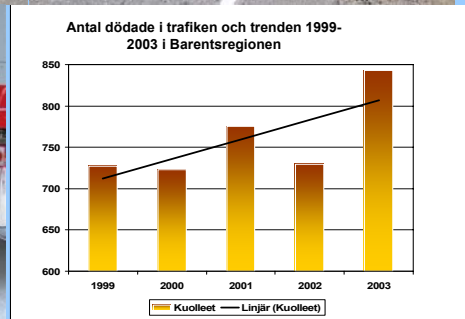


План безопасности движения для Баренцрегиона

Стратегия на 2004 - 2007



Предисловие

Форум безопасности движения Баренцева региона – общественная организация для содействия работе по вопросам безопасности движения в Баренцевом регионе. Баренцев Форум безопасности движения был изначально создан дорожными ведомствами в Баренцевом регионе в 2001 г. и получил развитие как международная межрегиональная организация по вопросам безопасности движения, в работе которой могут принимать участие все представители организаций, занимающиеся вопросами безопасности движения в регионе.

Баренцев регион – географически обширный ареал, протянувшийся от областей Нурдланд, Трумс и Финмарк в Норвегии через лены Норботтен и Вэстерботтен в Швеции и лены Лапланд и Улеаборг в Финляндии до Мурманской, Архангельской областей с Ненецким автономным округом и республик Карелии и Коми в России. В регионе проживает 5 миллионов человек и между странами региона действует 23 пограничных перехода, через которые проходит ежедневно транспортный поток объёмом в 21 000 транспортных средств. Это означает, что различные культуры движения и поведения на транспорте вступают в регулярные контакты, вследствие чего увеличивается риск дорожных происшествий. В ближайшем будущем ожидается дальнейший рост международного дорожного движения, вместе с чем увеличивается также и риск дорожных происшествий. В 2002 г., в общей сложности, на автомобильных дорогах региона погибло 843 человек, 84 % из них - в российской части Баренцева региона.

Работа Форума безопасности движения Баренцева региона направлена на то, чтобы было проще и безопаснее осуществлять перевозки автотранспортом в Баренцевом регионе. Его цель: посредством повышения безопасности движения содействовать позитивному развитию в регионе. Чтобы работа получила эффективный и устремлённый в будущее характер, требуется хорошо налаженное сотрудничество и общие цели в работе по безопасности движения. Данный план по дорожному движению определяет направления и задачи сотрудничества в области безопасности движения в Баренцевом регионе. Мы надеемся, что этот план окажет хорошую поддержку всем участникам в дальнейшем развитии сотрудничества в области повышения безопасности движения в регионе.

Рованиemi, февраль 2004

Председатель правления Форума безопасности движения Баренцева региона

Содержание

Предисловие	2
1. Введение	4
1.1 Задача и содержание плана	4
2.1 Количество дорожных происшествий и тенденция развития	6
3.1 Партнёры	7
Финляндия	7
Швеция	8
Норвегия	9
Россия	10
4. Цели и концепции в области безопасности движения	11
4.1 Общенациональные планы	11
Финляндия	11
Швеция	12
Норвегия	13
Россия	14
5. Концепции, цели, приоритетные направления и организационная структура	15
6. Экономические предпосылки	16
6.1 Общие данные	16
6.2 Особые формы финансирования ЕС	16
7. Оценка результатов и контроль за выполнением плана	18
ДТП в Швеции	20
ДТП в Норвегии	21
ДТП в Финляндии	22
ДТП в России	23

1. Введение

1.1 Задача и содержание плана

Во всех странах Баренцева региона проводится активная и целенаправленная работа по безопасности движения с целью сократить число дорожных происшествий. План по безопасности движения способствует усилению этой работы, задавая направление и цель международного сотрудничества по безопасности движения в Баренцевом регионе. Чтобы иметь возможность участвовать в работе по безопасности движения и оказывать влияние на ее развитие, все участники должны иметь информацию о том, что делается в этой области в регионе. План по безопасности движения для Баренцева региона состоит из двух документов, а именно - из стратегического плана и из плана работы. Стратегический план составлен на период 2004 – 2007 гг. и содержит описание цели и тех областей, на которых будет сосредоточена работа по безопасности движения в Баренцевом регионе. План работы составлен на один год и содержит конкретные мероприятия по повышению безопасности движения, которые будут проводиться участниками. Подразделение плана на два документа создает более гибкую структуру при проведении мероприятий в условиях новой информации о динамике развития дорожных происшествий и новых экономических предпосылок.

План по безопасности движения должен быть документом, составленным просто и понятно, поэтому документ ограничен информацией о сотрудничестве по безопасности движения в Баренцевом регионе и не дает более широкую информацию о Баренцевом регионе и Баренцевом сотрудничестве. За подобной информацией мы отсылаем к отчету "Форум по безопасности движения

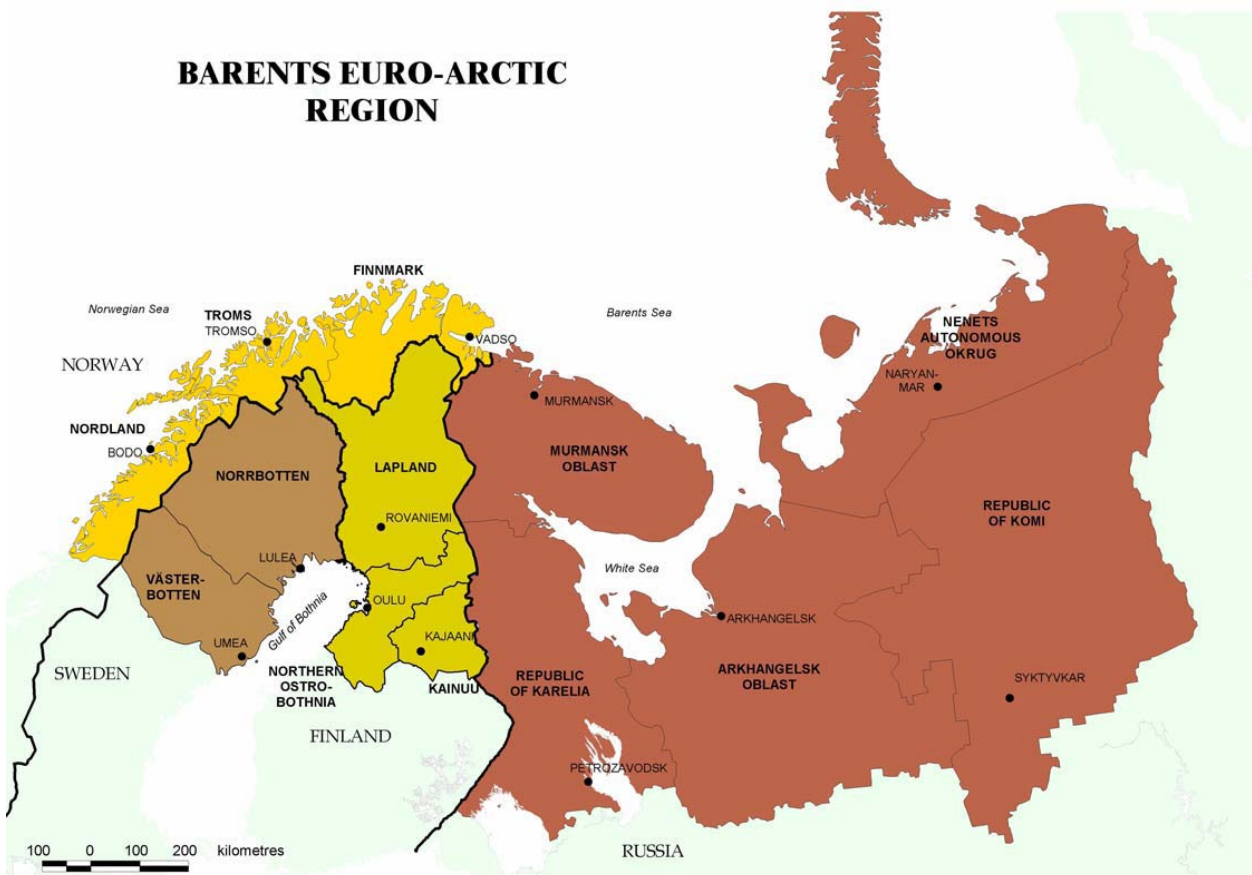
в Баренцевом регионе", который был подготовлен Форумом по безопасности движения в Баренцевом регионе, а также к другим документам, которые описывают Баренцево сотрудничество.

