



423100, Черемшан село, Советская ул., 32 дом

тел./факс +7(84396) 2-59-00
email:cheremshan@tatar.ru

423100, Чирмешән авылы, Совет урамы, 32 нче йорт

« 11 » декабря 2012 г.

№ 133

РЕШЕНИЕСовета Черемшанского муниципального района
Республики Татарстан**Об утверждении целевой программы
«Повышение безопасности дорожного движения
в Черемшанском муниципальном районе
Республики Татарстан на 2013 год»**

В соответствии с постановлением Кабинета Министров Республики Татарстан от 29 ноября 2012 года № 911 «Об утверждении республиканской целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в Республике Татарстан на 2013 год», в целях обеспечения охраны жизни и здоровья граждан и их имущества, повышение гарантий их законных прав на безопасные условия движения на дорогах, Совет Черемшанского муниципального района **РЕШИЛ:**

1. Утвердить целевую программу «Повышение безопасности дорожного движения в Черемшанском муниципальном районе Республики Татарстан на 2013 год».

2. Руководителям организаций, учреждений, предприятий всех форм собственности муниципального района обеспечить исполнение целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в Черемшанском муниципальном районе Республики Татарстан на 2013 год».

3. Контроль за исполнением данного решения возложить на постоянную комиссию Совета Черемшанского муниципального района Республики Татарстан по местному самоуправлению, регламенту Совета, правопорядку, экологии и безопасности населения.

Глава муниципального района,
Председатель Совета
Н.Н. Хамидуллин

Утверждена
Решением Совета Черемшанского
муниципального района
Республики Татарстан
от 11 декабря 2012 года № 133

ЦЕЛЕВАЯ ПРОГРАММА

**«ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ
ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ
В ЧЕРЕМШАНСКОМ МУНИЦИПАЛЬНОМ
РАЙОНЕ РЕСПУБЛИКИ ТАТАРСТАН
НА 2013 ГОД»**

с. Черемшан

ОГЛАВЛЕНИЕ

Паспорт Программы.....	3-5
I. Характеристика проблемы	6-9
II. Основные цели и задачи Программы	10-13
III. Перечень мероприятий Программы	13-14
IV. Ресурсное обеспечение Программы	14
V. Механизмы реализации Программы	14
VI. Оценка социально-экономической и бюджетной эффективности Программы	15-16
Приложение № 1	17
Приложение № 2	18
Приложение № 3	19-21
Приложение № 4	22
Приложение № 5	23
Приложение № 6	24
Приложение № 7	25
Приложение № 8	26
Приложение № 9	27
Приложение № 10	28
Приложение № 11	29
Приложение № 12	30

ПАСПОРТ
целевой программы "Повышение безопасности
дорожного движения в Черемшанском муниципальном районе
Республики Татарстан на 2013 год"

Наименование программы	Целевая программа "Повышение безопасности дорожного движения в Черемшанском районе на 2013 год"
Дата принятия решения о разработке программы (наименование и номер соответствующего нормативного акта)	Решение Совета Черемшанского муниципального района Республики Татарстан № <u>133</u> от <u>11 декабря 2012 года</u>
Государственный заказчик - координатор Программы	Межмуниципальный отдел МВД России «Черемшанский»
Государственные заказчики Программы	Межмуниципальный отдел МВД России «Черемшанский», МУ «Отдел образования», МУ «Отдел по делам молодёжи и спорту», Управление МЧС РТ по Черемшанскому муниципальному району
Основные разработчики программы	Межмуниципальный отдел МВД России «Черемшанский», МУ «Отдел образования», МУ «Отдел по делам молодёжи и спорту», Управление МЧС РТ по Черемшанскому муниципальному району, ГАУЗ «Черемшанская ЦРБ», ОГИБДД Межмуниципального отдела МВД России «Черемшанский»
Цели и задачи программы	<u>Цели Программы:</u> сокращение количества лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий; сокращение количества дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими. <u>Задачами Программы:</u> - предупреждение опасного поведения участников дорожного движения; - развитие системы подготовки водителей транспортных средств и их допуска к участию в дорожном движении; - сокращение детского дорожно-транспортного травматизма; - совершенствование организации движения транспорта и пешеходов в городах;

	<ul style="list-style-type: none"> - сокращение времени прибытия соответствующих служб на место дорожно-транспортного происшествия, повышение эффективности их деятельности по оказанию помощи лицам, пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях; - повышение уровня безопасности транспортных средств; - существенное повышение эффективности функционирования системы государственного управления в области обеспечения безопасности дорожного движения на федеральном, региональном и местном уровнях управления; - совершенствование правовых основ деятельности федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления в области обеспечения безопасности дорожного движения; - исключение пробелов и противоречий в регламентации общественных отношений в указанной сфере.
<p>Важнейшие целевые показатели и индикаторы</p>	<p>Важнейший показатель Программы:</p> <ul style="list-style-type: none"> - сокращение количества лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий; - сокращение количества дорожно - транспортных происшествий с пострадавшими. <p>Важнейший индикатор Программы:</p> <ul style="list-style-type: none"> - снижение транспортного риска (количество лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий, на 10 тыс. транспортных средств); - снижение социального риска (количество лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий, на 100 тыс. населения); - снижение тяжести последствий (количество лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий, на 100 пострадавших); - сокращение количества мест концентрации дорожно-транспортных происшествий; - сокращение количества дорожно-транспортных

	<p>происшествий с участием водителей, стаж управления транспортным средством, которых не превышает 3 лет;</p> <p>- сокращение количества детей, пострадавших в результате дорожно-транспортных происшествий по собственной неосторожности.</p>
Сроки реализации Программы	2013 г.
Объемы и источники финансирования Программы	<p>Общий объем финансирования Программы составляет - 2720,0 тыс. руб.</p> <p>за счет районного бюджета - 2520,0 тыс. руб.</p> <p>за счет ГУ «ДФН и ОП БДД»- 200,0 тыс.руб.</p>
Ожидаемые конечные результаты реализации Программы и показатели социально-экономической эффективности	<p>Сокращение к 2013 году количества лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий, в 2 раза по сравнению с аналогичным показателем в 2010 году.</p> <p>социально-экономический - 3276,0 тыс.руб.</p> <p>бюджетный - 43,0 тыс.руб.</p>

I. Характеристика проблемы

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

Основными видами дорожно-транспортных происшествий являются: наезд на пешехода, препятствие и на стоящее транспортное средство, а также столкновение и опрокидывание.

