

**ФЕДЕРАЛЬНАЯ ЦЕЛЕВАЯ ПРОГРАММА
«ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В 2006–2012 ГОДАХ»**

**МИНИСТЕРСТВО ВНУТРЕННИХ ДЕЛ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**



**ГОСАВТОИНСПЕКЦИЯ МВД
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**



БЮЛЛЕТЕНЬ № 4



**ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ
«ДИРЕКЦИЯ ПО УПРАВЛЕНИЮ ФЕДЕРАЛЬНОЙ ЦЕЛЕВОЙ ПРОГРАММОЙ
“ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В 2006–2012 ГОДАХ”»**

Под общей редакцией:

Главного государственного инспектора
безопасности дорожного движения Российской Федерации

В.Н. Кирьянова

Генерального директора ФГУ «Дирекция Программы ПБДД»

Б.Е. Циклиса

Коллектив составителей:

В.Ю. Артемов, О.А. Ломанов

Бюллетень № 4 / В.Ю. Артемов, О.А. Ломанов. 2008 г. – 98 с., табл.

Приведены Методические рекомендации по выполнению Федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах» в субъектах Российской Федерации.

Предназначен для сотрудников органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, а также иных организаций, занимающихся вопросами повышения безопасности дорожного движения.

СОДЕРЖАНИЕ

(Нормативные документы)

1. О заседании Правительственной Комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения 19 февраля 2008 года.....4
2. Постановление Правительства Российской Федерации от 20 марта 2008 года № 186 «О передаче в собственность субъектов Российской Федерации материально-технических ресурсов, приобретаемых за счет средств федерального бюджета в рамках реализации федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах».....5
3. О заседании Правительственной комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения в г. Кемерово 18 марта 2008 г.6
4. Протоколы заседаний Совета по координации реализации федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006-2012 годах» от 3 марта и 9 апреля 2008 года.....7
5. Типовое письмо Генерального директора ФГУ «Дирекция Программы ПБДД» в адрес глав исполнительной власти субъектов Российской Федерации от 19 марта 2008 г. № 13ФЦП/204 «О представлении квартальных отчетов».13
6. Типовое письмо Генерального директора ФГУ «Дирекция Программы ПБДД» в адрес глав исполнительной власти субъектов Российской Федерации от 18 апреля 2008 г. № 13ФЦП/325. «О направлении форм бюджетных заявок и анкет» на 2009 год.....26

**19 февраля 2008 года
прошло заседание Правительственной комиссии
по обеспечению безопасности дорожного движения**

19 февраля 2008 года прошло заседание Правительственной комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения, которое проводил заместитель Председателя Правительства Российской Федерации Александр Жуков.

На заседании комиссии, кроме представителей Департамента ОБДД МВД России, присутствовали руководители МЧС России, Росздрава, Рособразования, Росавтодора.

Среди обсужденных вопросов: первые итоги действия второй части поправок в Кодекс РФ об административных правонарушениях, некоторые наиболее проблемные вопросы применения изменившегося административного законодательства, ход выполнения мероприятий федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006 - 2012 годах» в 2007 году.

Распоряжением Правительства Российской Федерации от 9 февраля 2008 г. №146-р за большой вклад в обеспечение безопасности дорожного движения и высокие результаты в работе начальник Департамента ОБДД МВД России В.Н. Кирьянов награжден Почетной грамотой Правительства Российской Федерации.

Пресс-служба Департамента ОБДД МВД России

ПРАВИТЕЛЬСТВО РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ПОСТАНОВЛЕНИЕ от 20 марта 2008 года № 186

О ПЕРЕДАЧЕ В СОБСТВЕННОСТЬ СУБЪЕКТОВ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ МАТЕРИАЛЬНО-ТЕХНИЧЕСКИХ РЕСУРСОВ, ПРИОБРЕТАЕМЫХ ЗА СЧЕТ СРЕДСТВ ФЕДЕРАЛЬНОГО БЮДЖЕТА В РАМКАХ РЕАЛИЗАЦИИ ФЕДЕРАЛЬНОЙ ЦЕЛЕВОЙ ПРОГРАММЫ «ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В 2006–2012 ГОДАХ»

Правительство Российской Федерации постановляет:

1. Установить, что приобретаемые Министерством внутренних дел Российской Федерации за счет средств федерального бюджета в рамках реализации федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах», утвержденной Постановлением Правительства Российской Федерации от 20 февраля 2006 г. №100, материально-технические ресурсы, необходимые для выполнения полномочий субъектов Российской Федерации в области дорожной деятельности в отношении автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения, передаются в установленном порядке в собственность субъектов Российской Федерации в соответствии с перечнем, подготовленным Министерством внутренних дел Российской Федерации с учетом потребностей субъектов Российской Федерации в указанном имуществе.

2. Министерству внутренних дел Российской Федерации предоставить Федеральному агентству по управлению федеральным имуществом необходимые документы в целях осуществления передачи указанного в пункте 1 настоящего Постановления имущества.

3. Федеральному агентству по управлению федеральным имуществом обеспечить передачу указанного в пункте 1 настоящего Постановления имущества в собственность субъектов Российской Федерации после получения от Министерства внутренних дел Российской Федерации всех необходимых документов.

*Председатель Правительства
Российской Федерации
В.ЗУБКОВ*

Глава МВД России Р.Г. Нургалиев провел в Кемерово заседание комиссии по безопасности дорожного движения

Глава МВД России Рашид Нургалиев провел в Кемерово 18 марта 2008 года выездное заседание правительственной комиссии по безопасности дорожного движения.

В заседании участвовали главный государственный инспектор безопасности дорожного движения РФ Виктор Кирьянов, заместитель председателя Совета Федерации Светлана Орлова, глава Росавтодора Олег Белозеров, представители МЧС, других федеральных структур, члены Правительственной комиссии по БДД. Также в режиме видеоконференции в заседании приняли участие все руководители органов внутренних дел Сибирского федерального округа. Участники совещания рассмотрели ход выполнения первого этапа федеральной целевой программы (ФЦП) «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах», а также обсудили нынешнюю ситуацию, связанную с аварийностью на дорогах страны.

На заседании были также затронуты вопросы участия субъектов РФ в реализации программы, а также проблемы оказания первой помощи пострадавшим в автоавариях и профилактики ДТП с участием детей и подростков. По итогам двух месяцев 2008 года благодаря принимаемым мерам удалось добиться существенного снижения аварийности, сообщили в Департаменте обеспечения безопасности дорожного движения МВД России. В свою очередь, глава МВД Рашид Нургалиев также отметил, что регионам нужно усилить воспитание правового сознания молодежи.

Участники заседания рассмотрели вопросы оказания первой помощи пострадавшим в автоавариях, подготовку водительских кадров в автошколах, а также ход реализации федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах».

Во время своего визита в Кузбасс представители правительственной комиссии заявили, что теперь будут систематически выезжать в регионы, чтобы на местах решать наиболее сложные вопросы, связанные с обеспечением безопасности дорожного движения.

Также на заседании дали оценку нынешней ситуации с аварийностью на дорогах страны и обменялись передовым опытом работы. Отметили, что в Кемеровской области одни из самых низких показателей аварийности в Сибирском федеральном округе. Кроме того, Кузбасс вошел в число семи регионов России, в которых федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах» реализуется в приоритетном порядке

*По материалам:
Независимое информационное агентство
Web- служба Первого канала
REGIONS.RU*

ПРОТОКОЛ
заседания Совета по координации
реализации федеральной целевой программы
«Повышение безопасности дорожного движения
в 2006–2012 годах»

г. Москва

3 марта 2008 г.

Заседание проводил

Кириянов В.Н. – Председатель Совета, начальник Департамента ОБДД МВД России

Присутствовали:

От МВД России:

- Швецов В.В. – заместитель председателя Совета, первый заместитель начальника Департамента ОБДД;
Виноградов Д.И. – заместитель начальника Центра ОР и СМ БДД;
Войтенков А.Л. – начальник отдела Департамента ОБДД;
Кондратьев В.Д. – начальник НИЦ БДД;
Нилов В.И. – помощник начальника Департамента ОБДД;
Циклис Б.Е. – генеральный директор ФГУ «Дирекция Программы ПБДД».

От Росавтодора:

- Полещук СЕ. – заместитель руководителя;
Коршунов С.С. – консультант.

От Рособразования:

- Казёнов А.А. – заместитель руководителя;
Кондратьев С.Ю. – начальник Управления по делам молодежи.

От Росздрава:

- Саволайнен Н.Б. – заместитель руководителя;
Гриднев О.В. – заместитель начальника Управления организации медицинской помощи и санаторно-курортного лечения,

От МЧС России:

- Хапалов Е.А. - начальник отдела НИОКР научно-технического управления.

Слушали и решили:

1. Об итогах реализации федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах» в 2007 году и задачах на 2008 год (В.Н. Кириянов)

1.1. Принять к сведению информацию, доведенную Председателем Совета по координации федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах».

1.2. Государственным заказчикам:

- принять дополнительные меры по своевременному проведению конкурсных процедур, заключению контрактов с исполнителями мероприятий Программы, равномерному использованию средств федерального бюджета в течение года;

- принять меры к безусловному выполнению принятых обязательств по привлечению средств из бюджетов субъектов Российской Федерации в полном объеме.
- организовать работу по оценке влияния реализуемых в 2008 г мероприятий федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах» на достижение значений важнейших целевых показателей и индикаторов:
- подготовить информацию о проблемах взаимодействия с органами власти субъектов Российской Федерации. Срок: до 7 марта 2008 г.

1.3. МВД России (В.Н. Кирьянов), Росавтодор (С.Е. Полещук) и Рособразование (Казёнов А.А., И.И. Мельниченко) принять меры к распределению объемов финансирования Федеральной адресной инвестиционной программы на 2008 год, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 29 декабря 2007 г. № 1965-р, по субъектам Российской Федерации.

Срок: до 7 марта 2008 г.

1.4. Рособразование (А.А. Казёнов, И.И. Мельниченко) внести изменения в Федеральную адресную инвестиционную программу на 2008-2010 годы; утвержденную распоряжением Правительства Российской Федерации от 29 декабря 2007 г. № 1965-р, в части приведения в соответствие наименований её мероприятий с наименованиями мероприятий федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006 - 2012 годах».

Срок: до 7 марта 2008 г.

2. О согласовании проекта постановления Правительства Российской Федерации «О внесении изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 20 февраля 2006 г. № 100».

(Д.И. Виноградов)

2.1. Согласовать представленный МВД России проект постановления Правительства Российской Федерации «О внесении изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 20 февраля 2006 г. № 100».

2.2. Росздрав (Н.Б. Саволайнен, Н.В. Антонова) внести изменения в Федеральный закон от 24 июля 2007 г. N 198-ФЗ «О федеральном бюджете на 2008 год и на плановый период 2009 и 2010 годов» и Федеральную адресную инвестиционную программу на 2008 год в части уточнения инвестиционных расходов.

Срок: до 1 июля 2008 г.

3. О внесении изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 20.02.2006 г. № 100, связанных, с необходимостью корректировки важнейших целевых показателей и индикаторов федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006-2012 годах».

(В. Д. Кондратьев)

3. Утвердить следующий перечень важнейших целевых показателей и индикаторов Программы Показатель: сокращение количества лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий

Индикаторы:

- сокращение количества дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими на 10 тыс. транспортных средств;
- 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 происшествий по вине водителей, стаж управления транспортным средством которых не превышает 3 лет, на 10 тыс. транспортных средств;
- сокращение количества детей, погибших в дорожно-транспортных происшествиях.

3.2. МВД России подготовить проект постановления Правительства Российской Федерации о внесении соответствующих изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 20 февраля 2006 г. № 100.

Срок: до 6 марта 2008 г.

3.3. Государственным заказчикам обеспечить согласование вышеуказанного проекта в кратчайшие сроки.

4. О формировании объемов бюджетных ассигнований до мероприятиям Программы на 2009–2011 годы.

(Д.И. Виноградов)

Государственным заказчикам обеспечить представление предложений по уточнению объемов бюджетных ассигнований на реализацию Программы на 2009 и плановый период 2010-2011 годов.

Срок: до 5 марта 2008 г.

Председатель Совета по координации реализации федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах»

В.Н. Кирьянов

Секретарь Совета по координации реализации федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах»

С.А. Рыжов

ПРОТОКОЛ
заседания Совета
по координации реализации федеральной целевой программы
«Повышение безопасности дорожного движения
в 2006–2012 годах»

г. Москва

9 апреля 2008 г.

Заседание проводил

Кирьянов В.Н. – председатель Совета по координации, Главный государственный инспектор безопасности дорожного движения Российской Федерации.

Присутствовали:

От МВД России:

Швецов В.В. – заместитель председателя Совета по координации, первый заместитель начальника Департамента ОБДД;
Виноградов Д.И. – заместитель начальника Центра ОР и СМ БДД;
Войтенков А.И. – начальник отдела Департамента ОБДД;
Захарова О.В. – начальник отдела Центра ОР и СМ БДД;
Кондратьев В.Д. – начальник НИЦ БДД;
Нилов В.И. – начальник Управления Департамента ОБДД.

От Минздравсоцразвития России:

Кротов А. В. – заместитель директора Департамента медицинской помощи и курортного дела.

От Минобрнауки России:

Тетерина С.Л. – заместитель директора Департамента воспитания, дополнительного образования и социальной защиты детей.

От Рособразования:

Мельниченко И.И. – начальник Управления по делам молодежи.

От Росздрава:

Антонова Н.В. – начальник Управления организации медицинской помощи и санаторно-курортного лечения;
Гриднев О.В. – заместитель начальника Управления организации медицинской помощи и санаторно-курортного лечения.

