6	92	62.8	5.4	88.9	5.8	61.6	5.0	87.1	5.4	60.3	4.5	85.3	5.0	58.5	4.0	82.8	
ноя	68	8	98	65.7	7.3	94.7	7.1	64.4	6.6	92.8	6.7	63.1	6.0	90.9	6.2	61.2	5.3	88.2	

дек	76	10	109	73.4	9.1	105.3	7.9	72.0	8.3	103.3	7.4	70.5	7.5	101.1	6.9	68.4	6.7	98.1

ГОД	ПРОГНОЗЫ			ФАКТИЧЕСКИ		
	ДТП	ПОГИБЛО	РАНЕНО	ДТП	ПОГИБЛО	РАНЕНО
2004	**76**	**10**	**109**	**76**	**10**	**109**
2005	**76**	**9**	**109**	**71**	**12**	**90**
2006	**76**	**9**	**108**	**84**	**17**	**115**
2007	**75**	**9**	**107**	**72**	**16**	**108**
2008	**74**	**9**	**106**	**58**	**7**	**94**
2009	**73**	**9,1**	**105**	**45**	**11**	**68**
2010	**72**	**8,3**	**103**	**59**	**9**	**99**
2011	**70**	**7,5**	**101**	**67**	**7**	**89**
2012	**68**	**6,7**	**98**			

Вывод: По итогам 2011 года важнейший показатель МЦП выполняется. В 2011 году произошло 67 ДТП. 7 человек погибло. 89 человек получили ранения различной степени тяжести. (Вместо прогнозируемых 7,5 человека - погибло 7 человек)

Выполнение важнейшего индикатора программы «Сокращение транспортного риска» прослеживается в нижеследующей таблице.

Формула : Количество погибших умножается на 10 тыс.ТС и делится на количество транспорта.

Год	Прогнозы			Фактически		
	Кол-во ТС	Погибло	Транспортный риск	Кол-во ТС	Погибло	Транспортный риск
2004	8784	10	11.38	8784	10	11.38
2006	8814	9	10.2	8814	17	19.28
2007	9293	9	9.7	9293	16	17.2
2008	9722	9	8.2	9722	7	7.2
2009	9616	9.1	8.3	9616	11	11.44
2010	10048	8.3	7	9752	9	9.23
2011	10500	7.5	6.7	10224	7	6.85
2012	10972	6.7	6.4			

Вывод: Важнейший индикатор МЦП («Снижение транспортного риска») не выполняется. (Вместо прогнозируемого транспортного риска 6.7 - мы имеем транспортный риск 6.85)

Выполнение важнейшего индикатора «Снижение социального риска» приведено в нижеследующей таблице.

Формула: Количество погибших умножается на 100 тыс. населения и делится на количество населения в районе.

Год	Прогнозы			Фактически		
	Кол-во населения	Погибло	Социальный риск	Кол-во населения	Погибло	Социальный риск
2004	37480	10	26.68	37480	10	26.7
2006	37568	9	23.95	37568	17	45.3
2007	37508	9	21.6	37508	16	42.7
2008	37404	9	19.5	37404	7	18.7
2009	37548	9.1	17.5	37548	11	29.3
2010	37559	8.3	15.8	36271	9	24.8
2011	37468	7.5	14	37468	7	18.68

2012	37464	6.7	12.8	

Вывод: Важнейший индикатор МЦП («Снижение социального риска» не выполняется. Вместо прогнозируемого социального риска 14 - мы имеем социальный риск 18.68.

Выполнение важнейшего индикатора МЦП «Снижение тяжести последствий ДТП» дано в нижеследующей таблице.

Формула: Количество лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий, делится на сумму (погибших и раненых) и умножается на 100 пострадавших.

Год	Прогнозы			Фактически		
	Погибло	Ранено	Тяжесть последствий	Погибло	Ранено	Тяжесть последствий
2004	10	109	8.4	10	109	8.4
2006	9	109	7.6	17	115	12.9
2007	9	109	7.6	16	108	12.9
2008	9	107	7	7	94	6.9
2009	9.1	105	7.1	11	68	13.9
2010	8.3	102	6.4	9	99	8.3
2011	7.5	100	6.5	7	89	7.29
2012	6.7	98	6.7			

Вывод: Важнейший индикатор МЦП (Снижение тяжести последствий ДТП) не выполняется. (Вместо прогнозируемого показателя 6.5 - мы имеем тяжесть последствий ДТП - 7.3).

Выполнение важнейшего индикатора программы «Сокращение количества мест концентрации дорожно-транспортных происшествий» приведено в таблице.