Свыше трех четвертей всех дорожно-транспортных происшествий связаны с нарушениями Правил дорожного движения Российской Федерации водителями транспортных средств. Около трети всех происшествий связаны с неправильным выбором скорости движения. Каждое восьмое дорожно-транспортное происшествие совершил водитель, находившийся в состоянии опьянения, каждое седьмое - не имевший права на управление транспортным средством. Определяющее влияние на аварийность оказывают водители транспортных средств, принадлежащих физическим лицам. Наиболее многочисленной и самой уязвимой группой участников дорожного движения являются пешеходы.

Сложная обстановка с аварийностью и наличием тенденций к дальнейшему ухудшению ситуации во многом объясняются следующими причинами:

- постоянно возрастающая мобильность населения;
- уменьшение перевозок общественным транспортом и увеличение перевозок личным транспортом;
- нарастающая диспропорция между увеличением количества автомобилей и протяженностью улично-дорожной сети, не рассчитанной на современные транспортные потоки.

Следствием такого положения дел являются: ухудшение условий дорожного движения, нарушение экологической обстановки, увеличение количества заторов, расхода топлива, а также рост количества дорожно-транспортных происшествий.

В настоящее время в городах и населенных пунктах происходит более 70 процентов всех дорожно-транспортных происшествий. Темпы увеличения количества лиц, пострадавших в результате дорожно-транспортных происшествий в городах, опережают темпы увеличения количества дорожно-транспортных происшествий.

Изучение особенностей современного дорожно-транспортного травматизма показывает, что происходит постепенное увеличение количества дорожно-транспортных происшествий, в результате которых пострадавшие получают травмы, характеризующиеся особой степенью

тяжести. Неэффективная организация работы по оказанию медицинской помощи лицам, пострадавшим в результате таких дорожно-транспортных происшествий, является одной из основных причин их высокой смертности.

Усугубление обстановки с аварийностью и наличие проблемы обеспечения безопасности дорожного движения требуют выработки и реализации долгосрочной стратегии, координации усилий общества, концентрации местных ресурсов, а также формирования эффективных механизмов взаимодействия органов исполнительной власти, органов местного самоуправления и негосударственных структур при возможно более полном учете интересов граждан.

Сведения о количестве ДТП в Черемшанском муниципальном районе произошедших в различные дни недели

Годы	Понедельник	Вторник	Среда	Четверг	Пятница	Суббота	Воскресенье
2004	5	2	4	4	5	5	6
2005	6	3	2	6	7	8	7
2006	2	3	4	4	3	5	7
2007	2	7	3	5	2	9	5
2008	3	2	2	3	8	5	2
2009	4	0	2	5	5	6	8
2010	1	3	3	1	2	1	2
2011	3	3	3	6	2	3	4
Итого	26	23	23	34	34	42	41
Среднее значение	3	3	3	4	4	5	5

ДТП по годам

Годы	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	Всего
ДТП	31	39	28	33	25	30	13	24	223
Погибло	7	9	11	4	4	7	5	10	57
Ранено	36	47	38	39	36	39	15	26	276

Система обеспечения безопасности дорожного движения, сформированная без применения программно-целевого метода, характеризуется недостаточной комплексностью и отсутствием

эффективного механизма координации действий органов исполнительной власти, что ведет к разобщенности при осуществлении деятельности в области обеспечения безопасности дорожного движения.

В ряде нормативных правовых актов дублируются функции органов исполнительной власти и органов местного самоуправления. Некоторые сферы общественных отношений в области обеспечения безопасности дорожного движения не урегулированы. Нормы Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях не обеспечивают в полной мере функцию предупреждения правонарушений.

Сложившееся положение дел усугубляется неэффективным использованием реальных рычагов воздействия на негативные процессы, происходящие в области обеспечения безопасности дорожного движения. Принимаемые меры не носят целенаправленного характера, не подчинены единой задаче и, как следствие, не могут коренным образом изменить существующие негативные тенденции в этой области.

Система организации прибытия на место дорожно-транспортного происшествия и оказания помощи лицам, пострадавшим в результате дорожно-транспортного происшествия, неэффективна.

Государственное и общественное воздействие на участников дорожного движения с целью формирования устойчивых стереотипов законопослушного поведения осуществляется на недостаточном уровне. Ситуация усугубляется всеобщим правовым нигилизмом, осознанием юридической безответственности за совершенные правонарушения, безразличным отношением к возможным последствиям дорожно-транспортных происшествий, отсутствием адекватного понимания участниками дорожного движения причин возникновения дорожно-транспортных происшествий, недостаточным вовлечением населения в деятельность по предупреждению дорожно-транспортных происшествий.

Сложившаяся критическая ситуация в области обеспечения безопасности дорожного движения в условиях отсутствия программно-целевого метода характеризуется наличием тенденций к ее дальнейшему ухудшению, что определяется следующими факторами:

- высокий уровень аварийности и тяжести последствий дорожно-транспортных происшествий (в том числе детский травматизм). При этом в 2013 году ожидается увеличение количества лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий до 6 человек.

- значительная доля людей наиболее активного трудоспособного возраста (26 - 40 лет) среди лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий;

- продолжающееся ухудшение условий дорожного движения;

- низкий уровень безопасности перевозок пассажиров автомобильным транспортом.

