**ПРАВИТЕЛЬСТВО САНКТ-ПЕТЕРБУРГА**

**ПОСТАНОВЛЕНИЕ**

от 25 октября 2006 года N 1274

**О Концепции обеспечения безопасности дорожного движения в Санкт-Петербурге на 2006-2008 годы**

В целях осуществления государственной политики в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, сокращения числа пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях и обеспечения безопасности жителей Санкт-Петербурга Правительство Санкт-Петербурга постановляет:

1. Одобрить Концепцию обеспечения безопасности дорожного движения в Санкт-Петербурге на 2006-2008 годы (далее - Концепция) согласно приложению.
2. Исполнительным органам государственной власти Санкт-Петербурга в установленном порядке обеспечивать реализацию мероприятий, предусмотренных Концепцией.
3. Установить, что финансирование мероприятий, предусмотренных Концепцией, осуществляется за счет и в пределах средств, предусмотренных законом Санкт-Петербурга о бюджете Санкт-Петербурга на соответствующий финансовый год.
4. Контроль за выполнением постановления возложить на вице-губернатора Санкт-Петербурга Полукеева А.И. и вице-губернатора Санкт-Петербурга Тихонова В.В. по принадлежности вопросов.

Губернатор Санкт-Петербурга

В.И. Матвиенко

Приложение

к постановлению Правительства

Санкт-Петербурга от 25.10.2006 N 1274

**Концепция**

**обеспечения безопасности дорожного движения**

**в Санкт-Петербурге на 2006-2008 годы**

**Введение**

Концепция обеспечения безопасности дорожного движения в Санкт-Петербурге на 2006-2008 годы (далее - Концепция) разработана в соответствии с Федеральным законом "О безопасности дорожного движения", Концепцией федеральной целевой программы "Повышение безопасности дорожного движения в 2006-2012 годах", утвержденной распоряжением Правительства Российской

Федерации от 17.10.2005 N 1707-р, постановлением Правительства Российской Федерации от 20.02.2006 N 100 "О федеральной целевой программе "Повышение безопасности дорожного движения в 2006-2012 годах" и постановлением Правительства Санкт-Петербурга от 06.02.2006 N

119 "О мерах по обеспечению безопасности дорожного движения в Санкт-Петербурге на 2006-2008 годы".

 В Концепции на основе анализа эффективности действующей в Санкт-Петербурге системы обеспечения безопасности дорожного движения (далее - БДД) определены цели, задачи, основные направления, а также план деятельности исполнительных органов государственной власти Санкт-Петербурга, институтов гражданского общества, средств массовой информации в решении задач обеспечения БДД.

1. **Состояние системы обеспечения БДД**

Решение проблемы обеспечения БДД относится к приоритетным задачам развития Санкт-Петербурга. Однако данная проблема несмотря на возросшее внимание к ней органов государственной власти, общественности и средств массовой информации в последние годы приобрела особую остроту в связи с несоответствием существующей дорожно-транспортной инфраструктуры потребностям Санкт-Петербурга в безопасном дорожном движении, недостаточной эффективностью функционирования системы обеспечения БДД, крайне низкой дисциплиной участников дорожного движения и другими факторами.

Анализ аварийности в Санкт-Петербурге в 2003-2005 годах, основные показатели которой приведены в таблице 1, подтверждает остроту проблемы - прирост в 2004 году по сравнению с 2003 годом общего числа дорожно-транспортных происшествий (далее - ДТП) составил 10 процентов, число погибших в ДТП возросло на 8 процентов, в том числе погибших детей - на 26,3 процента. В 2005 году в Санкт-Петербурге за счет ужесточения норм ответственности за нарушение Правил дорожного движения (далее - ПДД) удалось снизить показатели смертности в результате ДТП и количества пострадавших детей, однако количество ДТП и пострадавших в них граждан увеличилось, что свидетельствует о сохранении опасности на дорогах. Так, прирост общего числа ДТП в 2005 году составил 0,6 процента, число погибших уменьшилось на 12 процентов, в том числе погибших детей - на 45 процентов, количество пострадавших увеличилось на 3,3 процента.