Слушали и решили:

1. Рассмотрение проекта постановления Правительства Российской Федерации «О внесении изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 20 февраля 2006 г. № 100»
(Д.И. Виноградов)

1.1. Принять к сведению информацию Д.И. Виноградова по данному вопросу.

1.2. Росздраву (Н.В. Антоновой), Рособразованию (И.И. Мельниченко) рассмотреть проект постановления Правительства Российской Федерации «О внесении изменений в постановление

Правительства Российской Федерации от 20 февраля 2006 г. № 100» (второй в 2008 году) и представить замечания и предложения в МВД России.

Срок: 11 апреля 2008 г.

2. **Утверждение перечня субъектов Российской Федерации, участвующих в реализации мероприятий федеральной целевой профаммы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006 - 2012 годах» в 2008 году**
(Д.И. Виноградов, В.В. Швецов)

2.1. Утвердить прилагаемый перечень субъектов Российской Федерации, участвующих в реализации мероприятий Профаммы государственным заказчиком которых выступает МВД России.

3. **Формирование системы оценки эффективности реализации мероприятий федеральной целевой профаммы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах»**
(В.И. Нилов, И.И. Мельниченко)

3.1. Государственным заказчикам по согласованию с министерствами, в ведении которых они находятся, представить в МВД России обоснования по выбору в 2008 году субъектов Российской Федерации, на территории которых реализуются мероприятия, финансируемые по статьям расходов на капитальные вложения и прочие нужды, а также предложения по критериям оценки влияния проведенных в регионе мероприятий на показатели и индикаторы Программы.

Срок: 25 апреля 2008 г.

4. **Участие государственных заказчиков в анализе и оценке хода реализации программ повышения безопасности дорожного движения субъектов Российской Федерации**
(В.И. Нилов, И.И. Мельниченко, В.Д. Кондратьев, А.И. Войтенков)

4.1. Государственным заказчикам по согласованию с министерствами, в ведении которых они находятся, представить в МВД России предложения по оценке деятельности органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации в части принимаемых мер по достижению целей и задач Программы.

Срок: 25 апреля 2008 г.

5. **Применение вертолетной авиации при оказании экстренной медицинской помощи лицам, пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях, в условиях транспортной перегрузки дорожной сети**
(О.В. Гриднев, В.Д. Кондратьев, В.И. Нилов, В.В. Швецов)

5.1. Принять к сведению информацию О.В. Гриднева по данному вопросу.

5.2. Росздраву (Н.В. Антоновой) совместно с МЧС России (В.П. Молчановым), Росавтодором (СЕ. Полещуком) и МВД России (В.Н. Кирьяновым) подготовить к рассмотрению на заседании Совета по координации вопрос о взаимодействии государственных заказчиков при реализации проекта по оказанию помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях с применением вертолетной авиации.

Срок: по мере готовности.

6. **Состояние нормативно-правового регулирования в сфере подготовки (переподготовки) преподавателей, водителей и сотрудников служб, участвующих в ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий, приемам оказания первой медицинской помощи**
(А.В. Кротов, В.Д. Кондратьев)

6.1. Принять к сведению информацию А.В. Кротова по данному вопросу.

7. Разное

(В.Н. Кирьянов, Д.И. Виноградов, В.И. Нилов)

7.1. Государственным заказчикам по согласованию с министерствами, в ведении которых они находятся, представить в МВД России:

- предложения по возможным вопросам, для обсуждения на Конгрессе по безопасности дорожного движения, проводимом в рамках Межпарламентской Ассамблеи государств - участников СНГ;

Срок: 30 апреля 2008 г.

- информацию об использовании в практической деятельности (внедрении) результатов НИОКР, выполненных в 2006 и 2007 годах в рамках Программы.

Срок: 12 мая 2008 г.

7.2. Принять к сведению информацию Д.И. Виноградова о проведении оценки результатов выполненных НИОКР с привлечением экспертов.

*Председатель Совета по координации
реализации федеральной целевой программы
«Повышение безопасности дорожного
движения в 2006–2012 годах»*

В.Н. Кирьянов

Секретарь Совета по координации

С.А. Рыжов



**МИНИСТЕРСТВО
ВНУТРЕННИХ ДЕЛ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ

**«ДИРЕКЦИЯ ПО УПРАВЛЕНИЮ ФЕДЕРАЛЬНОЙ
ЦЕЛЕВОЙ ПРОГРАММОЙ «ПОВЫШЕНИЕ
БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ
В 2006–2012 ГОДАХ»**

(ФГУ «Дирекция Программы ПБДД»)

Юр. адрес: ул. Мясницкая, д. 3, Москва, 101990

Почт. адрес: 3-й проезд Марьиной рощи, д.40, стр.11,
Москва, 127018

тел.: (495) 627-72-16, тел./факс: (495) 689-95-27

сайт: www.fcp-pbdd.ru, e-mail: fcp-pbdd@fcp-pbdd.ru

ОКПО 08813435, ОГРН 1067746944100

ИНН/КПП 7708607324/770801001

19 марта 2008 года

№ ФЦП/204

На № _____ от _____

**О предоставлении квартальных
отчетов о ходе реализации
мероприятий ФЦП «Повышение
безопасности дорожного движения
в 2006–2012 годах»**

Уважаемый!

ФГУ «Дирекция Программы ПБДД» (далее - Дирекция) напоминает о необходимости безусловного соблюдения сроков, определенных Постановлением Правительства Российской Федерации № 594 от 26.06.1995 года по предоставлению отчетности о выполнении федеральных целевых программ.

Учитывая, что отчетность в Минэкономразвития России по выполнению мероприятий Федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006 – 2012 годах» (далее - Программа) представляется по всем государственным заказчикам (МВД России, МЧС России, Росздрав, Рособразование, Росавтодор) и по каждому субъекту в отдельности, прошу Вас дать указание о своевременной подготовке отчета о выполнении мероприятий Программы и поручить его представление в Дирекцию до 10 числа месяца, следующего за отчетным кварталом в строгом соответствии с прилагаемой формой по факсимильной связи ((495) 689-95-27) или электронной почте: finans@fcp-pbdd.ru и reg@fcp-pbdd.ru, с последующим направлением подлинника. В электронном виде форма отчета находится на сайте дирекции (www.FCP-PBDD.RU).

В случае несвоевременного предоставления отчета, регион не будет включен в сводный отчет о ходе выполнения мероприятий Программы, предоставляемый государственным заказчиком-координатором в МЭРТ РФ.

Приложение:

1. Форма отчета о ходе выполнения мероприятий Программы по государственным заказчикам в 1 экз. на 10 листах.
2. Методические рекомендации по порядку предоставления и заполнения форм отчетности о ходе выполнения мероприятий Программы, финансируемых за счет средств субъектов Российской Федерации и внебюджетных источников в 1 экз. на 2 листах.

Генеральный директор

Б.Е. Циклис

Отчет

о ходе выполнения мероприятий федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах»

**наименование субъекта РФ
за квартал 20 года**

Представляют:	Сроки предоставления:	Форма
Субъекты Российской Федерации: - в ФГУ «Дирекция Программы ПБДД» по факсимильной (495) 689-95-27) или электронной (ped@fcr-pbddd.ru) связи с последующим направлением подлинника по адресу: 127018, Москва, 3-й проезд Марьиной Рощи, д. 40, стр. 11	На 10 день после отчетного периода	квартальная, годовая

№ п/п	Наименование мероприятий федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006-2012 годах» (Постановление Правительства РФ от 20.02.2006г. № 100)	Стоимость заключенных контрактов на выполнение мероприятий Программы с начала года	Стоимость оплаченных контрактов с начала года	Источники и объемы финансирования на отчетный год (тыс. руб.)	Бюджет субъектов РФ и местные бюджеты		Внебюджетные источники		Результаты реализации мероприятий (выполненных работ) за отчетный период					
					фактическое поступление средств на реализацию мероприятий Программы	фактически использовано средств (кассовые расходы) на реализацию мероприятий Программы	фактическое поступление средств на реализацию мероприятий Программы	фактически использовано средств (кассовые расходы) на реализацию мероприятий Программы		С начала года нарастающим итогом	в том числе за отчетный квартал	С начала года нарастающим итогом	в том числе за отчетный квартал	
														из них
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Объем ассигнований, ВСЕГО:														
в том числе:														
по линии МВД РФ														
по линии Рособразования														
по линии Росаэдра														
по линии Росавтодора														

Методические рекомендации по порядку представления и заполнения формы отчетности о ходе выполнения мероприятий

1. Представление формы

Сведения представляются по мероприятиям федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006-2012 годах» (далее – Программа), по которым предусмотрено финансирование за счет средств субъектов Российской Федерации и местных бюджетов, а также внебюджетных источников. Данные показываются нарастающим итогом с начала года в тысячах рублей, с одним десятичным знаком. Форма представляется за подписью лица, ответственного за взаимодействие с ФГУ «Дирекция Программы ПБДД» по выполнению Программы.

2. Заполнение формы

По графе 3 «Бюджетные (внебюджетные) назначения по Программе на отчетный год» приводятся объемы финансирования, предусмотренные на реализацию мероприятий Программы за счет средств бюджета субъекта Российской Федерации (с учетом уточненной сводной бюджетной росписи).

По графе 4 «Стоимость заключенных контрактов на выполнение мероприятий Программы с начала года» показывается объем средств по заключенным, а не оплаченным государственным контрактам на выполнение мероприятий Программы. Данные показываются нарастающим итогом с начала года. Графа обязательна для заполнения при наличии кассового расхода по графам 5,9,13.

По графе 5 «Стоимость оплаченных контрактов с начала года» показывается стоимость оплаченных государственных контрактов на выполнение мероприятий Программы, которые были заключены в отчетном году. Эта графа включает также и ту часть стоимости контрактов прошлых лет, которые были оплачены в отчетном году.

В графе 6 показывается только та часть контрактов прошлых лет, которые были оплачены в отчетном году.

По графам 7 и 8, 11 и 12 «Фактическое поступление средств на реализацию мероприятий Программы» отражается фактическое поступление средств для финансирования выполнения мероприятий Программы за счет средств субъекта Российской Федерации и внебюджетных источников соответственно. Сведения показываются нарастающим итогом с начала года (графы 7, 11) и в том числе за отчетный квартал (графы 8,12).

По графам 9 и 10, 13 и 14 «Фактически использовано средств (кассовые расходы) на реализацию мероприятий Программы» указывается вся стоимость фактически оплаченных работ по выполнению мероприятий Программы (включая стоимость оплаченных контрактов на выполнение Программы) за период с начала года (графы 9, 13) и в том числе за отчетный квартал (графы 10, 14).

В графе 15 «Результаты реализации (выполненных работ) за отчетный период» показываются результаты, достигнутые в ходе выполнения Программы в разрезе мероприятий, указанных в графе 2*. Графа заполняется с комментариями. (Например, проведен конкурс, заключен государственный контракт, закуплено оборудование, установлены знаки и т.д.)

* В графе 2 указаны мероприятия Программы, за которыми закреплены ответственные за выполнение государственные заказчики.

*В разделе 6 (по линии муниципальных образований) указываются сведения по мероприятиям, связанным с совершенствованием организации движения транспорта и пешеходов в городах.



**МИНИСТЕРСТВО
ВНУТРЕННИХ ДЕЛ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ

**«ДИРЕКЦИЯ ПО УПРАВЛЕНИЮ ФЕДЕРАЛЬНОЙ
ЦЕЛЕВОЙ ПРОГРАММОЙ «ПОВЫШЕНИЕ
БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ
В 2006–2012 ГОДАХ»**

(ФГУ «Дирекция Программы ПБДД»)

Юр. адрес: ул. Мясницкая, д. 3, Москва, 101990
Почт. адрес: 3-й проезд Марьиной рощи, д.40, стр.11,
Москва, 127018

тел.: (495) 627-72-16, тел./факс: (495) 689-95-27
сайт: www.fcp-pbdd.ru, e-mail: fcp-pbdd@fcp-pbdd.ru
ОКПО 08813435, ОГРН 1067746944100
ИНН/КПП 7708607324/770801001

18 апреля 2008 года № 13ЦЦП/325

На № _____ от _____

**Типовое письмо в адрес
глав исполнительной власти
субъектов Российской
Федерации**

**О направлении форм бюджетных
заявок и анкет**

Уважаемый

В соответствии со сложившейся практикой взаимодействия федерального центра и органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации федеральным государственным учреждением «Дирекция по управлению федеральной целевой программой «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах» (далее – Дирекция) проводится работа по расчетам объемов материально – технических ресурсов (далее – МТР), приобретаемых в централизованном порядке в рамках реализации программных мероприятий на 2009 год с целью их поставки в субъекты Российской Федерации.

В связи с необходимостью учета региональных особенностей ... (край, область, республика) в деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения направляются формы бюджетных заявок и анкет для определения потребности в МТР на 2009 год (электронные формы заявок и анкет размещены на сайте Дирекции: www.fcp-pbdd.ru).

При этом сообщаем, что по предварительным расчетам, произведенным в соответствии с действующими методическими рекомендациями, в адрес ... (край, область, республика) в 2009 году за счет средств федерального бюджета предполагается поставка МТР на сумму ... млн. рублей.

Дополнительно к этому, по отдельным программным мероприятиям («Строительство подземных (надземных) пешеходных переходов в городах», «Модернизация АСУД и светофорных объектов»,

«Обустройство наиболее опасных участков улично-дорожной сети дорожными ограждениями») решение о выделении МТР будет приниматься с учетом готовности субъекта Российской Федерации к их реализации.