Ожидаемые показатели аварийности в условиях отсутствия программно-целевого метода приведены в приложении N 1.

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

- социально-экономическая острота проблемы;
- межотраслевой и межведомственный характер проблемы;
- необходимость привлечения к решению проблемы исполнительные органы власти, и органы местного самоуправления.

Без государственной поддержки на федеральном уровне в сложившихся условиях субъекты Российской Федерации и муниципальные образования не в состоянии эффективно удовлетворить жизненную потребность в безопасности проживающего на их территории населения.

Применение программно-целевого метода позволит осуществить:

- развитие и использование научного потенциала при исследовании причин возникновения дорожно-транспортных происшествий, а также формирование основ и приоритетных направлений профилактики дорожно-транспортных происшествий и снижения тяжести их последствий;

- координацию деятельности органов исполнительной власти и органов местного самоуправления в области обеспечения безопасности дорожного движения;

- реализацию комплекса мероприятий, в том числе профилактического характера, снижающих количество дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими и количество лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий.

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

В целях управления указанным риском в процессе реализации Программы предусматриваются:

- создание эффективной системы управления на основе четкого распределения функций, полномочий и ответственности основных исполнителей Программы;

- мониторинг выполнения Программы, регулярный анализ и при необходимости ежегодная корректировка и ранжирование индикаторов и показателей, а также мероприятий Программы;

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

II. Основные цели и задачи Программы

Целями Программы являются сокращение в 2 раза количества лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий, и на 10 процентов - количества дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими в 2013 году по сравнению с 2010 годом. Это позволит нам приблизиться к уровню безопасности дорожного движения, характерному для стран с развитой автомобилизацией населения, снизить показатели аварийности и, следовательно, уменьшить социальную остроту проблемы.

Ожидаемая динамика достижения показателей Программы приведена в приложении N 2.

Условиями достижения целей Программы является решение следующих задач:

- предупреждение опасного поведения участников дорожного движения;
- развитие системы подготовки водителей и их допуска к участию в дорожном движении;
- сокращение детского дорожно-транспортного травматизма;
- совершенствование организации движения транспорта и пешеходов в районе;
- сокращение времени прибытия соответствующих служб на место дорожно-транспортного происшествия, повышение эффективности их деятельности по оказанию помощи лицам, пострадавшим в результате дорожно-транспортных происшествий;
- повышение уровня безопасности транспортных средств;
- повышение эффективности функционирования системы управления в области обеспечения безопасности дорожного движения на местном уровне управления;
- совершенствование правовых основ деятельности органов исполнительной власти и местного самоуправления в области обеспечения безопасности дорожного движения, исключение пробелов и противоречий в регламентации общественных отношений в указанной сфере.

Реализацию Программы предполагается осуществить в течение одного года.

На 2013 год планируется осуществление следующих первоочередных мероприятий:

- создание системы пропагандистского воздействия на население с целью формирования негативного отношения к правонарушениям в сфере дорожного движения;
- проведение пропагандистских кампаний, направленных на формирование у участников дорожного движения стереотипов законопослушного поведения;

- обеспечение вовлечения в профилактическую работу институтов гражданского общества;
- совершенствование системы лицензирования в сфере подготовки водителей, разработка правовой основы контроля за осуществлением гражданами самостоятельной подготовки для получения права на управление транспортными средствами категорий "А" и "В";
- проработка нормативно-правовых и организационных аспектов внедрения комиссионного принципа приема квалификационных экзаменов у кандидатов на получение права на управление транспортным средством;
- подготовка предложений по введению в отношении автошкол механизмов, позволяющих повысить качество подготовки водителей;
- подготовка предложений об изменении возрастных ограничений при решении вопроса о допуске граждан к управлению транспортными средствами;
- создание информационной базы данных о водителях транспортных средств, привлеченных к административной ответственности за нарушение Правил дорожного движения Российской Федерации;
- повышение уровня активной и пассивной безопасности транспортных средств;
- усиление контроля за наличием, исправностью и применением средств безопасности;
- повышение профилактики детского дорожно-транспортного травматизма, активное внедрение детских удерживающих устройств;
- реализация пилотных проектов замены постов дорожно-патрульной службы техническими автоматическими системами контроля за соблюдением участниками дорожного движения Правил дорожного движения Российской Федерации.
- техническое перевооружение районной инспекции безопасности дорожного движения;
- значительное увеличение объемов работ по организации движения транспорта и пешеходов, в том числе ликвидация мест концентрации дорожно-транспортных происшествий;
- оптимизация скоростных режимов движения на участках улично-дорожной сети, организация стоянок транспортных средств, применение современных инженерных схем организации дорожного движения, современных технических средств (светофоров, дорожных знаков, разметки и т.д.) и автоматизированных систем управления движением;
- расширение объема работ по строительству современных автодромов для подготовки водителей, решение вопросов выделения земельных участков для их строительства;
- совершенствование механизма оперативного доведения информации о дорожно-транспортных происшествиях до дежурных служб, участвующих в ликвидации их последствий, введение единого номера для вызова указанных служб на место дорожно-транспортного происшествия;

