

Форум безопасности движения в Баренцевом регионе



Заглавие: Форум безопасности движения в Баренцевом регионе.

Авторы: Северный регион Дорожного управления Швеции, Дорожная служба Финляндии по лену Лапландия, Дорожная служба Финляндии по лену Оулу, Северный регион Государственного Дорожного управления Норвегии, Управление безопасности дорожного движения Мурманской области России, Мурманскавтодор, Мурманская область, Россия.

Лица для контактов: Бритт-Мари Майбэк, Ирина Юнссон, Северный регион Дорожного управления Швеции
Эрки Хулкко, Дорожная служба Финляндии, по лену Лапландия
Хэйно Хэйккинен, Дорожная служба Финляндии, по лену Оулу
Рольф Ольсен, Северный регион Государственного, дорожного управления Норвегии
Михаил Гайворонский, Управление безопасности, дорожного движения Мурманской области, Россия
Виктор Ласточкин, Мурманскавтодор, Мурманская область, Россия

Публикация: 2003:66

Дата выпуска: 0304

ISSN: 1401-9612

Сокращения:

- BARTIC** Barents Traffic Information Cooperation Сотрудничество между диспетчерскими управлениями дорог стран Баренцева региона.
- BEAC** Совет Баренцева региона.
- BEATA** Баренцев Евроарктический транспортный регион.
- CSO** Комитет должностных лиц Баренцева совета.
- PETRA** Пан-европейский транспортный регион.
- TEN** Трансевропейская транспортная сеть.
- ADT** Среднегодовая интенсивность движения.
- NTF** Всешведское общество в поддержку безопасности движения.

Введение

Каким образом нам добиться обеспечения безопасного процесса дорожного движения пассажирского и грузового автотранспорта в Баренцевом регионе и тем самым способствовать прогрессивному развитию всего региона?

Баренцев регион охватывает лены Норрботтен и Вэстерботтен в Швеции, лены Лапландия и Оулу в Финляндии, лены Тромс и Финнмарк в Норвегии, Мурманскую и Архангельскую области, а также Ненецкий автономный округ и автономную республику Коми в России.

В рамках региона имеется 23 пограничных пункта на границах между 4-мя государствами, где ежедневный транспортный поток составляет 21000 транспортных средств, когда входят в контакт друг с другом различные культуры движения и стереотипы поведения на транспорте, вследствие чего увеличивается степень риска дорожных происшествий. Согласно прогнозам, количество международных поездок будет продолжать расти, а вместе с этим будет расти и риск аварий на дорогах. Каждый год в Баренцевом регионе происходят дорожно-транспортные происшествия с тяжелыми последствиями. В течение 2001 года общее число жертв дорожно-транспортных происшествий в Баренцевом регионе составило 788 человек. 80% этих жертв приходится на российскую часть Баренцева региона, где существует негативная динамика развития. В странах, входящих в Баренцев регион, накоплен большой запас знаний в области мероприятий, необходимых для дальнейшего развития

безопасности движения, но имеются также факторы, которые осложняют процесс эффективизации сотрудничества

между странами, а именно - различия в структуре организаций и в наличии ресурсов. Но эффективное сотрудничество – необходимая предпосылка для того, чтобы сделать процесс дорожного движения пассажирского и грузового транспорта в Баренцевом регионе проще и надежнее.

Начало сегодняшнего сотрудничества в области безопасности движения в Баренцевом регионе было положено на конференции, проведенной в Киркенесе в 1996 году по инициативе Комиссии по транспорту и связи в Баренцевом регионе. Результатом конференции явилось решение о создании рабочей группы в составе представителей всех стран, входящих в Баренцев регион, с целью конкретизации и осуществления проектов по повышению безопасности дорожного движения в Баренцевом регионе. Деятельность рабочей группы была очень результативной и вылилась в большое количество конкретных мероприятий, таких, например, как семинары и стажировки, создание механизма взаимодействия между организациями, выпуск брошюры с информацией о правилах движения в разных странах Баренцева региона. Работа показала, что имеется потребность в развитии конкретных форм сотрудничества в области безопасности движения в Баренцевом регионе, для чего все организации, ответственные за безопасность движения в 2001 г., приняли решение об образовании Форума по сотрудничеству в области безопасности движения в Баренцевом регионе.

Работа по безопасности движения включает в себя мероприятия, направленные как на человека, так и на транспорт и дороги, касается многих организаций в каждой стране, входящей

в регион, в силу чего сотрудничество только между Дорожными управлениями оказывается недостаточным для достижения хороших результатов по безопасности движения. К работе по безопасности движения должно быть привлечено большее число организаций. Необходимой предпосылкой для эффективной работы по безопасности движения является осознание всеми партнерами своей сопричастности общему делу и их готовность активно участвовать в работе. Поэтому чрезвычайно важно, чтобы все участники были едины в понимании целей, форм работы и наиболее приоритетных областей работы по безопасности движения в Баренцевом регионе. Форум безопасности движения в Баренцевом регионе подготовил данный документ для того, чтобы он послужил для всех его участников основой при выработке решений об общих задачах, формах работы и приоритетных областях работы в целях дальнейшего развития сотрудничества по обеспечению роста безопасности движения в Баренцевом регионе.

*От имени Форума безопасности движения в Баренцевом регионе:
30 – 01 – 2003г.*

Бритт-Мари Майбэк
Северный регион
Дорожного управления Швеции

Ирина Юнссон
Северный регион
Дорожного управления Швеции

Эрки Хулкко
Дорожная служба Финляндии
по лену Лапландия

Айни Сарккинен (до 31-10-2002г.)
Хэйно Хэйккинен (с 1-11-2002г.)
Дорожная служба Финляндии
по лену Оулу

Рольф Ольсен
Северный регион Государственного
дорожного управления Норвегии

Михаил Гайворонский (до 31-08-2003г.)
Управление безопасности
дорожного движения Мурманской
области, Россия

Виктор Ласточкин
Мурманскавтодор,
Мурманская область, Россия

Содержание

Введение	5
Резюме	9
1. Вводная часть	11
1.1. Сотрудничество в Баренцевом регионе	11
1.2. Сотрудничество по безопасности движения в Баренцевом регионе.....	12
2. Задачи	13
3. Баренцев регион	14
3.1. Действующая организация по официальному сотрудничеству	14
3.2. Транспортная система.....	14
3.2.1. Общее описание.....	15
3.2.2. Инфраструктура дорожного движения	16
3.2.3. Дорожное движение через границу	17
3.3. Безопасность дорожного движения.....	18
3.4. Области развития	22
3.5. Форум безопасности движения в Баренцевом регионе.....	22
3.5.1. Вводная часть	22
3.5.2. Главные задачи	23
3.5.3. Достигнутые результаты.....	23
3.5.4. Опыт работы	24
4. Сравнение дорожной безопасности по странам	25
4.1. Финляндия	25
4.1.1. Концепция развития и цель.....	25
4.1.2. Организации и ответственные	25
4.1.3. Приоритетные направления	28
4.2. Швеция	28
4.2.1. Концепция развития и цель.....	28
4.2.2. Организации и ответственные	29
4.2.3. Приоритетные направления	29
4.3. Норвегия.....	30
4.3.1. Концепция развития и цель.....	30
4.3.2. Организации и ответственные	31
4.3.3. Приоритетные направления	33
4.4. Россия	33
4.4.1. Концепция развития и цель.....	33
4.4.2. Организации и ответственные	33
4.4.3. Приоритетные направления	35

5. Цели организаций и ожидания, которые возлагаются на сотрудничество по безопасности движения в Баренцевом регионе	38
5.1. Финляндия	38
5.1.1. Дорожная служба – ее подразделения на местах	38
5.1.2. Патрульная полиция	38
5.1.3. Управления ленов	39
5.1.4. Общество "Безопасность движения"	39
5.2. Швеция	39
5.2.1. Северный регион Дорожного управления	39
5.2.2. Дорожная полиция	40
5.2.3. Управления ленов	41
5.2.4. NTF (Всешведское общество в поддержку безопасности движения).....	41
5.3 Норвегия	41
5.3.1. Северный регион Государственного дорожного управления.....	41
5.3.2. Полиция.....	43
5.4. Россия	43
5.4.1. Мурманскавтодор.....	43
5.4.2. ГИБДД.....	44
6. Выводы.....	45
7. Предложения по дальнейшему развитию сотрудничества	47
7.1. Цель сотрудничества	47
7.2. Структура организации и метод работы.....	47
7.3. Предложения по приоритетным направлениям работы	48
7.4 Дальнейшее сотрудничество	48
Список источников	50
Куда обращаться за справками и адреса сайтов	51

Приложения:

1-4	Структура организаций, ответственных за работу по безопасности движения в странах, входящих в Баренцев регион
5	Карта пограничных пунктов - переходов

Резюме

В Баренцевом регионе, на границах, разделяющих 4 государства, имеется 23 пограничных пункта, которые ежедневно пересекает транспортный поток в 21 000 транспортных средств. С ростом общения между людьми растет и объем международного транспорта, а вместе с этим – и риск дорожных происшествий. Большие различия в культурных стереотипах поведения на транспорте, организационных структурах и ресурсах, а также в задачах, стоящих перед организациями, определяют необходимость сотрудничества, направленного на обеспечение безопасного и удобного процесса дорожного движения в Баренцевом регионе. Каждый год в каждой стране региона происходят дорожно-транспортные происшествия, где пострадавшими оказываются лица из разных стран. В 2001 году число погибших в автомобильных катастрофах в Баренцевом регионе было 788 человек, при этом 80% из них произошло в России, где прослеживается негативная динамика развития.

Начало сотрудничеству по безопасности движения в Баренцевом регионе было положено на конференции, организованной в Киркенесе в 1996 году. Вследствие решения, принятого там, была создана рабочая группа для подготовки и разработки проекта сотрудничества по безопасности движения, финансируемого за счет средств ЕС. Одновременно осуществлялась работа также в форме межведомственного сотрудничества по линии управлений ленов, а также по линии управлений полиции и дорожных ведомств, начатое по инициативе данных организаций.

Имеются существенные различия между странами Баренцева региона по вопросу

о том, как формулировать концепцию будущего развития безопасности движения и его ближайшие задачи. В скандинавских странах учреждена концепция будущего, так называемый “Нулевой уровень”, т.е. план сведения дорожно-транспортных происшествий с тяжелыми последствиями к нулю, а также сходное понимание того, какие области следует считать приоритетными, исходя из поставленных задач. В Финляндии организациями, отвечающими за безопасность движения, являются Дорожная служба Финляндии, Патрульная полиция и добровольное общество “Безопасность движения”. Ответственность за планирование деятельности на региональном уровне лежит на управлениях ленов, помощь которым оказывают группы, куда делегируются представители вышеназванных организаций.

В Швеции организациями, отвечающими за безопасность движения, являются: Дорожное управление, органы полиции и муниципалитеты. Дорожное управление отвечает за весь дорожно-транспортный сектор, а также наделено полномочиями решать вопросы по оформлению и выдаче водительских прав, разработке и утверждению правил движения.

В Норвегии организациями, отвечающими за безопасность движения, являются: Государственное дорожное управление, органы полиции и добровольное общество “Безопасность движения”. Норвежская система имеет в данной области больше сходства со Швецией, чем с Финляндией. В России значительная роль в области безопасности движения отводится Инспекции по безопасности движения.

Организации, объединенные в рамках сотрудничества по безопасности движения, в Баренцевом регионе пока не имеют общей концепции, общих задач

и методики работы, а также сообщая утвержденные приоритетные направления для совместной работы, что является необходимой предпосылкой эффективного сотрудничества в широком плане и что требуется для повышения безопасности движения в Баренцевом регионе. Рабочая группа, в которую входят официальные организации, ответственные за дорожное хозяйство в Баренцевом регионе, пришла к мнению о том, что имеется потребность в разработке основополагающего документа, на основе которого можно было бы выработать единый для всех участников сотрудничества подход к делу, и который создал бы предпосылки для проявления широкой активности, доброй воли и потребности учиться всему лучшему, что есть в практике друг друга, а также вызывал бы стремление к достижению общенациональных задач, которые и являются определяющими для данного документа.

Мы сформулировали предложение для концепции будущего развития и стратегии сотрудничества по безопасности движения в Баренцевом регионе, основу которого составляет следующая идея: "Сделать поездки и транспортные перевозки в Баренцевом регионе более простыми и безопасными". Эту идею можно провести в жизнь посредством выработки единого подхода к сотрудничеству в области безопасности движения в Баренцевом регионе, заимствования опыта друг друга, проведения конкретных мероприятий и наличия всеобщей заинтересованности.

Руководство Форумом безопасности движения осуществляется правлением, куда каждая страна направляет своих представителей от Дорожных управлений, полиции, управлений лен, общественных организаций и т.д. Пост председателя поочередно переходит к

представителю одной из стран региона.

К правлению подключена координационная группа. Секретариат выполняет также и функции секретаря правления.

Оперативная работа осуществляется через механизм взаимодействия в форме контактирующих групп, которые создаются по инициативе извне и в тех областях, которые наиболее существенны для развития сотрудничества. В эти группы входят представители соответствующих официальных организаций от каждой из стран. Форум безопасности движения Баренцева региона предлагает считать приоритетными следующие направления: дети и безопасность дорожного движения, контроль за грузовыми транспортными средствами, алкоголь и наркотики на транспорте, содержание дорог в зимнее время, система подготовки водителей, Анализ безопасности дорожного движения.

Мы собираемся провести семинар по вопросам безопасности дорожного движения, на котором будут решаться вопросы, связанные с организационной структурой, методикой работы и основными направлениями сотрудничества по безопасности дорожного движения в Баренцевом регионе на период до 2006 г. Наш норвежский партнер организует такой семинар в октябре 2003 года в Тромсе.