Окончательные объемы выделяемых ресурсов будут определены Дирекцией в 4-м квартале с.г. с учетом поступивших бюджетных заявок и результатов анкетирования, готовности региона к софинансированию мероприятий за счет собственных средств, наличия разрешительной, проектно-сметной и иной документации, а также достижения установленных Правительством Российской Федерации показателей и индикаторов аварийности.

Оформленные бюджетные заявки и материалы анкетирования просим направить до 1-го июня 2008 г. в адрес Дирекции, как в письменном, так и в электронном виде.

Электронный адрес Дирекции: finans@fcp-pbdd.ru.

Приложение: на 79 листах.

Генеральный директор

Б.Е. Циклис

¹ Один из возможных вариантов

Анкета

опроса учреждений-получателей на 2009 год по оснащению техническими комплексами подразделений, осуществляющих контрольные и надзорные функции в области обеспечения дорожного движения: комплексами видеофиксации нарушений правил дорожного движения Российской Федерации в рамках мероприятий № 3/46 федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006-2012 годах».

В адрес Дирекции в комплекте с бюджетной заявкой направляются заполненные и подписанные должностными лицами Заявка на выделение МТР (пункт 6) и Информационная карточка учреждения-получателя материально-технических ресурсов (пункт 7).

1. Стационарные комплексы

Централизованные поставки оборудования производятся на основе единого Технического Задания (ТЗ). Параметры единого ТЗ уточняются для каждого региона с целью учета климатических и других местных особенностей. С этой целью в каждом регионе должны быть подготовлены исходные данные по единой форме.

1. Терминология

Комплекс - автоматизированный стационарный фоторадарный комплекс. Совокупность всех технических средств, обеспечивающих выполнение функций контроля т.е., хранения, передачи и использования полученных данных.

Рубеж контроля - установленная на конкретном участке дороги аппаратура, обеспечивающая контроль проходящих т.е. и передачу данных на стационарный и мобильные серверные посты.

Фоторадарный датчик - комбинированный прибор, обеспечивающий видеофиксацию и измерение скорости. Служит основой Рубежа контроля.

Мобильный серверный пост - комплект установленной в патрульном автомобиле аппаратуры для получения данных с рубежа контроля, их обработки и хранения.

Стационарный серверный пост - комплект аппаратуры для получения, обработки, хранения и накопления данных. Устанавливается в закрытом помещении.

Стационарный канал связи - средства связи, используемые для передачи данных между рубежами контроля и стационарным серверным постом.

Мобильный канал связи - средства связи, используемые для передачи данных между рубежами контроля и мобильным постом.

ОБЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ К КОМПЛЕКСУ, ОБЯЗАТЕЛЬНЫЕ ДЛЯ ЛЮБЫХ ИСПОЛНЕНИЙ

1.1. Структура Комплекса

В Комплекс входит Стационарный серверный пост, а также один или несколько Рубежей контроля, объединенных в единую систему. Рубежи контроля соединены с серверными постами с помощью Стационарных каналов связи. Каждый Рубеж контроля состоит из Фоторадарных датчиков (по числу контролируемых полос на Рубеже) и дополнительных блоков – аппаратуры, обеспечивающей работоспособность фоторадарных датчиков (концентратор, радиомодем, инфракрасный прожектор, распределительный щит, комплект кабелей, электроустановочная арматура, элементы механического крепления и проч.).

Кроме того, в комплекс могут входить один или несколько Мобильных серверных постов, соединенных с Рубежами контроля с помощью Мобильных каналов связи.

1.2. Размещение Рубежей контроля

Состав аппаратуры для каждого рубежа контроля зависит от числа полос движения на выбранном участке. В качестве места для расположения рубежей следует выбирать наиболее аварийные участки дорог. Выбранный участок должен соответствовать следующим требованиям:

- Возможность установки новых (или использования имеющихся) конструкций для монтажа аппаратуры Рубежа контроля над дорожным полотном (*арок, ферм, переходов, мостов, рекламных щитов и других элементов дорожной инфраструктуры*);
- Возможность круглосуточной подачи электроэнергии (*напряжение – 220 В, потребляемая мощность – 1 кВт для двухполосной дороги или 2 кВт для четырехполосной*);
- Возможность подключения к Стационарным каналам связи.

Для возможности использования мобильных серверных постов место для Рубежа контроля следует выбирать так, чтобы обеспечивалась прямая видимость дороги на расстоянии 1 – 1,5 км (*т.к. при наличии изгибов дороги и препятствующего прохождению радиоволн ландшафта (гор, лесов) связь с мобильным постом будет затруднена*).

1.3. Выбор каналов связи.

На данном этапе осуществляется предварительный выбор типа канала связи. Он может быть уточнен на этапе введения аппаратуры в эксплуатацию. Канал связи (*кроме Мобильного канала связи, использующего технологию Radio-Ethernet*), не входит в комплект поставки аппаратуры комплекса. Организация каналов связи производится на этапе монтажа аппаратуры комплекса организацией, выполняющей строительно-монтажные и пуско-наладочные работы.

Рекомендованные типы каналов связи

1.3.1. Стационарные каналы связи:

- Оптоволоконная линия. Наиболее надежный кабельный канал с высокой пропускной способностью. Рекомендуется для районов с разветвленной дорожной сетью и высокой интенсивностью транспортных потоков. Расстояния связи – десятки километров; Обычно применяется для построения комплексов в транспортных тоннелях с большим числом рубежей контроля.
- ADSL (XDSL) – телефонный канал. Также имеет достаточно высокую пропускную способность. Без ограничения дальности связи. Рекомендуется для районов с невысокой интенсивностью транспортных потоков при невозможности создания оптоволоконных каналов;
- GSM - канал. Каналы связи сотовых операторов практически не имеют ограничений по дальности и не требуют расходов при подключении. Однако отличаются низкой пропускной способностью и высокими текущими расходами на услуги операторов сотовой связи. Рекомендуется только для районов с весьма низкой интенсивностью транспортных потоков при необходимости расположения рубежа контроля на значительном удалении от стационарного серверного поста.
- Передача данных на носителе. Накопленные на рубеже контроля данные передаются на мобильный серверный пост по радиоканалу (на малом расстоянии). Затем данные переносятся вручную с мобильного на стационарный серверный пост посредством USB - флэш памяти. Данный вариант рекомендуется только как временное решение в случае отсутствия в настоящий момент технической или финансовой возможности применения оптоволоконна или DSL - телефонных модемов.

Мобильный канал связи:

- Цифровой радиоканал (*Radio-Ethernet*) . Дальность связи ограничена расстоянием 1500 метров при условии прямой видимости между приемником и передатчиком. Наиболее экономичный и удобный способ связи. Может использоваться для связи как с мобильными так и со стационарными серверными постами.

1.4. Использование мобильных серверных постов.

Автоматизированные стационарные комплексы предназначены для контроля движения т.с. без участия человека. Тем не менее, в ряде случаев требуется оперативно реагировать на нарушения ПДД или задерживать находящееся в угоне т.с. Для подобных целей используются мобильные серверные посты на базе патрульных автомобилей. Любой из входящих в состав комплекса мобильных серверных постов может получать данные с любого из Рубежей контроля (либо со Стационарного серверного поста). Для этого Рубеж должен быть оборудован аппаратурой связи через радиоканал. В исходных данных следует указать необходимость такой аппаратуры для каждого из рубежей.

Общее количество мобильных серверных постов в составе комплекса зависит от числа выделенных для этой цели автомобилей и личного состава. В некоторых случаях (на трассах с высокой интенсивностью движения) целесообразно круглосуточное дежурство с двух сторон от рубежа контроля. Тогда на каждый из Рубежей комплекса приходится по два мобильных поста. В других случаях несколько Рубежей могут обслуживаться единственным мобильным постом, который меняет место дислокации в зависимости от времени суток.

1.5. Стационарный серверный пост

Стационарный серверный пост позволяет выполнять все необходимые действия с полученными от рубежей контроля данными, включая оформление протоколов нарушений и подготовку документов для судебных органов. Здесь же осуществляется работа с базами данных. Стационарный серверный пост целесообразно разместить в отапливаемом помещении, например – в здании городского управления ГИБДД. Отсюда производится управление всеми рубежами, входящими в комплекс. Средства связи стационарного серверного поста должны соответствовать тем, которые выбраны для рубежей контроля.

1.6. Учет климатических факторов.

На большей части территории РФ используется аппаратура, работоспособная при температурах окружающего воздуха от -40 градусов до +60 градусов. Если в регионе размещения комплекса минимальная температура воздуха может опускаться ниже -40, то для обеспечения жизнеспособности комплекса требуются специальные меры и стоимость аппаратуры возрастает. В технических требованиях необходимо указывать климатическое исполнение: при температурах до -40 умеренно-холодный климат (УХЛ), или при температурах ниже -40 – климат районов крайнего севера (КС).

Общая характеристика комплекса:

Комплекс обеспечивает фиксацию в автоматическом режиме на рубежах контроля нарушения правил дорожного движения транспортными средствами (далее – ТС), идентификацию (распознавание) государственного регистрационного знака ТС, сохранение и дальнейшее использование информации, распечатывание изображений зафиксированных нарушений в соответствии с настоящими техническими требованиями.

а) Возможности и состав оборудования комплекса.

- круглосуточное обнаружение в автоматическом режиме ТС и измерение их скорости при прохождении через зоны контроля, автоматическая фотофиксация факта нарушения скоростного режима (возможно указание иных нарушений ПДД применительно к конкретным условиям) с передачей необходимых сведений на Сервер в ON - LINE режиме, их обработка, сохранение и доступ к данной информации;
- сохранение данных о нарушении в едином электронном файле с включением изображения ТС и его передачей на монитор компьютера комплекса (с отображенным государственным регистрационным знаком или без него в случае его отсутствия на ТС) и сведений о местоположении Фоторадарного Датчика, направлении движения ТС, дате и времени нарушения; разрешенной скорости на данном участке автодороги; фактической скорости ТС. Передача данных о нарушении осуществляется в формате JPEG без существенной потери качества изображения;

- значение фактической скорости, изображенное на снимке, принадлежит ТС, расположенному в кадре;
- исключение возможности несанкционированного удаления записи факта нарушения ПДД оператором и обеспечение протоколирования работы с программой;
- возможность кольцевой записи баз данных нарушений (затирание устаревшей информации новыми записями при заполнении объема носителя);
- сохранение на сервере данных при внезапном отключении (включении) питания;
- комплекс имеет в своем составе Фоторадарные Датчики, располагаемые над полосой движения на конструктивных элементах инженерных сооружений (с зоной контроля в виде участка дороги шириной $3 \pm 0,5$ м и длиной 15 ± 2 м) или сбоку от дороги (с зоной контроля шириной $10 \pm 1,5$ м и длиной 8 ± 1 м);
- возможность подключения модема для передачи информации при помощи возможностей операторов сотовой связи).

б) Основные параметры оборудования:

- обеспечение измерения скорости в диапазоне от 20 до 250 км/ч, при этом пределы абсолютной погрешности + 2 км/ч;
- оборудование комплекса, кабели и разъемы, работающее на открытом воздухе, обеспечены защитой от проникновения твердых тел и жидкостей – степень защиты IP 65 по ГОСТ 14254 и защитой от внешних механических воздействий – IK 05 по EN 50102;
- обеспечение автоматической подачи звукового сигнала оператору Передвижного поста при превышении ТС установленного порога скорости;
- получение и хранение качественного фотоизображения факта нарушения (качественным считается фотоизображение, вероятность визуального распознавания символов государственных регистрационных знаков транспортных средств которого на мониторе компьютера – 90%).

в) Возможности комплекса по устойчивости к внешним воздействующим факторам:

- оборудование комплекса, расположенное на открытом воздухе, сохраняет свои характеристики при температуре окружающей среды от -40 °С до $+50$ °С, атмосферном давлении от 650 до 800 мм рт.ст;
- оборудование комплекса, расположенное в помещениях, сохраняет свои характеристики при температуре окружающей среды от $+10$ °С до $+40$ °С, атмосферном давлении от 650 до 800 мм рт.ст;
- оборудование Комплекса, расположенное в автомобиле, сохраняет свои характеристики при атмосферном давлении от 650 до 800 мм рт.ст., температуре окружающей среды от 0 °С до $+50$ °С и сохраняет свои рабочие характеристики при кратковременном (1 мин.) воздействии отрицательных температур до -10 °С;
- оборудование комплекса, расположенное на открытом воздухе, на высоте 4 метров, выполнено в антивандальном исполнении.

г) Гарантия комплекса по надежности:

- средняя наработка изделия на отказ 10000 ч. Средний срок службы изделия (до списания) 6 лет;

д) Безопасность комплекса:

- плотность потока СВЧ излучения соответствует нормам СанПиН 2.1.8/2.2.4.1383-03.

е) Дополнительные возможности оборудования комплекса

- оборудование комплекса метрологически аттестовано в системе Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии России, являясь средством измерения

и обеспечено средствами поверки. Межповерочный интервал оборудования комплекса составляет 2 года;

- оборудование, входящее в состав комплекса, обеспечено разветвленной сервисной сетью с техническими средствами для проведения метрологической поверки;

Функциональные возможности Фоторадарного Датчика

Фоторадарный Датчик автоматически фиксирует изображение ТС в зоне контроля, двигающееся в установленном направлении и превысившее установленный порог скорости;

Фоторадарный Датчик обеспечивает возможность установки контролируемого направления движения ТС (приближающегося или удаляющегося ТС);

Фоторадарный Датчик имеет в своем составе: видеокамеру, блок управления, блок измерения скорости, устройство поддержания рабочей температуры. Вес: 35 кг. Потребляемая мощность: 700 Вт;

Фоторадарный датчик обеспечивает возможность установки порога скорости от 20 до 200 км/ч, с шагом в 1 км/ч;

Фоторадарный Датчик имеет возможность технического обслуживания (в т.ч. метрологической поверки) в процессе эксплуатации без демонтажа самого устройства;

Рабочая частота Фоторадарного Датчика 24150+(-) 100 МГц. Мощность излучения – 10 мВт;

Видеокамера Фоторадарного Датчика защищена от воздействия светового потока солнечных лучей и света фар автомобилей;

Фоторадарный Датчик имеет энергонезависимые часы реального времени с погрешностью хода 5 секунд в сутки;

Фоторадарный Датчик имеет сетевой Ethernet разъем для подключения линий связи с сервером.