План по безопасности движения был разработан, исходя из результатов семинара по безопасности движения в Улеборге в 2002 г. и конференции по безопасности движения в Тромсё в 2003 г. На этих мероприятиях было представлено значительное количество организаций в области безопасности движения. Сводный план был оформлен:

- Бритт-Мари Майбэк, Дорожное управление, Северный регион, Швеция
- Ирина Юнссон, Дорожное управление, Северный регион, Швеция
- Рольф Ольсен, Дорожное управление, Северный регион, Норвегия
- Эрки Хулкко, Дорожная служба по лену Лапландия, Финляндия
- Хэйно Хэйккинен, Дорожная служба по лену Улеборг, Финляндия
- Виктор Ласточкин, Мурманский Автодор, Россия

Ежегодные совещания по подведению итогов будут проводиться одновременно с отчетом о проделанной работе и выработке нового плана работы.

План безопасности движения для Баренцрегиона
Стратегия на 2004 - 2007

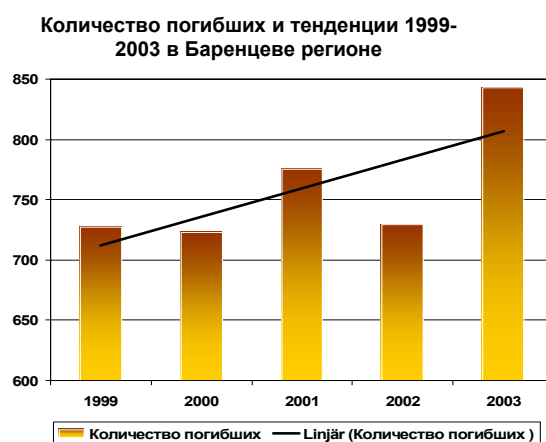


2. Ситуация по дорожным происшествиям в Баренцевом регионе

2.1 Количество дорожных происшествий и тенденция развития

Количество дорожно-транспортных происшествий в странах Баренцева региона с указанием числа жертв, а также тенденции развития в каждой отдельной области представлены в приложениях 1 (Финляндия), 2 (Швеция), 3 (Норвегия) и 4 (Россия). Общее развитие, с точки зрения, числа жертв на автодорожном транспорте, обнаруживает тенденцию к его снижению как в северной Финляндии, так и в северной Швеции и в северной Норвегии. В северо-западной России мы видим пока противоположную тенденцию- количество погибших там в дорожно-транспортных происшествиях растёт. Ниже в таблице приводится статистика по

количественным данным в упомянутых областях Баренцева региона. Мы можем констатировать, что наибольший риск погнубнуть в дорожно - транспортном происшествии имеется в российской части Баренцева региона.



Статистические данные по Баренцеву региону на 2003 г.

	Погибло в ДТП	Погибло на 1000 человек
Мурманская область	108	0,095
Архангельская область	250	0,180
Коми	164	0,146
Карелия	185	0,109
Ненецкий нац. округ	4	0,048
Северо-западная Россия	711	0,136
Лен Лапдандия	19	0,101
Лен Улеборг	35	0,078
Северная Финляндия	54	0,085
Вэстерботтен	30	0,091
Норботтен	14	0,050
Северная Швеция	44	0,071
Нордланд	14	0,090
Финнмарк	10	0,042
Тромс	6	0,053
Северная Норвегия	30	0,072

3. Партнёры и организации, ответственные за сотрудничество по безопасности движения

3.1 Партнёры

Финляндия

С 2001 г. директивные решения госсоветника руководят работой по безопасности движения на всех административных уровнях. На региональном уровне как в лене Улеаборг, так и в лене Лапландия работа координируется комитетами, куда входят представители целого ряда различных организаций. В помощь этим органам имеются рабочие секции, на которые возложена вся практическая работа.

Губернские управления (2) разрабатывают планы по безопасности движения стратегического типа. Их осуществление контролируется комитетами, которые при необходимости вносят свои предложения по мероприятиям различным партнёрам.

Дорожная служба в лене (2) отвечает за содержание дорог на трассах общего значения в рамках своего региона. Безопасность движения является одним из основных показателей службы в годовой отчётности. Это означает, что местное управление, используя средства на содержание дорог, должно сокращать риск для пользователей дорогами попасть в серьёзную дорожную аварию. Меры включают более эффективное содержание дорог, строительство переходов и мостов/туннелей для пешеходов и велосипедистов, инвестиции в дорожную сеть и в ограничении скорости.

Полиция в своём стратегическом документе по безопасности движения на 2002-2005 выделяет особое подразделение, которое отвечает за данный вопрос внутри организации. Руководство взаимодействует с Губернскими управлениями, и отвечает за планирование и руководство работой по безопасности движения в своем регионе. Местная полиция осуществляет контроль за дорожным движением на своем участке (21 шт.) совместно с Патрульной полицией. Патрульная полиция имеет четыре подразделения в северной Финляндии: Улеаборг, Кайяна, Рованиemi и Кеми. Они

отвечают в первую очередь за контроль дорожного движения на главных магистралях. Деятельность полиции по безопасности движения сконцентрирована прежде всего на контроле за превышением скорости, за вождением в нетрезвом виде и использованием ремней безопасности в дорожном движении.

Общество "Безопасность движения" – основная добровольная организация, проводящая работу по безопасности движения, чьей задачей является воздействие на поведение граждан в дорожном движении. Общество проводит консультационную и просветительскую работу среди участников дорожного движения путём распространения информации, тематических пособий, организации учёбы для автоводителей, а также посредством сотрудничества с властями на региональном и локальном уровнях. Общество имеет одно бюро в Улеаборге и одно - в Рованиemi.

На пограничных / таможенных пунктах (15) ответственность за проверку водительских прав и квалификации водителей несёт Служба пограничного контроля. **Таможенная служба** отвечает за контроль технической исправности транспортных средств при пассажирских и грузовых перевозках.

Краевой союз (3) разрабатывает планы по региональному землепользованию, финансирует проекты, которые содействуют развитию края в соответствии с заданными целями, а также стремиться отстаивать интересы организации. Он содействует организации финансирования через фонды ЕС для проектов по безопасности дорожного при составлении заявок.

Региональные организации и общества, чья деятельность влияет на безопасность движения входят в ленные комитеты. Это - дорожные предприятия, Союз автошкол, Союз «Ренбетслаген», а также охотничьи хозяйства.

Муниципалитеты (72) в сотрудничестве с вышеупомянутыми организациями разрабатывают планы по обучению и информации в области безопасности движения. Практическая работа согласно планам направлена на все возрастные группы. Помимо этого муниципалитеты отвечают за планирование, строительство и содержание дорожного хозяйства на местах.