1. Вводная часть

1.1. Сотрудничество в Баренцевом регионе

Сотрудничество в рамках Баренцева региона открыло новые перспективы перед странами самой северной части Европы. Баренцев регион был учрежден 11 января 1993 года в Киркенесе и явился самым северным регионом международного сотрудничества. Его образование было оформлено подписанием так называемой Киркенесской декларации министрами иностранных дел Швеции, Норвегии, Финляндии и России, а также представителем Комиссии ЕС. Одновременно был подписан договор о сотрудничестве в рамках данного международного региона.

Сегодня Баренцев регион охватывает лены Норрботтен и Вэстерботтен в Швеции, лены Лапландия и Оулу в

Финляндии, лены Тромс и Финнмарк в Норвегии, Мурманскую и Архангельскую области, а также Ненецкий автономный округ, автономные республики Коми и Карелия в России. Общая площадь региона составляет более 1 342 000 квадратных километров.

Целью сотрудничества является стремление добиваться обеспечения стабильности и прогрессивного развития как в регионе, так и в Европе, в целом. В Киркенесской декларации подчеркивается значение сотрудничества в области экологии, экономики, науки, техники, региональной инфраструктуры, связи, культуры и туризма. Баренцев регион – один из самых богатых в мире по природным ресурсам. Народнонаселение региона, около пяти миллионов человек, сосредоточено в нескольких крупных хозяйственно - промышленных центрах. Народное хозяйство региона,



в значительной своей части, представлено сырьевой и перерабатывающей отраслями. Одной из важнейших предпосылок прогрессивного экономического развития в Баренцевом регионе является совершенствование коммуникаций, а также усовершенствование инфраструктуры, связанной с работой транспорта. В соответствии с концепциями развития и перспективными прогнозами, разрабатываемыми дорожными управлениями, потребность в международных перевозках пассажирским и грузовым автотранспортом в Баренцевом регионе будет постоянно расти. По мере того, как будет увеличиваться объем перевозок и будут приходить в контакт различные культурные стереотипы поведения на транспорте, будет расти и риск дорожно-транспортных происшествий.

1.2. Сотрудничество по безопасности движения в Баренцевом регионе

Сотрудничество по безопасности движения в Баренцевом регионе развивается, начиная с 1996 года. Началу ему было положено на конференции по безопасности движения в Киркенесе в апреле 1996 года по инициативе Комиссии по вопросам коммуникаций Баренцева региона. Для анализа результатов конференции по безопасности движения 1996 года была создана рабочая группа по вопросам безопасности движения в Баренцевом регионе. Данная группа разработала предложения о том, какие мероприятия могут быть реальными и имеющими важное значение для безопасности движения в регионе. И в течение 1997 – 2000 годов, в русле этих предложений, был осуществлен целый ряд мероприятий при финансовой поддержке ЕС.

В 2001 году Дорожные управления Норвегии, Швеции, Финляндии и России в результате деятельности рабочей группы создали на ее основе Форум по сотрудничеству в области безопасности движения в Баренцевом регионе.

Главная цель Форума безопасности движения в Баренцевом регионе – вести и развивать долгосрочную работу по сотрудничеству в Баренцевом регионе. В эту работу входит анализ проблем, связанных с безопасностью движения в регионе, предложение соответствующих мер, разработка и осуществление проектов, а также обмен информацией между странами. Предполагается, что сотрудничество по безопасности движения в Баренцевом регионе через Форум безопасности движения способно выработать совместный документ, где будет дано общее описание ситуации по безопасности движения в Баренцевом регионе, а также будут отражены исходные позиции всех стран региона, где будет содержаться многолетний план работы в рамках сотрудничества по безопасности движения в Баренцевом регионе, нацеленный на повышение знаний об опыте работы по безопасности движения в разных странах Баренцева региона, а также на развитие и укрепление системы связей и взаимодействия между различными организациями, отвечающими за безопасность движения в регионе.

Поскольку сотрудничество затрагивает не только Дорожные управления (ведомства), но и другие организации, то важно выявить какие ожидания и потребности имеются у других организаций, в частности, у полиции, добровольного общества “Безопасность движения” и др. в отношении безопасности движения в Баренцевом регионе.

2. Задачи

Работа по безопасности движения охватывает многие области и затрагивает многие организации в каждой стране. Необходимым условием сильной и эффективной работы по безопасности движения в Баренцевом регионе является осознание всеми соответствующими организациями их сопричастности общему делу и их готовность активно участвовать в нем. Поэтому очень важно, чтобы все участники выработали

единое понимание целей, форм работы и приоритетных сфер деятельности в своей работе по безопасности движения в Баренцевом регионе. Задача данного отчета – дать всем участникам предложение по формулировкам общих целей, форм работы и приоритетных сфер деятельности для дальнейшего сотрудничества, направленного на улучшение безопасности движения в Баренцевом регионе.

3. Баренцев регион

3.1. Действующая на сегодня организация официального сотрудничества

В данной главе приводится описание структуры организации по официальному сотрудничеству на ее центральном и региональном уровнях.

Центральный уровень:

Баренцев совет, в который входят министры иностранных дел.

CSO – Комитет должностных лиц при Баренцевом совете/Committee of Senior Officials of the Barents Euro-Arctic Council, (CSO–орган, занимающийся подготовкой проектов документов)

Председатель, секретариат

Рабочие группы

Баренцев совет Barents Euro-Arctic Council – БЕАС – орган межгосударственного сотрудничества в Баренцевом регионе. БЕАС должен своей работой создавать благоприятные условия для экономического и социального развития в Баренцевом регионе и таким образом содействовать мирным добрососедским отношениям на севере Европы.

Пост председателя - переходящий, и чередуется между Норвегией, Финляндией, Россией и Швецией. 15 марта 2001 года председателем в Баренцевом регионе стала Швеция.

Региональный уровень:

Региональный совет, в который входят губернаторы

Региональный комитет

Председатель, секретариат

Рабочие группы

Региональный совет

По одному представителю от лена
Утверждает многолетние политические документы, определяющие направления деятельности.

Несет ответственность за сотрудничество с другими международными организациями регионального статуса, например, организацией “Регион Балтийского моря”, а также с программами ЕС.

Созывает Региональный форум Баренцева региона - консультативный орган, который генерирует идеи и освещает наиболее важные вопросы, когда в том возникает необходимость.

Вырабатывает позицию относительно проектов стратегического значения.

Региональный комитет

Орган, занимающийся подготовкой документов для Регионального совета и проводящий в жизнь его решения.

В состав комитета выдвигаются лица, занимающие руководящие административные должности

Осуществляет:

Наблюдение за развитием, анализ развития и тенденций

Ответственность за сотрудничество с CSO и его рабочими группами

Ответственность за проведение стратегических проектов и т.д.

Рабочие группы/контактные группы

Были созданы Баренцевым советом с целью:

Объединения экспертов в рамках нового международного региона

Использования помощи экспертов при определении потребностей и оценке возможностей развития

Обязанности региональных рабочих групп

Разрабатывать программы

Выявлять потребности в исследованиях

Обосновывать проекты

Участвовать в исполнении и оценке результатов проекта

3.2. Транспортная система

3.2.1. Общее описание

За последние годы Баренцев регион привлекает к себе все большее внимание. Данная область считается стратегически важной во многих отношениях. Целый ряд транспортных коридоров Баренцева региона входит составной частью в так называемую Трансевропейскую транспортную сеть (Trans-European Network, TEN, см. карту). Установлено сотрудничество между норвежскими, шведскими, российскими и финскими инстанциями для дальнейшего развития транспортных связей. На третьей общеевропейской конференции в Хельсинки в 1997 году было принято решение об образовании четырех общеевропейских транспортных областей (Pan – European Transport Area, PETRA). Цель – улучшить возможности развития транспорта и связи между странами ЕС и бывшими Восточноевропейскими

странами, делая особый упор на пограничные области. Баренцева североарктическая транспортная зона (Barents Euro-Arctic Transport Area, BEATA), которая охватывает самые северные пределы Европы, - одна из таких транспортных областей

Регион является сокровищницей природных ресурсов, которые сегодня все больше и больше используются перерабатывающей промышленностью Швеции, Финляндии и Норвегии. Самые значительные запасы сырьевых ресурсов в рамках региона имеются в России, но их использование в производстве развито пока недостаточно. В российской части региона имеется большая потребность в инвестициях и новых технологических разработках, особенно связанных с экологическим подходом и фундаментальным развитием. Когда процессы, которые сейчас получили развитие в России, наберут скорость, то



Карта дорог сети TEN (дорожная сеть BEATA).

предполагается сильный рост экспорта и увеличение объемов грузовых перевозок через территории Финляндии, Швеции и Норвегии. Существенной предпосылкой успешного развития в этой связи являются хорошо функционирующие транспортные связи. Повысится значение пограничных переходов.

3.2.2. Инфраструктура дорожного движения

В структуре грузового транспорта России ведущее место принадлежит железным дорогам, и очень незначительная часть грузовых перевозок дальнего следования осуществляется автомобильным транспортом. В скандинавских странах большую роль в грузоперевозках играет грузовой автотранспорт. Перевозки грузов непосредственно с крупных промышленных предприятий осуществляются часто и морским транспортом. По существующим прогнозам, количество комбинированных перевозок, включающих поезд – автомобиль – морское судно будет увеличиваться. В России будет расти и количество личного транспорта, но не очень быстро, в силу более слабого материального положения россиян в сравнении с жителями скандинавских стран. Потребности обеспечить надежное функционирование экономики будут и в будущем предъявлять растущие требования к системе транспорта.

Дорожная сеть в рамках региона развивается, преимущественно, в направлении с севера на юг. Главные дорожные артерии представлены магистралями общенационального значения, которые в скандинавских странах принадлежат к системе европейских дорог (дороги “Е”) и к системе TEN (см. стр.15).

В течение 2001 года была подготовлена анкета с вопросами относительно

состояния дорог, которая была разослана пользователям транспорта, пересекающего три пограничных перехода между Финляндией и Швецией, три – между Швецией и Норвегией и один – между Финляндией и Россией. Были обнаружены существенные различия между странами в содержании дорог в летнее время. Наилучшим образом, как оказалось, содержалась сеть дорог в северной Финляндии. Выявилось, что сеть норвежских дорог, в целом, содержалась лучше, чем сеть шведских дорог. Сеть дорог в северной России оказалась в плохом состоянии, особенно, это касалось менее крупных дорог. В зимнем содержании дорог прослеживалась та же тенденция, что и в летнем содержании дорог. Так, например, главные магистрали Финляндии содержались в зимнее время лучше, чем в других странах региона. В Норвегии дороги зимой, в целом, содержатся удовлетворительно. Но что касается гололеда, то эта проблема в Финляндии и в Швеции решается лучше, чем в Норвегии. Даже в России проблема гололеда решается лучше, нежели в Норвегии. Но в Норвегии лучше, чем в других странах, поставлена информационная служба по прогнозам погоды и погодным условиям на дорогах. В России содержание дорог зимой поставлено слабее, чем в других странах Баренцева региона.

Наиболее важные железные дороги принадлежат к системе TEN.

Исторически сложилось так, что сеть железных дорог в северной Европе строилась, повинувшись необходимости удовлетворить транспортные нужды в направлении с севера на юг. Поэтому сообщение в направлении восток – запад оставляет сейчас желать лучшего. Наибольший недостаток в этом плане ощущался на участке Лиетмайэрви и Котскома в республике Карелия. Строительство железнодорожной

ветки на этом участке длиной в 126 км закончено, она открыта для движения в 2002 году и будет обслуживать транспортировку грузов между скандинавскими странами и республикой Карелия и Архангельской областью. Сейчас в министерстве транспорта и связи Финляндии проводится изучение потребности в наличии железнодорожной ветки через Саллу. Железнодорожная ветка, которая проходит по мосту через Эресунд на юге Швеции, является транспортным звеном, связующим Швецию и остальной европейский континент.

Важную роль как в торговле между странами Баренцева региона, так и в более широкой международной торговле, играют порты в акватории Баренцева моря. Эти порты стали специализированными транспортными узлами, приспособленными к транспортировке грузов, являющихся продуктами производства близлежащих предприятий. Нарвик обслуживает самый большой объем транспортировок среди портов северной Европы, а именно - 14 миллионов тонн грузов, где самую значительную часть составляет перевозка руды. Самым крупным портом в излучине Ботнического залива является Люлео (7 миллионов тонн грузов) и Брагестад (6 миллионов тонн грузов). Крупнейшие порты на Северо – Западе России, Мурманск и Санкт-Петербург, пережили сильный спад экономической деятельности в 90 – е годы, когда объем грузоперевозок снизился в два раза. Рост объемов экспортных перевозок из северо – западной России может в перспективе означать, что транспортировка в Европу и на другие континенты будет частично осуществляться через другие порты Баренцева региона.

Воздушное сообщение обслуживает, в первую очередь, пассажирские перевозки.

Международное воздушное сообщение осуществляется по следующим маршрутам:

Архангельск – Мурманск – Рованиemi – Люлео и Оулу – Стокгольм. В 1999 году открылось ежедневное воздушное сообщение между Оулу и Копенгагеном. В Люлео осуществляется развитие международного воздушного транспортного терминала “Каллак Карго” для обслуживания международных грузоперевозок.

В настоящее время для повышения качества транспортировок: сохранность грузов, прибытие, эффективность, уменьшение вредного воздействия на окружающую среду – все больше используют средства информационных технологий или телематики. В силу климатических условий такие телематические средства связи, которые дают возможность устанавливать прямую связь либо с дорожной трассой, находящейся в плохом состоянии, либо - проходящей по пересеченной местности, начинают играть решающую роль, например, для поддержания связи с транспортным средством и передачи информации.

3.2.3. Дорожное движение на пограничных переходах

В годы до экономического кризиса 1998 г. в России объем перевозок на пограничных переходах через финские и российские пограничные пункты постоянно рос. Этот экономический кризис, вызванный инфляцией, вызвал такой спад, что только сейчас объем перевозок достиг того уровня, который был до 1998 года. Ежедневно границы между странами Баренцева региона пересекает около 21 000 транспортных средств, причем 800 из них являются тяжелогрузными транспортными средствами.