Муляж Фоторадарного Датчика

Муляж фоторадарного датчика внешне похож на Фоторадарный Датчик.

Имитатор Фоторадарного Датчика

Имитатор фоторадарного датчика внешне похож на Фоторадарный Датчик и оборудован имитатором излучателя радара.

Система электропитания.

Система питания обеспечивает:

Защиту от поражения электрическим током по ГОСТ Р 51350-99 и ГОСТ 22261-94.;

Устойчивость к внешним воздействиям по ГОСТ Р 51317.4.6-99 и ГОСТ Р 51317.4.2-99;

Мощность потребления Фоторадарного Датчика с системой освещения и терморегуляцией 1 кВт.

Коммутационный блок.

Коммутационный блок обеспечивает распределение электрической энергии потребителям, в соответствии со схемой и прием-передачу информации, в соответствии с параметрами, входящих в комплекс устройств.

Коммутационный блок имеет информационные разъемы и разъемы питания, необходимые для подключения входящих в комплекс видеофиксаторов (2) и устройства приема-передачи данных.

Грозозащита.

Все блоки Комплекса, предназначенные для стационарной установки, защищены от выхода из строя во время грозового разряда устройством грозозащиты.

Места дислокации оборудования Комплекса оборудованы контурами заземления и громоотводами.

Система подсветки.

Система подсветки обеспечивает освещенность в зоне контроля, необходимую для нормального функционирования фоторадарных датчиков в круглосуточной режиме.

Система подсветки не ослепляет водителей, движущегося транспорта.

Комплект кабелей.

Кабели имеют соответствующий тип, сечение и длину необходимые для устойчивой работы оборудования Комплекса.

Элементы крепления.

Элементы крепления выполнены и расположены в соответствии с ГОСТ Р 52289-2004 Технические средства организации дорожного движения «Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств».

Элементы крепления обеспечивают сохранность оборудования при ветровой нагрузке 50 м/с.

Элементы крепления обеспечивают оптимальное расположение элементов комплекса, необходимое для стабильной и эффективной работы.

Возможности устройства приема-передачи данных стационарных Фоторадарных датчиков с передвижным постом.

Устройство обеспечивает передачу данных от стационарных Фоторадарных датчиков в режиме GPRS .

Устройство обеспечивает передачу данных объемом 2 Мбит/с на компьютер передвижного поста в режиме ON-LINE с дальностью 1,5 км (в зависимости от рельефа местности) по радиоканалу.

Данные передаются без потерь.

Возможности устройства приема-передачи данных в ON-LINE режиме.

Устройство обеспечивает передачу данных от стационарных Фоторадарных в режиме ON-LINE .

Устройство обеспечивает дальность связи 1,5 км в пределах прямой видимости при отсутствии помех с трафиком 2 Мбит/с.

Данные передаются без потерь.

Возможности вандалозащитного бокса

Вандалозащитный бокс обеспечивает оперативное размещение фоторадарного датчика и системы подсветки.

Масса бокса 60 кг.

Место размещения оборудования в боксе оборудовано контуром защитного заземления.

Вандалозащитный бокс обеспечивает степень защиты от проникновения жидкостей и твердых тел IP 54 по ГОСТ 14254 и защиту от внешних механических воздействий – IK 08 по EN 50102.

Возможности и состав передвижного поста.

Передвижной пост обеспечивает:

Прием и передачу информации объемом 2 Мбит/с в ON-LINE режиме от Фоторадарных Датчиков по радиоканалу.

Отображение информации с разрешением 640x480 точек, передаваемой от Фоторадарных Датчиков при солнечном освещении (1000 люкс).

Автоматическую подачу звукового сигнала оператору при превышении ТС установленного порога скорости.

Передвижной пост имеет:

Ноутбук для просмотра изображения с Фоторадарного Датчика индивидуальным источником электропитания, устанавливаемый на автомобиле, имеет возможность подзарядки от бортовой сети и обеспечивающий непрерывную работу 12 часов в сутки, ежедневно.

Закрепленное приемо-передающее устройство, способное выдерживать ветровую нагрузку 30 м/с.

Все оборудование Передвижного поста, размещенное в патрульном автомобиле, расположено в удобном для работы месте и надежно закреплено с учетом требований безопасности.

Время разворачивания Передвижного поста 10 мин.

Возможности Ретранслятора.

Ретранслятор обеспечивает прием и дальнейшую передачу данных от Фоторадарного Датчика до Сервера при их значительной удаленности (до 3 км) и/или отсутствия прямой видимости.

Ретранслятор обеспечивает прием и дальнейшую передачу данных в режиме ON - LINE по радиоканалу.

Данные передают без потерь.

Возможности Источника бесперебойного питания.

Источник бесперебойного питания обеспечивает работу Сервера с отключенным питанием в течение 4 часов.

Источник бесперебойного питания имеет параметры: напряжение - 220 В; емкость - 2000 А/ч.

ИБП, Источник Бесперебойного Питания APC Smart-UPS XL 2200VA 230V Tower/ Rackmount (5U) (#SUA2200XLI).

Возможности Серверного поста.

Серверный пост обеспечивает хранение и обработку информации от нескольких рубежей, расположенных в пределах близлежащего района.

Серверный пост располагается в отапливаемом помещении.

Серверный пост обеспечивает синхронизацию времени со всеми устройствами.

Серверный пост коммутирует до 40 фоторадарных датчиков.

Возможности Центрального сервера.

Центральный сервер обеспечивает хранение, обработку и систематизацию информации всех серверов, входящих в состав Комплекса в пределах субъекта.

Центральный сервер располагается в отапливаемом помещении.

Скорость обмена с внешними устройствами по сетевому протоколу Центрального сервера 1 Гбит/сек.

Центральный сервер обладает параметрами: объем памяти – 1 ТБайт, оперативной памяти – 2 ГБайт.

Центральный сервер имеет возможность расширения аппаратной базы.

Возможности Рабочего места оператора.

Рабочее место оператора обеспечивает доступ к информации, содержащейся на Сервере (Локальном или Центральном), а также управления работой Комплекса.

Рабочее место оператора состоит из: компьютера, монитора, устройства ввода (клавиатура, манипулятор «мышь»), устройства вывода (принтер).

2. Требования к установке и определению количества необходимых элементов.

Оборудование рубежа контроля устанавливается на самостоятельной опоре, на «Г», «Т» или «П»-образной опоре, а также на инженерных сооружениях (мосты, надземные пешеходные переходы, тоннели, опоры освещения и др.) на участках дорог ,подлежащих контролю скоростного режима.

2.1.Комплект аппаратуры для стационарной установки сбоку от проезжей части.

2.1.1.Установка на самостоятельную опору или иное инженерное сооружение:

Мероприятие	Цена*
1.Стоимость конструкции	базовая цена (1) - 29000 руб.
2.Геоподоснова и картографические материалы	базовая цена (1)

2. Устройство фундамента	+300% базовой цены (1)
3. Рабочая документация	+100% базовой цены (1)
4. Требуемые согласования: - орган ГИБДД - орган исполнительной власти - владельцы коммуникаций - владельцы опорных конструкций	
5. Прокладка волоконно-оптической линии связи (ВОЛС): - новых коммуникаций	15% базовой цены (1) за 1 метр;
- подключение к имеющейся линии	+100% базовой цены (1)
6. Получение технических условий подключения к электрической сети	+100% базовой цены (1)
7. Монтаж с подключением и настройкой оборудования	+300% базовой цены (1)

2.2. Комплект аппаратуры для стационарной установки над полосами движения проезжей части.
2.2.1. Установка на самостоятельную опору:

Мероприятие	Цена*
1. Стоимость конструкции Г-образная на одну полосу Т-образная на две полосы П-образная на четыре полосы П-образная на шесть полос П-образная на восемь полос	базовая цена (2) -160000 руб.; +130% базовой цены (2); +400% базовой цены (2); +500% базовой цены (2); +600% базовой цены (2);
2. Геоподоснова и картографические материалы	базовая цена (2)
3. Устройство фундамента	+150% базовой цены (2) на одну точку
4. Рабочая документация	+100% базовой цены (2)
5. Требуемые согласования: - орган ГИБДД - орган исполнительной власти - прочие организации	от 50% до 150% базовой цены (2)
6. Прокладка волоконно-оптической линии связи И (ВОЛС): - новых коммуникаций - подключение к имеющейся линии	3% базовой цены (2) за 1 метр; 50% базовой цены (2)
7. Получение технических условий подключения к электрической сети	+50% базовой цены (2)
8. Земляные работы и благоустройство	100% базовой цены (2)

9. Транспортировка и монтаж опоры	250% базовой цены (2)
10. Проект организации дорожного движения	базовая цена (2)
11. Монтаж с подключением и настройкой оборудования	300% базовой цены (2)
12. Подключение по стандартам беспроводных линий передачи данных при наличии сети	150% базовой цены (2)

2.2.2 Установка на имеющееся инженерное сооружение:

Мероприятие	Цена*
1.Стоимость проектно-изыскательских работ	базовая цена (3) -120000 руб.
2.Получение разрешений на установку	+100% базовой цены (3)
3.Согласование проекта	+100% базовой цены (3)
4.Получение технических условий подключения к электрической сети	+60% базовой цены (3)
5.Проект организации дорожного движения	120% базовой цены (3)
6.Монтаж с подключением и настройка оборудования	300% базовой цены (3)
Прокладка волоконно-оптической линии связи (ВОЛС): - новых коммуникаций	18% базовой цены (3) за 1 метр;
-подключение к имеющейся линии	50% базовой цены (3)
Подключение по стандартам беспроводных линий передачи данных при наличии сети	150% базовой цены (3)

* - цены ориентировочные могут изменяться при превышении инфляции прогнозируемых параметров, росте основных тарифов (электроэнергия, ж.д. и автоперевозки), а также изменении строительных норм и коэффициентов.

Оборудование Серверного поста располагается в отдельном помещении, защищенном от проникновения посторонних лиц, оборудованное линиями электропитания, связи, передачи данных, пожарной сигнализации, системами обогрева и кондиционирования.

Для определения количественного состава оборудования требуется проанализировать:

1.Наличие помещений для установки оборудования стационарного поста видеофиксации нарушений ПДД, характеристики линий связи в этих помещениях.

2.Определить участки дорог, на которых целесообразно устанавливать стационарные рубежи (СР) контроля и видеофиксации нарушений скоростного режима. Проанализировать эти участки с целью определения точек установки СР (Следует учитывать наличие технической возможности устройства фундаментов для конструкции СР).

3.Уточнить для этих точек:

- адресные координаты;
- общее количество полос движения;
- количество и направление полос движения, на которых требуется контролировать

- скоростной режим;
- ширину дорожного полотна;
- удаление до точки подключения к электрической сети;
- удаление до точки подключения к сети передачи данных (в первую очередь волоконно-оптическим линиям связи);
- наличие коллекторов для прокладки волоконно-оптической линии связи;
- покрытие района сетями передачи данных Wi – Fi, WiMax;
- расстояние до места расположения локального или центрального сервера.

4. Определить участки дорог, на которых целесообразно установить имитаторы фоторадарных датчиков с учетом наличия возможности подключения к электросети.

5. Определить участки дорог на которых целесообразно установить муляжи фоторадарных датчиков.

2. Передвижной комплекс.

Фоторадарный датчик передвижного комплекса устанавливается на треноге на обочине дороги. Данные передаются по радиоканалу на мобильный пост.

Передвижные комплексы не требуют работ по установке и монтажу, их можно перевозить с места на места в багажнике патрульного автомобиля. Однако для их обслуживания необходимо присутствие личного состава не только в автомобиле мобильного поста, но и рядом с передающей станцией.

Кроме того, при боковом расположении датчика не может быть гарантировано выявление всех нарушителей и проверка проходящих автомобилей по базам данных.

1. Общие требования

1.1. Комплекс автоматически фиксирует изображение ТС в зоне контроля, двигающееся в установленном направлении и превысившее установленный порог скорости.

1.2. Данные о нарушении находятся в едином электронном файле и включают в себя изображение ТС с его передачей на экран ноутбука мобильного поста (с отображенными государственным регистрационным знаком или без него в случае его отсутствия на ТС) и сведения о местоположении Передвижного фоторадара, о направлении движения ТС; дате и времени нарушения; разрешенной скорости на данном участке автодороги; фактической скорости ТС.

1.3. Комплекс обеспечивает автоматическую подачу звукового сигнала оператору при превышении ТС установленного порога скорости.

1.4. Значение фактической скорости, изображенное на снимке принадлежит ТС, расположенному в кадре.

1.5. Комплекс обеспечивает возможность установки контролируемого направления движения ТС (приближающиеся или удаляющиеся ТС).

1.6. Комплекс имеет возможность кольцевой записи баз данных нарушений (затирание устаревшей информации новыми записями при заполнении объема носителя).

1.7. Комплекс предусматривает защиту от попадания пыли и влаги.

1.8. При замене аккумуляторного блока Комплекса предусмотрено сохранение данных.

1.9. Комплекс исключает возможность несанкционированного удаления записи факта нарушения ПДД оператором и обеспечивает протоколирование работы с программой. Комплекс имеет возможность подключения модема для передачи изображения при помощи возможностей операторов сотовой связи. Передвижной фоторадар обеспечивает измерение скорости в диапазоне от 20 до 250 км/ч, при этом пределы допускаемой абсолютной погрешности должны быть не более + 2 км/ч.