Швеция

Основная ответственность за работу по безопасности движения возложена на Дорожное управление, полицию и муниципалитеты. Но важную роль играют также губернские управления и НТФ (Национальное объединение за безопасность движения) с его низовыми организациями, а также отраслевые организации предприятий транспорта.

Дорожное управление – центральное учреждение, на которое возложена ответственность за всю дорожно-транспортную систему, имеет головную и региональные структуры. Дорожное управление отвечает за планирование, строительство, эксплуатацию и ремонт государственных автодорог. Кроме этого Дорожное управление отвечает за разработку и применение правил для автотранспортных средств, водительских прав, за дорожную среду, предприятия транспорта, а также за вопросы по государственным субсидиям.

В задачу секторов Дорожного управления входит осуществление взаимодействия и координации работы между соответствующими организациями, активная и продуктивная работа по неуклонному развитию дорожно – транспортной системы посредством достижения соглашений, оказания поддержки, заключения договорных отношений на приобретение услуг, предоставления сведений, инициативности в исследованиях и разработках.

Деятельность Дорожного управления в ленах Вэстерботтен и Норрботтен осуществляется через подразделение Северный регион с главным офисом в Люлео и через Отделение по аттестации водителей при Дорожном управлении в г. Бурлэнге. В задачу Отделения по аттестации входит контроль по применению инструкций в таких областях как водительские права, обучение водителей и приём экзаменов у водителей, тогда как

Дорожное управление «Регион Норр», являющееся одним из семи регионов Дорожного управления в стране отвечает за остальную деятельность в рамках региона, в том числе за строительство, эксплуатацию и ремонт государственных автодорог и за

взаимодействие в рамках сектора с другими организациями.

Управления полиции, которые имеются в каждом лене, располагают в рамках своих учреждений средствами, в целом, для осуществления административных и оперативных мер, мер по контролю за дорожным движением, расследованием экономических преступлений и преступлений по наркотику. Полицейские власти несут основную ответственность за контроль дорожного движения автотранспортных средств и участников движения. Приоритетными направлениями в области контроля являются вопросы трезвости за рулём, использования пристяжных ремней и превышение скорости.

Муниципалитеты несут ответственность, в целом, за состояние здоровья и безопасность жителей муниципалитета. Сюда относится и ответственность за то, чтобы в рамках муниципалитета проводилась работа по безопасности движения. Муниципалитеты отвечают также за безопасность движения в качестве держателей дорог и развитие местного дорожного хозяйства. В лене Норрботтен имеется 14 муниципалитетов, а в лене Вэстерботтен - 15. Примерно пятая часть всех дорожных происшествий со смертельным исходом происходит на автодорогах муниципального подчинения и улицах населенных пунктов.

Норвегия

Работа по безопасности движения в Норвегии осуществляется на трёх основных уровнях: на центральном уровне, на уровне регионов - фюльке и на муниципальном/местном уровне. Департамент транспорта и связи руководит работой по безопасности дорожного движения через *Национальный план развития транспорта* (НТП). Предложения к плану разрабатываются совместно всеми учреждениями по транспорту, после чего сводный план представляется правительством на рассмотрение Стуртинга (парламента). Фюльке - области (3 фюльке в Северном регионе) должны координировать работу по безопасности движения в своей области, а муниципалитеты несут свою ответственность на местном уровне. Государственное Дорожное управление, полиция и общество «Безопасность движения» - основные организации в работе по безопасности движения, но важную роль играют также общественные организации.

Гос. Дорожное управление отвечает за:

- Проектирование, строительство и содержание дорог гос- и регионально-го подчинения.
- Контроль за дорожным движением и участниками движения, так же как и за транспортными средствами и вопросами планирования движения.
- Разработку нормативных актов и правил, направлений развития дорожного развития, загрузки дорог
- Особое подразделение нынешнего Департамента транспорта и связи по вопросам безопасности дорожного движения
- Оказание консультативной помощи областям – фюльке и муниципалитетам по вопросам безопасности движения

С января 2003 г. вся страна была подразделена на 5 регионов. Один из них – Северный регион - состоит из фюльке Нордланд, Тромс и Финнмарк с региональным управлением в Будё. Оттуда начальник регионального управления руководит работой по вопросам дорожного движения. В его подчинении - 6 местных отделений – в Мушээн, Будё, Харстаде, Тромсё, Альте и Вадсё.

Полиция осуществляет работу в области дорожного движения под руководством Полицейского управления. Городские и сельские органы полиции подразделены на 27 полицейских участков, 6 из которых находятся в Северном регионе. Полицейскому управлению подчинена также Патрульная полиция. Это особое учреждение в системе полицейских органов, в задачу которого входит профилактика правонарушений в дорожном движении и посредством этого – уменьшение числа дорожных происшествий. Контрольно – охранительная деятельность на главных дорожных магистралях страны относится к числу наиболее приоритетных. Патрульная полиция должна выполнять служебную деятельность во всех полицейских участках страны, и её приоритетными областями являются контроль за скоростью движения, контроль за вождением в нетрезвом виде, контроль за применением средств безопасности и пресечение агрессивного характера автовождения.

Общество «Безопасность движения» -

всенорвежская добровольная организация по работе с безопасностью движения и функционирует как связующее звено между добровольными членами и органами власти, ответственными за работу по безопасности движения.

Центральный пункт общества «Безопасность движения» находится в Осло, а местные секретариаты – во всех фюльке.

Сферой деятельности организации являются, в основном:

- Профессиональная и педагогическая помощь в области дорожного движения детским учреждениям, школам, вузам и семьям в поддержку планирования дорожного движения и воспитательной работы в рамках своих возможностей
- Информация по вопросам безопасности движения всем слоям населения
- Привлечение внимания представителей власти к проблематике безопасности движения

Россия

Ответственность за безопасность дорожного движения возлагается на государственную дорожную автоинспекцию (ГИБДД), Министерство транспорта, на региональные администрации (республиканские, областные или краевые) и муниципалитеты.

ГИБДД входит в состав Министерства внутренних дел Российской Федерации и осуществляет специальные контрольные, надзорные и разрешительные функции в области обеспечения безопасности движения. ГИБДД обеспечивает соблюдение всеми юридическими лицами нормативных актов, правил, стандартов и технических норм по вопросам мероприятий по предупреждению дорожно-транспортных происшествий и снижению тяжести их последствий в целях охраны жизни, здоровья и имущества граждан, защиты их прав и законных интересов, а также защиты интересов общества и государства. На ГИБДД возлагается ответственность за вопросы безопасности движения.

В составе Министерства транспорта за безопасность движения на автодорогах отвечают два департамента: дорожный департамент «Росавтодор» и департамент «Российская транспортная инспекция» (РТИ).

«Росавтодор» является по сути Министерством автодорог в составе Министерства транспорта России и отвечает за техническую политику, развитие, строительство, ремонт и содержание федеральных автодорог. Имеет в своём составе дирекции автодорог, а также федеральные дорожные предприятия по содержанию федеральных автодорог. Через договорные отношения с областными, краевыми и республиканскими администрациями осуществляет общую политику в дорожном хозяйстве по всему комплексу вопросов.

Областные, краевые и республиканские дорожные управления, например, «Мурманскавтодор», являются руководящими организациями при администрациях и отвечают за весь комплекс вопросов дорожного хозяйства, включая техническое состояние автодорог, и несут за это ответственность. Они на договорной основе выполняют также часть функций, передаваемых «Росавтодором».