**Таблица 1**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Показатель аварийности**   | **2003 год**   | **2004 год**   | **2005 год**  |
| Всего ДТП  | 7625  | 8397  | 8450  |
| Всего погибло людей | 765 | 825 | 731 |
| в том числе погибло детей  | 19  | 24  | 13  |
| Всего ранено людей | 8527  | 9333  | 9642  |
| в том числе ранено детей  | 780  | 828  | 796  |

Относительный показатель аварийности по числу ДТП на 10 тысяч транспортных средств в Санкт-Петербурге составляет 72,4, что превышает данный показатель для Российской Федерации на 9 процентов.

В Санкт-Петербурге, как и в целом в Российской Федерации, к наиболее существенным факторам, влияющим на состояние аварийности, относится крайне низкая дорожно-транспортная дисциплина участников дорожного движения. Она является причиной значительного числа ДТП, виды которых представляют следующую структуру: наезд транспортных средств на пешеходов, столкновение транспортных средств, их опрокидывание, наезд на препятствие, наезд на стоящее транспортное средство. Свыше трех четвертей всех ДТП относятся к нарушениям ПДД водителями транспортных средств. Так, в каждом восьмом происшествии виноват водитель, находившийся в состоянии опьянения; около трети всех происшествий связаны с неправильным выбором ими скорости движения; каждый седьмой водитель, совершивший ДТП, не имел права на управление транспортным средством; следствием выезда на полосу встречного движения является около 13 процентов ДТП; аварийность увеличивается по вине водителей транспортных средств, принадлежащих физическим лицам, и достигает более 80 процентов всех ДТП, совершаемых по вине водителей; две трети всех происшествий из-за нарушений ПДД совершается водителями легковых автомобилей. Наиболее многочисленной и самой уязвимой группой участников дорожного движения являются пешеходы.

Эффективность мероприятий по пресечению нарушений и повышению БДД снижается по причине либерализма и несовершенства административного законодательства, которое не позволяет реализовывать мероприятия, связанные с совершенствованием организации дорожного движения

(в том числе вводить ограничительные меры), организацией временного размещения транспортных средств на улично-дорожной сети при неукоснительном соблюдении принципа неотвратимости наказания за нарушения ПДД.

На снижение уровня БДД оказывает существенное влияние постоянно возрастающая мобильность населения, снижение объемов перевозок общественным транспортом и рост перевозок личным транспортом, увеличивающаяся диспропорция между приростом числа автомобилей и приростом протяженности улично-дорожной сети, не рассчитанной на существенно возросшие транспортные потоки. Так, дорожно-транспортная инфраструктура Санкт-Петербурга соответствует уровню автомобилизации населения в 60-100 автомобилей на 1 тыс. жителей, в то время как фактический уровень автомобилизации уже превысил 200 автомобилей на 1 тыс. жителей.

Данные сведения подтверждают, что дорожно-транспортная инфраструктура Санкт-Петербурга как один из основных факторов, влияющих на БДД, не в полной мере соответствует транспортным потребностям Санкт-Петербурга и требуемому уровню безопасности на дорогах и развивается неудовлетворительными темпами. Программы развития улично-дорожной сети, строительства и реконструкции транспортных объектов не в полной мере учитывают происшедшие изменения транспортной обстановки и в целях обеспечения БДД оперативно не корректируются. Требуется принятие программы строительства и реконструкции транспортных объектов в целях совершенствования организации и обеспечения БДД.

Строительные нормы и правила в дорожном хозяйстве в части обеспечения БДД, включая проектирование, строительство, эксплуатацию и ремонт, разрабатывались в 1980-1990-х годах, в то время как параметры дорожного движения за последние два десятилетия значительно возросли. Опыт показывает, что объем финансирования мероприятий по обеспечению БДД явно недостаточен и составляет всего 1,5-2 процента от финансирования работ по проектированию и строительству транспортных объектов.

Нормативные документы, регламентирующие вопросы проектирования, строительства, реконструкции и содержания технических средств организации дорожного движения, не соответствуют мировому уровню, препятствуют разработке и внедрению принципиально новых по устройству и принципу действия технических средств, реализующих новые информационные технологии. Они не обеспечивают эффективную организацию обслуживания технических средств и технологий.

Нормативы по устранению неисправностей, повреждений на автомобильных дорогах и дорожных сооружениях, скользкости и очистке от снега не имеют привязки к уровню аварийности и рассчитываются исходя из технических возможностей исполнителей и располагаемых объемов финансирования.