1.10. Передвижной фоторадар обеспечивает возможность установки порога скорости от 20 до 250 км/ч, с шагом в 1 км/ч.

1.11. Комплекс обеспечивает передачу качественного изображения от устройства автоматической видеофиксации нарушений скоростного режима на ноутбук оператора с дальностью до 1,5 км.

1.12. Комплекс обеспечивает качественное изображение при минимальной освещенности в зоне контроля 50 люкс.

1.13. Вероятность визуального распознавания символов государственных регистрационных знаков фотоизображений транспортных средств на мониторе компьютера при указанной минимальной освещенности не менее 90%.

1.14. Угол между осью измерителя скорости Прибора и направлением движения ТС.

1.15. Угол в горизонтальной плоскости) должен быть $25 \pm 1^\circ$.

1.16. Ширина зоны контроля – не более 10 м.

1.17. Длина зоны контроля – не более 8 метров.

1.18. Комплекс сохраняет свои характеристики при климатических условиях: Температура окружающей среды от -20°C до $+50^\circ\text{C}$; Атмосферное давление от 650 до 800 мм рт.ст.

1.4. Оборудование, входящее в состав передвижного комплекса:

1.4.1. Передвижной фоторадар в составе:

1.4.1.1. Фоторадарный датчик;

1.4.1.2. Приемопередающий модуль;

1.4.1.3. Штатив с элементами крепления;

1.4.1.4. Бокс аккумуляторный;

1.4.2. Мобильный пост в составе:

1.4.2.1. Ноутбук;

1.4.2.2. Флеш – карта;

1.4.2.3. Индивидуальный источник питания;

1.4.2.4. Приемопередающий модуль.

3. Мобильный комплекс.

Мобильные комплексы устанавливаются в патрульном автомобиле. В отличие от стационарных и передвижных, мобильные комплексы не позволяют определить нарушителя автоматически, по одному кадру. Решение принимается личным составом на основании анализа последовательности кадров или видеосюжета. Доказательная база в случае использования мобильных комплексов должна также состоять из последовательности зафиксированных кадров.

Существуют две разновидности мобильных комплексов: обычный и усовершенствованный. Усовершенствованный мобильный комплекс обладает большей дальностью визуального определения гос. номера автомобиля за счет использования комбинированной оптической схемы.

Мобильный комплекс состоит из портативного прибора (далее – Прибор) видеофиксации нарушений ПДД и элементов крепления.

Общие технические требования к прибору.

Прибор обеспечивает видеозапись нарушений с регулировкой скорости записи от 3 до 12 кадров в секунду. Максимальная дальность для получения качественного изображения должна быть не менее 100 м. Прибор обеспечивает качественное изображение при минимальной освещенности в зоне контроля 50 люкс. Вероятность визуального распознавания символов государственных регистрационных знаков фотоизображений транспортных средств на дисплее Прибора при указанной максимальной дальности и минимальной освещенности не менее 90%.ор обеспечивает установку порогового значения скорости от 20 до 250 км/ч с шагом 1 км/ч.

- Прибор обеспечивает регулировку длительности записи от 5 до 60 секунд с шагом 5 секунд.

- Общий объем памяти для сохранения видео и фотоизображений составляет не менее 512 Мб.
- Масса прибора составляет не более 2,5 кг.
- Прибор обеспечивает установку порогового значения скорости от 20 до 250 км/ч с шагом 1 км/ч.
- Прибор обеспечивает регулировку длительности записи от 5 до 60 секунд с шагом 5 секунд. Общий объем памяти для сохранения видео и фотоизображений составляет не менее 512 Мб.

Требования к энергетическим параметрам

- Прибор обеспечивает работоспособность как от встроенного аккумулятора так и внешнего источника питания с номинальным напряжением 12+0,5В (бортовой сети патрульного автомобиля). Предельные значения внешнего напряжения питания от 10,8 до 15В.
- Прибор обеспечивает работоспособность в автономном режиме непрерывно не менее 2 ч.
- Прибор имеет энергонезависимые часы реального времени с погрешностью хода не более 30 секунд в сутки.

Требования по устойчивости к внешним воздействующим факторам

- Прибор сохраняет свои характеристики при климатических условиях:
 - Температура окружающей среды от 0 С до + 60 С;
Примечание: прибор сохраняет свои рабочие характеристики при кратковременном (в течение 1 мин.) воздействии отрицательных температур до -10 °С.
 - Атмосферное давление от 650 до 800 мм рт.ст.
 - Оборудование должно сохранять свои характеристики во время и после воздействия вибрации с частотой от 10 до 150 Гц с амплитудами виброперемещения до 0,5 мм и виброускорения до 2 g;

2.4. Оборудование, входящее в состав мобильного комплекса:

2.4.1. Портативный прибор видеофиксации нарушений

2.4.2. Элементы крепления.

4. Лазерный измеритель.

Преимуществом лазерных измерителей является возможность точно определить в потоке автомобиль-нарушитель. Недостатком – невозможность работы через стекло патрульного автомобиля, а также сложность прицеливания и отсутствие коммуникационных возможностей.

Общие требования

- Комплекс обеспечивает измерение скорости ТС, как одиночного, так и движущегося в группе ТС, в ручном и автоматическом режиме.
- Комплекс обеспечивает автоматическую фото запись при превышении ТС установленного порога скорости.
- Данные о нарушении должны быть в едином электронном файле с возможностью его просмотра на дисплее комплекса, с возможностью увеличения изображения, и включать в себя: качественное фотоизображение ТС с отображенными государственным регистрационным знаком, данных о направлении движения ТС; дате и времени нарушения; разрешенной скорости на данном участке автодороги; фактической скорости ТС.
- Значение фактической скорости, изображенное на снимке, принадлежит ТС, расположенному в кадре и на котором находится метка области лазерного излучения.

- Комплекс обеспечивает визуальное отображение на дисплее видеокадры дорожной обстановки с информацией о дате, времени и скорости движения ТС с возможностью видеофиксации по команде.
- Комплекс имеет возможность записи серии кадров, исключает возможность несанкционированного удаления записи факта нарушения ПДД, обеспечивает протоколирование работы с программой и возможность воспроизведения записанного факта нарушения ПДД по кадрам.
- Комплекс имеет порт USB для передачи данных на внешний компьютер.
- Комплекс изготовлен в эргономичном, ударопрочном, пыле и влагозащищенном корпусе.
- Комплекс предусматривает удобное расположение и работу с элементами управления.
- Время готовности комплекса к работе составляет не более 3мин. с момента его включения.

Требования к параметрам видеоизображения

- Комплекс обеспечивает ручную регулировку увеличения изображения.
- Комплекс обеспечивает визуальную идентификацию государственного регистрационного знака ТС на расстоянии не менее 200м. при освещенности не менее 50 люкс.
- Вероятность визуального распознавания символов государственных регистрационных знаков фотоизображений транспортных средств на дисплее при указанной максимальной дальности и минимальной освещенности не менее 97%.
- Сохраненное изображение, в памяти изделия, при его чтении с экрана компьютера обеспечивает читаемость государственного регистрационного знака ТС - нарушителя на расстоянии не менее 200 метров;
- Изображение имеет метку, показывающую область излучения лазерного луча;
- На экране комплекса отображается следующая информация:
 - а) расстояние до ТС - нарушителя в метрах;
 - б) скорость транспортного средства в км/ч с указанием направления движения ТС (встречное, попутное);
 - в) значение скорости, разрешенной на данном участке в км/ч в виде знака «Ограничение скорости» (см. ПДД РФ, дорожные знаки 3.24);
 - г) пороговая скорость;
 - д) дата (число, месяц, год), время (часы, минуты, секунды);

Требования к основным параметрам

- Максимальная дальность действия комплекса при прямой видимости по легковому автомобилю малого класса составляет не менее 300 м.
- Комплекс обеспечивает измерение скорости на участке контроля в диапазоне от 0 до 250 км/ч, при этом пределы допускаемой абсолютной погрешности составляет не более + 1 км/ч.
- Максимальная дальность для получения качественного изображения составляет не менее 200 м.
- Комплекс обеспечивает качественное изображение при минимальной освещенности в зоне контроля 50 люкс.
- Комплекс обеспечивает установку порогового значения скорости на участке контроля от 0 до 250 км/ч с шагом 1 км/ч.
- Комплекс обеспечивает возможность установки разрешённого значения скорости на участке контроля с шагом 5 км/ч.
- Комплекс имеет режим записи серии кадров со скоростью не более 3 кадров в секунду.
- Объем памяти для сохранения фотоизображений составляет не менее 1 ГГб.
- Масса комплекса - не более 2 кг.

Требования к энергетическим параметрам

Комплекс должен обеспечивать работоспособность от аккумулятора или от внешнего источника питания с номинальным напряжением 12+0,5 В (бортовой сети патрульного автомобиля).

- Ток потребления по цепи питания должен быть не более 0,3 А.

Требования по устойчивости к внешним воздействующим факторам

- Комплекс должен сохранять свои характеристики при следующих климатических условиях:
- Температура окружающей среды от минус 20 С до + 50 С.
- Атмосферное давление от 650 до 800 мм рт.ст .
- Относительная влажность до 95% при температуре + 25 С.
- Оборудование должно сохранять свои характеристики во время, и после воздействия вибрации с частотой от 10 до 150 Гц с амплитудами виброперемещения до 0,5 мм и виброускорения до 2 g.

3.4. Оборудование, входящее в состав лазерного измерителя:

3.4.1. Измеритель скорости

3.4.2. Штатив

5. Рекомендации по выбору средств фиксации.

При выборе типа используемых комплексов видеофиксации следует учитывать такие факторы, как загруженность трасс, количество полос движения на дорогах региона, возможность создания линий связи, уровень квалификации персонала и т.д. Целесообразно не ограничиваться одним типом комплекса, а использовать различные технические средства. Это позволит разнообразить методы контроля и эффективнее повышать безопасность дорожного движения в любых условиях.

При определении потребности в оборудовании, удобно ориентироваться по таблице, где собраны обобщенные данные об основных функциональных особенностях поставляемого в рамках ФЦП оборудования.

Типы средств фиксации и их особенности.

	стационарные	передвижные	мобильные	лазерные
Определение автомобиля-нарушителя по одному кадру	+	+	-	+
Дистанционная передача данных	+	+	-	-
Необходимость создания линий связи для передачи данных	+	-	-	-
Распознавание номеров и проверка по базам данных	+	-	-	-
Наличие центрального сервера, обеспечивающего централизованную обработку информации, создание баз данных и доступ к ним	+	-	-	-
Возможность получения статистических данных	+	-	-	-
Возможность менять место работы	-	+	+	+

6. Заявка на выделение МТР

по мероприятию № 3/46 «Оснащение техническими комплексами подразделений, осуществляющих контрольные и надзорные функции в области обеспечения безопасности дорожного движения: комплексами видеофиксации нарушений правил дорожного движения Российской Федерации» в рамках федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах»

на 2009 год

Наименование комплекса	Предварительная цена одного комплекса (тыс. руб.)	Кол-во	Общая сумма (тыс. руб.)
Стационарные комплексы видеофиксации нарушений в составе:			
1.1. Серверный Пост	1 095		
1.2. Комплект аппаратуры для контроля 1 полосы движения	610		
1.3. Комплект аппаратуры для контроля 2 полос движения одного направления	980		
1.4. Комплект аппаратуры для контроля 3 полос движения одного направления	1 380		
1.5. Комплект для стационарной установки сбоку от проезжей части	690		
Дополнительное оборудование стационарных комплексов			
1.6. Оборудование мобильного поста	145		
1.7. Муляж Фоторадарного датчика	23		
Передвижные комплексы видеофиксации нарушений	364		
Мобильные комплексы видеофиксации нарушений	82		
Усовершенствованные мобильные комплексы видеофиксации нарушений	112		
Лазерные измерители	190		
ИТОГО	-		

_____ /
(должность ответственного лица)

_____ /
(подпись)

_____ /
(Ф.И.О.)

Контактный телефон: _____

7. Информационная карточка

учреждения-получателя материально – технических ресурсов приобретаемых за счет средств федерального бюджета в рамках выполнения федеральной программы «повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах».

№ Мероприятия	№ п/п	Наименование материально-технических ресурсов	Кол-во	Информация по учреждению-получателю
3/46				

_____ / _____ /
(должность ответственного лица)

(подпись)

(Ф.И.О.)

М.П.

Рекомендации по заполнению формы:

1. Балансодержателем по получаемым МТР может быть только бюджетная организация, имеющая лицевой счет в управлении федерального казначейства, и ведущее бюджетный учет в соответствии с Приказом Минфина России от 10 февраля 2006 года № 25н.

2. В графе «Информация по учреждениям-получателям» по каждому мероприятию указываются:

1. Полное наименование учреждения-получателя.
2. Сокращенное наименование учреждения-получателя.
3. Юридический и почтовый адрес учреждения-получателя.
4. Организационно-правовая форма.
6. Уровень бюджета.
7. Банковские реквизиты учреждения-получателя (ИНН/КПП, л/с, УФК, расчетный счет, корреспондентский счет, БИК).
8. Должность, фамилия, имя, отчество руководителя учреждения-получателя, номер телефона.
9. Фамилия, имя, отчество главного бухгалтера учреждения-получателя, номер телефона.
10. Фамилия, имя, отчество и контактные телефоны должностных лиц учреждения-получателя, ответственных за организацию приема МТР.

Анкета

опроса учреждений-получателей на 2009 год по оснащению техническими комплексами подразделений, осуществляющих контрольные и надзорные функции в области обеспечения безопасности дорожного движения: специальным транспортом, оборудованным средствами контроля и выявления правонарушений в рамках мероприятия № 3/46 федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах»

1. Рекомендации и пояснения по заполнению анкеты опроса.