	2004 год	2006 год	2007 год	2008 год	2009 год	2010 год	2011 год	2012 год
При отсутствии программно-целевого метода – 10%	9	9	9.3	9.4	9.5	9.6	9.8	9.9–10
При наличии программно-целевого метода - 10%	9	9	9	8.8	8.6	8.5	8.3	8.1
Фактические показатели	9	14	15	13	12	11	9	

Вывод : Мест концентрации ДТП должно быть 8. фактически – 9.

Выполнение важнейшего индикатора программы «Сокращение количества детей, погибших в результате ДТП» достигается – на территории Бавлинского муниципального района с 2008 года нет погибших детей. Количество ДТП с участием детей до 16-ти лет, число погибших и раненых детей приведено в таблице по годам.

Годы	Количество ДТП	Погибло детей	Ранено детей
2004	12	**0**	12
2006	7	**1**	7
2007	7	**2**	6
2008	5	**0**	5
2009	2	**0**	2

2010	2	**0**	2
2011	8	**0**	9

Вывод: Индикатор МЦП выполняется.

Приложение N 1
к муниципальной целевой программе
"Повышение безопасности дорожного
движения в Бавлинском районе РТ"
на 2013-2020 годы

ОЖИДАЕМЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ АВАРИЙНОСТИ В УСЛОВИЯХ ОТСУТСТВИЯ ПРОГРАММНО-ЦЕЛЕВОГО МЕТОДА

Целевой индикатор и целевые показатели	Единица измерения	2013-2020 годы - всего	в том числе							
			2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год	2018 год	2019 год	2020 год
Инерционный сценарий развития событий (без Программы)										
Число лиц, погибших в дорожно-транспортных происшествиях	человек	**80**	9,39 **9**	9,63 **10**	9,88 **10**	10,12 **10**	10,04 **10**	10,06 **10**	10,08 **10**	11,01 **11**
Коэффициент роста базисный Кр х к 2010 г.			1,04355	1,06989	1,0973	1,12466	1,11512	1,11766	1,12006	1,2231
Число детей, погибших в дорожно-транспортных происшествиях	человек	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
Социальный риск **24,8**	погибших на 100 тыс. населения	x	25,86	26,52	27,19	27,59	28,25	28,91	29,44	**31,71**
Транспортный риск **9,23**	погибших на 10 тыс. транспортных средств	x	9,23	9,38	9,38	9,53	9,53	9,53	9,68	**9,68**
Тяжесть последствий **8,3**	погибших на 100 пострадавших	x	8,65	8,91	9,08	9,25	9,42	9,68	9,86	**10,12**

Приложение N 2
к муниципальной целевой программе
"Повышение безопасности дорожного
движения в Бавлинском районе РТ"
на 2013-2020 годы

ДИНАМИКА ЦЕЛЕВОГО ИНДИКАТОРА И ЦЕЛЕВЫХ ПОКАЗАТЕЛЕЙ МУНИЦИПАЛЬНОЙ ЦЕЛЕВОЙ ПРОГРАММЫ "ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В БАВЛИНСКОМ РАЙОНЕ РТ"

Целевой индикатор и целевые показатели	Единица измерения	Значение в 2010 году	Значения по годам реализации Программы								Сокращение к 2020 году
			2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год	2018 год	2019 год	2020 год	
Число лиц, погибших в ДТП	человек	9	7,65 8	7,34 7	7,07 7	6,8 7	6,53 7	6,26 6	6,07 6	6 6	3
Коэффициент снижения	%		-15%	-18,5%	-21,5%	- 24,5%	-27,5%	-30,4%	-32,6%	-33,3%	
Число детей, погибших в ДТП	человек	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Социальный риск	погибших на 100 тыс. населения	24,8	21,09	20,16	19,36	18,57	17,77	17,11	16,58	16,45	8,35
Транспортный риск	погибших на 10 тыс. транспортных средств	9,23	7,57	7,1	6,64	6,37	6,05	5,75	5,45	5,3	3,93
Тяжесть последствий	погибших на 100 пострадавших	8,3	7,61	7,55	7,35	7,28	7,16	7,09	6,97	6,97	1,33

соревнование «Безопасное колесо»

2019	20		20			
2020	20		20			
2013	50		50			
2014	50		50			
2015	50		50			
2016	50		50			
2017	50		50			
2018	50		50			
2019	50		50			
2020	50		50			

Приложение N 4
к муниципальной целевой программе
"Повышение безопасности дорожного движения в Бавлинском районе РТ"
на 2013-2020 годы