В Санкт-Петербурге отсутствует комплексная схема организации дорожного движения, около 30 процентов основных магистралей Санкт-Петербурга исчерпали свою пропускную способность и загружены в среднем на 90-120 процентов, перегружены все мосты, количество заторовых перекрестков превысило число 200 и продолжает увеличиваться.

Сохраняется плохая организация парковок, особенно в центральных районах Санкт-Петербурга, несогласованность размещения новых объектов бизнеса с возможностями их транспортного обеспечения.

Реконструкция улично-дорожной сети, ремонт дорог и трамвайных путей часто осуществляются не на основе современных технологий, способных обеспечить их требуемую надежность.

Сохраняются невыполненными значительные объемы работ по недостроенным и находящимся в длительном ремонте дорогам.

Замедлен вывод промышленных объектов из центральных районов Санкт-Петербурга при низкой эффективности действующих схем организации движения к ним грузовых транспортных средств (промышленные объекты Васильевского острова, морской порт и другие).

Следствием такого положения является ухудшение условий движения, заторы, увеличение расхода топлива, ухудшение экологической обстановки и рост количества ДТП.

Неэффективная организация работы по оказанию медицинской помощи пострадавшим является одной из основных причин высокой смертности при ДТП. Общая смертность пострадавших в ДТП в 12 раз выше, чем при получении травм в результате других несчастных случаев, инвалидность - в 6 раз выше, а пострадавшие нуждаются в госпитализации в 7 раз чаще.

Отмечается неэффективная координация исполнительных органов государственной власти Санкт-Петербурга, деятельность которых связана с обеспечением БДД (Комитет по вопросам законности, правопорядка и безопасности, Комитет по транспорту, Комитет по благоустройству и дорожному хозяйству, Комитет по градостроительству и архитектуре, Комитет по образованию). Каждый из исполнительных органов государственной власти Санкт-Петербурга имеет собственное понимание проблем обеспечения БДД, самостоятельно определяет мероприятия и собственные средства на решение этих проблем без обоснования их эффективности, возможности использования мирового положительного опыта.

Недостаточная эффективность функционирования системы обеспечения БДД связана:

с отсутствием в системе обеспечения БДД головной структуры и объединения всех ее участников в единую, связанную функционально и общностью целей систему управленческих, контрольно-надзорных, производственных, медицинских, образовательных и иных структур, институтов гражданского общества, непосредственных участников дорожного движения;

с неопределенностью или размытостью целей системного участия отдельных функциональных структур, непрозрачностью функций, неопределенностью меры ответственности и неконтролируемостью деятельности, влияющей на уровень БДД.

К сдерживающим факторам относится практика финансирования мероприятий по обеспечению БДД в объеме средств, выделенных на основную деятельность исполнительных органов государственной власти Санкт-Петербурга.

В системе обеспечения БДД отсутствует идеология и эффективная технология управления поведением участников дорожного движения, в том числе:

не изучена степень влияния современных технических средств контроля ситуации в дорожной среде, а также мер, направленных на исполнение норм поведения участников дорожного движения со стороны институтов гражданского общества, средств массовой информации (далее - СМИ), отдельных групп заинтересованных граждан (родителей, учителей, педагогического и научного персонала профильных учебных заведений, специалистов организаций - участников системы обеспечения БДД);

деятельность привлекаемых к решению проблемы обеспечения БДД институтов гражданского общества носит эпизодический характер и не обладает статусом деятельности, обязательно исполняемой на согласованной основе;

не соответствует требуемому уровню степень понимания общественностью остроты и социальной значимости проблемы и осознания возможности ее решения через взаимодействие с органами государственной власти;

общественность не привлекается на постоянной основе к оценке разрабатываемых программ обеспечения БДД, разработке частных методик защиты детей в дорожной среде, участию в решении других задач, значимых для обеспечения БДД.