Российская транспортная инспекция (РТИ)

- Осуществляет выдачу лицензий на различные виды транспортной деятельности, контролирует их исполнение.
- Осуществляет контроль за международными перевозками, в том числе, на пограничных автомобильных переходах.
- Осуществляет контроль обеспечения безопасности перевозок пассажирским и грузовым транспортом, в том числе, на автомобильных дорогах.

Администрации муниципалитетов проводят работу по безопасности дорожного движения и дорожной политики, в целом, на уровне политических и законодательных мер (бюджет, местные законы и постановления в дорожной отрасли и т.д.)

4. Цели и концепции в области безопасности движения

4.1 Общенациональные планы

Между странами Баренцева региона имеются различия в области формулировки замыслов и целей, а также выбора приоритетных направлений. В скандинавских странах есть замысел сведения количества жертв к нулю (концепция «ноль – жертв») и цель сокращения числа дорожных происшествий, имеющая количественное выражение, что в данное время отсутствует в России. Между скандинавскими странами имеются сходства в области выбора приоритетных направлений и целей: повысить безопасность дорожного движения в густонаселённых районах, оказывать влияние на поведенческие нормы водителей, осуществлять мероприятия в области автодорожной сети.

Финляндия

В общенациональном плане по безопасности дорожного движения на 2001-2005 представлены те средства, которые должны помочь приблизиться к цели. Данный план – значительный по объёму документ, который касается всех министерств, губернских управлений, муниципалитетов, предприятий и союзов, а также участников движений. Большой коллектив экспертов из различных подразделений в области безопасности движения принимал участие в определении того, идеи каких мероприятий должны быть представлены в документе.

В соответствии с имеющимся замыслом, который нашел своё место в плане по безопасности движения, система дорожного движения планироваться таким образом, чтобы исключить смертные случаи и тяжёлый травматизм в дорожном движении. Задачей плана является создание предпосылок неустанного развития системы дорожного движения такой динамики, чтобы количество смертных случаев в дорожном движении к 2025 году не превышало 100. В 2010 количество смертных случаев, согласно прогнозам, не должно не превысить 250. В 2002 г. в дорожном движении погибло 410 человек.

В перспективе ожидается улучшить предпосылки для работы по безопасности движения благодаря следующим мерам дорожной политики:

- Повышению статуса работы по безопасности движения
- Снижение роста дорожного движения
- Правильному использованию новых технологий

В недалёком будущем, т.е. в рамках планового периода до 2005 г. дополнительными приоритетными направлениями повышенного значения считать следующие:

- Улучшить безопасность движения в густонаселённых районах
- Оказывать прямое воздействие на водителей
- Стремиться к сокращению числа дорожных происшествий типа столкновений или с индивидуальными владельцами, к снижению тяжести последствий дорожных происшествий

Швеция

В 1997 Риксдаг принял решение о том, что концепция «Ноль-жертв» должна стать целью перспективного развития для безопасности движения в дорожно-транспортной системе Швеции. Концепция «Ноль – жертв» - картина будущего, где в дорожном движении не будет погибших или получивших тяжелые травмы. Это – решение, принятое риксдагом, которое имеет большую поддержку в обществе. Концепция «Ноль – жертв» - важная часть процесса развития, направленного на создание прочной дорожно – транспортной системы на долгие годы. Исходный пункт – создать в перспективе такую же надёжную в смысле проходимости автодорожно – транспортную систему, как и на других видах транспорта. Её создание требует времени и поэтому нужна многолетняя работа с участием многих организаций. На первом этапе можно поставить целью сокращения наполовину количество погибших в дорожном движении в течении периода с 1996 по 2007 гг.

8 августа 2002 г. министр по вопросам хозяйственного развития Бьёрн Розенгрэн выступил с инициативой общенационального движения за повышение безопасности дорожного движения. Живой интерес общественности к вопросам безопасности движения подтвердился в рамках таких мероприятий как семинар, проведённый Дорожным управлением в октябре 2002 г. , или заседание которое министр транспорта Ульрика Мессинг проводила 6 марта 2003 г. На этих мероприятиях выявилось, что имеется единодушная поддержка общественности по данной важной проблематике, но было высказано также и критическое отношение к возможности достичь цели по безопасности движения в 2007 г..

В качестве проблемны отмечены такие области как:

- Улучшить контроль скорости на дорогах
- Повышение трезвого поведения за рулём
- Дети и молодёжь в дорожном движении

Норвегия

Общенациональный план мероприятий по безопасности автодорожного движения лежит в основе всей работы по вопросам безопасности движения в Норвегии на период 2002 – 2011 гг.. План мероприятий базируется на концепции «Ноль – жертв» в качестве замысла о такой транспортной системе, которая исключает смертельный исход или особо тяжёлый травматизм. «Ноль – жертв» означает, что ставится задача существенного снижения количества погибших в дорожных происшествиях. «Ноль – жертв» исходит из того, что участники движения и органы власти несут свою ответственности за безопасность и имеют взаимные обязательства друг перед другом: участники движения соблюдают правила движения и проявляют осмотрительность, органы власти стремятся к обеспечению безопасности транспортной системы на таком уровне, чтобы простая ошибка не повела бы к гибели или тяжёлому травматизму.

На период 2002 – 2011 гг. Намечено достижение 5-ти поэтапных задач с конкретным конечным результатом:

- Не менее 85 % транспортных средств должны следовать правилам ограничения скорости
- При проведении контроля процент изъятия водительских прав по причине вождения в нетрезвом виде не должен превышать 0,2% от общего числа проверяемых
- Не менее 97 % водителей и пассажиров всех возрастных групп, как в пределах, так и за пределами густонаселённых пунктов должны использовать ремни безопасности.

- Не менее 90% детей в возрасте младше 12 лет и не менее 75% - в возрасте старше 12 лет должны использовать пристяжные ремни.
- Не менее 90 % велосипедистов должны использовать фонарную подсветку в тёмное время суток. Все дети и не менее 50 % взрослых должны использовать светоотражающие брелки.
- Не менее 95 % водителей тяжеловозов должны иметь права с соответствующей квалификацией. Не менее 95% тяжеловозов должны быть оснащены прошедшими контроль тормозными системами и системами крепления грузов.
- На участках дорожной сети с наибольшей статистикой ДТП уровень безопасности должен быть повышен на участке не менее, чем в 1700 км .
- Количество погибших или получивших тяжёлый травматизм лицами в возрасте 17-25 лет должно быть снижено минимум наполовину.

Достижение вышеперечисленных целей даст в конечном результате к 2011 г. снижение числа погибших в ДТП не менее, чем на 100 человек и получивших тяжёлый травматизм не менее, чем на 300 человек.

Россия

Приказом МВД России № 194-98 утверждена "Концепция развития и совершенствования деятельности ГИБДД" (Государственная инспекция безопасности дорожного движения) на период до 2005.

Главной целью развития ГИБДД является обеспечение более высокого уровня защищённости участников дорожного движения от дорожно-транспортных происшествий и преступлений, как и их последствий при обновленном завоевании уважения и доверия граждан к ГИБДД.

Приоритетными направлениями в работе по безопасности движения в России являются следующие:

- Совершенствование организационно-управленческой сферы организаций, ответственных за работу по безопасности движения
- Разработка системы мероприятий, направленных на совершенствование поведенческих норм участников движения. Сотрудничество с общественными формированиями
- Безопасность дорожного движения для перевозок пассажирским транспортом
- Безопасность дорожного движения для незащищённых участников дорожного движения
- Спасательные меры при дорожно-транспортных происшествиях

5. Концепции, цели, приоритетные направления и организационная структура

Форум безопасности движения Баренцева региона формулирует концепцию развития следующим образом :

” Сделать поездки и транспортные перевозки в Баренцевом регионе более простыми и безопасными”

Это должно быть достигнуто благодаря:

- Общему подходу к работе по безопасности движения в Баренцевом регионе.
- Обмену опытом
- Конкретным мероприятиям.
- Глубокой заинтересованности.