- внедрение регламента взаимодействия дежурных служб на месте дорожно-транспортного происшествия;
- разработка организационных и правовых основ оказания первичной медицинской помощи лицам, пострадавшим на месте дорожно-транспортного происшествия, и обучение этому работников служб, участвующих в проведении работ на месте дорожно-транспортного происшествия, а также участников дорожного движения;
- оснащение стационарных постов дорожно-патрульной службы районной инспекции безопасности дорожного движения средствами оказания первичной медицинской помощи;
- проведение системных исследований, направленных на выявление закономерностей возникновения дорожно-транспортных происшествий, их влияния на социально-экономическое развитие страны, обоснование приоритетных направлений профилактики дорожно-транспортных происшествий и снижение тяжести их последствий;
- построение оптимальных моделей управления системой безопасности дорожного движения на федеральном, региональном и местном уровнях;
- проведение работ по совершенствованию нормативных правовых актов в области обеспечения безопасности дорожного движения;
- разработка правовых и организационных механизмов повышения роли обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств в решении проблемы обеспечения безопасности дорожного движения;
- мониторинг динамики дорожно-транспортного травматизма, общественного мнения по проблемам безопасности дорожного движения и реализации мероприятий Программы.
- дальнейшее увеличение объема работ по организации движения транспорта и пешеходов, в том числе внедрение комплексных схем и проектов организации дорожного движения, управления движением магистрального, районного и общегородского значения;
- расширение объема работ по строительству подземных и надземных пешеходных переходов;
- продолжение работ по созданию современных технических средств и систем нового поколения для переоснащения районной инспекции безопасности дорожного движения;
- продолжение пропагандистских кампаний, направленных на формирование у участников дорожного движения устойчивых стереотипов законопослушного поведения;
- повышение роли общественных объединений и организаций в проведении профилактических мероприятий;
- совершенствование работ по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма;

- совершенствование форм и методов контроля и надзора за соблюдением участниками дорожного движения установленных нормативов и правил;
- продолжение мониторинга динамики дорожно-транспортного травматизма, общественного мнения по проблемам безопасности дорожного движения и реализации мероприятий Программы.

III. Перечень мероприятий Программы

Комплекс мероприятий Программы формируется и финансируется по статьям расходов на капитальные вложения и прочие нужды по следующим направлениям Программы:

Мероприятия, направленные на повышение правового сознания и предупреждение опасного поведения участников дорожного движения, приведены в приложении N 3.

Деятельность в указанном направлении предусматривает совершенствование и развитие систем подготовки водителей транспортных средств, других участников дорожного движения, широкое внедрение современных средств контроля за соблюдением Правил дорожного движения Российской Федерации, разработку мер правового воздействия в случае неправомерного поведения, а также совершенствование профилактической работы.

Организационно-планировочные и инженерные меры, направленные на совершенствование организации движения транспортных средств и пешеходов в городах, приведены в приложении N4.

Деятельность в указанном направлении предусматривает улучшение условий движения транспортных средств и пешеходов, внедрение современных методов регулирования транспортных потоков, комплексных схем организации дорожного движения, совершенствование организации пешеходного движения, снижение влияния дорожных условий на возникновение дорожно-транспортных происшествий, увеличение пропускной способности улично-дорожной сети, проведение инженерных мероприятий в местах концентрации дорожно-транспортных происшествий. Мероприятия, направленные на развитие системы оказания помощи лицам, пострадавшим в результате дорожно-транспортных происшествий, приведены в приложении N 5.

Деятельность в указанном направлении предусматривает сокращение времени прибытия на место дорожно-транспортного происшествия служб, участвующих в ликвидации их последствий, быстроту и слаженность их действий, повышение эффективности оказания помощи лицам, пострадавшим в результате дорожно-транспортных происшествий.

Мероприятия, направленные на совершенствование нормативно-правовых, методических и организационных основ системы управления деятельностью в области обеспечения безопасности дорожного движения, приведены в приложении N 6.

Деятельность в указанном направлении предусматривает выработку и формирование единой политики в области обеспечения безопасности дорожного движения, совершенствование научных основ определения закономерностей возникновения дорожно-транспортных происшествий, обоснование приоритетных направлений профилактики дорожно-транспортных происшествий и снижения тяжести их последствий, построение оптимальных моделей управления системой безопасности дорожного движения, создание системы управления и мониторинга реализации Программы, совершенствование нормативно-правовой базы в области обеспечения безопасности дорожного движения.

IV. Ресурсное обеспечение Программы

При планировании ресурсного обеспечения Программы учитывались реальная ситуация в финансово-бюджетной сфере на районном уровне, состояние аварийности, высокая экономическая и социально-демографическая значимость проблемы обеспечения безопасности дорожного движения, а также реальная возможность её решения.

Финансирование мероприятий Программы будет осуществляться за счет средств, местного бюджета и Дирекции финансирования БДД.

Общий объем финансирования Программы в 2013 году составляет 2720,0 тыс.руб.

Объёмы финансирования Программы за счет средств местного бюджета и иных источников по направлениям приведены в приложении N 7.

Объёмы финансирования Программы за счет средств местного бюджета, иных источников по годам приведены в приложении N 8.

Распределение средств местного бюджета, выделяемых на реализацию Программы, между заказчиками Программы приведено в приложении N 9.

V. Механизм реализации Программы

Механизм реализации Программы базируется на принципах партнерства органов исполнительной власти, органов местного самоуправления и организаций, в том числе общественных, а также четкого разграничения полномочий и ответственности всех исполнителей Программы. Решение задач по формированию и эффективному управлению реализацией Программы будет осуществляться путем обоснованного выбора форм и методов управления.

Организационно-правовые аспекты управления реализацией Программы

Управление реализацией Программы осуществляет заказчик-координатор: Межмуниципальный отдел МВД России «Черемшанский».

В реализации Программы участвуют: Межмуниципальный отдел МВД России «Черемшанский», МУ «Отдел образования», МУ «Отдел по делам молодёжи и спорту», Управление МЧС РТ по Черемшанскому муниципальному району.

Текущее управление реализацией Программы осуществляет: ОГИБДД Межмуниципального отдела МВД России «Черемшанский».

Исполнители мероприятий Программы определяются в порядке, установленном законодательством.

Заказчик-координатор Программы в установленном порядке представляет в Министерство внутренних дел РТ отчетность о ходе и результатах реализации Программы.

Служба статистики совместно с заказчиком Программы организует ведение статистической отчетности по реализации Программы.

