работы сотрудников. Анализ и изменение рабочих процессов проводить в ходе опытной эксплуатации. Это значительно уменьшило трудовые затраты и психологическое сопротивление сотрудников.

Внедряя корпоративную информационную систему, принципиально важно удовлетворить потребности операторов системы, предметных специалистов и руководства в соответствии со стратегическими целями организации. Опираться нужно на компетентные силы. Ключевым было выявление нужного уровня компетенции по каждому вопросу. Для управления проектом была сформирована рабочая группа во главе с Руководителем аппарата Правительства Ульяновской области. В неё вошли наиболее компетентные руководители и специалисты в области документооборота. Предложения по решению проблем формировались узкими специалистами, а принимались решения руководящими работниками. Именно двухуровневая система принятия решения позволила каждый раз выявлять нужный фокус компетентности. Все решения оформлялись протоколом и доводились до исполнителей.

Генеральный план внедрения включал в себя описание этапов внедрения, план оптимизации рабочих процессов, план разработки корпоративных стандартов, план доработки системы, план обучения специалистов, план настройки и тестирования системы. На каждом этапе формировался тактический план с указанием исполнителей, сроков и ресурсов. Переход к новому этапу происходил по результатам предыдущего этапа, с учётом существующих возможностей и потребностей.

В ходе внедрения, масштабы наращивались постепенно. На 1 этапе были задействованы только технические специалисты. Система была установлена, настроена, заполнены справочники и классификаторы, разграничены права доступа. На 2 этапе обучены специалисты по делопроизводству, их работа была автоматизирована с помощью СЭД. На 3 этапе доступ к чтению документов получили все руководители Правительства Ульяновской области. На 4 этапе были обучены и вовлечены в электронный документооборот все сотрудники аппарата Правительства Ульяновской области. Они получили возможность коллективной работы с электронными документами во всех режимах: создание, согласование, регистрация, отправка, контроль исполнения документов. На 5 этапе к СЭД были подключены руководители всех исполнительных органов государственной власти и органов местного самоуправления Ульяновской области, ставшие частью межведомственного документооборота.

В соответствии с вышеуказанными критериями, можно оценить успешность проекта. Время доставки документа сократилось с 2 дней до 2 минут. Специалисты имеют доступ к своим документам на своём рабочем месте. Межведомственная переписка ведётся в безбумажной форме, что экономит бумагу и время. Ведётся сквозной контроль исполнения документов. Доступ к СЭД имеют 540 человек из 206 организаций.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Гриднев В.В. Подходы и инструментарий концептуального проектирования информационных систем для органов государственной власти // Институт проблем государственного и муниципального управления ГУ ВШЭ, 2008. - Лекция 2.1.

2. Концепция формирования в Российской Федерации электронного правительства до 2010 года. Одобрена распоряжением Правительства Российской Федерации от 6 мая 2008 г. N 632-р.

Работа представлена на Общероссийскую научную конференцию «Современные проблемы науки и образования», Москва, 16-18 февраля 2010 г. Поступила в редакцию 26.02.2010.

Технические науки

ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНЫХ УСЛОВИЙ ДВИЖЕНИЯ ПЕШЕХОДОВ В ГОРОДЕ КРАСНОДАРЕ

Кравченко Е.А., Сапожников С.В.
Кубанский государственный технологический университет
Краснодар, Россия

В настоящее время сложилась критическая ситуация в области обеспечения безопасности дорожного движения в муниципальном образовании город Краснодар, сопровождающаяся высоким уровнем аварийности и тяжестью последствий дорожно-транспортных происшествий (ДТП) с участием пешеходов, имеющая большой общественный резонанс и важное социальное значение.

Тема безопасности пешеходов никогда не обсуждалась как целевая, а лишь как сопутствующая общей проблематике обеспечения безопасности дорожного движения. Очевидно, что муниципальному образованию город Краснодар с численностью населения более 800 тысяч человек и интенсивными пешеход-

ными потоками необходимы системные меры по снижению количества ДТП с участием пешеходов. В настоящее время многие НИИ разрабатывают мероприятия по обеспечению безопасности дорожного движения с различными аспектами повышающие безопасность движения транспорта, а организации пешеходного движения не уделяется необходимого внимания.

Необходимость принятия концепции и последующей муниципальной целевой программы по повышению безопасности пешеходов вызвана тем, что по итогам 2008 года в ДТП на территории города погибло 95 человек, из которых 58 составили пешеходы (количество погибших пешеходов превысило половину всех погибших в результате ДТП).

Пешеходы самая многочисленная категория участников дорожного движения (водитель, пассажир, пешеход), но при этом самая незащищенная. Повышение уровня безопасности движения пешеходов, сокращение количества пострадавших и погибших в ДТП является до настоящего времени не в полной мере используемым резервом по повышению продолжительности жизни населения в городе Краснодаре.

Основными причинами сложившейся ситуации является: общий низкий уровень дисциплины участников дорожного движения, дефицит тротуаров и внеуличных пешеходных переходов на улично-дорожной сети, недостаточное количество ограждений, препятствующих сводному выходу пешеходов на проезжую часть.

В настоящее время недостаточные объемы и отсутствие координации реализуемых мероприятий не приносят необходимых результатов и не позволяют значительно повысить безопасность условий движения пешеходов в городе.

Предлагается разработанный программно-целевой метод повышения безопасности движения пешеходов, который обеспечивает сокращение количества ДТП с участием пешеходов и снижение социально-экономического ущерба от гибели людей.

Муниципальное образование город Краснодар нуждается в разработке и реализации комплексной программы, предусматривающей основные направления по созданию безопасных условий движения пешеходов. Приоритетными задачами данной программы должны стать: строительство пешеходных дорожек, подземных и надземных пешеходных переходов; установка пешеходных ограждений, препятствующих неожиданному выходу пешеходов на проезжую часть; установка ограждений, предотвращающих парковки автомобилей на тротуарах; применение искусственных гасителей скорости вблизи дошкольных и общеобразовательных учреждений, больниц и поликлиник; оснащение светофорных объектов, регулирующих движение пешеходов, вызывными устройствами и табло обратного отсчета времени; использование цветного дорожного покрытия красного цвета в зонах пешеходных переходов; установка дорожных знаков «Пешеходный переход» с окантовкой желтого цвета (900 мм на 900 мм); оборудование всех наземных пешеходных переходов искусственным освещением (с наступлением осеннее-зимнего периода, увеличивается продолжительность темного времени суток, резко увеличивается количество ДТП до 10-12%, в основном с участием пешеходов).

Программа также должна предусматривать выявление зон наибольшей концентрации ДТП с участием пешеходов и разработку комплекса мер, направленных на ликвидацию и дальнейшую профилактику возникновения таких участков на улично-дорожной сети города.

Принятие решения о разработке, утверждении и реализация общегородской программы, предполагающей системные действия в решении поставленной многофакторной проблемы, является своевременным и необходимым, что позволит значительно снизить количество ДТП и тяжесть их последствий.

В противном случае, учитывая неконтролируемую интенсивную автомобилизацию, конфликт между транспортными и пешеходными потоками будет нарастать, что неминуемо приведет к замедлению темпов социально-экономического развития города.

Работа представлена на Общероссийскую научную конференцию «Актуальные вопросы науки и образования», Москва, 13-15 мая 2009 г. Поступила в редакцию 24.03.2009.