Наша цель – стремиться к неуклонному сокращению числа погибших, несмотря на предполагаемое увеличение перевозок автотранспортом.

Приоритетными направлениями работы на период 2004-2007 являются следующие:

- Дети и безопасность движения
- Контроль за тяжелыми транспортными средствами
- Алкоголь и наркотики в дорожном движении
- Содержание дорог
- Подготовка водителей
- Анализ дорожных происшествий

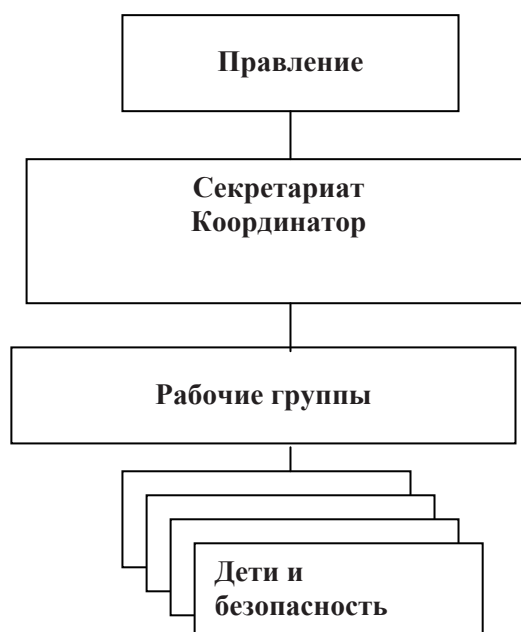
В плане мероприятий на 2004 г. направления работы представлены более детально.

Руководящим органом Форума безопасности движения Баренцева региона является правление, куда каждая страна направляет своего представителя. Пост председателя переходит поочередно к каждой из стран, и смена происходит по завершении работы в рамках очередного стратегического плана. Сейчас пост председателя находится у Финляндии до 2007 г.

Правление выполняет следующие обязанности:

- Утверждает стратегии.
- Утверждает формы работы.
- Утверждает экономические принципы.
- Одобряет планы и отчёты.
- Принимает решения о совместных проектах.
- Оказывает поддержку в изыскании финансирования.

С правлением связана координационная группа. Координационная группа состоит из 1 - 2 представителей от каждой страны, и ее задачей является координация всей работы, а именно: разработка предложений к программе по безопасности движения и для планов по безопасности движения, приём годовых отчётов и помощь в информационном обеспечении. Функции Секретариата в координационной группе также поочередно передаются от одной страны к другой аналогично посту председателя Форума безопасности движения. Секретариат выполняет в правлении также и обычные секретарские функции . Вся оперативная работа осуществляется в сетевых группах. В эти группы входят представители всех задействованных организаций от каждой страны. По каждому приоритетному направлению создаётся своя группа. Сетевые группы составляют и осуществляют планы работы и отчёты для координационной группы.



6. Экономические предпосылки

6.1 Общие данные

Каждый участник сам оплачивает свои расходы по участию в сотрудничестве в рамках Баренцева Форума безопасности движения. То же самое касается проектов по инициативе сетевых групп. Страна – председатель оплачивает затраты, связанные председательством и затраты, связанные с работой секретариата в координационной группе. Но имеются изыскивать финансирование через, например, программы ЕС.

6.2 Особые формы финансирования ЕС

6.2.1 Программа «Интеррег III А», подпрограмма «Колаарктик»

Заявки на финансирование в рамках программ ЕС для проектов по безопасности движения оформляются через программу «Интеррег III А» и подпрограмму «Колаарктик». Программа касается следующих регионов:

- Провинция Лапландия в Финляндии
- Норботтен в Швеции,
- Нордланд в Норвегии и
- Мурманск в России.

Провинция Норра Эстерботтен в Финляндии и лен Вэстерботтен в Швеции – пограничные области и могут принимать участие в проектах. Коми в России остаётся за пределами данного ареала.

Заявки на финансирование через программы ЕС можно подавать для таких разделов работы по безопасности движения как планирование и обучение в рамках этой работы. Но затраты, произведённые российским партнёром, не могут возмещаться из средств ЕС. Средства ЕС могут покрывать не более 60 % общей суммы фондового финансирования. Это касается стран – членов ЕС. 40 % проектных затрат должно покрываться финансированием собственной страны.

Норвежский партнёр оформляет заявку на финансирование со стороны фюльке Финнмарк через норвежскую программу «Интеррег». Дополнительно следует подавать заявку в рамках регионального финанси-

рования, где действует соотношение 50 % /50 % за счёт фондового финансирования.

Российский партнёр принимает участие в проекте за счёт финансирования своей страны. Финский партнёр может подавать заявку на финансирование как близлежащая область, в рамках которой есть возможность частично возместить и затраты российского партнёра. Норвегия и Швеция имеют собственные источники для проектного финансирования, которые также могут использоваться для возмещения расходов российского партнёра.

Региональные организации в Норра Эстерботтен могут принимать участие в проекте в случае, если министерство Дорожного движения и связи утвердит ассигнование по субфинансированию на национальном уровне. Министерство ежегодно резервирует суммы по субфинансированию для проектов в рамках «Интеррег».

Общество «Безопасность движения», Союз водителей автобусов Финляндии и другие соответствующие организации также могут быть участниками проектов. В этих случаях, все затраты, возникающие в рамках сотрудничества, могут быть основанием для проектного финансирования. Целесообразно, чтобы небольшие проекты включались в более крупные.

Если проект охватывает несколько организаций, то любая из этих организаций может выступить головным подателем заявки на финансирование из программ ЕС, например, Дорожное управление в Швеции или Губернское управление Лапландии в Финляндии. Головной податель заявки отвечает за экономические вопросы проекта и подаёт заявку на перечисление средств ЕС, например, со стороны союза Лапландия. Одновременно подаётся заявка на выделение национального субфинансирования, поскольку оно должно быть перечислено до перечисления средств из программ ЕС. Чем больше имеется национальных источников субфинансирования, тем сложнее будет работа по оформлению выплаты средств. Затраты российского партнёра могут быть возмещены только в той части, которая касается участия в заседаниях руководящей группы или привлечения экспертов, например, оплата лекций. Для того, чтобы гарантировать выполнение проекта,

целесообразно создать руководящую группу, которая будет выполнять роль экспертной коллегии.

Период представления заявок в 2004 г. заканчивается в марте. Об этом было сообщено сразу же после заседания Административного комитета, которое проводилось в декабре 2003 г. Административный комитет будет, видимо, рассматривать заявки в июне 2004 г. В этом случае работа по проекту может быть начата в августе - сентябре 2004 г.

6.2.2 Устойчивое развитие транспорта в Баренцевом регионе

Проект под названием "Устойчивое развитие транспорта в Баренцевом регионе" – «Sustainable Transport in the Barents Region (STBR)», который финансируется из фондов «Интеррег III B» и включает 25 партнёров, успешно развивается в Баренцевом регионе. Работа по проекту началась в августе 2003 г. и будет проходить до конца 2005 г. Руководящая роль среди участников этого проекта принадлежит губернскому управлению Норботтена, а административную функцию выполняет консалтинговое предприятие (Bergwall Analys och Liidea Oy). Бюджет проекта, финансирующий деятельность в Норвегии, Швеции и Финляндии, равен 2,15 млн. ЕВРО. Сейчас проходит работа по составлению пакета заявок «CBC Small Project Facility», по которым срок приёма заканчивается в марте 2004 г., для обеспечения финансирования той части работы, которая осуществляется в России.