В адрес Дирекции в комплекте с бюджетной заявкой направляются заполненные и подписанные должностными лицами Заявка на выделение МТР (пункт 4) и Информационная карточка учреждения-получателя материально-технических ресурсов (пункт 5).

2. Технические характеристики специальных транспортных средств на базе легкового автомобиля, планируемых к поставке.

Данный современный патрульный автомобиль, с прибором видеофиксации нарушений Правил дорожного движения, предназначен для оснащения подразделений Госавтоинспекции.

2.1. Специальное транспортное средство на базе легкового автомобиля

Тип транспортного средства	Легковой автомобиль Форд «Фокус»
Колесная формула/ведущие колеса	4*2/передние
Колесная база, мм	2640
Габаритные размеры, мм,	
- длина	4488
- ширина	1840
- высота	1490
Двигатель (тип)	– четырехтактный бензиновый, мощностью не менее 100 л.с. (ЕВРО-3) – с распределенным впрыском топлива (с октановым числом не ниже АИ-92)
Трансмиссия	Механическая, 5 ступенчатая КПП
Дополнительное оборудование транспортного средства	– Сигнальная громкоговорящая установка балочного типа, с двумя импульсными лампами, максимальной импульсной мощностью звукового сигнала не менее 200 Вт (звуковое давление не менее 122дБ), с питанием от бортовой сети автомобиля. – Прибор видеофиксации нарушений Правил дорожного движения: моноблочное исполнение, имеет в составе радиолокационный модуль, видеокамеру, встроенный аккумулятор. – Цветографическая окраска выполненная светоотражающей пленкой в соответствии с требованиями ГОСТ Р 50574–2002

2.2. Специальное транспортное средство на базе легкового автомобиля

Тип транспортного средства	Легковой автомобиль Лада «Приора»
Колесная формула/ведущие колеса	4*2/передние
Тип кузова/количество дверей	Седан/4
Разрешенная максимальная масса	не более 3 500кг
Габаритные размеры (не менее), мм	

- длина	4350
- ширина	1680
- высота	1420
Двигатель (тип)	– бензиновый, четырехтактный с объемом от 1,6 литра, мощность не менее 98 л.с. (ЕВРО-3), с впрыском топлива (с октановым числом не ниже АИ-95)
Трансмиссия	Механическая, 5 ступенчатая КПП
Рулевой механизм	с гидравлическим усилителем руля
Дополнительное оборудование транспортного средства	– Сигнальная громкоговорящая установка балочного типа, с двумя импульсными лампами, максимальной импульсной мощностью звукового сигнала не менее 200 Вт (звуковое давление не менее 122дБ), с питанием от бортовой сети автомобиля. – Прибор видеодиагностики нарушений Правил дорожного движения: моноблочное исполнение, имеет в составе радиолокационный модуль, видеокамеру, встроенный аккумулятор. – Цветографическая окраска выполненная светоотражающей пленкой в соответствии с требованиями ГОСТ Р 50574–2002

3. Технические характеристики специальных транспортных средств -передвижная лаборатория, планируемых к поставке.

Передвижная лаборатория (ПЛ) – совокупность всех технических средств, обеспечивающих выполнение контрольных и надзорных функций.

3.1. ПЛ весового контроля (передвижной пост весового контроля – ППВК) предназначена для выявления правонарушений в весовой нагрузке на дорожное полотно, и поставляется в подразделения Госавтоинспекции.

Тип транспортного средства	передвижная лаборатория
Колесная формула/ведущие колеса	4*2/задние
Колесная база, мм	2900
Масса автомобиля	– полная масса автомобиля не более 3500 кг
Тип кузова	фургон цельнометаллический со встроенными стеклами, правой сдвижной и задними распашными на 180 градусов дверями
Габаритные размеры, мм	
- длина	5540
- ширина	2380
- высота	2200
Двигатель (тип)	– четырехтактный бензиновый, объемом не менее 2445, мощностью не менее 120 л.с. (ЕВРО-3). – с впрыском топлива (АИ-92)
Трансмиссия	Механическая, 5 ступенчатая КПП
Рулевой механизм	с гидравлическим усилителем руля
Дополнительное оборудование транспортного средства	– Сигнальная громкоговорящая установка балочного типа, с двумя импульсными лампами, максимальной импульсной мощностью звукового сигнала не менее 200 Вт (звуковое давление не менее 122дБ), с питанием от бортовой сети автомобиля; – Оборудование весового контроля; – Переносной осветительный комплекс; – Средства организации движения на посту весового контроля; – Цветографическая окраска выполненная светоотражающей пленкой в соответствии с требованиями ГОСТ Р 50574–2002

3.2. ПЛ с дополнительным оборудованием предназначена для осмотра места ДТП, и поставляется в подразделения Госавтоинспекции.

Тип транспортного средства	передвижная лаборатория
Колесная формула/ведущие колеса	4*2/задние
Колесная база, мм	2900
Масса автомобиля	– полная масса автомобиля не более 3500 кг
Тип кузова	фургон цельнометаллический со встроенными стеклами, правой сдвижной и задней подъемной дверями
Габаритные размеры, мм	
- длина	5500
- ширина	2500
- высота	2074
Двигатель (тип)	– четырехтактный бензиновый, мощностью не менее 100 л.с.(ЕВРО-3) – с впрыском топлива (АИ-92)
Трансмиссия	Механическая, 5 ступенчатая КПП
Рулевой механизм	с гидравлическим усилителем руля
Дополнительное оборудование транспортного средства	<p>Сигнальная громкоговорящая установка балочного типа, с двумя импульсными лампами, максимальной импульсной мощностью звукового сигнала не менее 200 Вт (звуковое давление не менее 122дБ), с питанием от бортовой сети автомобиля.</p> <p>В салоне автомобиля размещены:</p> <ul style="list-style-type: none"> - GPS навигатор, радиостанция. – Стол оператора, кресло оператора, сейф, тумба приборного отсека; – На столе оператора закреплен компьютер и принтер; – В тумбе приборного отсека закреплены конусы КС-22 – 10 шт., лента сигнальная не менее 500 м, дорожные ограждающие знаки на разборной стойке; – ПЛ оснащена фарой искателем для освещения места ДТП; – электронный курвиметр и рулетка для проведения замеров; – на крыше ПЛ закреплен легкосъемный цифровой фотоаппарат для съемки места ДТП с последующей обработкой полученных данных с помощью специальной программы, позволяющей производить измерения на месте ДТП; – дополнительный цифровой фотоаппарат; – прибором ИКСи, для определения коэффициента сцепления; – средства оказания первой доврачебной медицинской помощи; – цветографическая окраска выполненная светоотражающей пленкой в соответствии с требованиями ГОСТ Р 50574–2002.

4. Заявка на выделение МТР

по мероприятию № 3/46 «Оснащение техническими комплексами подразделений, осуществляющих контрольные и надзорные функции в области обеспечения безопасности дорожного движения: специальным транспортом, оборудованным средствами контроля и выявления правонарушений» в рамках федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах»

на 2009 год

(тыс.руб.)

Наименование	Стоимость за единицу	Количество (шт.)	Сумма
2.1. Специальное транспортное средство на базе легкового автомобиля Форд «Фокус»	725,79		
2.2. Специальное транспортное средство на базе легкового автомобиля Лада «Приора»	406,5		
3.1. ПЛ весового контроля (передвижной пост весового контроля – ППВК) предназначена для выявления правонарушений в весовой нагрузке на дорожное полотно	1 300,0		
3.2. ПЛ с дополнительным оборудованием предназначена для осмотра места ДТП	1 700,0		
ИТОГО	-		

_____ /
(должность ответственного лица)

_____ /
(подпись)

_____ /
(Ф.И.О.)

Контактный телефон: _____

5. Информационная карточка

учреждения-получателя материально-технических ресурсов приобретаемых за счет средств федерального бюджета в рамках выполнения федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006-2012 годах»

№ Мероприятия	№ п/п	Наименование материально-технических ресурсов	Кол-во	Информация по учреждению-получателю
3/46				

_____ / _____ /
(должность ответственного лица)

(подпись)

(Ф.И.О.)

М.П.

Рекомендации по заполнению формы:

1. Балансодержателем по получаемым МТР может быть только бюджетная организация, имеющая лицевой счет в управлении федерального казначейства, и ведущее бюджетный учет в соответствии с Приказом Минфина России от 10 февраля 2006 года № 25н.

2. В графе «Информация по учреждениям-получателям» по каждому мероприятию указываются:

1. Полное наименование учреждения-получателя.
2. Сокращенное наименование учреждения-получателя.
3. Юридический и почтовый адрес учреждения-получателя.
4. Организационно-правовая форма.
6. Уровень бюджета.
7. Банковские реквизиты учреждения-получателя (ИНН/КПП, л/с, УФК, расчетный счет, корреспондентский счет, БИК).
8. Должность, фамилия, имя, отчество руководителя учреждения-получателя, номер телефона.
9. Фамилия, имя, отчество главного бухгалтера учреждения-получателя, номер телефона.
10. Фамилия, имя, отчество и контактные телефоны должностных лиц учреждения-получателя, ответственных за организацию приема МТР.

Анкета

опроса учреждений-получателей на 2009 год по оснащению техническими комплексами подразделений, осуществляющих контрольные и надзорные функции в области обеспечения безопасности дорожного движения: техническими комплексами для приёма экзаменов у кандидатов в водители в рамках мероприятий № 3/46 федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006-2012 годах»

В адрес Дирекции в комплекте с бюджетной заявкой направляются заполненные и подписанные должностными лицами Заявка на выделение МТР (пункт 3) и Информационная карточка учреждения-получателя материально-технических ресурсов (пункт 4).

1. ТЕРМИНЫ И ОПРЕДЕЛЕНИЯ

Экзаменационный Комплекс (Комплекс, ЭК) – совокупность аппаратных и программных средств, информационно-справочного и методического обеспечения, предназначенных для решения задачи автоматизированного приема теоретического экзамена на получение права управления автомобилем транспортными средствами.

Кандидат – субъект экзаменования, кандидат в водители.

Экзаменационный Терминал (Терминал, ЭТ) – входящее в состав Комплекса специализированное интерактивное устройство (подсистема), обеспечивающее прием экзамена посредством компьютерного диалога между Комплексом и Кандидатом с использованием монитора, экранных форм и клавиатурных и/или сенсорных средств ввода информации.

Тонкий клиент – архитектура терминала, в которой терминал выполняет только самые элементарные функции (поиск, отображение информации), а вся нагрузка по реализации алгоритмов работы системы переносится на центральное устройство - «сервер приложений», единое для всей системы. Благодаря этому тонкий клиент может реализовываться на базе очень простых, дешевых и высоконадежных устройств с малыми габаритами и энергопотреблением.

АРМ «Экзаменатор» - входящее в состав Комплекса автоматизированное рабочее место, обеспечивающее управление процессом сдачи экзамена и контроль над его прохождением со стороны ответственного лица экзаменационного отдела ГИБДД («Экзаменатора»).

АРМ «Инспектор» - входящее в состав Комплекса автоматизированное рабочее место, обеспечивающее компьютерную поддержку исполнения функций государственного инспектора, осуществляющего прием от граждан заявлений на получение водительских удостоверений, проведение предусмотренных приказами МВД РФ проверок представленных документов и персональных данных, принятие решений о допуске Кандидата к сдаче экзаменов и получению водительского удостоверения.

АИПС «Водитель» - комплексная автоматизированная информационно-поисковая система, предназначенная для комплексной автоматизации работы экзаменационных подразделений ГИБДД, в рамках которой реализуется полный информационно-технологический процесс оформления гражданам водительских удостоверений – от приема заявлений до выдачи водительских удостоверений, включая, в качестве одного из этапов, проведение квалификационных экзаменов.

ЛВС – локальная вычислительная сеть.

2. ОБЩИЕ ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

2.1. Комплекс функционирует в полном соответствии с Методикой проведения квалификационных экзаменов на получение права на управление транспортными средствами (далее – Методика),

утвержденной в установленном порядке (указание ГУ ГИБДД МВД России от 09.08.2001 г. № 13/ц-3357).

2.2. Комплекс должен включать в себя:

2.2.1. Рабочее место инспектора (АРМ «Инспектор»).

2.2.1. Рабочее место экзаменатора (АРМ «Экзаменатор»).

2.2.2. Экзаменационные терминалы.

2.2.3. Сетевое оборудование.

2.2.4. Системное программное обеспечение.

2.2.5. Прикладное программное обеспечение.

2.2.6. Информационную базу экзаменационных билетов, утвержденных Департаментом ОБДД МВД России.

2.2.7. Эксплуатационную документацию.

2.3. Совместно с АИПС «Водитель» Комплекс обеспечивает выполнение следующих основных функций:

2.3.1. Подготовка и проверка исходных данных о водителях;

2.3.2. Назначение кандидатов в водители на сдачу экзаменов;

2.3.3. Автоматизированное проведение теоретического экзамена;

2.3.4. Передачу в автоматизированном режиме необходимой информации для оформления водительского удостоверения;

2.3.5. Поддержку аналитической и учетной работы экзаменационного подразделения.

2.4. Графическое изображение вопросов на экране экзаменационного терминала идентично изображению соответствующих вопросов экзаменационных билетов, утвержденных ДОБДД МВД России (указание ДОБДД МВД России от 19.04.2006 г. № 13/5-72).

2.5. Комплекс имеет средства защиты от несанкционированного доступа к программам и базам данных, а также от незаконного тиражирования баз данных.

2.6. Срок службы комплекса не менее 5 лет при условии соблюдения условий эксплуатации, транспортирования и хранения, установленных эксплуатационной документацией.