Финансовые аспекты управления реализацией Программы

Финансирование мероприятий Программы осуществляется за счет средств районного бюджета.

Заказчик-координатор Программы совместно с органами исполнительной власти ежегодно определяет адресный перечень объектов финансирования.

Прекращение действия Программы наступает в случае завершения ее реализации, а досрочное прекращение - в случае признания неэффективности ее реализации.

VI. Оценка социально-экономической и бюджетной эффективности Программы

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

В 2013 году по сравнению с 2010 годом ожидается сокращение количества лиц, погибших за год, на 2 человека.

Общий результат проведенных мероприятий даст социально-экономический эффект в 3276,0 тыс. рублей (с учётом прогноза цен на 2010 год). Расчет социально-экономической эффективности Программы приведен в приложении N 10.

Расчет бюджетной эффективности Программы приведен в приложении N 11.

Мероприятия, направленные на повышение правового сознания и предупреждение опасного поведения участников дорожного движения, совершенствование организации движения транспортных средств и

пешеходов в городах, развитие системы оказания помощи лицам, пострадавшим в результате дорожно-транспортных происшествий, непосредственно влияют на сокращение количества лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий. Мероприятия, направленные на совершенствование нормативно-правовых, методических и организационных основ системы управления деятельностью в области обеспечения безопасности дорожного движения, необходимы для реализации Программы в целом. Без этих мероприятий Программа не может быть выполнена. Поэтому при расчетах социально-экономической и бюджетной эффективности затраты по этому направлению распределялись между первыми тремя направлениями пропорционально доле расходов.

Снижение социально-экономического ущерба от гибели людей определено в соответствии с методикой оценки и расчета нормативов социально-экономического ущерба от дорожно-транспортных происшествий (N P-03112199-0502-00). При этом в качестве базового значения рассматривается показатель числа лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий, с расчетным (на конец 2010 года) нормативом величины ущерба в размере 3817.0 тыс. рублей.

Расчеты социально-экономической и бюджетной эффективности проводились в соответствии с методическими рекомендациями по оценке эффективности инвестиционных проектов, утвержденными Министерством экономики Российской Федерации, Министерством финансов Российской Федерации, Государственным комитетом Российской Федерации по строительной, архитектурной и жилищной политике 21 июня 1999 г. N ВК 477.

Приложение N 1
к районной целевой программе
«Повышение безопасности дорожного
движения
в Черемшанском муниципальном
районе на 2013 год»

**Ожидаемые показатели аварийности в условиях отсутствия
программно-целевого метода**

Показатели аварийности	2013 год
Количество лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий	6

Приложение N 2
к районной целевой программе
«Повышение безопасности
дорожного движения
в Черемшанском муниципальном
районе на 2013 год»

**Ожидаемая динамика достижения показателей
районной целевой программы**

Показатели аварийности	2013 г.
Снижение количества лиц, погибающих в результате дорожно-транспортных происшествий (по сравнению с инерционным сценарием (приложение №10) $(6 - 4 = 2)$, человек	2

Приложение № 3
к районной целевой Программе
«Повышение безопасности дорожного
движения
в Черемшанском муниципальном районе
на 2013 год»

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

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

№№	Наименование мероприятия	Срок исполнения	Общий объем финансирования	Финансирование		Ответственные за выполнение	Ожидаемый результат
				за счет средств бюджета Республики Татарстан	за счет средств местного бюджета		
Прочие нужды							
1.	Проведение широкомасштабных акций «Внимание – дети!», «Внимание – пешеход!», «Вежливый водитель», «Зебра» и т.д. Привлечение информационных и рекламных агентств к проведению профилактических акций, направленных на укрепление дисциплины участников дорожного движения, размещение материалов в средствах массовой информации	2013г.	10,0	10,0	-	ГКУ «ДФН и ОП БДД»	предупреждение опасного поведения участников дорожного движения
2.	Создание видео- и телевизионной информационно-пропагандистской продукции,	2013г.	5,0	5,0	-	ГКУ «ДФН и ОП БДД»	формирование у участников дорожного движения

	<p>организация тематической наружной социальной рекламы (баннеры, перетяжки), а также размещение материалов в средствах массовой информации, общественном транспорте, кинотеатрах и т.д.</p>	2013г.	105,0	105,0			стереотипов безопасного поведения
3.	<p>Проведение массовых мероприятий с детьми (конкурсы-фестивали «Безопасное колесо», конкурсы среди общеобразовательных учреждений по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма), приобретение картинга, автомобилей для детско-юношеской автошколы, автокласов, оборудования по Правилам дорожного движения, развитие технических видов спорта, проведение соревнований, проведение мероприятий по безопасности дорожного движения для населения</p>	2013г.	105,0	105,0		ГКУ «ДФН и ОП БДД»	<p>формирование у детей навыков безопасного поведения на улицах и дорогах</p>
4.	<p>Проведение слета юных инспекторов движения, развитие ЮИДовского движения</p>	2013г.	30,0	30,0		ГКУ «ДФН и ОП БДД»	<p>формирование у детей навыков безопасного поведения на улицах и дорогах</p>
5.	<p>Изготовление и распространение световозвращающих приспособлений в среде дошкольников и учащихся младших классов</p>	2013г.	10,0	10,0	-	ГКУ «ДФН и ОП БДД»	<p>снижение вероятности наездов на детей в темное время суток</p>

6.	Повышение квалификации преподавательского состава общеобразовательных школ и детских дошкольных учреждений	2013г.	80,0	50,0	30,0	ГКУ «ДФН и ОП БДД» МУ «Отдел образования»	предупреждение детского дорожно-транспортного травматизма
----	--	--------	------	------	------	---	---

Приложение N 4
к районной целевой Программе
«Повышение безопасности дорожного
движения
в Черемшанском муниципальном районе
на 2013 год»

Организационно-планировочные и инженерные меры,
направленные на совершенствование организации движения транспортных средств и пешеходов
в Черемшанском муниципальном районе.