Проект разделён на четыре так называемых рабочих пакета (Work Packages). В рамках первого рабочего пакета осуществляются те проекты по дорожному движению, которые покрывают весь Баренцев регион и которые содействуют развитию общерегиональной сети дорожного движения. В первую очередь исследуются перевозки пассажирским и грузовым транспортом всех видов. Рабочий пакет номер 2 исследует возможности совершенствования связей между скандинавскими странами, в его рамках

оказывается поддержка ряду небольших проектов близкой тематики. Рабочий пакет 3 направлен на совершенствование дорожного движения между скандинавскими странами и Россией, его задачи аналогичны задачам пакета 2. В задачу рабочего пакета номер 4 входит задача – по завершении проекта «STBR» - сверстать программу развития для Баренцева региона.

Проект, входящий в рабочий пакет номер 1, уже – в действии. Проекты, которые должны входить в пакеты 2 и 3, ещё не определены, и возможно, что в качестве проекта развития будет отобрана такая тематика как вспомогательные средства для безопасности движения. **Тогда техническое оснащение могло бы быть направлено на Форум безопасности движения Баренцева региона.**

Решение по содержанию и финансированию проектов развития, входящих в рабочие пакеты 2 и 3, принимается руководящей группой проекта «STBR». В неё входит рабочая группа Баренцева Евро-Арктического Совета, а также председатель и секретарь Баренцева Евро-Арктического Транспортного ареала (BEATA). Решение о заявках относительно проектов «Taxis CBC SPF» отделено от процесса принятия решения через ЕС. Возможности получить поддержку заявке через программу «Taxis CBC SPF»-ansökan увеличиваются, если данный проект опирается на какой-нибудь проект в системе «Интеррег», по которому уже ведётся работа.

7. Оценка результатов и контроль за выполнением плана

План безопасности движения для Баренцева региона на 2004 – 2007 гг. состоит из двух частей:

- стратегии
- планов работы на год

Оценка результатов и контроль за выполнением годового плана важны для того, чтобы гарантировать развитие работы по проекту и достижение результатов. Результаты оцениваются согласно следующим критериям:

- количественная оценка информации по авариям, т.е. тенденция в количестве аварий
- качественная оценка того, как добиться успеха в работе по безопасности движения

Количественная оценка делается ежегодно сводной группой экспертов, которая обрабатывает и анализирует информацию по авариям. Группа экспертов составляет каталог аварий по каждой стране, куда заносится информация из банков данных каждой из стран. Данные относительно тенденций в статистике по числу погибших и получивших травмы в дорожном движении, а также типы аварий выявляются при конкретном анализе.

Качественный анализ проводится в соответствии с планом работы. Координационная группа/секретариат получают ответы от сетевых групп и проектов на направленные туда запросы.

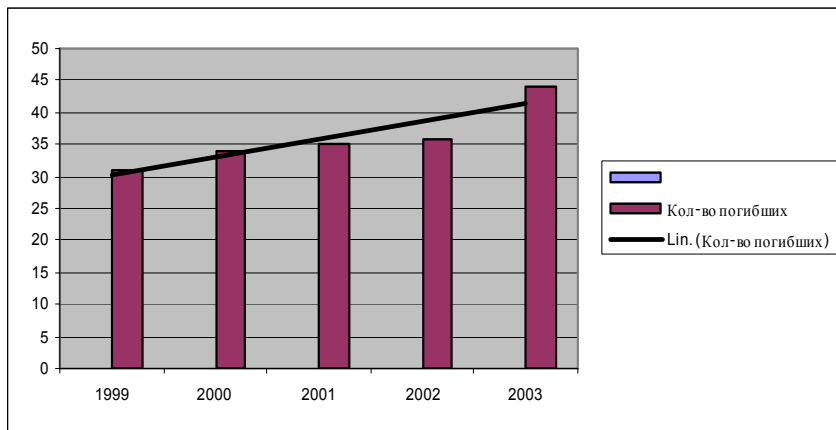
Оценки направляются в секретариат для обработки каждый год не позднее 20 августа. Годичное совещание с участием сетевых групп устраивается для обмена опытом и составления нового плана работы.

Приложения:

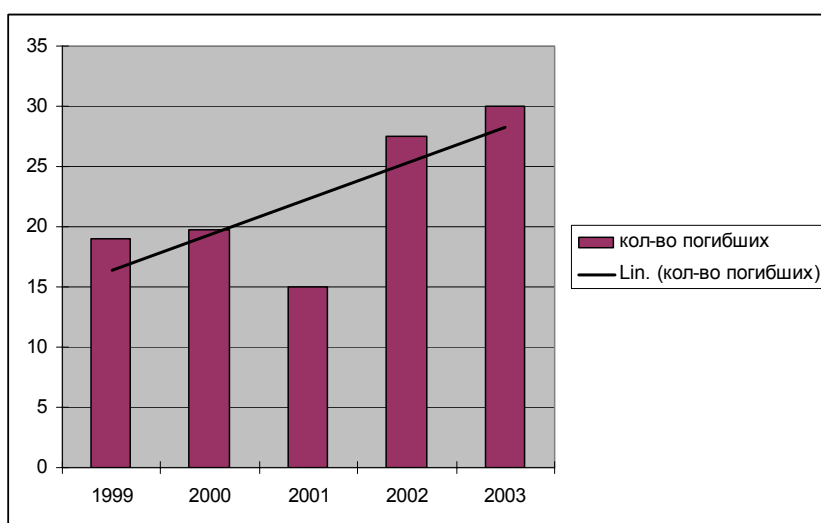
1. ДТП в Швеции
2. ДТП в Норвегии
3. ДТП в Финляндии
4. ДТП в России
5. Конференция в Тромсе

ДТП в Швеции

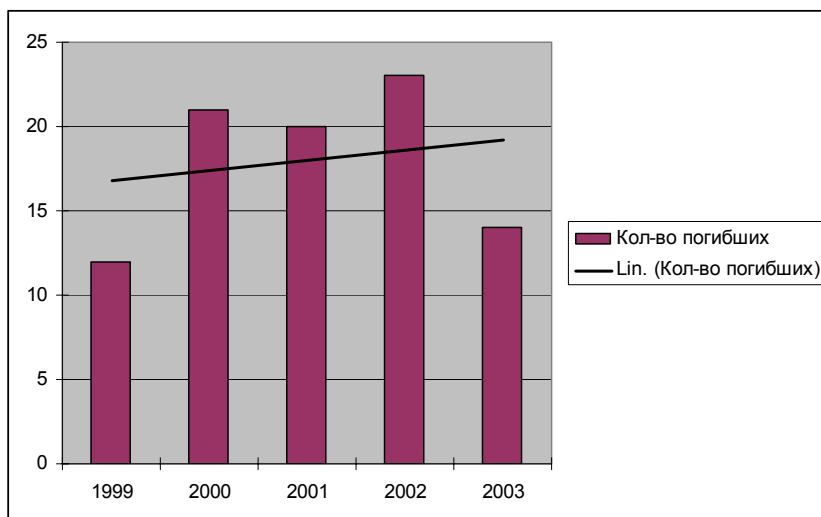
Количество погибших и тенденции в Северной Швеции линейная тенденция