В таблице 2 представлены пограничные пункты (1 – 23) на границах между странами Баренцева региона, ведущие к ним дорожные магистрали, а также другие пути сообщения в рамках региона. Карта, где нанесены пограничные пункты (1-23) приведена в приложении 5.

3.3. Безопасность дорожного движения

Число погибших в автомобильных катастрофах на территории Баренцева региона в 2001 году было 778 человек, причем 652 человека погибли на российской территории. Для сравнения областей и ленов ниже приводится таблица со статистическими данными о числе погибших в расчете на тысячу жителей и количество автомобилей.

Финляндия

В ленах Оулу и Лапландия в Финляндии в течение 1997 – 2001 гг. общее количество зарегистрированных дорожно-транспортных происшествий на дорожных магистралях было 9344, при этом 2260 имели последствиями

травмы. Всего, в связи с этими дорожно-транспортными происшествиями, было зарегистрировано 17195 персональных данных, 177 (1%) из них касались иностранных водителей, 17 – иностранных пассажиров. В соответствии с данными дорожного страхования, 18 дорожных происшествий имели место в ленах Оулу и Лапландия в течение 1998 – 2000 годов, когда четверо иностранных граждан попали в дорожно-транспортные происшествия и четверо же иностранных граждан получили травмы. Но статистическая информация в Финляндии относительно дорожно-транспортных происшествий, в которые попадают иностранные граждане, очень недостаточна в силу характера статистики.

В управлении Дорожной службы Финляндии по лену Оулу имеется 12 789 км дорог, находящихся на государственном обеспечении. Соответствующие данные по лену Лапландия выражаются цифрой 9 084 км. В 2001 году в лене Оулу произошло 693 дорожно-транспортных происшествия,

Табл: Статистика за 2001 год

	Кол-во погибших	Кол-во погибших на тысячу жителей	Кол-во погибших per на тысячу автомобилей
Мурманская обл.	99	0,10	0,54
Архангельская обл.	208	0,14	1,3
Карелия	148	0,18	0,67
Коми	186	0,16	--*
Ненецкий авт.окр	11	0,24	--*
Лен Лапландия	22	0,12	0,24
Лен Оулу	34	0,07	0,16
Лен Вэстерботтен	18	0,07	0,15
Лен Норрботтен	24	0,09	0,19
Лен Финнмарк	5	0,07	0,15
Лен Тромс	15	0,10	0,21
Лен Нордланд	8	0,03	0,07

* Данные о кол-ве транспортных средств в Коми и Ненецком национальном округе отсутствуют.

Пограничные переходы на границах между странами Баренцева региона
(см. Приложение 5)

Номер	Название	Среднесуточ.*/ год	2000/2001
		Автомобили	Тяжеловозы
Финляндия – Россия			
1	Варциус/Костамукша	895	31
2	Куусамо/Суопэре	144	31
3	Келлоселкэ/Салла	15	4
4	Райяйеосеппи/Лотта	50	17
Всего			
Сев.Финляндия – Сев.-Зап.Россия		1104	83
Финляндия – Норвегия			
5	Нээтэмо/Нэйден	420	10
6	Нуоргам/Полмак	534	5
7	Утсийоки/Роаввиедде	308	10
8	Каригасниemi/Карашек	636	22
9	Кивиломполо/Каутокейно	317	35
10	Килсписярви/Галгуярви	331	37
Всего			
Лен Лапландия – Сев.Норвегия		2546	119
Финляндия – Швеция			
11	Каресуванто/Каресуандо	656	25
12	Муонио/Муонио	176	10
13	Колари/Пайяла	730	39
14	Пелло/Пелло	922	22
15	Илиторнио/Оверторнио	2659	40
16	Торнио/Хапаранда	10448	326
нет на карте.	Паром Умео/Васа	120	25
Всего			
Лен Лапландия – Норрботтен/Вэстерботтен		15711	487
Швеция – Норвегия			
17	Риксгрэнсен/Бьернефьелль	601	54
18	Меркенэс /Граддис	203	36
19	Умаше /Умскалет	305	41
20	Йоеше/ Крутваттнет	137	12
21	Скальмуда	80	5
Всего			
Северная Швеция – Лен Нордланд		1326	148
Норвегия – Россия			
22	Стурскуг – Борисоглебск	91	3
Всего		20778	840

*интенсивность движения

в результате которых были погибшие и получившие травмы. В лене Лапландия за 2001 год произошло 370 аналогичных дорожно-транспортных происшествий. Треть дорожно-транспортных происшествий, послуживших причиной гибели людей или травматизма, относится к происшествиям с одним действующим лицом, где другие лица не были замешаны. Примерно в 15% случаев оказывались дополнительно замешанными пешеход или велосипедист. Другим довольно обычным типом дорожно-транспортных происшествий является столкновение с идущим навстречу или выезжающим сбоку транспортным средством. В Баренцевом регионе в некоторых странах есть оленеводческие хозяйства, поэтому столкновения с животными являются обычной проблемой региона. Дорожное управление Финляндии выпустило брошюру, освещающую данную проблему, на 4 языках: финском, английском, шведском и русском.

Швеция

В течение 1997–2001 годов в ленах

Норрботтен и Вэстерботтен, в общей сложности, в дорожно–транспортных происшествиях погибло 163 человека и 1017 человек получили травмы. Из 163 погибших в транспортных катастрофах - 13 человек были иностранными гражданами, а из 1017 получивших тяжелые травмы – 45 человек были иностранными гражданами.

В ленах Вэстерботтен и Норрботтен погибают:

- каждый третий человек при встречном наезде
- каждый пятый человек погиб в катастрофе с одним действующим лицом
- каждый пятый погибший человек был пешеходом, велосипедистом или мопедистом
- в каждой пятой катастрофе водитель находился под воздействием алкоголя или наркотиков
- четверо человек из пяти не были пристегнуты ремнем в момент катастрофы



Олени на дороге



Погранично-таможенная станция
между Финляндией и Россией в Салле

Норвегия

В течение 1997 – 2001 годов в Северной Норвегии произошло 4280 дорожно-транспортных происшествий, сопряженных с травматизмом. В этих происшествиях погибли или получили травмы 5580 человек. Количество погибших было 191 человек. Но динамика развития этого периода обнаруживала снижение числа дорожно-транспортных происшествий и числа раненных/погибших. В среднем, за истекшие пять лет произошло 856 дорожно-транспортных происшествий, а в 2001 году произошло 727 таких происшествий. Среднее число получивших ранения/погибших было 1116 человек, а в 2001 году – 966 человек. Число погибших, в среднем, было 38 человек, в 2001 году – 28 человек.

Во всех трех ленах Северной Норвегии основную часть дорожно-транспортных происшествий составляют происшествия с одним действующим лицом. Дорожно-транспортные происшествия с тяжелыми последствиями отличает наличие следующих факторов:

- молодость водителей
- высокая скорость
- алкоголь или наркотики
- не использовался пристяжной ремень

Россия

В течение 2001 года в российской части Баренцева региона было зарегистрировано 4551 дорожное происшествие. В этих происшествиях погибло 652 человека, получило травмы 5484 человека. В течение 2001 года и 10 месяцев 2002 года было зарегистрировано 11 дорожно-транспортных происшествий, где участвовали иностранные водители. В этих катастрофах погибли 4 человека, а 15 человек получили тяжелые травмы. Самое большое количество происшествий отмечено в условиях нарушения техники безопасности или при столкновении со встречным транспортом. Дорожно-транспортные происшествия, вызванные наличием фактора алкоголя, составляют около 16% от всего числа дорожно-транспортных происшествий. 77% происшествий зарегистрировано в черте городской застройки, а 22% - в сельской

местности. Но дорожные происшествия с тяжелыми последствиями в 3 раза чаще случаются в сельской местности, чем в городской.

3.4. Области развития

По прогнозам специалистов дорожных управлений, областных администраций и других официальных органов, дорожное движение и объемы транспортных перевозок в рамках Баренцева региона будут постоянно увеличиваться. Данное увеличение будет происходить по следующим причинам:

- открытие новых пограничных переходов и видов сообщения
- работа в рамках крупных проектов общегосударственного значения, таких, например, как строительство металлургического предприятия в Торнео нефте-и газоразработки в море, в
- арктической зоне, таких как проект "Сневит"
- дальнейшее развитие туризма и, как следствие, увеличение объема дорожного движения
- дальнейшее развитие горнодобывающей отрасли на Кольском полуострове
- рост международных контактов

Рост объемов дорожного движения и взаимодействие различных культур поведения на транспорте увеличивают риск дорожно-транспортных происшествий. Бурное развитие информационных технологий создает хорошие возможности для более интенсивного обмена информацией между странами, а также обеспечение безопасного и бесперебойного процесса дорожного движения.

3.5. Форум безопасности дорожного движения в Баренцевом регионе

3.5.1. Вводная часть

В апреле 1996 года в Киркенесе была организована конференция по безопасности движения по заданию Комиссии по транспорту и связи в рамках сотрудничества в Баренцевом регионе и по инициативе администрации лена Финнмарк в Норвегии. Задачей конференции было выработать предложения по мероприятиям, которые необходимо осуществить в Баренцевом регионе в целях уменьшения числа жертв дорожно –транспортных происшествий в регионе.

Результаты конференции были оценены как положительные, и предложения были переданы на дальнейшее рассмотрение Комиссии по транспорту и связи, которая на очередном заседании в июне 1996 года высказалась за то, чтобы работа по безопасности движения была продолжена, в силу чего была учреждена рабочая группа, перед которой была поставлена задача, исходя из предложений и выводов, сделанных на конференции в Киркенесе, конкретизировать те мероприятия по безопасности движения, которые следует провести в рамках региона, и подготовить планы их реализации.

В январе 1998 года рабочая группа представила окончательный вариант проекта документа, где содержались предложения по мероприятиям в области безопасности движения. Проект документа был представлен на рассмотрение Комиссии по транспорту и связи в Баренцевом регионе. Вслед за этим Комиссия по транспорту и связи выступила с предложением о том, чтобы рабочая группа продолжила свою работу по собственной инициативе и подала

заявку на финансирование предложенных подпроектов.

В течение 1998 года, опираясь на документ с разработанными предложениями по мероприятиям в области безопасности движения/ подпроектам, рабочая группа преобразовала их все в единый проект “Безопасность движения в Баренцевом регионе” и подала заявку на его финансирование через Баренцеву программу “Interregg”. Финансирование было выделено, и рабочая группа осуществляла работу по проекту в течение 1999 – 2000 гг.

На своем заседании 23 ноября 2000 года Комиссия по транспорту и связи Баренцева региона выразила удовлетворение той работой, которая была проведена рабочей группой в области безопасности движения в Баренцевом регионе, и вынесла решение о том, чтобы дальнейшая работа в этом направлении приняла более конкретные формы и чтобы в этом русле отделение Государственного дорожного управления в Финнмарке, Дорожное управление в Норрботтене, Дорожная служба по лену Лапландия и областное дорожное управление в Мурманске образовали Форум для дальнейшего развития сотрудничества в области безопасности движения в Баренцевом регионе, Дорожная полиция и другие, актуальные в данной области, организации будут подключаться к сотрудничеству по мере необходимости.

В 2001 году организации, отвечающие за безопасность движения в разных областях Баренцева региона, на основе результатов сотрудничества, развивавшегося в 1996 – 2001 гг., образовали Форум сотрудничества по безопасности движения в Баренцевом регионе. Форум сотрудничества по безопасности движения в Баренцевом регионе ежегодно

отчитывается перед Комиссией по транспорту и связи Баренцева региона о проделанной работе.

В настоящее время в Форум безопасности движения в Баренцевом регионе входят следующие организации и области Баренцева региона:

- Северный регион Государственного дорожного управления, Норвегия
- Северный регион Дорожного управления, Швеция
- Дорожная служба по лену Лапландия и по лену Оулу, Финляндия
- Государственная инспекция безопасности дорожного движения и Дорожный департамент в Мурманской области, Россия

3.5.2. Главные задачи

Главные задачи Форума безопасности движения Баренцева региона:

- улучшить ситуацию по безопасности движения в регионе
- создать контактный механизм между органами власти и организациями, ответственными за безопасность движения в разных странах Баренцева региона
- внести вклад в развитие многолетнего сотрудничества по безопасности движения между странами Баренцева региона

3.5.3 Достигнутые результаты

Сотрудничество по безопасности движения в Баренцевом регионе на сегодняшний день достигло следующих результатов:

- Информационные брошюры на четырех языках о правилах движения в Баренцевом регионе, которые имеются для участников движения на всех таможенных пунктах, пограничных переходах, во всех консульствах
- Создание механизма взаимодействия между Полицейскими управлениями

в Баренцевом регионе

- Установление персональных контактов между начальниками подразделений транспортной полиции в регионе.

- Рост знаний в области ответственности, наказания и расследования дел по транспортным преступлениям в странах
- Планирование совместного контроля на дорогах
- Соглашение об обмене информацией о краже автомобилей
- Соглашение об обмене опытом и планировании регулярных совещаний в будущем.

В лене Лапландия в Финляндии развиты новые формы контактов с российскими коллегами в рамках разнопрофильных групп, осуществлен обмен информацией и опытом в период трехдневного заседания. На нем обсуждались следующая тематика:

- ответственные за работу по безопасности движения
- требования к транспортным средствам
- роль полицейских органов, ответственность, методы работы и контроль за дорожным движением
- безопасность дорожного движения в городской среде
- дети и дорожное движение, а также средства безопасности в автомобилях
- принципы содержания дорог в зимнее время
- информация о дорожном движении

- Проект по сотрудничеству между школами автовождения в Киркенесе и Мурманске
- Создан механизм взаимодействия между организациями, отвечающими за информацию по дорожному движению в каждой соответствующей области с целью содействовать дальнейшему развитию информации о дорожно-погодных условиях для участников движения (BARTIC Varents Traffic information cooperation)

- Рабочая группа/форум безопасности движения в Баренцевом регионе провели, в среднем, 2-3 встречи за период 1996 – 2001 гг.