№№	Наименование мероприятия	Срок исполнения	Общий объем финансирования	Финансирование		Ответственные за выполнение	Ожидаемый результат
				за счет средств бюджета Республики Татарстан	за счет средств местного бюджета		
1.	Обустройство наиболее опасных участков улично-дорожной сети дорожными знаками, дорожной разметкой, установка светофоров	2013г.	1500,0	-	1500,0	Сельские поселения	
2.	Приведение в нормативное состояние дороги ул.Заречная в с.Черемшан (щебеночное покрытие)	2013г.	790,0	-	790,0	Черемшанское сельское поселение	
3.	Оборудование искусственным освещением улиц р.п. Черемшан	2013г.	200,0	-	200,0	Черемшанское сельское поселение	

(тыс.рублей, с учетом прогноза цен на соответствующие годы)

Приложение N 5
к районной целевой Программе
«Повышение безопасности дорожного
движения
в Черемшанском муниципальном районе
на 2013 год»

**Мероприятия, направленные на развитие системы оказания помощи лицам,
пострадавшим в результате дорожно-транспортных происшествий**

№№	Наименование мероприятия	Срок исполнения	Общий объем финансирования	В том числе		Ответственные за исполнение	Ожидаемый результат
				за счет средств бюджета Республики Татарстан	за счет средств внебюджетных источников		
		-	-	-	-	-	-

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

Приложение N 6
к районной целевой Программе
«Повышение безопасности дорожного
движения
в Черемшанском муниципальном районе
на 2013 год»

Мероприятия, направленные на совершенствование нормативно-правовых, методических и организационных
основ системы управления деятельности в области обеспечения безопасности дорожного движения

№№	Наименование мероприятия	Срок исполнения	Общий объем финансирова ния	В том числе		Ответственные за выполнение	Ожидаемый результат
				за счет средств бюджета Республики Татарстан	за счет средств районного бюджета		
		-	-	-	-	-	-

Приложение N 7
к районной целевой программе
«Повышение безопасности дорожного движения
в Черемшанском муниципальном районе на 2013 год»

Объемы финансирования районной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения на 2013 год» за счет средств республиканского и местного бюджетов по направлениям

тыс.рублях., с учетом прогноза цен на соответствующие годы)

Направления финансирования	2013 год (средства местного бюджета, Всего ГКУ «ДФН и ОП БДД»)	Финансирование	
		Средства местного бюджета	ГКУ «ДФН и ОП БДД»
Повышение правового сознания и предупреждение опасного поведения участников дорожного движения	230,0	30,0	200,0
Организационно-планировочные и инженерные меры, направленные на совершенствование организации движения транспорта и пешеходов в городах	2490,0	2490,0	-
Развитие системы оказания помощи лицам, пострадавшим в результате дорожно-транспортных происшествий	-	-	-
Совершенствование нормативно-правовых, методических и организационных основ системы управления деятельностью в области обеспечения безопасности дорожного движения	-	-	-
Итого:	2720,0	2520,0	200,0

Приложение N 8
к районной целевой программе
«Повышение безопасности дорожного движения
в Черемшанском муниципальном районе на
2013 год»

**Объемы финансирования районной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения
в Республике Татарстан на 2013 год» за счет средств бюджета Черемшанского муниципального района
по направлениям и по годам**

(тыс. рублей, с учетом прогноза цен на соответствующие годы)

<i>Источник финансирования</i>	<i>2013г.</i>
Средства районного бюджета - всего	2520,0
в том числе:	
прочие нужды	2520,0

Приложение N 9
к районной целевой программе
«Повышение безопасности дорожного движения
в Черемшанском муниципальном районе на
2013 год»

**Распределение средств, выделяемых на реализацию целевой программы
«Повышение безопасности дорожного движения в Черемшанском муниципальном районе на 2013 год»,
между государственными заказчиками программы**

	2013 г.	
	капитальные вложения	прочие нужды
ГКУ «ДФН и ОП БДД»	-	200,0
МУ «Отдел образования» Исполнительного комитета Черемшанского муниципального района	-	30,0

(тыс.рублях. рублей, с учетом прогноза цен на соответствующие годы)

Приложение N 10
к районной целевой программе
«Повышение безопасности дорожного движения
в Черемшанском муниципальном районе на
2013 год»

Расчет социально-экономической эффективности районной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в Черемшанском муниципальном районе на 2013 год»

№ п/п	Показатели	2013 год	Последующие годы (в среднем за год)
1.	Количество лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий (программный показатель), человек	4	4
2.	Количество лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий (инерционный сценарий-развитие ситуации в условиях отсутствия программно-целевого метода), человек	6	6
3.	Количество лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий (по сравнению с инерционным сценарием), человек	2	2
4.	Снижение социально-экономического ущерба тыс. рублей	7634,0	7634,0
5.	Расходы на реализацию программы, тыс. рублей	2720,0	2720,0
6.	Социально-экономический эффект от реализации программы, тыс. рублей, с учетом прогноза цен на 2006 год	4914,0	4914,0
7.	Коэффициент дисконтирования	1,578	0,5
8.	Приведенный социально-экономический эффект от реализации программы, тыс. рублей	3276,0	9828,0

Приложение N 11
к районной целевой программе
«Повышение безопасности дорожного движения
в Черемшанском муниципальном районе на 2013 год»

**Расчет бюджетной эффективности районной целевой программы
«Повышение безопасности дорожного движения в Черемшанском муниципальном районе на 2013 год»**