Вестерботния

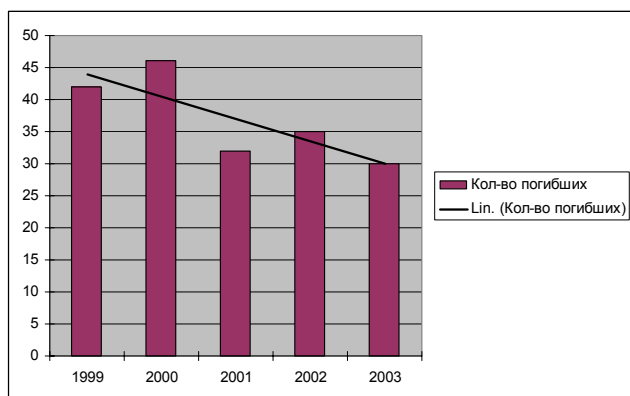


Норботтен

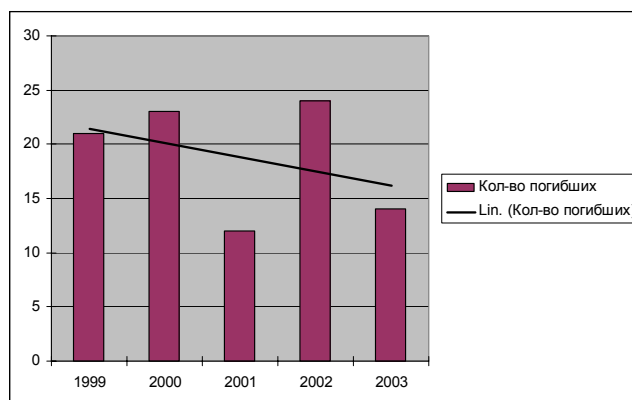


ДТП в Норвегии

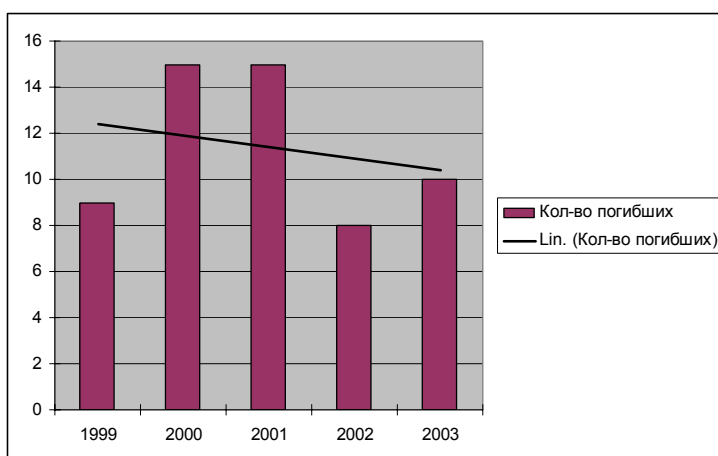
Количество погибших и тенденции в Северной Норвегии



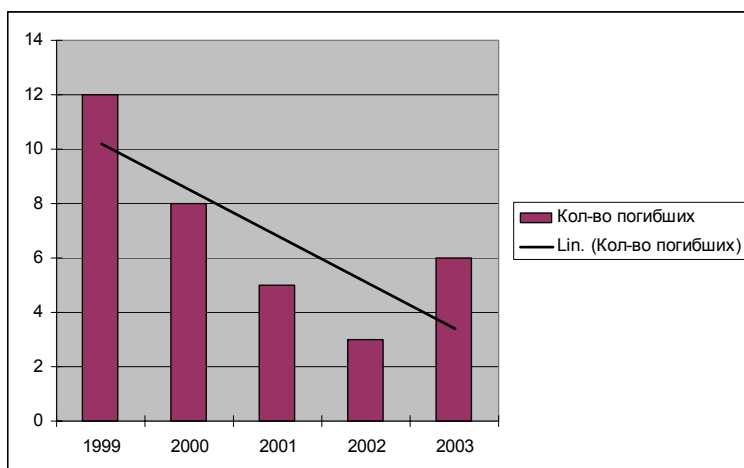
Норланд



Тромсе



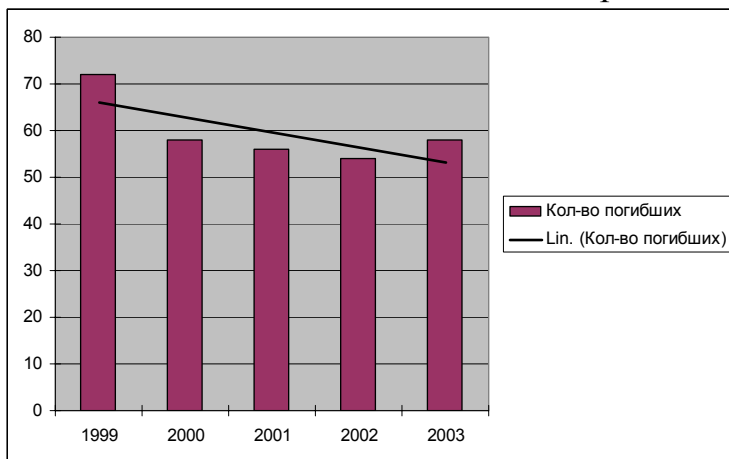
Финмарк



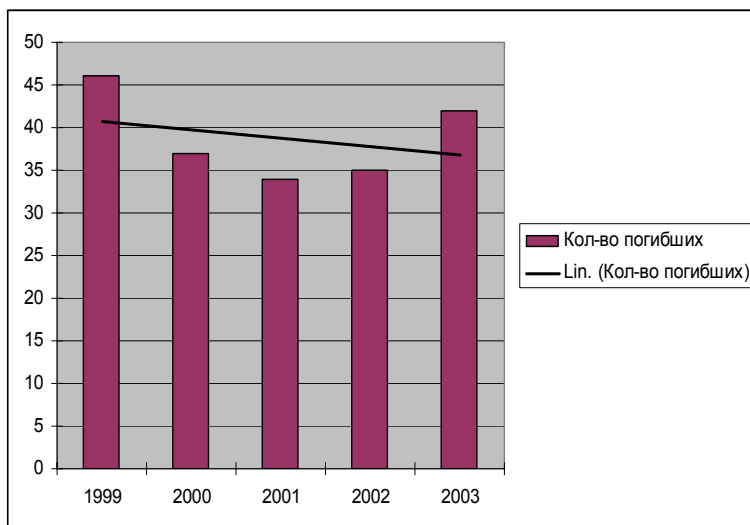
Приложение 3

ДТП в Финляндии

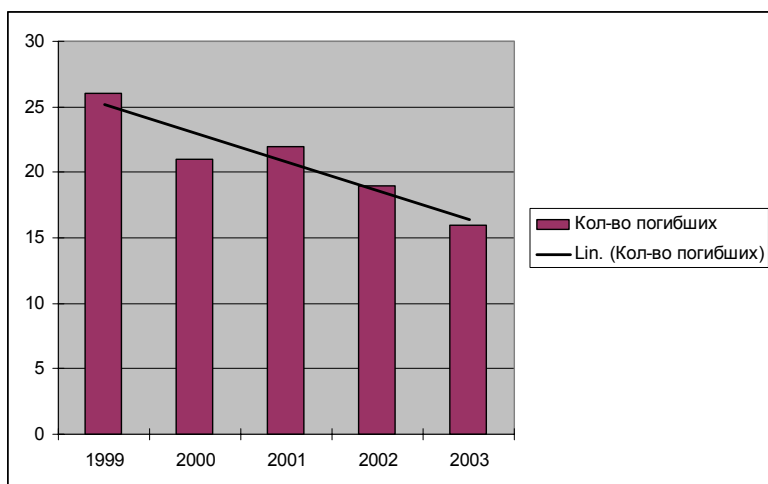
Количество погибших и тенденции в Северной Финляндии