МЕРОПРИЯТИЯ,
НАПРАВЛЕННЫЕ НА ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОГО УЧАСТИЯ ДЕТЕЙ В ДОРОЖНОМ ДВИЖЕНИИ

N п/п	Наименование мероприятия	Срок испол-нения	Общий объем финан-сиро-вания	Финансирование			Ответственные за исполнение	Ожидаемый результат
				за счет средств муниципального бюджета	за счет средств бюджета РТ	за счет средств внебюд-жетных источников		
	Научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы							
	Капитальные вложения							
		2013 год					Исполком	
	Прочие нужды							

Приложение N 5
к муниципальной целевой программе
"Повышение безопасности дорожного движения в Бавлинском районе РТ"
на 2013-2020 годы

МЕРОПРИЯТИЯ,
НАПРАВЛЕННЫЕ НА ПОВЫШЕНИЕ УРОВНЯ ТЕХНИЧЕСКОГО СОСТОЯНИЯ ЭКСПЛУАТИРУЮЩИХСЯ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, ИХ АКТИВНОЙ И ПАССИВНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

N п/п	Наименование мероприятия	Срок испол-нения	Общий объем финан-сирова-ния	Финансирование			Ответственные за исполнение	Ожидаемый результат
				за счет средств муниципального бюджета	за счет средств бюджета РТ	за счет средств внебюд-жетных источников		
	Научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы							
	Капитальные вложения							
		2013 год					Исполком	
	Прочие нужды							

Приложение N 6
к муниципальной целевой программе
"Повышение безопасности дорожного движения в Бавлинском районе РТ"
на 2013-2020 годы

ОРГАНИЗАЦИОННО-ПЛАНИРОВОЧНЫЕ И ИНЖЕНЕРНЫЕ МЕРЫ, НАПРАВЛЕННЫЕ НА РАЗВИТИЕ СИСТЕМЫ ОРГАНИЗАЦИИ ДВИЖЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ И ПЕШЕХОДОВ И ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНЫХ УСЛОВИЙ В БАВЛИНСКОМ МУНИЦИПАЛЬНОМ РАЙОНЕ РТ

(млн. рублей)

N п/п	Наименование мероприятия	Срок испол-нения	Общий объем финан-сирования	Финансирование			Ответственные за исполнение	Ожидаемый результат
				за счет средств муниципального бюджета	за счет средств бюджета РТ	за счет средств внебюджетных источников		
	Научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы							
	Капитальные вложения							
1	Обустройство наиболее опасных участков улично-дорожной сети дорожными ограждениями, в том числе в населенных пунктах	2013	0,0017	0,0017			Исполком	
		2014	0,0017	0,0017				
		2015	0,0017	0,0017				
		2016	0,0017	0,0017				
		2017	0,0017	0,0017				
		2018	0,0017	0,0017				
		2019	0,0017	0,0017				
		2020	0,0017	0,0017				

2	Установка дорожных знаков маршрутного ориентирования (указателей направления), в том числе в населенных пунктах	2013	0,0138	0,0138				
		2014	0,0138	0,0138				
		2015	0,0138	0,0138				
		2016	0,0138	0,0138				
		2017	0,0138	0,0138				
		2018	0,0138	0,0138				
		2019	0,0138	0,0138				
		2020	0,0138	0,0138				
3	Замена дорожных знаков маршрутного ориентирования (указателей направления), в том числе в населенных пунктах	2013	0,0324	0,0324				
		2014	0,0324	0,0324				
		2015	0,0324	0,0324				
		2016	0,0324	0,0324				
		2017	0,0324	0,0324				
		2018	0,0324	0,0324				
		2019	0,0324	0,0324				
		2020	0,0324	0,0324				

4	Установка дорожных знаков, в том числе в населенных пунктах	2013	0,0396	0,0396				
		2014	0,0396	0,0396				
		2015	0,0396	0,0396				
		2016	0,0396	0,0396				
		2017	0,0396	0,0396				
		2018	0,0396	0,0396				
		2019	0,0396	0,0396				
		2020	0,0396	0,0396				
5	Замена дорожных знаков, в том числе в населенных пунктах	2013	0,0428	0,0428				
		2014	0,0428	0,0428				
		2015	0,0428	0,0428				
		2016	0,0428	0,0428				
		2017	0,0428	0,0428				
		2018	0,0428	0,0428				
		2019	0,0428	0,0428				
		2020	0,0428	0,0428				

6	Нанесение дорожной разметки, в том числе в населенных пунктах

2013	0,0906	0,0906				
2014	0,0906	0,0906				
2015	0,0906	0,0906				
2016	0,0906	0,0906				
2017	0,0906	0,0906				
2018	0,0906	0,0906				
2019	0,0906	0,0906				
2020	0,0906	0,0906				
Прочие нужды						