№ п/п	Наименование показателя	2013 год	Последующие годы (в среднем за год)
1.	Количество лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий (программный показатель), человек	4	4
2.	Количество лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий (инерционный сценарий – развитие ситуации в условиях отсутствия программно-целевого метода), тыс. человек	6	6
3.	Сокращение количества лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий (по сравнению с инерционным сценарием), человек	2	2
4.	Снижение социально-экономического ущерба тыс.рублей	7634,0	7634,0
5.	Вклад в доходы республиканского бюджета, тыс. рублей	2540,0	2540,0
6.	Расходы на реализацию программы из республиканского бюджета, тыс.рублей, с учетом прогноза цен на соответствующие годы	2475,0	2475,0
7.	Расходы на реализацию программы из республиканского бюджета, тыс. рублей, с учетом прогноза цен на 2006 год	2720,0	2720,
8.	Бюджетный эффект от реализации Программы, тыс.рублей, с учетом прогноза цен на 2006 год*	65,0	65,0
9.	Коэффициент дисконтирования	1,5	1,5
10.	Приведенный бюджетный эффект от реализации программы, тыс.рублей*	43,0	43,0

Приложение N 12
к районной целевой программе
«Повышение безопасности дорожного движения
в Черемшанском муниципальном районе на 2013
год»

**Методика
оценки социально-экономической и бюджетной эффективности
целевой программы «Повышение безопасности
дорожного движения в Черемшанском муниципальном районе
на 2013 год»**

1. Настоящая Методика определяет основания и алгоритм расчета социально-экономической и бюджетной эффективности районной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в Черемшанском муниципальном районе на 2013 год» (далее – Программа).

2. Методика содержит описание корректного (непротиворечивого и отражающего правила рационального экономического поведения хозяйствующих субъектов) принципа расчета эффективности Программы.

3. Методика предназначена для предприятий и организаций всех форм собственности, участвующих в разработке, экспертизе и реализации Программы.

4. Методика может быть принята в качестве основы для создания нормативных методических документов по разработке и оценке эффективности отдельных направлений и мероприятий Программы, учитывающих их специфику.

5. В основу настоящей Методики заложен расчет дисконтированного потока стоимости и определение чистого дисконтированного потока стоимости, изложенные в методических рекомендациях по оценке эффективности инвестиционных проектов, утвержденных Министерством экономики Российской Федерации, Министерством финансов Российской Федерации, Государственным комитетом Российской Федерации по строительной, архитектурной и жилищной политике 21 июня 1999 года N ВК 477.

6. Поток стоимости определяется как увеличение валового внутреннего продукта в текущем и будущих периодах в результате реализации мероприятий Программы.

7. Чистый поток стоимости определяется как поток стоимости за вычетом издержек, необходимых для его обеспечения.

8. Чистый дисконтированный поток стоимости является чистым потоком стоимости, приведенным (через коэффициент дисконтирования) к базовому периоду.

9. При определении результатов мероприятий Программы необходимо учитывать:

прямой финансовый вклад в валовой внутренний продукт;
репродуктивный и культурный вклад в валовой внутренний продукт;
вклад в формирование доходов республиканского бюджета.

10. Предполагается, что:

прямой финансовый вклад в валовой внутренний продукт определяется как прямое увеличение значения валового внутреннего продукта в результате реализации мероприятий Программы;

репродуктивный и культурный вклад реализуется в будущих периодах и обеспечивает соответствующий прирост валового внутреннего продукта в будущем. Соответственно, их влияние можно оценить как составляющую прогнозных темпов роста валового внутреннего продукта;

текущий финансовый, репродуктивный и культурный вклад в валовой внутренний продукт генерирует соответствующий вклад в формирование бюджета в соответствии с текущей долей бюджета данного уровня в валовом внутреннем продукте.

11. Социально-экономический эффект от реализации Программы определяется как чистый дисконтированный поток стоимости (вклада в валовой внутренний продукт) с учетом прямого финансового, репродуктивного и культурного вклада.

12. При расчете социально-экономического эффекта оценивается общий вклад в формирование валового внутреннего продукта без разбивки по субъектам получения выгод и издержек.

13. Предполагается, что:

результат реализации Программы измерим, то есть имеет определенный показатель или набор показателей, измеримых в количественном выражении;

количественное значение результатов Программы имеет однозначное влияние на формирование вклада в валовой внутренний продукт.

14. Коэффициент дисконтирования следует выбирать исходя из наилучшего из альтернативных способов использования общественных средств.

15. Для расчета социально-экономического эффекта применяется следующее выражение:

$$NPV = \sum_{i=1}^T \frac{PN_i - C_i / (1+j)^i}{(1+k)^i} + \frac{PN_T}{k(1+k)^T}, \text{ рублей}$$

где:

NPV – чистый дисконтированный поток стоимости (эффект от реализации Программы);

T – срок реализации Программы, лет;

N_i – количественное значение результата Программы в году i ;

P – удельный вклад в валовой внутренний продукт одного пункта количественного результата мероприятий Программы (цена результата);

C_i – расходы на реализацию мероприятий Программы в году i , с учетом прогноза цен на соответствующие годы;

j – прогнозные темпы инфляции на срок реализации Программы, выраженные в долях единицы;

k – коэффициент дисконтирования, принятый для соответствующего направления, выраженный в долях единицы.

В указанном выражении первое слагаемое представляет собой текущий вклад в формирование чистого потока стоимости, второе – остаточный вклад после срока реализации Программы, сформированный в результате реализации Программы (эффект будущих периодов).

16. Бюджетный эффект от реализации Программы определяется как чистый дисконтированный поток вклада в формирование бюджета в результате реализации Программы.

17. При расчете бюджетного эффекта оценивается вклад мероприятий Программы в формирование доходов бюджета с учетом понесенных затрат.

18. Вклад мероприятий Программы в формирование доходов бюджета определяется как доля бюджета в валовом внутреннем продукте.

19. Коэффициент дисконтирования при расчете бюджетного эффекта принимается равным коэффициенту дисконтирования при расчете социально-экономического эффекта.