На этих встречах ведущей темой для обсуждений была тема: "Актуальные проблемы безопасности движения в различных странах", когда каждая страна отчитывалась по наиболее интересным проектам по безопасности движения, информировала об изменениях, происходящих в своих организациях.

3.5.4. Опыт работы

Факторы, обеспечившие успех сотрудничества:

- заинтересованность всех участников и их стремление активно осуществлять намеченную работу
- профессиональная подготовленность лиц, задействованных в конкретных заданиях
- брошюра о правилах движения в Баренцевом регионе, изданная на четырех языках и при активном содействии специалистов четырех стран
- финансовая и организационная поддержка работы со стороны ЕС
- значительная часть обмена текущей информацией осуществлялась с использованием электронной почты, что способствовало более рациональному способу осуществления проекта.

Сотрудничество выявило целый ряд актуальных проблем:

- нехватка ресурсов для проведения проектов более крупного масштаба
- языковые проблемы, общение ведется на четырех языках, т.е. шведский, норвежский, финский и русский, что удлиняет запланированную продолжительность сотрудничества
- большие расстояния, что осложняет возможность чаще встречаться и решать проблемы в рабочем порядке.

4. Сравнение дорожной безопасности по странам

4.1. Финляндия

4.1.1. Концепция развития и цель

21 января 2001 года Государственным Советом Финляндии был утверждён перспективный план на долгосрочный период, согласно которому ни один человек не должен умереть или пострадать. Согласно принципиальному решению Государственного Совета, целью плана является создание предпосылок для постоянного развития транспортных систем, что должно привести к количеству погибших в автомобильных авариях ориентировочно к 2025 году не более чем 100 человек, и к количеству травмированных в 2010 году не свыше 250 человек.

Предпосылки работы по вопросам дорожной безопасности на перспективу должны быть улучшены при помощи следующих дорожно-политических мер:

- повышения репутации служб дорожной безопасности
- контроля за ростом транспортного потока
- целенаправленного использования технологий

4.1.2. Организации и ответственные

Ответственность за вопросы дорожной безопасности в Финляндии возлагается на следующие организации: Дорожное управление, Патрульная полиция, управления ленов, Центр управления транспортными средствами, Дорожная защита, а также муниципалитеты и региональные союзы. Дорожное управление представляет собой ведомство, находящееся в подчинении Министерства дорог и связи и отвечающее за вопросы содержания общественных дорог. Дорожное управление занимается вопросами управления, содержания и развития общественных дорог и их

состояния, а также различного рода обслуживанием дорожного движения как части дорожной системы. Дорожные участки ленов Лапландия и Оулу являются региональными властными организациями и представляют собой отделы Дорожного управления. Согласно основным принципам деятельности Дорожного управления, общественная ответственность дорожных участков предполагает принятие во внимание аспектов дорожной безопасности в процессе ведения собственной деятельности. Помимо этого, Дорожное управление совместно с другими структурами следит за тем, чтобы информированность по вопросам дорожной безопасности соответствовала ситуации сегодняшнего дня, а также отвечает за распространение информации, способствующей повышению уровня дорожной безопасности.

Патрульная полиция (ПП) представляет собой полицейский отдел государственного уровня, в задачи которого входят вопросы безопасности, являющиеся прерогативой деятельности полиции как таковой, а также сфера дорожного контроля. Область деятельности включает нижеперечисленные аспекты:

- содействие в вопросах дорожной безопасности, прежде всего - посредством контроля дорожной ситуации на главных дорогах, а также через соблюдение контрольных обязательств, поставленных ЕС,
- контроль за движением на снегоходах и водном транспорте для повышения фактора безопасности движения по пересечённой местности и на воде,
- развитие систем и методов транспортного контроля, а также улучшение качества контроля.

Региональный отдел ПП в северной Финляндии включает в себя четыре отдела: Оулу, Каяна, Рованиemi и Кеми.

Управлениями ленов выносятся решения, касающиеся разрешений на осуществление транспортных перевозок, таких как: права деятельности автошкол, общественного транспорта, регулярных междугородных сообщений, деятельности служб такси и грузовых перевозок. Службы управления транспортом управлений занимаются, помимо этого, вопросами гарантий обслуживания пассажирских - и грузоперевозок, содействия дорожной безопасности, а также отвечают за готовность дорожного сектора к чрезвычайным положениям. Управлениями ленов разработаны планы дорожной безопасности по своим регионам, контроль за осуществлением которых проводится делегациями по дорожной безопасности и отделами дорожного управления при отделах управления. Рабочий сектор областной делегации дорожной безопасности составляет ежегодный отчет для представления на рассмотрение делегации. Отчет отражает ситуацию по выполнению поставленных в плане целей и задач. Помимо улучшения дорожной ситуации, всё бóльшая роль отводится обучению, просвещению и информации, с помощью чего можно повлиять на поведение автоводителей на дорогах. В северной Финляндии управления ленов располагаются в Оулу и Рованиеми и управляют, соответственно, леном Оулу и леном Рованиеми.

Дорожная защита является центральной организацией членом добровольного союза дорожной безопасности, задачей которого является оказание влияния на общественность по вопросам поведения на дорогах. Согласно направлениям деятельности, союзом даются советы и идеи всем автоводителям путём распространения информации, просвещения, дальнейшего обучения водителей и посредством региональной деятельности по вопросам дорожной безопасности. Дорожная защита занимается вопросами

профилактического просвещения посредством распространения информации, проведения различных кампаний, поддержки воспитания различных возрастных групп, а также обучения автоводителей. Дорожная защита использует в своей деятельности эмпирические знания и осуществляет её в тесном сотрудничестве с административными властями и организациями транспортного сектора. Деятельность дорожной защиты охватывает всю страну посредством 11 региональных контор. В северной Финляндии они располагаются в Оулу и в Рованиеми. Деятельность Дорожной защиты финансируется Министерством социальной защиты и здравоохранения путем системы дорожного страхования.

Муниципалитеты совместно с вышеперечисленными партнёрами осуществляют или иницируют ведение деятельности по разработанному плану дорожной безопасности в масштабах района. В качестве вспомогательного средства используется « Путеводитель в работе по дорожной безопасности», издаваемый Дорожным министерством, Дорожным управлением, союзом муниципалитетов и Дорожной защитой. В лене Лапландия насчитывается 22 муниципалитета, а в лене Оулу-51. Примерно половина всех аварий, которые приводят к травматизму, происходит на дорогах, за которые отвечают муниципалитеты. По соглашению с вышеназванными партнерами муниципалитеты разработали образовательно-просветительные и информационные планы для своих областей. В соответствии с этими планами просвещение в транспортном аспекте направлено на разные возрастные группы и другие группы участников путем образования, освещения проблем и информирования. Муниципалитеты отвечают также за планирование и содержание физической

транспортной среды в пределах своих границ с помощью средств, которые используются при планировании землепользования.

Краевой союз представляет собой административную организацию, в задачи которой входят вопросы регионального развития и планирования. Вопросы дорожной безопасности рассматриваются косвенно как составляющая планирования транспортных систем и развития ландшафта. Аспекты дорожной безопасности принимаются во внимание в планировании транспортных систем прежде всего на стратегическом уровне и на уровне решений перспективного планирования. В ландшафтном планировании аспект дорожной безопасности является важным параметром при выработке решений по муниципальным проектам или транспортным проектам дорожных администраций. Замечания или предписания, способствующие дорожной безопасности, могут входить в ландшафтные планы. При планировании застройки новых жилых массивов или протягивании новых дорог, вопросы дорожной безопасности являются основополагающими.

Центр управления транспортными средствами представляет собой руководящий, обслуживающий и информационный центр, находящийся в ведении Министерства дорог и коммуникаций, задачей которого является содействие вопросам безопасности и экологическим требованиям в секторе автоперевозок. В числе прочего, Центр управления транспортными средствами занимается регистрацией транспортных средств и осуществляет ежегодный сбор налогов, проводит приём водительских экзаменов, контролирует службы технического осмотра, а также содержит компьютерную службу автосектора. Водительские экзамены устраиваются

компаниями, занимающимися продажей своих услуг Центру управления транспортными средствами. Эти компании выбираются на условиях тендера. Центр управления транспортными средствами находится в Хельсинки и не имеет региональной организации.

С 1 октября 2001 года разбор происшествий на дорогах и на пересечённой местности основывается на принятом постановлении. Согласно закону, делегация по выяснению обстоятельств дорожных происшествий назначает комиссии по расследованию происшествий в каждом из краевых союзов, которые в первую очередь занимаются дорожными происшествиями со смертельным исходом. Делегация и комиссии по разбору происшествий работают совместно с Центром транспортного страхования. Исходным фактором при проведении расследования и анализа является перспективный план дорожной безопасности, утверждённый Государственным советом. Поставленная цель - получение информации и выработка предложений, позволяющих улучшить фактор безопасности на дорогах посредством проведения расследований дорожных происшествий. В отчёт по расследованию дорожных происшествий всегда включается разбор на месте конкретных происшествий, восстановление картины, анализ и предложения по принятию мер для улучшения дорожной ситуации в данной местности. Основной состав комиссии следующий: представитель полиции, а также эксперт по автотехнике, представитель дорожно-технического сектора, врач и психолог.

Что касается транспортного движения вне границ Финляндии, то ответственность за контроль водительских прав и водительской пригодности возлагается на Службу пограничного контроля. Это относится как к грузоперевозкам, так и к пассажирскому транспорту. Таможенная служба отвечает

за контроль пригодности тяжёлых транспортных средств и коммерческого транспорта. Оценка внешнего состояния транспортного средства проводится на основе общей оценки, которая включает в себя общее техническое состояние транспортного средства, состояние автопокрышек, фар и автодворников. При выявлении дефектов возможно: или возложение на водителя ответственности за незамедлительное устранение дефекта, или принятие административных мер и наложение штрафа, или запрет на управление транспортным средством на территории Финляндии. По этому направлению деятельность проводится в сотрудничестве с рядом других административных структур.

4.1.3. Приоритетные направления

На плановый период 2001-2005 года приоритетными являются вопросы профилактических мер по видимым и предсказуемым проблемам. В этой работе используются следующие механизмы:

- работа по росту статуса дорожной безопасности
- улучшение ситуации по дорожной безопасности в густонаселённых районах
- оказание влияния на отношение водителей к проблеме
- снижение числа происшествий с участием 1 пострадавшего и с лобовыми столкновениями, а также облегчение их последствий.

Помимо этого, принимаются меры по отношению к:

- работе регионального уровня по вопросам дорожной безопасности
- осуществлению мероприятий по вопросам безопасности; создаются предпосылки для возможности проведения этих мероприятий.

Организация работы по вопросам дорожной безопасности в Финляндии-см. приложение 1.

4.2. Швеция

4.2.1. Концепция развития и цель

В 1997 году Парламентом было принято решение о том, что перспектива нулевого количества смертельных аварий ("версия ноль") является долгосрочной перспективой дорожной безопасности и транспортной системы Швеции. Суть "версии ноль" состоит в том, что в системе шведских дорог ни один человек не должен стать жертвой ДТП - ни со смертельным исходом, ни с нанесением серьёзных телесных увечий. Одним из основных требований "версии ноль", выставляемых к транспортной системе будущего, является то, что последствия "человеческого фактора"- ошибочного поведения на дорогах, должны быть смягчены так, чтобы они не приводили к затяжной потере здоровья. Дороги, средства передвижения и транспортные службы в перспективе должны быть сформированы таким образом, чтобы "допуск" человеческой терпимости относительно внешнего воздействия не превышал границ.

В своём законопроекте о "транспортной политике в аспекте устойчивого развития" (1997/98:56) Правительством был задан уровень числа жертв ДТП со смертельным исходом. По сравнению с 1996 годом к 2007 году количество жертв должно быть уменьшено на 50%, т.е. 270 человек на всю страну. Это означает, что максимум 19 человек, жителей провинций Норрботтен и Вэстерботтен вместе взятых, погибнет на дорогах в 2007 году (включая естественную смерть).

4.2.2. Организации и ответственные

Главными действующими лицами в работе по вопросам дорожной безопасности являются Служба дорог, полиция и муниципалитеты. Управления ленов и НТФ (Национальное объединение за безопасность движения), так же как и организации-члены этих структур и

отраслевые организации транспортного направления, являются важными исполнителями.

Дорожное управление является центральной управляющей организацией, на которую возложена централизованная ответственность, ответственность по направлениям, по всей дорожно-транспортной системе. Помимо этого, Дорожное управление отвечает также за планирование, строительство, эксплуатацию и содержание государственных дорог. Кроме этого, управление отвечает за разработку и применение правил для транспорта, для водительских прав, транспортной среды, служебного транспорта, а также за распределение госдотаций. Ответственность Дорожного управления в пределах сектора – взаимодействовать и координировать вклады с участниками, решительным и результативным способом развивать дорожно-транспортную систему путем подписания соглашений, оказывать помощь и услуги, предоставлять необходимые данные, инициировать исследование и развитие.

Деятельность Дорожного управления в лене Вэстерботтен и лене Норрботтен осуществляется в Северном регионе дорожного управления с региональной конторой в Люлео, а также в Отделе по проверке водителей при Дорожном управлении в Борлэнге. Обязанность Отдела по проверке водителей-применение действующих постановлений в таких областях как водительские права, обучение и проверка водителей. В то же время Северный регион Дорожного управления, один из семи в стране, отвечает за прочие виды региональной деятельности, такие как строительство, эксплуатация и содержание государственных дорог, а также за сотрудничество с задействованными в данном секторе сторонами.

Органы полиции, имеющиеся в каждом лене, располагают административными ресурсами по управлению, оперативному

руководству, контролю за движением, расследованию экономических преступлений и преступлений, связанных с наркотиками. Первоочередной задачей органов полиции является контроль за автодвижением и водительский контроль. Приоритетными направлениями являются проверка водителей на трезвость, использование ремней безопасности и контроль скорости.