2.7. Материалы и покупные изделия, применяемые при изготовлении комплекса, соответствуют установленным для них требованиям государственных стандартов, сертификации и санитарно-гигиенической экспертизы.

2.8. Комплекс поставляется полностью укомплектованным, в соответствии с утвержденной в установленном порядке документацией и договором (контрактом) на поставку. Комплект поставки комплекса укомплектован составными частями и принадлежностями, программным обеспечением, эксплуатационной документацией.

2.9. Поставщик Комплекса отвечает за правомерность использования в нем решений, составляющих объекты интеллектуальной собственности.

3. Заявка на выделение МТР в 2009 году

по мероприятию № 3/46 «Оснащение техническими комплексами подразделений, осуществляющих контрольные и надзорные функции в области обеспечения безопасности дорожного движения: техническими комплексами для приёма экзаменов у кандидатов в водители» в рамках федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006-2012 годах»

количество ЭТ	Стоимость одного комплекса (руб.) ¹	количество комплексов
5 ЖК	306 500	
5 ЖКСЭ	362 500	
10 ЖК	393 500	
10 ЖКСЭ	505 500	
15 ЖК	480 500	
15 ЖКСЭ	648 500	
20 ЖК	567 500	
20 ЖКСЭ	791 500	

_____ /
(должность ответственного лица)

_____ /
(подпись)

_____ /
(Ф.И.О.)

Контактный телефон: _____

ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ ДЛЯ АНКЕТИРОВАНИЯ

Знаком * отмечены технические решения, применение которых приводит к существенному возрастанию цены Комплекса. В скобках указан усредненный процент увеличения стоимости класса при условии выполнения предлагаемого требования (введения дополнительной функции).

2. В разделе 3.9. указана ориентировочная стоимость 1-го Комплекса в стандартной комплектации (в рублях).

3.1. Предпочтительное функциональное исполнение экзаменационного терминала (отметьте знаком ✓)

- стандартный монитор (ЖК), стандартная клавиатура, активны только клавиши, необходимые для выбора ответа на вопрос
- стандартный монитор (ЖК), усеченная (цифровая) или специальная клавиатура для выбора ответов
- сенсорный монитор (ЖКСЭ), клавиатура отсутствует, варианты ответов отображаются на экране, выбор производится касанием к соответствующей зоне экрана* (указано в пункте 3.6.)

¹ Указана стоимость без доставки Исполнителем в административный центр субъекта РФ

- 3.2. Специальные эргономические требования для экзаменационного терминала (отметьте знаком √)
- нет
 - вандалоустойчивый корпус экзаменационного терминала в исполнении «моноблок» (до 50%)*
- 3.3. Общесистемные требования (отметьте знаком √)
- проводная сеть
 - беспроводная технология (Wi-Fi)
 - ЭТ на основе полнофункциональных персональных компьютеров (до 40%)*
 - ЭТ на основе терминальных станций, тонких клиентов
 - серверная часть Комплекса установлена на АРМ «Экзаменатор»
 - серверная часть Комплекса установлена на АРМ «Инспектор»
 - серверная часть Комплекса установлена на выделенном компьютере (до 10%)*
 - предпочтительная операционная система серверной части (указать) _____
 - наличие в ЛВС службы DHCP (динамическое распределение IP-адресов – 10-50%, в зависимости от количества терминальных станций)*
- 3.4. Интеграция с АИПС «Водитель»
- полная интеграция, Комплекс поставляется совместно с АИПС «Водитель»
 - предусматривается механизм интеграции с различными АИПС путем информационного обмена, в этом случае указать формат информационного обмена:
 - транспортный формат ФИС ГИБДД
 - XML
 - Иной (указать) _____
- 3.5. Доставка Комплексов
- Самостоятельно - Получателем
 - Доставка Исполнителем в административный центр субъекта РФ (3-13% в зависимости от дальности расположения субъекта) *
 - Иное (указать) _____
- 3.6. Требования к функциям, выполняемым АРМ «Экзаменатор» (отметьте знаком √)
- 3.6.1. Формирование оперативной базы экзаменуемых граждан
- 3.6.2. Назначение кандидату рабочего места для сдачи экзамена
- 3.6.3. Активация диалога кандидата с Комплексом путем генерации в случайной последовательности установленных групп вопросов для каждого из четырех тематических блоков, в соответствии с пояснительной запиской к Методике (указание ГУ ГИБДД МВД России от 09.08.2001 г. № 13/ц-3357)

- 3.6.4. Автоматический контроль за прохождением экзамена в реальном масштабе времени по любому из кандидатов
- 3.6.5. Прерывание экзамена по инициативе экзаменатора
- 3.6.6. Просмотр фактических ответов на вопросы с одновременным указанием правильных и неправильных ответов
- 3.6.7. Распечатка экзаменационных листов и протоколов приема квалификационных экзаменов
- 3.6.8. Передача в автоматизированном режиме необходимой информации для оформления водительского удостоверения
- 3.7. Функциональные возможности Экзаменационного терминала (необходимое отметьте знаком ✓)
- 3.7.1. ЭТ обеспечивает простое и наглядное отображение вопросов и предлагаемых ответов с возможностью выбора кандидатом ответа путем двойного нажатия соответствующей цифровой клавиши (или ее экранного изображения).
- 3.7.2. В ходе экзамена на экране монитора отображаются вопросы билета и время, оставшееся до конца экзамена.
- 3.7.3. Отсчет времени начинается с момента предъявления кандидату в водители первого вопроса.
- 3.7.4. Информация о правильности ответов на вопросы отображаться на экране монитора только по окончании ответа на все вопросы билета либо по истечении установленного времени экзамена.
- 3.7.5. Экзаменуемый имеет возможность самостоятельного выбора последовательности ответов на вопросы билета.
- 3.7.6. По окончании сдачи экзамена, кандидату в водители, предоставляется возможность просмотра вопросов и данных им ответов на них с комментариями к ошибочным ответам и указанием номеров правильных ответов.
- 3.8. Поставка кабельной продукции:
- Комплект кабелей из расчета 5 (10) м на одно установочное место (нужный метраж подчеркнуть)
 - Кабель в бухте из расчета 5 (10) м на одно установочное место с соответствующим количеством монтажных элементов (нужный метраж подчеркнуть)

4. Информационная карточка

учреждения-получателя материально-технических ресурсов приобретаемых за счет средств федерального бюджета в рамках выполнения федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006-2012 годах»

№ Мероприятия	№ п/п	Наименование материально-технических ресурсов	Кол-во	Информация по учреждению-получателю
3/46				

_____ /
(должность ответственного лица)

_____ /
(подпись)

_____ /
(Ф.И.О.)

М.П.

Рекомендации по заполнению формы:

1. Балансодержателем по получаемым МТР может быть только бюджетная организация, имеющая лицевой счет в управлении федерального казначейства, и ведущее бюджетный учет в соответствии с Приказом Минфина России от 10 февраля 2006 года № 25н.

2. В графе «Информация по учреждениям-получателям» по каждому мероприятию указываются:

1. Полное наименование учреждения-получателя.
2. Сокращенное наименование учреждения-получателя.
3. Юридический и почтовый адрес учреждения-получателя.
4. Организационно-правовая форма.
6. Уровень бюджета.
7. Банковские реквизиты учреждения-получателя (ИНН/КПП, л/с, УФК, расчетный счет, корреспондентский счет, БИК).
8. Должность, фамилия, имя, отчество руководителя учреждения-получателя, номер телефона.
9. Фамилия, имя, отчество главного бухгалтера учреждения-получателя, номер телефона.
10. Фамилия, имя, отчество и контактные телефоны должностных лиц учреждения-получателя, ответственных за организацию приема МТР.

Анкета

опроса учреждений-получателей на 2009 год по строительству подземных (надземных) пешеходных переходов в городах в рамках мероприятия № 4/17 федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006-2012 годах».

В адрес Дирекции в комплекте с бюджетной заявкой направляются заполненные и подписанные должностными лицами Заявка на выделение МТР (пункт 3) и Информационная карточка учреждения-получателя материально-технических ресурсов (пункт 4).

Цель проведения работ: обеспечение безопасности пешеходов при пересечении проезжей части, сохранение жизни и здоровья участников движения, ликвидация очагов аварийности.

Строительство Пешеходных переходов производится на основе единого Технического Задания (ТЗ). Основные характеристики переходов определяются с учетом ряда требований в соответствии с ТЗ.

Для определения основных характеристик перехода каждому региону предлагается подготовить исходные данные по единой форме.

1. ОСНОВНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ И ТЕРМИНЫ, ПРИМЕНЯЕМЫЕ ПРИ ПРОЕКТИРОВАНИИ И СТРОИТЕЛЬСТВЕ ПЕРЕХОДОВ.

1. Пешеходный переход – совокупность всех строительных конструкций, обеспечивающих безопасное пересечение транспортных магистралей пешеходами, расположенных над проезжей частью. Строительство надземных пешеходных переходов предполагается для увеличения на магистралях пропускной способности, т.е. организации непрерывного движения, безопасному переходу большого скопления пешеходов, а также чтобы избавить город от дорожных пробок.
2. Профиль проезжей части – сечение полотна автомобильной дороги по оси предполагаемого пешеходного перехода. С указанием ширины проезжей части, тротуаров, разделительных полос и т.п.
3. Интенсивность пешеходного движения – количество пешеходов, прошедших за 1 час через предполагаемый переход
4. Геоподоснова – проведения инженерно-геологических, геодезических изысканий на этапе подготовки проекта строительства. Генеральный план участка выполняется в определенном масштабе. На плане отображаются все здания, строения, сооружения, наземные, надземные и подземные коммуникации, элементы планировки, благоустройства и озеленения, ограждения, дороги, тротуары, рельеф и пр.
5. Инженерные коммуникации – силовые кабели, кабели связи, контрольные кабели, водостоки и другие инженерные коммуникации, находящиеся в зоне строительства перехода;
6. Благоустройство – комплекс мероприятий, направленных на улучшение экологического, санитарного, гигиенического и эстетического состояния участка. В составе благоустройства проводятся комплексные мероприятия по обустройству прилегающей к переходу территории: асфальтирование, установку бортового камня, укладку тротуарной плитки, ямочный ремонт,

устройство газонов.

7. Архитектурные требования – необходимость сочетания перехода с близлежащей застройкой или его устройство как доминирующий по стилю и композиции.
8. Проектно-изыскательские работы - комплекс работ по проведению инженерных изысканий, разработке технико-экономических обоснований строительства, подготовке проектов, рабочей документации, составлению сметной документации для осуществления строительства. Изыскательские работы представляют собой комплекс технических и экономических исследований района строительства.

2. РЕКОМЕНДАЦИИ ПО СОСТАВЛЕНИЮ ИСХОДНЫХ ДАННЫХ.

Согласно основных характеристик, указанных выше, производится подбор типа пешеходных переходов.

1. Состав пешеходного перехода.

Основными составляющими надземного пешеходного перехода являются: конструкции пролетных строений, конструкции опор пролетных строений, конструкции сходов с пролетных строений, а также, по необходимости конструкций остекления пролетных строений и сходов, средств организации движения, благоустройства территории. Указанные конструкции подбираются по следующим характеристикам:

- по типу:
 - железобетонные пролетные строения;
 - пролетные строения в виде стального корыта;
 - пролетные строения в виде ферм;
- по размеру, т.е. длина и ширина пролетного строения
- В зависимости от высоты перехода и местной геологии сооружаются башни и (или) сходы.
- В зависимости от расположения перехода - необходимость установки знаков регулирования дорожного движения, светофоров и т.п., а также необходимость благоустройства прилегающей территории.
- Итоговая стоимость пешеходного перехода указывается по сводному сметному расчету с указанием метода определения стоимости и базового года, на который составлен сводный сметный расчет.

2. Размещение пешеходных переходов.

Определяющими критериями для определения места расположения являются следующие признаки:

- Остановочные пункты общественного транспорта с повышенным пассажирским потоком;
- Места скопления пешеходов в определенных зонах жилой застройки;
- Торговые и развлекательные комплексы;
- Непосредственная близость к учебным заведениям и производственным организациям;
- Отсутствие иных переходов на оживленных магистралях.

Для необходимости размещения надземного пешеходного в тех или иных местах, а также проектирования и дальнейшего строительства пешеходных переходов предлагаем заполнить форму, прилагаемую ниже.

3. Заявка на выделение МТП

по мероприятию № 4/17 «Строительство подземных (надземных) пешеходных переходов в городах» в рамках федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006-2012 годах»

на 2009 год

1. Наименование субъекта РФ	
2. Место расположения пешеходного перехода	
3. Тип пешеходного перехода (наземный, подземный)	
4. Наличие проекта, прошедшего экспертизу. В случае наличие неполного пакета проектно-сметной документации указать состояние проекта и сроков его завершения.	
5. Стоимость строительства пешеходного перехода по сводному сметному расчету	
6. Продолжительность строительства в соответствии с проектом	
7. Балансодержатель (с указанием контактного лица)	
8. Основные параметры проектируемого пешеходного перехода (общая длина, ширина, схема, габарит, длина пролетного строения, тип пролетного строения и опор, используемые материалы)	
9. Наличие в зоне строительства проектируемых остановок общественного транспорта, перекрестков, светофоров, возможный перенос коммуникаций, а также другие работы связанные с строительством	
10. Обоснование местоположения пешеходного перехода: - наличие ДТП в районе строительства; - интенсивность пешеходных потоков; - интенсивность движения автомобильного транспорта; - наличие наземных пешеходных переходов, светофоров и т.д. - наличие школ, торговых центров и других общественных заведений в зоне предполагаемого строительства.	