20. Для расчета показателя бюджетной эффективности применяется следующее выражение:

$$NPV_b = \sum_{i=1}^T \frac{tPN_i - C_{bi}}{(1+k)^i} + \frac{tPN_T}{k(1+k)^T},$$

где:

NPV_b – чистый дисконтированный поток вклада в формирование бюджета (бюджетный эффект от реализации Программы);

t – расчетная доля бюджета в валовом внутреннем продукте;

T – срок реализации Программы, лет;

N_j – количественное значение результата Программы в году i ;

P – удельный вклад в валовой внутренний продукт одного пункта количественного результата мероприятий Программы (цена результата);

C_{bi} – бюджетные затраты на реализацию мероприятий Программы в году i , с учетом прогноза цен на соответствующие годы;

j – прогнозные темпы инфляции на срок реализации Программы, выраженные в долях единицы;

k – коэффициент дисконтирования, принятый для соответствующего проекта, выраженный в долях единицы.

В указанном выражении первое слагаемое представляет собой текущий вклад в формирование чистого потока вклада в бюджет, второе – остаточный вклад после срока реализации Программы, сформированный в результате реализации Программы (эффект будущих периодов).

ПОЯСНИТЕЛЬНАЯ ЗАПИСКА

к проекту республиканской целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в Республике Татарстан на 2013 год»

По данным Всемирного доклада о предупреждении дорожно-транспортного травматизма, ежегодно около 1,2 млн. человек во всем мире погибают и более 20-50 млн. получают травмы различной степени тяжести или становятся инвалидами в результате дорожно-транспортных аварий. Это составляет более 2,1% всех случаев смерти в мире и сравнимо с числом смертей, вызванных такими главными «убийцами», как малярия и туберкулез.

Дорожно-транспортный травматизм – вторая лидирующая причина смерти среди лиц в возрасте 2-25 лет. Более 40% всех смертей в результате дорожных аварий в мире приходится на возрастную группу 0-25 лет.

Также остро эта проблема стоит и в Республике Татарстан.

Ежегодно в республике погибает в среднем 800 человек, получают ранения свыше 6 тысяч. Дорожно-транспортная аварийность наносит огромный ущерб экономике Татарстана.

Несмотря на принимаемые отдельные меры по предупреждению дорожно-транспортных происшествий, в республике не наблюдается стабильного снижения количества ДТП по основным индикативным показателям.

Основными факторами, определяющими причины высокого уровня аварийности в Республике Татарстан, являются:

- неспособность сложившейся системы государственного управления в области обеспечения безопасности дорожного движения (БДД) адекватно действовать в ситуации роста автомобилизации;

- отсутствие эффективных механизмов реализации государственной политики, механизмов финансирования и стимулирования деятельности по повышению БДД на республиканском и муниципальном уровнях;

- массовое пренебрежение требованиями БДД участников дорожного движения, недостаточное понимание и поддержка мероприятий со стороны общества, отсутствие должной ответственности у руководителей всех уровней;

- низкое качество подготовки водителей, приводящее к ошибкам в оценке дорожной обстановки, неудовлетворительная дисциплина, невнимательность и небрежность водителей при управлении транспортными средствами;

- недостатки технического обеспечения мероприятий по БДД, в первую очередь, несоответствие технического уровня дорожного хозяйства современным требованиям, отставание в системах связи, приводящее к несвоевременному оказанию первой помощи пострадавшим.

Особенно тревожной является ситуация с ростом числа автотранспорта, находящегося в частном владении. С каждым годом число аварий, произошедших по вине владельцев индивидуальных транспортных средств, увеличивается в среднем на 200. Только с помощью специальных мер, постоянно осуществляемых на государственном уровне, можно уменьшить негативные последствия

автомобилизации. Эти меры реализуются во всем мире в рамках специальных общенациональных программ повышения БДД. Зарубежный опыт свидетельствует, что использование программно-целевого подхода в масштабах государства, даже при росте парка автомобилей, позволяет ежегодно добиваться устойчивого сокращения числа погибших в ДТП в среднем на 4-8%.

Система обеспечения безопасности дорожного движения, сформированная без применения программно-целевого метода, характеризуется недостаточной комплексностью и отсутствием эффективного механизма координации действий органов исполнительной власти, что ведет к разобщенности при осуществлении деятельности в области обеспечения безопасности дорожного движения.

Таким образом, необходимость разработки и реализации Программы «Повышение безопасности дорожного движения в Республике Татарстан на 2013 год» обусловлена следующими причинами:

- социально-экономической остротой проблемы;
- межотраслевым и межведомственным характером проблемы;
- необходимостью привлечения к решению проблемы федеральных органов государственной власти, органов государственной власти субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления и общественных институтов.

Применение программно-целевого метода позволит осуществить:

- развитие и использование научного потенциала при исследовании причин возникновения дорожно-транспортных происшествий, а также формирование основ и приоритетных направлений профилактики дорожно-транспортных происшествий и снижения тяжести их последствий;

- координацию деятельности федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления в области обеспечения безопасности дорожного движения;

- реализацию комплекса мероприятий, в том числе профилактического характера, снижающих количество дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими и количество погибших в результате ДТП.

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

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

Снижение социально-экономического ущерба от гибели людей определено в соответствии с методикой оценки и расчета нормативов социально-экономического ущерба от дорожно-транспортных происшествий (N P-03112199-0502-00).

При этом в качестве базового значения рассматривается показатель числа погибших в результате дорожно-транспортных происшествий с расчетным (на конец 2010 года) нормативом величины ущерба в размере 3,817 млн. рублей. Реальное снижение социально-экономического ущерба будет значительно больше, так как в приведенных прогнозах не учитывается показатель числа лиц, пострадавших в результате дорожно-транспортных происшествий.