Муниципальные власти несут общую ответственность за здоровье и безопасность жителей своих муниципалитетов. Это включает в себя задачи ведения деятельности по вопросам дорожной безопасности в рамках муниципалитетов. На них также возлагается ответственность за дорожную безопасность путем содержания дорог и формирования систем. В состав Норрботтена входят 14 коммун, в состав Вэстерботтена – 15. Примерно пятая часть всех дорожных аварий со смертельным исходом приходится на муниципальную дорожно-уличную сеть.

4.2.3. Приоритетные направления
В апреле 1999 года Министерством промышленности и экономики был представлен меморандум, состоящий из 11 пунктов по вопросам дорожной безопасности. Основой меморандума, помимо прочих позиций, послужил особый план безопасности движения Службы дорог. Причиной составления плана послужил тот факт, что цель, поставленная на 2000 год снизить количество смертельных жертв на дорогах до максимум 400 человек, оказалась недостижимой.

В 11-ти пунктах программы были представлены мероприятия, осуществление которых предполагало бы достижение значительного эффекта по снижению количества смертельных и тяжело травмированных жертв на дорогах. Ниже представлено описание тех пунктов

программы, которые напрямую касаются работы по дорожной безопасности в ленах Норрботтен и Вэстерботтен.

Мероприятия на аварийно-опасных дорогах

Целью является разработка наиболее эффективных мероприятий по улучшению качества дорог с наибольшим числом погибших и тяжело раненных

Более безопасное движение в муниципалитетах

Долгосрочной целью, поставленной перед некоторыми муниципалитетами, является инициирование процесса перспективного улучшения дорожно-транспортных систем в густонаселённых районах. Отправной точкой работы служит концепция «Спокойная Улица».

Повышение степени ответственности водителей

Мероприятия, направленные на повышение понимания и уважения к дорожным правилам как водителями, так и гражданами. Прежде всего, это касается скорости движения, спиртных напитков за рулём и использования ремней безопасности.

Безопасное велосипедное движение

Мероприятия, направленные на понимание важности мер, принимаемых в связи с велодвижением. Прежде всего, это использование шлемов, а также понимание того, что велосипед является транспортным средством, и потому необходимо направлять усиленные меры на содержание и тех.обслуживание велосипедов и следовать правилам поведения на дорогах.

Гарантия качества транспортных средств

Как личные, так и приобретённые оптом автосредства должны иметь гарантию качества в плане передвижения по дорогам и требований окружающей среды. Гарантия качества с точки зрения надёжности движения означает, что перемещение происходит с безопасной и допустимой



Безопасное велосипедное движение

скоростью, что ремни безопасности соответствуют требованиям и используются, что водители не находятся под влиянием наркотических средств и что транспортное средство отвечает высшим требованиям стандарта безопасности.

Новая техника для повышения дорожной безопасности

Внедрение новой техники как в транспортные средства, так и в транспортную систему, содействующую повышению уровня дорожной безопасности. Технические средства, препятствующие или напоминающие водителю о несоответствующем поведении, средства, способствующие корректировке скорости, напоминающие о необходимости пристёгивания ремнём безопасности и алкогольный замок. Автоматический контроль скорости, записывающие видеочамеры-элементы эффективизации наблюдения за движением.

Организация работы по вопросам дорожной безопасности в Швеции-см. приложение 2.

4.3. Норвегия

4.3.1. Перспективные направления и задачи

В 2000 году по направлениям дорожной безопасности Правительством была принята "версия ноль" (перспектива нулевого количества смертельных аварий), суть которой заключается в том, что ни один человек не должен погибнуть или быть подверженным тяжёлым физическим увечьям в результате ДТП. Это решение означает, что Правительство в дополнение к работе по снижению общего числа дорожных происшествий, фокусирует своё внимание на мерах, снижающих количество тяжелейших аварий. На период до 2011-го года ставятся пять центральных текущих и одна результативная цель:

- Минимум 85% транспортных средств должны следовать предписанным ограничениям по скорости
- При проведении контроля, процент изъятия водительских прав по причине превышения допустимого уровня содержания алкоголя в крови не должен превышать 0,2% от общего числа водителей
- Минимум 97% водителей и пассажиров должны использовать ремни безопасности, а при наличии детей - использовать специально приспособленное детское кресло. Минимум 90% всех детей и 75% взрослых должны использовать велошлем. Минимум 90% велосипедистов должны использовать фонарную подсветку в тёмное время суток. Все дети без исключения и 50% взрослых должны использовать светоотражающие брелки.
- Минимум 95% водителей тяжёлого грузового автотранспорта должны иметь действующие документы, допускающие их к перевозкам. Минимум 95% всех грузовых автосредств должны быть оснащены

прошедшими контроль тормозными системами и системами крепления грузов .

- По отношению к наиболее подверженным авариям участкам дорог, уровень безопасности должен быть повышен на протяжённости в 1700 км.
- Количество смертельных исходов или получения серьёзных физических увечий лицами в возрасте 17-25 лет должно быть снижено минимум наполовину.

Достижение вышеперечисленных целей означает снижение смертельных исходов ДТП как минимум на 100 человек, жертв с тяжёлыми увечьями - как минимум на 300 человек к 2011-му году.

4.3.2. Организации и ответственные

Работа по безопасности дорожного движения в Норвегии организована на трех уровнях: национальном уровне, уровне ленов и на муниципальном/местном уровне. Департамент коммуникаций управляет работой по безопасности движения в соответствии с Национальным транспортным планом. Предложение по разработке плана было сделано при сотрудничестве между участвующими сторонами и представлено Правительством на рассмотрение Департаменту коммуникаций.

Лены (в Норвегии имеется 19 ленов) обязаны координировать работу по безопасности движения на уровне ленов, а муниципалитеты отвечают за работу на местном уровне.

Помимо самих водителей, главными участниками работы в области безопасности движения являются: Государственная служба дорог, Полиция и организация "Безопасное движение". На местном уровне важными участниками являются лены, муниципалитеты и добровольные организации.

Государственная Дорожная служба несет ответственность за:

- Проектирование, строительство и содержание государственных и областных дорог
- Осуществление контроля за транспортными средствами и автоводителями, что включает контроль автотранспорта и сдачу экзаменов на получение водительских прав
- Обеспечение документацией и директивами по формированию дорожной системы, загрузки дорог, обучению водителей и состоянию транспортных средств
- Исполнение роли экспертной организации в рамках департамента транспорта по вопросам дорожной безопасности
- Оказание консультативной помощи ленам и муниципалитетам по вопросам дорожной безопасности.

С 1-го января 2003 года страна разделилась на 5 регионов. Для трех самых северных ленов образована общая региональная контора Государственной службы дорог (Регион Норд). Эта контора расположена в

Буде и управляет работой Государственной службы дорог в пределах ленов. Имеется также 6 областных дорожных контор – в Мошоэне, Буде, Харстаде, Тромсе, Альте и Вадсе.

Действенная полиция является центральным полицейским органом, подчиняющимся директорату полиции. Задачи, ставящиеся перед этой структурой- профилактика право-нарушений и как следствие-снижение количества ДТП. Особый приоритет отдаётся контролю и мероприятиям надзорного характера на главных дорогах страны.

Действенная полиция должна осуществлять свою деятельность на всех полицейских участках страны и особо выделять такие секторы, как контроль за превышением скорости, за содержанием алкоголя в крови и применением ремней безопасности.

Полицейские и областные управления находятся в 27 регионах страны и занимаются всем спектром вопросов полиции, в том числе - дорожного характера.

Безопасное Движение представляет



Автопаром через Северный норвежский фьрд

собой организацию, охватывающую всю страну-это добровольная служба по обеспечению дорожной безопасности, представляющая собой связующее звено между добровольными организациями и государственными службами, занимающимися вопросами безопасности движения. Головная контора Безопасного Движения находится в Осло и имеет собственные секретариаты в каждом из ленов. Безопасное Движение действует посредством:

- Оказания поддержки по транспортным вопросам и учебным программам для детских садов, школ, педагогических институтов и родителей с целью максимально эффективного просвещения по проблемам дорожного движения
- Информирования различных целевых групп по вопросам дорожной безопасности.
- Привлечения внимания к вопросам дорожной безопасности в обществе.

4.3.3. Приоритетные направления

В государственной программе действий по вопросам дорожной безопасности на дорогах на период 2002-2011 годы выделены следующие направления:

- Общественное планирование и транспортное планирование
- Мероприятия, сфокусированные на внимание водителей-скорость, ремни безопасности, трезвость.
- Мероприятия на дорогах – меры по повышению безопасности новых дорог, меры по улучшению аврийно-опасных участков.
- Мероприятия, направленные на транспортные средства-контроль тяжёлого грузового транспорта и опасных грузов, поддержка допустимых скоростей при помощи информационных технологий.
- Мероприятия, направленные на обращение с жертвами ДТП-

обучение в оказании первой помощи и неотложного медицинского вмешательства.

- Работа по проблемам дорожной безопасности на областном и муниципальном уровне – выполнение областных и муниципальных планов по этим проблемам.
- Работа по проблемам дорожной безопасности с добровольными организациями – скорость, использование ремней безопасности, обучение по вопросам оказания первой помощи, снижение уровня риска для молодёжи, координация работы между водительскими группами.
- Работа по проблемам дорожной безопасности в секторе экономики
- Дорожно-транспортная политика.
- Исследования и развитие.

Организация работы по вопросам дорожной безопасности в Норвегии-см. приложение 3.

4.4. Россия

4.4.1. Концепция развития и цель

Приказом МВД России No 194-98 утверждена Концепция развития и совершенствования деятельности ГИБДД (Государственной дорожной автоинспекции). Документ действителен включительно до 2005года. Главной целью деятельности ГИБДД является совершенствование безопасности дорожного движения для водителей путем их защиты от ДТП, от преступлений на дорогах и их последствий и таким путем завоевание уважения и доверия населения к ГИБДД.

4.4.2 Организации и ответственные

Ответственность за безопасность дорожного движения возлагается на государственную дорожную автоинспекцию ГИБДД, Министерство транспорта, на администрации краев, областей, республик и местные власти (муниципалитеты).

ГИБДД входит в состав Министерства внутренних дел Российской Федерации. Ее задача состоит в осуществлении специальных контрольных, надзорных и разрешительных функций в области обеспечения безопасности дорожного движения.

ГИБДД контролирует соблюдение юридическими лицами правил, стандартов и технических норм, направленных на предупреждение дорожно-транспортных происшествий и снижению их последствий в целях охраны жизни, здоровья и имущества граждан, защиты их прав и законных интересов, а также интересов общества и государства.

ГИБДД несет ответственность за некоторые вопросы безопасности дорожного движения.

ГИБДД имеет следующие задачи:

- контролировать соблюдение правил дорожного движения, а также нормативных правовых актов в области обеспечения безопасности дорожного движения
- проводить квалификационные экзамены на получение прав на управление автотранспортными средствами, трамваями и автобусами
- выдавать водительские права, а также организовывать образовательные курсы водителей автотранспортных средств
- регистрировать и учитывать автотранспортные средства
- организовывать государственный техосмотр и технический контроль автотранспортных средств и прицепов согласно порядку, определяемому Правительством Российской Федерации
- осуществлять делопроизводства по делам об административных правонарушениях в соответствии с законодательством Российской Федерации
- проводить дознания по делам преступлений на транспорте в соответствии с законодательством Российской Федерации

- осуществлять государственный учет показателей состояния безопасности дорожного движения.

В составе Министерства транспорта за безопасность движения на автомобильных дорогах отвечают 2 специальных департамента: дорожный департамент "Росавтодор" и департамент "Российская транспортная инспекция" (РТИ).

"Росавтодор" по сути дела является министерством автомобильных дорог в составе Министерства транспорта России и отвечает за техническую политику, развитие, строительство, ремонт и содержание государственных автомобильных дорог. Через договорные отношения с областными, краевыми и республиканскими администрациями осуществляет общую политику в дорожном хозяйстве и отвечает за некоторые вопросы. Областные, краевые, республиканские дорожные управления, напр. "Мурманскавтодор", являются руководящими организациями при администрациях и отвечают за некоторые вопросы дорожного хозяйства, включая техническое состояние автодорог, и несут за это правовую ответственность. На договорной основе выполняют часть функций, передаваемых Министерством "Росавтодором".

Российская транспортная инспекция (РТИ)

Осуществляет выдачу лицензий на различные виды транспортной деятельности и контролирует их исполнение.

Осуществляет контроль за международными перевозками, в том числе, прохождение граничных переходов автомобильным транспортом.

Осуществляет контроль обеспечения безопасности перевозок пассажирским и грузовым автотранспортом, в том числе и на автомобильных дорогах.

Осуществляет контроль за безопасностью пассажирского и грузового автотранспорта, включая автострады.



ГИБДД, Дорожно-патрульная служба

Администрации Муниципалитетов

Проводят работу по вопросам дорожной безопасности и всеобъемлющей политики в области дорожного хозяйства, исходя из политических принципов и законодательных правил (бюджет, местные законы и постановления в дорожной отрасли и т.д.).

”Мурманскавтодор” (Российское дорожное управление Мурманской области)

”Мурманскавтодор” управляет общественными дорогами, которые соединяют города и поселки Мурманской области.

Мурманская область включает общественные/государственные дороги протяженностью 2599 км и 231 км мостов.

Основные задачи “Мурманскавтодора”:

- управление дорогами с целью обезопасить транспорт на этих дорогах бесперебойным способом в течение целого года
- строительство и реконструкция дорог и дорожных сооружений

- развитие инфраструктуры дорог. Эксплуатацией, содержанием, реконструкцией и строительством дорог в Мурманской области занимаются:
- 3 дорожно-строительных предприятия
- 6 предприятий по реконструкции
- 1 предприятие по строительству и реконструкции мостов.

4.4.3. Приоритетные направления Законодательные и правовые основы деятельности ГИБДД

Законы и уставы, составляющие основу деятельности ГИБДД, должны усиливать правовой статус ГИБДД как специального органа государственного надзора и контроля в сфере обеспечения безопасности дорожного движения.