К причинам низкого уровня БДД также следует отнести:

организационное несовершенство системы автошкол Санкт-Петербурга, образовательных технологий подготовки и переподготовки водителей (учебных планов и программ, методик преподавания и экзаменации), оснащения лабораторным оборудованием;

несовершенство лицензирования на автомобильном транспорте. Существующая упрощенная система лицензирования на автомобильном транспорте не позволяет производить качественный отбор профессиональных перевозчиков. Выдача лицензий производится практически на заявительной основе без учета экономической, технической и деловой составляющих. Затруднено проведение инспекционных мероприятий. Отсутствует четкое федеральное нормативное правовое обеспечение в области предоставления услуг автомобильным транспортом;

недостаточное правовое воспитание участников дорожного движения, культуры их поведения, а также профилактики дорожно-транспортного травматизма, в том числе детского;

недостаточное обучение населения поведению в ситуациях, связанных с предупреждением преступности в дорожно-транспортной среде, несанкционированного использования транспортных средств, в том числе в преступных целях;

несовершенство правоприменительных и судебных технологий, обеспечивающих исполнение процедур лишения прав управления транспортным средством и предупреждения ухода виновных от ответственности;

несовершенство организации деятельности системы станций государственного технического осмотра транспортных средств в Санкт-Петербурге и поддержания качества реализуемых ими технологий контрольно-диагностических работ.

Приведенный анализ состояния системы по обеспечению БДД показал, что потенциал действующего механизма обеспечения БДД в значительной мере исчерпан. Данный механизм демонстрирует свою низкую эффективность и требует системного совершенствования.

1. **Цели и задачи Концепции**

Целью Концепции является определение механизма совершенствования системы обеспечения

БДД и направлений деятельности исполнительных органов государственной власти СанктПетербурга, организаций, институтов гражданского общества, СМИ и других участников системы обеспечения БДД по предупреждению и сокращению числа пострадавших в ДТП, обеспечению роста безопасности и благополучия жителей Санкт-Петербурга.

**Основными задачами реализации Концепции являются:**

* 1. **Создание эффективной системы управления обеспечением БДД.**
	2. Развитие дорожно-транспортной инфраструктуры Санкт-Петербурга, обеспечивающей требуемые транспортные потребности и высокий уровень БДД.
	3. Совершенствование организации управления дорожным движением.
	4. Повышение уровня правового воспитания участников дорожного движения, культуры их поведения, а также профилактики общего и детского дорожно-транспортного травматизма.
	5. Совершенствование организации системы станций государственного технического осмотра транспортных средств в Санкт-Петербурге и реализуемых ими технологий контрольнодиагностических работ.
	6. Повышение эффективности и оперативности оказания скорой медицинской помощи пострадавшим в ДТП.
	7. Совершенствование системы подготовки и переподготовки водителей транспортных средств в Санкт-Петербурге.
	8. Совершенствование законодательства в сфере организации и повышения БДД.

Реализация настоящих задач обеспечит повышение уровня безопасности всех участников дорожного движения, сокращение числа пострадавших и снижение социально-экономических последствий ДТП и прогрессивный рост эффективности системы обеспечения БДД.

1. **Этапы реализации Концепции**

Концепция рассчитана на 2006-2008 годы и включает в себя два этапа.

На первом этапе (2006-2007 гг.) предусматривается выполнение следующих мероприятий:

обоснование и создание структуры системы обеспечения БДД с разработкой механизма управления, соответствующего нормативного, организационного, методического, научного, информационного, материального, финансового обеспечения;

разработка и реализация программы локальных мероприятий на улично-дорожной сети Санкт-Петербурга по улучшению транспортных условий и БДД;

разработка предложений и реализация законодательных инициатив по совершенствованию нормативной базы системы обеспечения БДД;

разработка и частичная реализация комплексной схемы организации дорожного движения Санкт-Петербурга;

разработка и реализация программы правового воспитания участников дорожного движения, культуры их поведения, а также профилактики дорожно-транспортного травматизма;

разработка и реализация программы повышения эффективности и оперативности оказания скорой медицинской помощи пострадавшим в ДТП;

разработка программы совершенствования системы подготовки и переподготовки водителей транспортных средств в Санкт-Петербурге.

В результате выполнения перечисленных выше мероприятий относительный показатель аварийности в Санкт-Петербурге предполагается снизить до уровня среднего показателя по Российской Федерации.

На втором этапе предусматривается завершение работ по реализации Концепции, а также совершенствованию механизма управления, контроля и оценки эффективности выполнения мероприятий по обеспечению БДД.