Губерния Оулу

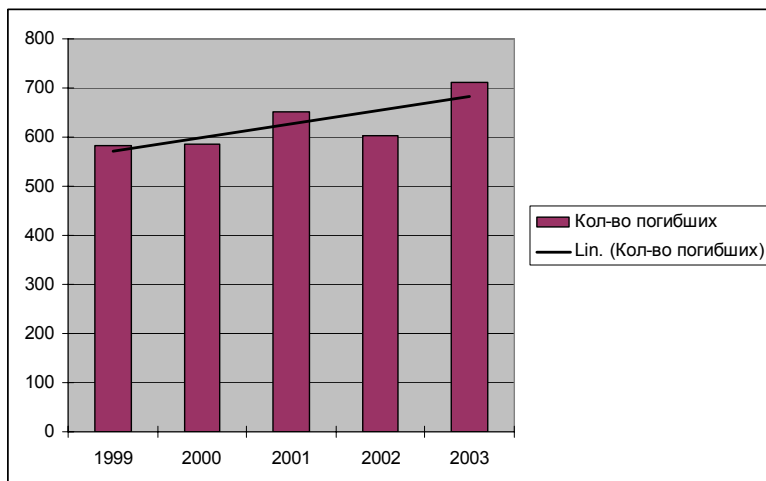


Губерния Лапландия

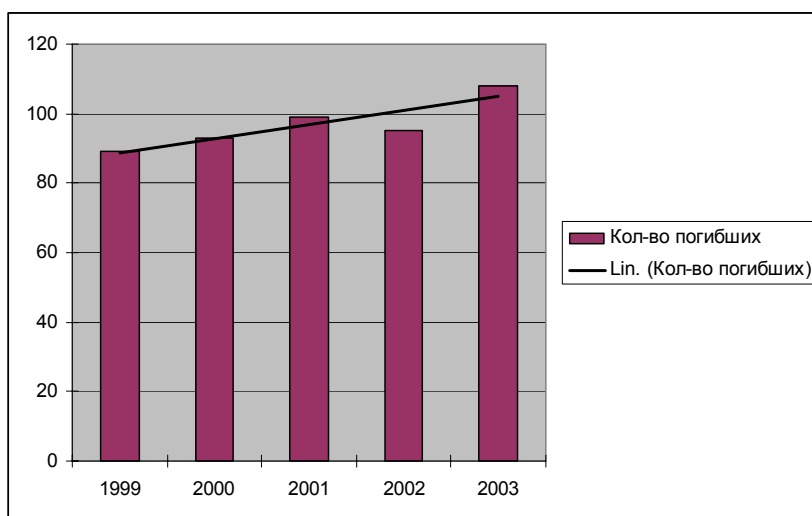


ДТП в России

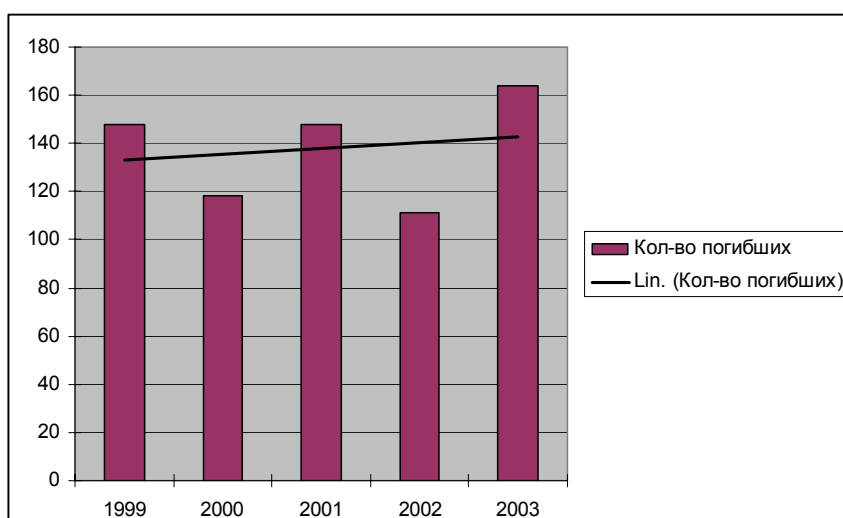
Количество погибших и тенденции в Северо-западной России



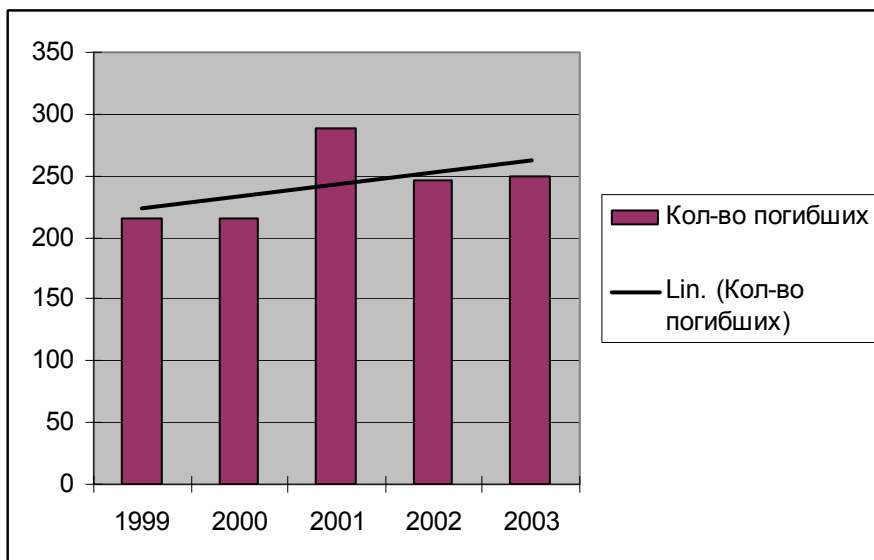
Мурманская область



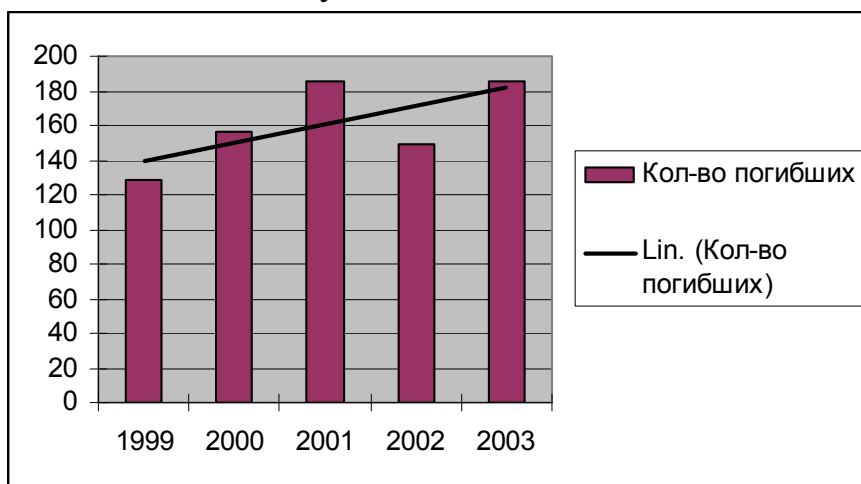
Республика Карелия



Архангельская область



Республика Коми



Ненецкий округ





Конференция в Тромсё 9.-10.октября 2003 г.