Приложение N 7
к муниципальной целевой программе
"Повышение безопасности дорожного движения в Бавлинском районе РТ"
на 2013-2020 годы

МЕРОПРИЯТИЯ,
НАПРАВЛЕННЫЕ НА РАЗВИТИЕ СИСТЕМЫ ОКАЗАНИЯ ПОМОЩИ
ПОСТРАДАВШИМ В ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЯХ

(млн рублей)

N п/п	Наименование мероприятия	Срок испол-нения	Общий объем финан-сирования	Финансирование			Ответственные за исполнение	Ожидаемый результат
				за счет средств муниципального бюджета	за счет средств бюджета РТ	за счет средств внебюджетных источников		
	Научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы							
	Капитальные вложения							
	Оборудование системой ГЛОНАСС автомобили отделения скорой помощи	2013 год	0,036		0,036		Бавлинская ЦРБ	
	Приобретение реанимобиля 2 шт	2014	5,0		5,0			
	Оснащение 5 машин навигаторами		0,025		0,025			
	Установить видеонаблюдение в травмпункте	2013	0,01		0,01			
	Прочие нужды							

Приложение N 8
к муниципальной целевой программе
"Повышение безопасности дорожного движения в Бавлинском районе РТ"
на 2013-2020 годы

МЕРОПРИЯТИЯ, НАПРАВЛЕННЫЕ НА СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ НОРМАТИВНО-ПРАВОВОГО, ОРГАНИЗАЦИОННОГО И МЕТОДИЧЕСКОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В СФЕРЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

(млн рублей)

N п/п	Наименование мероприятия	Срок исполнения	Общий объем финансирования	Финансирование			Ответственные за исполнение	Ожидаемый результат
				за счет средств муниципального бюджета	за счет средств бюджета РТ	за счет средств внебюджетных источников		
Научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы								
Капитальные вложения								
Прочие нужды								

Приложение № 9
к муниципальной целевой программе
"Повышение безопасности дорожного движения в Бавлинском районе РТ"
на 2013-2020 годы

Объемы финансирования целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения на территории Бавлинского муниципального района Республики Татарстан на 2013 – 2020 годы» за счет средств республиканского и местного бюджетов и иных источников по направлениям

(млн. рублей)

Направление деятельности	2013 – 2020 годы (средства муниципального бюджета) всего	Средства бюджета Республики Татарстан			Средства муниципального бюджета		
		НИОКР	капитальные вложения	прочие нужды	НИОКР	капитальные вложения	прочие нужды
Развитие системы предупреждения опасного поведения участников дорожного движения		-			-		
Обеспечение безопасного участия детей в дорожном движении		-			-		
Повышение уровня технического состояния эксплуатирующихся транспортных средств, их активной и пассивной безопасности		-			-		
Развитие системы организации движения транспортных средств и пешеходов и повышение безопасности дорожных условий		-			-		
Развитие системы оказания помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях		-			-		
Совершенствование нормативно-правового, организационного и методического обеспечения деятельности в сфере обеспечения безопасности дорожного движения		-			-		
Итого:		-			-		

Приложение № 10
к муниципальной целевой программе
"Повышение безопасности дорожного движения в Бавлинском районе РТ"
на 2013-2020 годы

Объемы финансирования муниципальной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения на территории Бавлинского муниципального района Республики Татарстан на 2013 – 2020 годы» за счет средств республиканского бюджета, бюджета муниципального образования и иных источников по годам

(млн. рублей)

Источник финансирования	2013-2020 годы – всего	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Средства бюджета Республики Татарстан - всего в том числе:	**5,703**	**0,125**	**5,104**	**0,079**	**0,079**	**0,079**	**0,079**	**0,079**	**0,079**
капитальные вложения	5,071	0,046	5,025	-	-	-	-	-	-
прочие нужды	0,632	0,079	0,079	0,079	0,079	0,079	0,079	0,079	0,079
Средства муниципального образования – всего в т.ч.:	**1,7872**	**0,241**	**0,221**	**0,221**	**0,221**	**0,221**	**0,221**	**0,221**	**0,221**
капитальные вложения	1,7872	0,241	0,221	0,221	0,221	0,221	0,221	0,221	0,221
прочие нужды	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Средства внебюджетных источников – всего в том числе:	-	-	-	-	-	-	-	-	-
капитальные вложения	-	-	-	-	-	-	-	-	-
прочие нужды	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Объем финансирования Программы из всех источников всего	**7,4902**	**0,366**	**5,325**	**0,300**	**0,300**	**0,300**	**0,300**	**0,300**	**0,300**