Дальнейшее развитие деятельности по управлению и организационные изменения

Усиление значимости аналитической работы должно поддерживать углубленную работу по расследованию ДТП и их причин. Работа по децентрализации системы

управления должна быть продолжена. Планируется отработать более эффективный способ взаимодействия с подразделениями милиции общественной безопасности для нахождения лучших решений с целью надежного установления правопорядка в области дорожного транспорта.

Информационно-просветительская деятельность

Должна быть направлена на следующее:

- развивать правовой информационный план, приспособленный к различным возрастным и социальным группам населения в обществе и информирующий о действующем Российском законодательстве и других решениях, принимаемых различными органами власти, о деятельности ГИБДД в вопросах безопасности дорожного движения
- более эффективно работать в области профилактики детского и юношеского дорожно-транспортного травматизма. Например, большее внимание уделять деятельности молодежного кружка "Юные инспекторы движения", издавать информационные брошюры и рекомендации для детских садов, подготовительных школ, школ и других детских и юношеских учреждений, планомерно проводить обучение в области профилактики в детских садах, подготовительных школах, школах, гимназиях и других юношеских учреждениях
- устраивать смотр безопасности дорожного движения на центральном и региональном уровнях, провести ежегодную кампанию "Неделя безопасности дорожного движения в России"
- проводить регулярное изучение общественного мнения с помощью компетентных организаций и разработать на основе этого изучения управленческие решения с целью дальнейшего совершенствования

деятельности ГИБДД

- создать собственную программу на русском телевидении для популяризации деятельности ГИБДД в обществе
- систематически проводить конкурсы телепрограмм на центральном и региональном уровнях и публикации в прессе по вопросам безопасности дорожного движения.

Работа с общественностью

ГИБДД должна работать в направлении улучшения сотрудничества с общественностью и стремиться к воссозданию и дальнейшему развитию различных форм работы с организациями и объединениями.

Развитие дорожно-патрульной службы (ДПС)

На ближайший период деятельность ДПС должна быть, в первую очередь, посвящена дальнейшему повышению качества контроля, выполнению действующих в России Правил дорожного движения и снижению уровня правонарушений на транспорте.

Организация работы по вопросам дорожной безопасности в России - см. приложение 4



Дорожно-патрульная служба (ДПС) в России

5. Цели организаций и ожидания, которые возлагаются на сотрудничество по безопасности движения в Баренцевом регионе

5.1. Финляндия

Дорожная служба принимает участие в сотрудничестве по безопасности движения в рамках всего Баренцева региона. Кроме этого, сотрудничество осуществляется по линии управлений ленов и патрульной полиции в рамках двусторонних договоров о сотрудничестве, преимущественно, с российской стороной.

5.1.1. Дорожная служба – ее подразделения на местах

Основа сотрудничества между организациями, ответственными за безопасность движения, была заложена на конференции в Киркенесе в 1996 году. Цель его была определена в том, чтобы

- содействовать развитию прочного сотрудничества по безопасности движения между всеми организациями, отвечающими за вопросы безопасности движения
- сокращать число дорожных происшествий
- заимствовать методы и средства работы, показавшими себя эффективными в других странах
- расширять знания о проблематике дорожного движения в других странах
- наращивать обмен информацией между нашими странами

5.1.2. Патрульная полиция

Представители отдела Патрульной полиции в северной Финляндии

ознакомились с деятельностью Дорожно-патрульной службы в Архангельске, а также приняли участие в семинарах по вопросам безопасности движения с представителями ГИБДД в республике Карелия. После семинара в Костамукше, в Карелии, было заключено соглашение об обмене кадрами между республикой Карелией и местными отделениями Патрульной полиции Финляндии, начиная с конца осени 2002 года.

Цель сотрудничества между организациями патрульно-дорожной службы в Баренцевом регионе определяется следующим образом:

- содействовать обеспечению безопасного дорожного движения для жителей стран - членов региона
- усиливать общее чувство защищенности у населения
- повышать уровень информированности о поездках в странах региона и о документации на транспортные средства
- содействовать быстрому и простому обмену информацией между странами

Сотрудничество должно стремиться к конкретным результатам и ставить это своей целью. Надо постепенно приближать достижение этих результатов, невзирая на различие культур. Патрульная полиция может выделить кадры для сотрудничества, но не имеет своих источников финансирования сотрудничества.

5.1.3. Управления ленами

Управления ленами в Оулу и Лапландии установили сотрудничество с близлежащими областями России, в первую очередь, с Карелией, затем с Мурманской областью. Был организован ряд семинаров по тематике, связанной с безопасностью движения, в которых в качестве модели использовался финский опыт работы по безопасности движения. Организации, отвечающие за безопасность движения в Финляндии, помогли провести в Карелии ряд учебных занятий по вопросам безопасности движения.

5.1.4. Общество "Безопасность движения"

В системе общества "Безопасность движения" вопросами международного сотрудничества и международными контактами ведает генеральный директор. За сотрудничество между Скандинавскими странами отвечает начальник отдела информации. Региональное отделение общества "Безопасность движения" не принимает участия в этой деятельности, и никаких отдельных ресурсов для этих целей выделять не планируется. Финансирование выделяется, в соответствии с необходимостью, централизованно, центральным органом в Хельсинки. Перед региональными отделениями не было поставлено никаких особых целей, затрагивающих деятельность такого типа, хотя их участие в проектах меньшего масштаба предусматривается, и их сотрудники могут быть в них задействованы, как и произошло, например, в связи с семинаром, организованным дорожными управлениями в 2000 году.

5.2. Швеция

5.2.1. Северный регион Дорожного управления

Северный регион Дорожного управления принимает участие в сотрудничестве по безопасности движения в рамках Баренцева региона с самого его начала, положенного на конференции в Кикенесе в 1996 году. И с 1996 года Северный регион Дорожного управления выполняет функции секретариата в рамках сотрудничества по безопасности движения в Баренцевом регионе. Задачей участия Северного региона Дорожного управления в сотрудничестве по безопасности движения в Баренцевом регионе является содействие прогрессивному развитию Баренцева региона, благодаря снижению до минимума риска дорожно-транспортных происшествий, который появляется как следствие увеличения транспортного потока, а также в результате взаимодействия различных культурных стереотипов поведения на транспорте.

Данные задачи могут быть достигнуты путем:

- Содействия и развития прочного сотрудничества между всеми организациями, отвечающими за безопасность движения в регионе
- Ознакомления с лучшими достижениями/обмену информацией, что способствует распространению между участниками сотрудничества всего самого эффективного, что имеется в опыте работы каждой из стран
- Роста знаний о дорожной ситуации в соседних странах
- Совместных проектов, направленных на дальнейшее совершенствование работы

Северный регион Дорожного управления имеет возможность участия



Разделительное ограждение на дороге Е4 в Швеции.

в сотрудничестве с персональными ресурсами, и поскольку в этих случаях должны выполняться совместные проекты, то эти проекты должны планироваться в рамках текущей деятельности, а также для них должны выявляться внешние источники финансирования.

5.2.2. Дорожная полиция

Дорожная полиция лена Норрботтен и Дорожная полиция лена Вэстерботтен приняли участие в экспертном заседании на тему "Ответственность и наказание", которое было организовано в Рованиеме в июне 2000 года для отделений дорожной полиции всех стран Баренцева региона. В результате данного заседания был создан документ для экспертов по проблематике дорожных преступлений и наказаний в странах Баренцева региона.

Следующие области были признаны наиболее важными для дальнейшего развития сотрудничества:

- Выявление идентичной проблематики в странах региона, например,

в области профессионального вождения

- Ознакомление с законодательными и нормативными актами друг друга. Ознакомление общественности с актуальной информацией, например, с системой штрафных санкций, и т.д.
- Сотрудничество в области уголовного розыска в рамках Баренцева региона с особым упором на активных преступников и используемые ими транспортные средства при совершении особо тяжких преступлений в приграничных областях. Помощь органам полиции в розыскно-оперативной работе.
- Совместные акции, сотрудничество Скандинавских стран, особенно при границе, один раз в неделю, дают результат
- Изучение произведений науки и литературы. Прекрасный справочник по безопасности дорожного движения, изданный в Норвегии, сейчас имеется также на русском

и финском языках. Результаты исследований роли и влияния алкоголя и наркотиков в дорожном движении в связи с распространением явлений алкоголизма и наркомании. Обмен документами стратегического значения, в которых рассматриваются вопросы наблюдения за дорожным движением, законотворчества, санкций, технические средства контроля за дорожным движением

- Обмен опытом

5.2.3. Управления ленов

Начальники департаментов транспорта и связи при управлениях в ленах Норрботтен и Вэстерботтен входят в Комиссию по транспорту и связи Баренцева региона, созданную по инициативе Баренцева Совета для координации вопросов в области транспорта и связи. Важнейшей задачей Комиссии транспорта и связи Баренцева региона в настоящее время является оказание поддержки этой координации, которая получила развитие в связи с созданием Комитетов управления в рамках проекта ВЕАТА, действующих на общегосударственном уровне в каждой стране региона и на уровне ЕС. Данная координация проявляет себя в таких конкретных формах как запланированный общерегиональный (III В) проект "Баренцеву региону-- надежный транспорт". Проект ставит своей задачей создание прочных связей в сфере транспорта для дальнейшего развития международной координации. Работы по проекту запланированы вплоть до 2004 года, расчетная стоимость проекта около 2 миллионов евро. Комиссия по транспорту и связи подала заявку на финансирование проекта через программы ЕС. Среди ранее проведенных проектов, инициатором которых выступала Комиссия по транспорту и связи Баренцева региона, можно назвать такие как "Аналитическая

справка по дорожно-транспортному комплексу в Баренцевом регионе", "Работа по проблемам безопасности движения, проведенная рабочей группой по безопасности движения в Баренцевом регионе".

Транснациональный полномочный комитет по программам ЕС для Восточной Европы Interreg IIIВ утвердил в декабре 2002 года финансирование в сумме от 15 до 25 миллионов крон, которое (на начальной стадии) будет выделено для осуществления трехгодичного проекта по проблемам дорожно-транспортного комплекса в Баренцевом регионе.

5.2.4. НТФ (Всешведское общество в поддержку безопасности движения)

НТФ в ленах Норрботтен и Вэстерботтен не задействованы в Баренцевом сотрудничестве. Международное сотрудничество в рамках обществ НТФ проводится на национальном уровне.

5.3. Норвегия

5.3.1. Северный регион Государственного дорожного управления

Отделение Государственного дорожного управления в Финнмарке, начиная с апреля 1996 года, после конференции в Киркенесе, выступает представителем всего Северного региона (Нордланд, Тромс и Финнмарк) и является активным участником сотрудничества по безопасности движения в Баренцевом регионе. Представитель Финнмарка выполнял обязанности вице-председателя Форума.

В результате роста объема международных перевозок пассажирским и грузовым автотранспортом в связи с открытием границ с Северо-Западной Россией и негативной динамикой



развития дорожно-транспортных происшествий, участие в сотрудничестве по безопасности движения в Баренцевом регионе представляется важным для Государственного дорожного управления и его подразделения–Северного региона. Ощущается потребность в сотрудничестве как в сфере дорожного хозяйства, так и в области законодательного и нормативно-правового обеспечения дорожного движения, включая проблематику, охватывающую и участников дорожного движения, и транспортные средства. С точки зрения Государственного дорожного управления, процесс развития сотрудничества должен развиваться следующим образом:

- Сбор информации по всем странам региона
- Анализ информации
- Верификация теоретического материала на заседаниях специалистов и лекционных занятиях.
- Распространение информации всем официальным учреждениям, участникам дорожного движения и транспортным предприятиям.
- Создание плана работы, в котором следует разработать стратегию сотрудничества, определить его цель, конкретные мероприятия, которые будут определять сотрудничество по безопасности движения на ближайшую перспективу.

Государственное дорожное управление до сих пор финансировало большую часть работы по сотрудничеству из собственных бюджетных средств, Несколько проектов, за которые отвечала Норвегия, частично финансировались через норвежские отделения программ "INTERREGG II A BARENTS".

5.3.2. Полиция

Для того, чтобы обеспечить безопасность движения и охрану жизни и здоровья

граждан, органы полиции находят важным сотрудничество между полицией и дорожными управлениями. Для норвежской стороны особое значение имеет тот факт, что Киркенес, входящий в полицейский округ Восточного Финнмарка, совместно с таможенными органами обслуживает пограничный пункт Стурскугс на границе с Россией. Увеличение числа частных поездок и грузоперевозок между странами требует большего внимания со стороны властей, поэтому следующие области представляются особо важными для будущей работы:

- Информация и знания о законах и правилах в каждой стране региона
- Выявление проблемных областей, имеющих между странами региона
- Встречи между специалистами и заседания по вопросам сотрудничества
- Развитие быстрых и качественных линий связи и отработанных процедур

В русле намеченной работы представители полиции принимали участие во встрече специалистов Баренцева региона и несли ответственность за проведение лекционных занятий для представителей российской автоинспекции, организованных норвежскими официальными органами.

5.4. Россия

5.4.1. Мурманскавтодор

Мурманскавтодор принимал участие в сотрудничестве по безопасности движения в Баренцевом регионе на правах неофициального члена и в качестве эксперта в области дорожного хозяйства в рамках руководства проектом со времени начала работы по проекту "Безопасность дорожного движения в Баренцевом регионе" в 1998 году.

В июне 2002 года делегация представителей шведского Дорожного управления "Регион Север" нанесла визит Мурманскому Автодору, в задачу которого входило создать предпосылки для будущего сотрудничества.

Ознакомительная поездка в Мурманск и визит в Мурманскавтодор принесли свои результаты; улучшились знания об общей ситуации в северо-западной России, а также о том, как планируется развитие дорожного хозяйства в России. Руководители управлений достигли договоренностей о продолжении сотрудничества в рамках форума безопасности движения Баренцева региона.