В результате выполнения перечисленных выше мероприятий относительный показатель аварийности предполагается довести до уровня, меньшего среднего показателя по Российской Федерации на 10 процентов.

1. **Основные направления реализации Концепции**
	1. **Создание системы управления БДД, способной обеспечить:**
* формирование системного автоматизированного комплекса технологий управления дорожной безопасностью на уровнях деятельности каждого из участников системы, в том числе государственных контрольных и надзорных органов, институтов гражданского общества, СМИ; снижение социально-экономического, материального, экологического и иного ущерба от ДТП; создание единой информационной среды для всех участников системы обеспечения БДД;
* создание и реализацию постоянно действующего механизма концентрации ресурсов для выполнения мероприятий по обеспечению БДД;
* создание и реализацию механизма контроля эффективности выполнения мероприятий обеспечения БДД.
	1. **Создание головной структуры системы управления БДД, осуществляющей:**
* сбор, обработку и анализ информации в области обеспечения БДД; стратегическое и оперативное планирование и мониторинг реализации задач обеспечения БДД; разработку проектов нормативных правовых актов;
* выработку предложений по реализации мероприятий обеспечения БДД для рассмотрения Правительством Санкт-Петербурга; системный контроль и оценку эффективности реализации планов обеспечения БДД;
* организацию и координацию деятельности исполнительных органов государственной власти Санкт-Петербурга, институтов гражданского общества и СМИ по реализации мероприятий обеспечения БДД.
	1. **Разработка нормативного, организационного, методического, научного, информационного, материального, финансового и других видов обеспечения функционирования системы обеспечения БДД.**
	2. **Развитие дорожно-транспортной инфраструктуры, обеспечивающей требуемый уровень транспортной эффективности и дорожной безопасности, включающей:**
* создание транспортной инфраструктуры, превышающей темп роста мобильности населения, отвечающей транспортным потребностям Санкт-Петербурга и уровню требуемой дорожной безопасности;
* строительство новых транспортных магистралей, в том числе скоростных, внеуличных, а также инженерных сооружений (развязок в разных уровнях, тоннелей, мостов, надземных и пешеходных переходов);
* повышение технического уровня и пропускной способности дорожных сооружений, увеличение их межремонтных сроков.
	1. **Разработка комплексной схемы организации дорожного движения в Санкт-Петербурге и мероприятий по совершенствованию организации дорожного движения, включающих:**
* мероприятия по развитию системы одностороннего движения;
* мероприятия по ограничению въезда автомобильного транспорта в центральные районы Санкт-Петербурга; мероприятия по организации грузового движения; мероприятия по упорядочению стоянок;
* мероприятия по организации приоритетного движения общественного транспорта;
* мероприятия по созданию Интеллектуальной транспортной системы, по внедрению автоматизированной системы управления дорожным движением; внедрение современных технических средств организации дорожного движения;
* локальные мероприятия по улучшению условий дорожного движения.
	1. **Разработка механизма повышения уровня правового сознания и предупреждения опасного поведения участников дорожного движения, включающего:**
* разработку и внедрение механизма системного участия исполнительных органов государственной власти Санкт-Петербурга, институтов гражданского общества, СМИ в решении задач обеспечения БДД;
* разработку и реализацию механизма привлечения институтов гражданского общества, профилированных на деятельность в сфере обеспечения БДД;
* создание комплексной системы профилактики ДТП в целях формирования у участников дорожного движения стереотипа законопослушного поведения и негативного отношения к правонарушениям в сфере дорожного движения;
* поддержку детских и молодежных организаций и объединений, участвующих в реализации социальных проектов в сфере воспитания поведения в дорожной среде;
* модернизацию системы профилактики детского дорожно-транспортного травматизма, формирование у детей навыков безопасного поведения на дорогах.
	1. **Повышение оперативности и эффективности оказания медицинской помощи пострадавшим в ДТП, в том числе:**
* создание единой системы обучения сотрудников Государственной инспекции безопасности дорожного движения (далее - ГИБДД), Министерства Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий, учащихся автошкол и водителей по оказанию первой помощи пострадавшим на месте ДТП;
* создание условий для своевременного прибытия скорой медицинской помощи к месту ДТП (маршрутизация движения машин скорой медицинской помощи, приоритетный пропуск санитарного автотранспорта); внедрение автоматизированной системы управления скорой медицинской помощью;
* обеспечение станций скорой медицинской помощи современными техническими мобильными средствами, средствами связи.
	1. **Совершенствование организации и управления системой государственного технического осмотра в Санкт-Петербурге с привлечением институтов гражданского общества, специализирующихся в области контроля и диагностики транспортных средств.**
	2. **Модернизация системы подготовки и переподготовки водителей транспортных средств в Санкт-Петербурге, в том числе:**
* совершенствование учебных планов и программ;
* внедрение новых эффективных образовательных технологий подготовки и переподготовки водителей; техническое переоснащение автошкол; повышение квалификации преподавателей и сотрудников ГИБДД, экзаменующих обучаемых; разработка системы качества подготовки водителей и автоматизированной информационной системы Санкт-Петербурга.
	1. **Повышение эффективности правоприменительных и иных процедур при рассмотрении дел об административных правонарушениях в области дорожного движения.**
	2. **Обеспечение эффективного использования научного потенциала для исследования причин ДТП, создания методической базы и технологий обеспечения БДД по приоритетным направлениям профилактики ДТП и снижения тяжести их последствий.**
	3. **Совершенствование законодательной базы в области БДД.**
	4. **Создание механизма финансирования мероприятий целевой программы обеспечения БДД в Санкт-Петербурге на 2009-2012 годы, предусмотренной в пункте 13 таблицы 2 Концепции.**
1. **План мероприятий по реализации Концепции**