Цель сотрудничества и ожидаемые результаты

- Обмен информацией
- Помощь экспертов и обмен опытом/технологиями
- Стажировка в Швеции для руководящего состава
- Совместные проекты по развитию

Пример проекта развития:

- Проект по безопасности движения, например, проект "Дорога через Саллу" на российской стороне с участием экспертов в области безопасности движения из Скандинавских стран.

Мурманскавтодор имеет возможность принимать участие в сотрудничестве и выделять для этого своих сотрудников, а также финансировать мероприятия по безопасности движения в районе Салльской трассы на российской стороне.

5.4.2. ГИБДД

Цель сотрудничества и ожидаемые результаты

- Обмен информацией
- Помощь экспертов и обмен опытом/технологиями
- Стажировка в Швеции для

руководящего состава

- Совместные проекты по развитию

Примером совместного проекта по развитию может быть проект по созданию более безопасных условий дорожного движения на российской стороне Баренцева региона путем:

- разработки и осуществления современных методов организации условий дорожного движения
- принятия комплексных решений для условий дорожного движения
- применения современного технического оборудования и достижений в области информационных технологий

Мероприятия в рамках проекта должны проводиться в местах с наибольшей статистикой дорожных происшествий и направляться на меры, способствующие снижению тяжести последствий дорожно-транспортных происшествий.

Области, наиболее актуальные для сотрудничества:

- дети и безопасность движения
- дорожное движение и содержание дорог в зимнее время
- снегоходы – скутеры и пр.

ГИБДД имеет возможность направлять сотрудников для участия в проектах по сотрудничеству.

6. Выводы

Государственные границы в пределах Баренцева региона ежедневно пересекает 21000 транспортных средств в 23 пограничных пунктах, открытых на сегодняшний день. 4% всего объема транспорта составляют тяжеловозы. Постоянно нарастает поток транзитного транспорта, проезжающего через страны Баренцева региона, на что влияют такие факторы, как туризм и использование природных ресурсов региона. Но одновременно с ростом объема транспорта увеличивается риск транспортных происшествий как при поездках в собственной стране, так и в международных поездках.

Имеется ряд факторов, препятствующих быстрому улучшению ситуации по безопасности движения в Баренцевом регионе. На семинаре, проходившем 14-15 августа 2002 года в Оулу, были названы следующие факторы:

- различия в культурных стереотипах поведения на транспорте
- различия в системах оценок и приоритетов
- отсутствие формулировки общей цели в работе по безопасности движения, а также концепции развития и методики работы
- нехватка ресурсов

Имеются существенные различия между странами региона, что касается организаций, отвечающих за безопасность движения, и круга их обязанностей, а также сферы их полномочий. В Финляндии такими организациями являются Дорожная служба Финляндии, Патрульная полиция и добровольное общество “Безопасность движения”. Ответственность за работу на региональном уровне возложена на управления ленов, поддержку

которым оказывают особые группы, куда делегируются представители всех вышеупомянутых организаций. В Швеции организациями, отвечающими за безопасность движения, являются: Дорожное управление, органы полиции и муниципалитеты. На Дорожное управление, помимо этого, возложены частичные обязанности и полномочия по делам, связанным с оформлением и выдачей водительских прав, и по вопросам разработки и утверждения правил дорожного движения. В Норвегии за безопасность движения отвечают Государственное дорожное управление, органы полиции и общество “Безопасность движения”. Норвежская система больше напоминает шведскую, нежели финскую систему. В России значительная роль отводится Инспекции по безопасности движения.

Имеются различия в том, как в разных странах формулируются концепции и цели развития. В Скандинавских странах есть концепция так называемого “Нулевого уровня”, т.е. план сведения дорожно – транспортных происшествий с тяжелыми последствиями к “0”, а также количественно выраженные цели достижения этих планов.

Подобные формулировки отсутствуют в России. Много сходства имеется между Скандинавскими странами и в определении приоритетных областей, которые имеют прямую связь с заданными целями и формулируются как улучшение безопасности движения в густонаселенных районах, воздействие на поведение водителей, мероприятия по развитию сети дорожных коммуникаций.

Дорожные и полицейские органы имеют единый взгляд на цели и задачи сотрудничества в области безопасности движения в каждой конкретной

стране. Все партнеры ожидают от сотрудничества обмена информацией и конкретных результатов, а также позитивную динамику развития в области дорожно-транспортных происшествий.

Каждая страна Баренцева региона выработала свою методику в организации работы по безопасности движения, что также создает определенные проблемы для развития контактов и сотрудничества. Сотрудничество по безопасности движения в Баренцевом регионе, ставящее своими задачами борьбу за постоянное сокращение числа автомобильных катастроф и постепенное

сведение их к "0" должно предполагать, что все соответствующие организации в Баренцевом регионе:

- имеют единство взглядов
- проявляют активность по всему фронту сотрудничества
- участвуют в сотрудничестве добровольно и ощущают потребность в овладении лучшими достижениями друг друга
- стремятся к осуществлению конкретных мероприятий и достижению конкретных результатов
- хотят содействовать безопасной и бесперебойной работе транспорта

7. Предложения по дальнейшему развитию сотрудничества

7.1. Цель сотрудничества

Исходя из выводов по проделанной работе, мы сформулировали предложение по концепции развития и стратегии для сотрудничества по безопасности движения в рамках Баренцева региона. Концепция развития формулируется следующим образом:

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

посредством:

- Выработки единого взгляда на работу по безопасности движения в Баренцевом регионе
- Обмена знаниями друг с другом
- Конкретных мероприятий
- Широкой вовлеченности

7.2. Структура организации и метод работы

Мы предлагаем сделать Форум по безопасности движения в Баренцевом регионе членской организацией с целью укрепления сотрудничества между официальными органами и общественными организациями, которые ведут работу в области безопасности движения в Баренцевом регионе.

Поставить целью создание основ прочного сотрудничества благодаря:

- выработке единого взгляда на работу по безопасности движения в Баренцевом регионе
- повышению знаний в области безопасности движения у всех, кто принимает участие в сотрудничестве
- осуществлению конкретных

мероприятий, направленных на безопасность движения

- широкой вовлеченности участников в повышение уровня безопасности движения в Баренцевом регионе

и таким образом внести свой вклад в развитие более безопасных и бесперебойных поездок и перевозок в Баренцевом регионе.

Руководящим органом Форума безопасности движения в Баренцевом регионе является правление, в которое каждая из стран региона направляет своих представителей. Например, Дорожное управление и полицейские органы Швеции могут представлять Швецию, один представитель должен быть от Комиссии по транспорту и связи в Баренцевом регионе. Норвегию представляют Северный регион Государственного дорожного управления, Отдел центральной полиции по оказанию помощи силам полиции на местах в Тромсе и Финнмарке, представители местных администраций, отделение добровольного общества “Безопасность движения” в Финнмарке. В Финляндии следующие организации должны направлять своих представителей в Форум безопасности движения: управление ленов, региональные отделения Дорожной службы Финляндии, Патрульная полиция, добровольное общество “Безопасность движения”. Пост председателя поочередно занимают представители каждой из стран региона. Замена происходит по истечении каждого планового периода. При правлении работает координационная группа. Координационная группа состоит из 1–2 представителей от каждой страны. В ее задачу входит координация всей

работы, что включает в себя разработку предложений к рабочей программе по безопасности движения и планам по безопасности движения, составление годовых отчетов о проделанной работе и оказание помощи в сборе и распространении информации. Функции секретариата в координационной группе поочередно переходят от одной страны к другой таким же образом, как и пост председателя в Форуме безопасности движения в Баренцевом регионе. Секретариат может отождествляться с функциями секретаря правления.

Оперативная работа осуществляется в системе рабочих групп, которые создаются исходя из наиболее актуальной в данное время тематики. В систему этих групп входят представители всех задействованных в сотрудничестве организаций в каждой стране региона. В то время, как один блок групп может работать, например, по теме “Дети и дорожное движение”, другой – по проблемам наблюдения за дорожным движением и т.д.

Направления сотрудничества по безопасности движения в Баренцевом регионе и, соответственно, приоритетные области для работы, в рамках которых должны создаваться блоки рабочих групп, обсуждаются в рамках подготовки семинаров по безопасности движения Баренцева региона, которые проводятся раз в четыре года. После этого координационная группа разрабатывает проект программы по безопасности движения, которая передается на рассмотрение правления и утверждается правлением.

Каждая организация финансирует свое участие в сотрудничестве в рамках Форума безопасности движения Баренцева региона из собственных средств. То же самое касается проектов, которые начинаются по инициативе рабочих групп. Но в последнем

случае есть возможность подавать заявку на финансирование, например, из средств ЕС. Страна–председатель финансирует деятельность председателя и секретариата в координационной группе.

7.3. Предложения по приоритетным направлениям

Форум безопасности движения в Баренцевом регионе предлагает следующие приоритетные направления на ближайшие годы:

- дети и безопасность движения
- контроль тяжелых видов транспорта
- алкоголь и наркотики в дорожном движении
- содержание дорожного хозяйства в зимнее время
- система подготовки водителей
- анализ безопасности дорожного движения

Тематика должна разрабатываться в рабочих группах, в которые входят представители всех стран региона. Рабочие группы определяют текущее положение, сходства и различия между странами, а также анализируют проблематику, исходя из каждой конкретной темы, вырабатывают конкретные предложения по мероприятиям и сам проект, с графиком работы и моделью финансирования. Каждая рабочая группа будет нуждаться как минимум в одном переводчике.

7.4 Дальнейшее сотрудничество

Мы предлагаем организовать конференцию по безопасности движения, на которой будут приняты решения по структуре организации, методике работы и основным направлениям работы по безопасности движения в Баренцевом регионе на период до 2006 года. Норвежская сторона обещала организовать семинар по данной тематике в октябре 2003 года в Тромсе.

Форум по безопасности движения в Баренцевом регионе



Список источников

- Bottensviksbågen (Излучина Ботнического залива)–транспортный регион, объединяющий регион Балтийского моря с Баренцевым регионом 2001, Объединение Северного Эстерботтена
- Лапин лиitto, лапин tiepiiri, лапин lääninhallitus: Лапин liikenne 2020; Рованиеми 2000
- План работы по безопасности дорожного движения на 2001 – 2005; Министерство дорожного движения, транспорта и коммуникаций 2000.
- Tiefakta 2002; Tiehallinto
- Перевозки в Баренцевом регионе–обзор (2000). www.norden.org
- Общегосударственный план работы в области безопасности дорожного движения 2002 –2011 гг.
- Общегосударственный план работы (NTP) – Рабочая программа 2002 –2005
- Реферат с результатами семинара по сотрудничеству в области безопасности движения в Баренцевом регионе, проведенного в Оулу 14-15 августа 2002 года.
- Заключительный отчет, Проект “Безопасность движения в Баренцевом регионе”, программа “Varents Interreg II”. Утверждение финансирования из Европейского социального фонда, решение № 0117 от 22-10-99 года.
- 11 пунктов по росту безопасности движения, Протокол, 09-04-1999

Куда обращаться за справками и адреса сайтов

Финляндия

Патрульная полиция

www.poliisi.fi

Центр управления

транспортными средствами

www.ake.fi

Дорожная служба

www.tiehallinto.fi

Общество "Безопасное движение"

www.liikenneturva.fi

Центр дорожного страхования

www.vakes.fi

Управление лена Оулу

www.intermin.fi/olh

Управление лена Лапландия

www.intermin.fi/llh

Союз Северного Эстерботтена

www.pohjois-pohjanmaa.fi

Союз "Лапландия"

www.lapinliitto.fi

Союз "Кайяланд"

www.kainuu.fi

**Министерство дорожного движения,
транспорта и связи**

www.mintc.fi

BEATA

www.barentsinfo.fi/beata/

Швеция

**Государственное дорожное
управление**

www.vv.se

Общество "Безопасное движение"

www.ntf.se

Управление полиции

www.polisen.se

Новости Баренцева региона

www.baretsnews.net

**Сотрудничество в Баренцевом
регионе**

www.utrikes.regeringen.se/

www.beac.st

**Совет Северных стран и Совет
министров**

www.norden.org

Норвегия

**Государственное дорожное
управление**

www.vegvesen.no

Общество "Безопасное движение"

www.tryggtrafikk.no

Управление полиции

www.politiet.no

**Отдел полиции по оказанию помощи
полицейским силам на местах**

www.up.politiet.no

Лен Финнмарк

www.finnmark-f.kommune.no

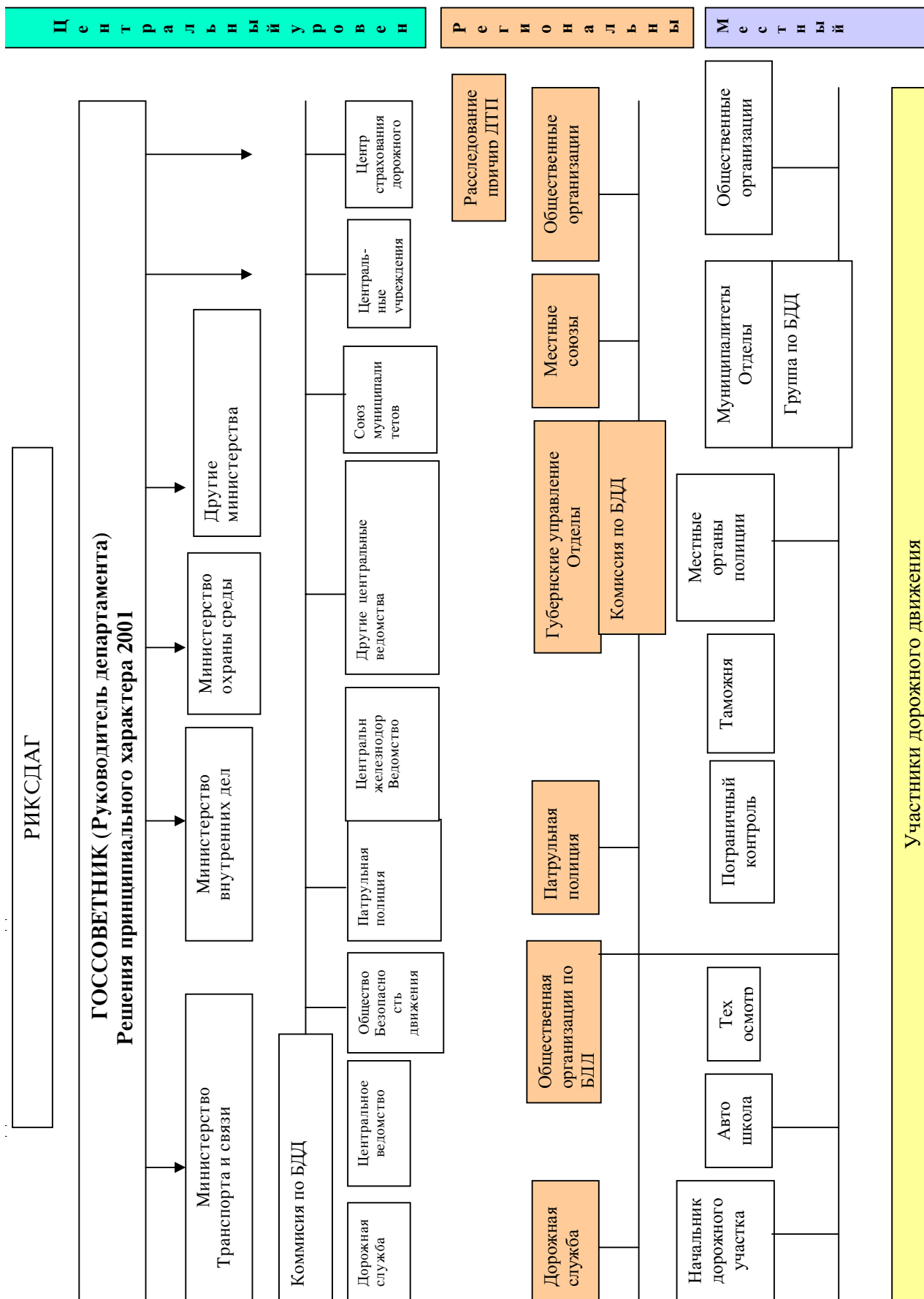
Лен Тромс

www.troms-f.kommune.no

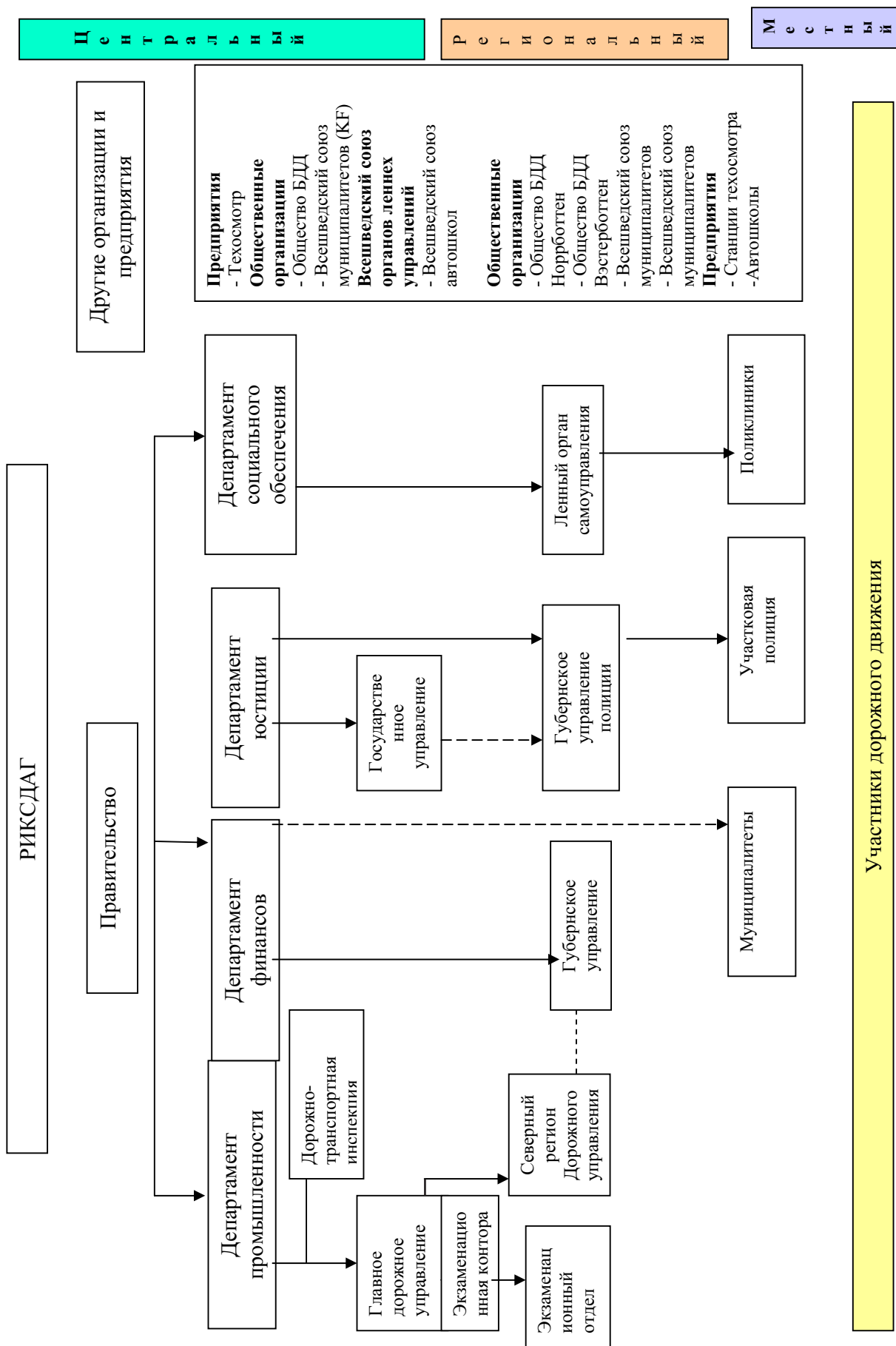
Лен Нордланд

www.nfk.no

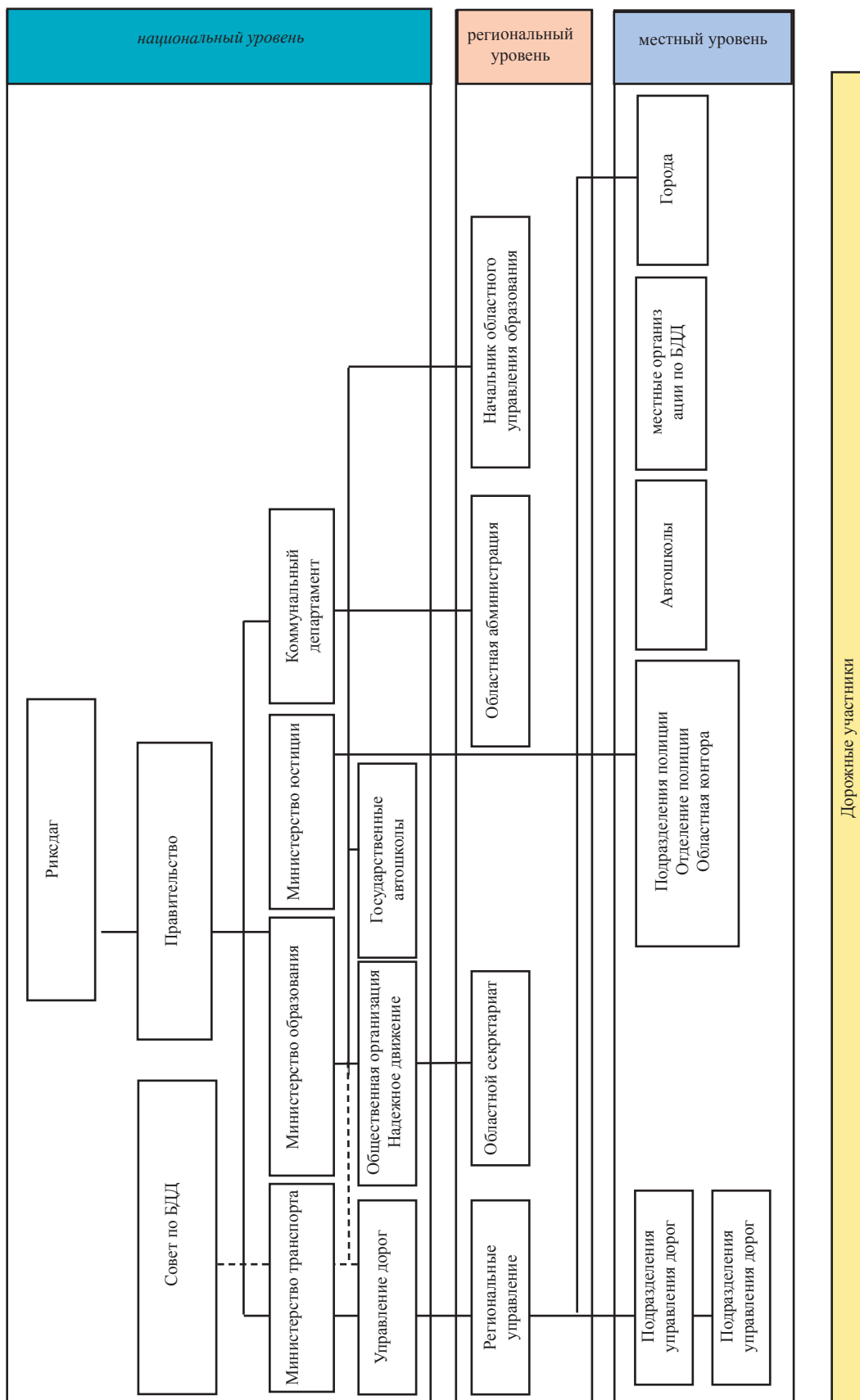
Организационная структура учреждений, ответственных за безопасность движения в Финляндии



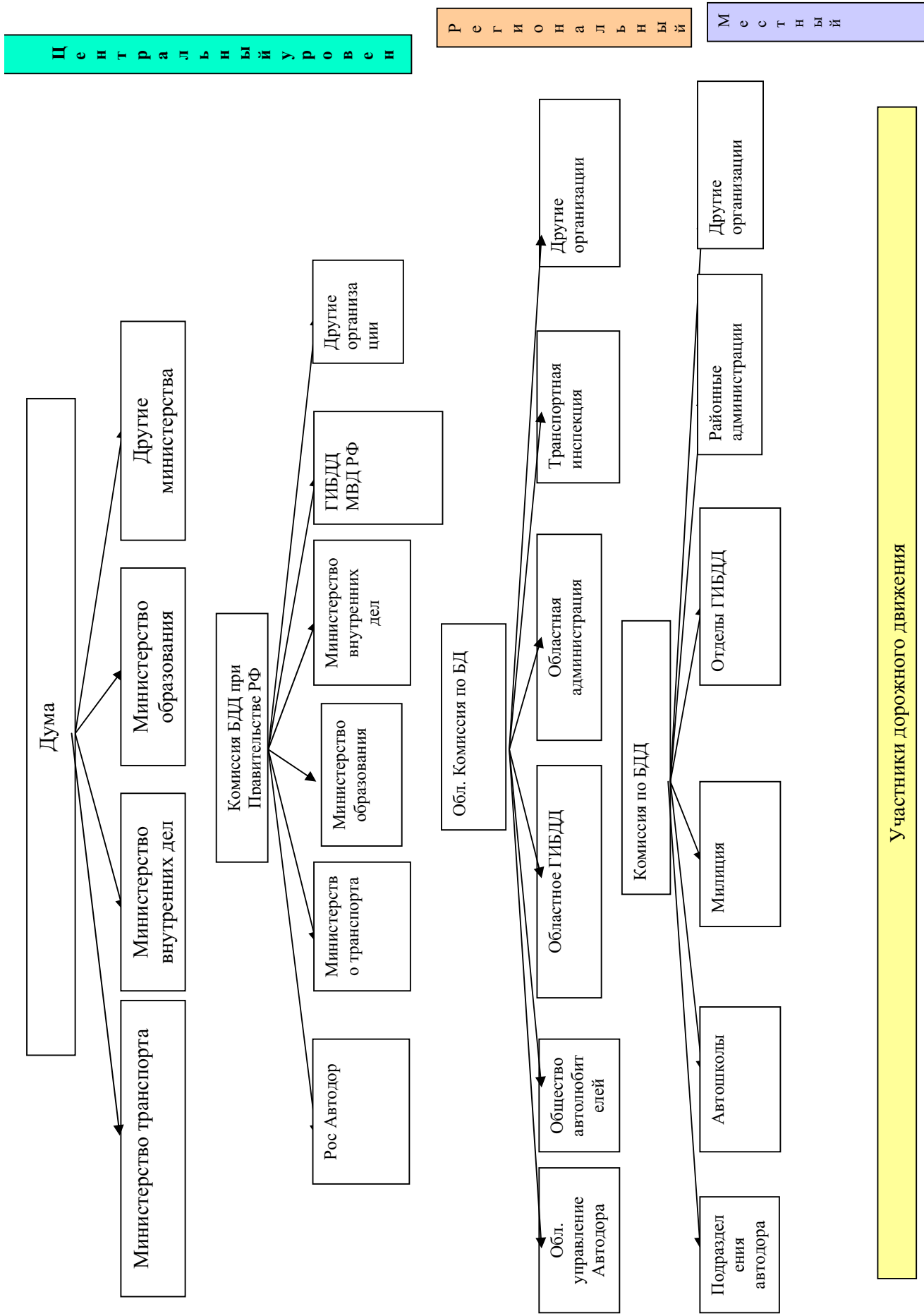
Организационная структура учреждений, ответственных за безопасность движения в Швеции



Организационная структура учреждений, ответственных за безопасность движения в Норвегии



Организация БДД в России



Пограничные переходы между странами Баренцева региона