**Таблица 2**

| **№****п/п** | **Наименование мероприятия**  | **Срок** | **Ответственные исполнители**  | **Срок исполнения** |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | Проведение научно-исследовательской работы по разработке системы управления обеспечением БДД с ее последующей реализацией  | III квартал 2008 года | Комитет по вопросам законности, правопорядка и безопасности, Комиссия по обеспечению безопасности дорожного движения при Губернаторе Санкт-Петербурга, образованная распоряжением мэра Санкт-Петербурга от 27.07.1994 N 796-р "О комиссиях по обеспечению безопасности дорожного движения" (далее - Комиссия), Комитет по транспорту, Комитет по труду и социальной защите населения  |  |
|  | Разработка планов развития дорожно-транспортной инфраструктуры, удовлетворяющей социально- экономическим потребностям Санкт-Петербурга, а также требованиям обеспечения БДД. | IV квартал2006 года  | Комитет по благоустройству и дорожному хозяйству, Комитет по градостроительству и архитектуре, Комитет по транспорту, Комитет по труду и социальной защите населения. |  |
|  | Подготовка постановления Правительства Санкт- Петербурга "О разработке комплексной схемы организации дорожного движения в Санкт-Петербурге"  | январь 2007 | Комитет по транспорту, Комитет по градостроительству и архитектуре  |  |
|  | Разработка комплексной схемы организации дорожного движения в Санкт-Петербурге  | 2007 год  | Комитет по градостроительству и архитектуре, Комитет по транспорту, Управление государственной инспекции безопасности дорожного движения Главного управления внутренних дел Санкт-Петербурга и Ленинградской области  |  |
|  | Подготовка постановления Правительства Санкт- Петербурга "Об утверждении плана мероприятий по повышению правового сознания и формированию законопослушного поведения участников дорожного движения"  | II квартал 2007 года | Комитет по вопросам законности, правопорядка и безопасности, Комиссия, Комитет по образованию взаимодействию с общественными организациями Комитет по вопросам законности, правопорядка и безопасности, Комиссия, Комитет по образованию, Комитет по труду и социальной защите населения  |  |
|  | Разработка методических рекомендаций по работе с детскими и молодежными общественными объединениями, участвующими в реализации социальных проектов в сфере воспитания, в том числе обеспечения БДД  | II квартал 2007 года | Комитет по молодежной политике  |  |
|  | 13 Разработка проекта закона Санкт-Петербурга "О целевой программе обеспечения безопасности дорожного движения в Санкт-Петербурге на 2009-2012 годы"  | I квартал 2008 года | Комитет по вопросам законности, правопорядка и безопасности, Комитет по транспорту, Комиссия  |  |