_____ /
(должность ответственного лица)

_____ /
(подпись)

_____/_____/_____
(Ф.И.О.)

Контактный телефон: _____

Примечание:

Данная анкета заполняется отдельно по каждому пешеходному переходу, предполагаемому для включения в Программу.

4. Информационная карточка

учреждения-получателя материально-технических ресурсов приобретаемых за счет средств федерального бюджета в рамках выполнения федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006-2012 годах»

№ Мероприятия	№ п/п	Наименование материально-технических ресурсов	Кол-во	Информация по учреждению-получателю
4/17	1			
	2			

_____ /
(должность ответственного лица)

_____ /
(подпись)

_____ /
(Ф.И.О.)

М.П.

Рекомендации по заполнению формы:

1. Балансодержателем по получаемым МТР может быть только бюджетная организация, имеющая лицевой счет в управлении федерального казначейства, и ведущее бюджетный учет в соответствии с Приказом Минфина России от 10 февраля 2006 года № 25н.

2. В графе «Информация по учреждениям-получателям» по каждому мероприятию указываются:

1. Полное наименование учреждения-получателя.
2. Сокращенное наименование учреждения-получателя.
3. Юридический и почтовый адрес учреждения-получателя.
4. Организационно-правовая форма.
6. Уровень бюджета.
7. Банковские реквизиты учреждения-получателя (ИНН/КПП, л/с, УФК, расчетный счет, корреспондентский счет, БИК).
8. Должность, фамилия, имя, отчество руководителя учреждения-получателя, номер телефона.
9. Фамилия, имя, отчество главного бухгалтера учреждения-получателя, номер телефона.
10. Фамилия, имя, отчество и контактные телефоны должностных лиц учреждения-получателя, ответственных за организацию приема МТР.

Анкета

опроса учреждений-получателей на 2009 год по модернизации АСУД и светофорных объектов (оснащение светодиодными светофорами, современными управляющими контроллерами, экологическими датчиками, детекторами транспорта, табло обратного отсчета времени разрешающего сигнала, дополнительными звуковыми сопровождающими устройствами, современным программным обеспечением; техническое переоснащение центральных управляющих пунктов АСУД линиями связи, аппаратурой для связи с периферийными объектами, налаживание радиоканала) в рамках мероприятий № 4/18 федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006-2012 годах»

В адрес Дирекции в комплекте с бюджетной заявкой направляются заполненные и подписанные должностными лицами Заявка на выделение МТР (пункт 3), Приложение 1 и Информационная карточка учреждения-получателя материально-технических ресурсов (пункт 4).

Федеральной Целевой Программой «Повышение безопасности дорожного движения в РФ в 2006-20012 гг.» предусмотрено оснащение светодиодными светофорами, современными управляющими контроллерами, экологическими датчиками, детекторами транспорта, табло обратного отсчета времени разрешающего сигнала, дополнительными звуковыми сопровождающими устройствами, современным программным обеспечением.

Централизованные поставки оборудования производятся на основе единого Технического Задания (ТЗ), утвержденного ДОБДД МВД РФ. Параметры единого ТЗ уточняются для каждого региона с целью учета климатических и других местных особенностей. С этой целью в каждом регионе должны быть подготовлены исходные данные по единой форме следующего содержания:

1. ТЕРМИНЫ И ОПРЕДЕЛЕНИЯ

Результатом анкетирования является выяснение потребностей субъектов РФ в модернизации устаревшего (требующего замены) оборудования АСУД и светофорных объектов.

Модернизация объекта - совокупность работ и мероприятий, связанных с повышением потребительских качеств инженерных и иных объектов, их частей и/или элементов, с приведением эксплуатационных показателей к уровню современных требований в существующих габаритах.

Модернизация оборудования - усовершенствование находящегося в эксплуатации оборудования путем внесения в конструкции изменений, повышающих их технический уровень.

Состав строительно-монтажных работ и материалов для выполнения строительно-монтажных работ при строительстве или реконструкции светофорных объектов определяются и финансируются в субъектах РФ в рамках собственных Региональных целевых программ.

2.ТЕХНИЧЕСКАЯ ЧАСТЬ

2.1. Спецификация оборудования, входящего в 1 (один) базовый комплект на предлагаемый к поставке равносторонний светофорный объект (четырёхсторонний перекрёсток):

- светофор транспортный Т 1.2 - 4 шт.
- светофор транспортный Т 1.2 п - 2 шт.
- светофор транспортный Т 1.2 л - 2 шт.
- светофор пешеходный П 1.1 - 8 шт.
- устройство звукового сопровождения пешехода – 4 шт.

- табло обратного отсчёта времени – 8 шт.
- экран светофорный – 4 шт.
- знаки дорожные – 8 шт.
- контроллер дорожный - 1 шт.
- выносной пульт управления - 1 шт.
- детектор транспорта - 1 комплект (4 шт.)
- дисплейный пульт контроля (поставляется отдельно, по дополнительным заявкам)

Перечень материалов, не являющихся предметом поставки (состав и количество уточняются при проектировании в рамках Региональной целевой программы):

- металлоконструкции (светофорные колонки, стойки для дорожных знаков, спецкрепления, коробки универсальные).
- электромонтажные материалы (выключатели автоматические, силовые кабели, контрольные кабели, телефонные кабели, сигнальные кабели).

2.2. Состав работ по установке и наладке базового комплекта оборудования, использованного для модернизации объекта:

- тестирование поставляемого оборудования на совместимость
- демонтаж устаревшего оборудования, не отвечающего современным требованиям АСУД и требующего модернизации
- монтаж нового оборудования
- подключение к действующим сигнальным и силовым кабелям
- пуско-наладочные работы
- сдача-приёмка выполненных работ.

2.3. Светофорные объекты, имеющие конфигурацию, отличную от четырехстороннего перекрёстка (пункт 2.1).

3. Заявка на выделение МТР

по мероприятию 4/18 «Модернизация АСУД и светофорных объектов (оснащение светодиодными светофорами, современными управляющими контроллерами, экологическими датчиками, детекторами транспорта, табло обратного отсчета времени разрешающего сигнала, дополнительными звуковыми сопровождающими устройствами, современным программным обеспечением; техническое переоснащение центральных управляющих пунктов АСУД линиями связи, аппаратурой для связи с периферийными объектами, налаживание радиоканала)» в рамках федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006-2012 годах» на 2009 год

(тыс. руб.)

Наименование МТР	Цена за комплект	Кол-во	Сумма
1. Количество светофорных объектов, требующих модернизации оборудования (включает - базовый комплект оборудования, согласно п. 2.1 и состав работ по модернизации объекта, согласно п. 2.2. Анкеты) (комплект). Из них:	1 398		
• имеющие согласованную и утвержденную проектно-сметную документацию (подробное описание представить в Приложении №1) (комплект)	1 398		
• не имеющие согласованную и утвержденную проектно-сметную документацию (подробное описание представить в Приложении №1) (комплект).	1 398		
2. Количество светофорных объектов, требующих модернизации оборудования (не стандартный базовый комплект, согласно п. 2.3 Анкеты и состав работ по модернизации объекта, согласно п. 2.2. Анкеты) (комплект). Из них:			
• имеющие согласованную и утвержденную проектно-сметную документацию (подробное описание представить в Приложении №1) (комплект).			
• не имеющие согласованную и утвержденную проектно-сметную документацию			
ИТОГО			

_____ / _____ /
(должность ответственного лица)

(подпись)

(Ф.И.О.)

Контактный телефон: _____

Предварительная стоимость базового комплекта оборудования (согласно п. 2.1) и работ по установке и наладке базового комплекта оборудования (согласно п. 2.2) составляет 1.398.000 руб. (в ценах 2009 года).

Стоимость не стандартного базового комплекта оборудования (согласно п. 2.1) и работ по установке и наладке базового комплекта оборудования (согласно п. 2.2) определяется Дирекцией с учетом подробного описания (Приложение №1).

Дополнительная информация: Необходимо указать тип и производителя оборудования, используемого в субъекте РФ / предпочтительного к поставке в рамках модернизации:

- светофор транспортный, пешеходный _____ / _____
- устройство звукового сопровождения пешехода _____ / _____
- табло обратного отсчёта времени _____ / _____
- экран светофорный _____ / _____
- знаки дорожные _____ / _____
- контроллер дорожный _____ / _____
- выносной пульт управления _____ / _____
- детектор транспорта _____ / _____

Приложение №1
к Анкете опроса требований
на поставку оборудования
для модернизации АСУД и светофорных объектов

Характеристика светофорных объектов, требующих модернизации оборудования в 2009 году

№ п/п	Населенный пункт субъекта РФ	Адрес установки светофорного объекта	Тип пересечения	Наличие согласованной и утвержденной проектно-сметной документации	Примечание (в т.ч. указать топологические особенности объекта, техническое состояние силовых, сигнальных кабелей и др.)
1.					
2.					
3.					
4.					
5.					
6.					
7.					
8.					
9.					
10.					
11.					

Необходимость поставки дисплейного пульта контроля (с указанием количества)

шт.

4. Информационная карточка

учреждения-получателя материально-технических ресурсов приобретаемых за счет средств федерального бюджета в рамках выполнения федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006-2012 годах»

№ Мероприятия	№ п/п	Наименование материально-технических ресурсов	Кол-во	Информация по учреждению-получателю
4/18	1			
	2			

_____ /
(должность ответственного лица)

_____ /
(подпись)

_____ /
(Ф.И.О.)

М.П.

Рекомендации по заполнению формы:

1. Балансодержателем по получаемым МТР может быть только бюджетная организация, имеющая лицевой счет в управлении федерального казначейства, и ведущее бюджетный учет в соответствии с Приказом Минфина России от 10 февраля 2006 года № 25н.

2. В графе «Информация по учреждениям-получателям» по каждому мероприятию указываются:

1. Полное наименование учреждения-получателя.
2. Сокращенное наименование учреждения-получателя.
3. Юридический и почтовый адрес учреждения-получателя.
4. Организационно-правовая форма.
6. Уровень бюджета.
7. Банковские реквизиты учреждения-получателя (ИНН/КПП, л/с, УФК, расчетный счет, корреспондентский счет, БИК).
8. Должность, фамилия, имя, отчество руководителя учреждения-получателя, номер телефона.
9. Фамилия, имя, отчество главного бухгалтера учреждения-получателя, номер телефона.
10. Фамилия, имя, отчество и контактные телефоны должностных лиц учреждения-получателя, ответственных за организацию приема МТР.

Анкета

опроса учреждений-получателей на 2009 год по обустройству наиболее опасных участков улично - дорожной сети дорожными ограждениями в рамках мероприятия № 4/20 федеральной целевой программы Повышение безопасности дорожного движения в 2006-2012 годах».

В адрес Дирекции в комплекте с бюджетной заявкой направляются заполненные и подписанные должностными лицами Заявка на выделение МТР (пункт 3) с дополнительной информацией и Информационная карточка учреждения-получателя материально-технических ресурсов (пункт 4).

При определении объектов (участков) улично-дорожной сети, подлежащих обустройству дорожными ограждениями, необходимо учитывать действующие нормативно-технические документы, а также дополнительные технические требования по реконструкции этих объектов согласно пункту 4 анкеты опроса

При определении объектов (участков) улично-дорожной сети, подлежащих обустройству дорожными ограждениями, необходимо учитывать действующие нормативно-технические документы, а также дополнительные технические требования по реконструкции этих объектов согласно пункту 4 анкеты опроса.

1. Определение терминов.

Барьерное ограждение – устройство, предназначенное для предотвращения съезда транспортного средства с обочины и мостового сооружения (моста, путепровода, эстакады и т.п.), переезда через разделительную полосу, столкновения со встречным транспортным средством, наезда на массивные препятствия и сооружения, расположенные на обочине, в полосе отвода дороги и на разделительной полосе.

Удерживающая способность ограждения – энергия бокового удара, выдерживаемого рабочим участком ограждения при заданной величине динамического прогиба. Значения уровня удерживающей способности ограждения определяются по ГОСТ 52289-2004.

Высота ограждения (габарит высоты) – расстояние по вертикали между поверхностью покрытия дороги и верхней кромкой ограждения.

Рабочая ширина (габарит динамический) – расстояние по горизонтали между вертикальными плоскостями, касательными к лицевой стороне недеформированного ограждения и задней стороне ограждения после деформации.

2. Технические требования по обустройству участков улично-транспортной сети дорожными ограждениями

1. Выбор дорожных ограждений при реконструкции действующих автомобильных дорог общего пользования, городских дорог, улиц и мостовых сооружений должен производиться в соответствии с ГОСТ 52289-2004.

2. Наиболее приоритетными участками дорог являются участки дорог I категории (4-6 полос), городские дороги и улицы, относящиеся к магистральным дорогам скоростного движения и магистральным улицам общегородского значения непрерывного движения, а также, набережные и участки дорог с высокими насыпями с возможностью съезда автотранспорта

3. Ограждения, устанавливаемые на реконструируемых участках должны иметь минимальные

габариты для обеспечения наименьшего изменения ширины проезжей части.

Рекомендуемые параметры ограждений:

- высота ограждений в соответствии с табл. 18 (раздел 8 ГОСТ Р. 52289-2004);
- ширина двусторонних ограждений в плане не более 0.65м;
- рабочая ширина (динамический габарит) двустороннего ограждения не более 1,15м (для деформированного ограждения после наезда автотранспорта);
- рабочая ширина (динамический габарит) односторонних ограждений
 - мостовой группы в соответствии с требованиями ГОСТ Р. 52289-2004
 - дорожной группы при наличии тротуаров шириной до 2,0 м не более 1,4 м при удерживающей способности не менее 300 кДж.

**3. Заявка на выделение МТР
по мероприятию № 4/20 «Обустройство наиболее опасных
участков улично - дорожной сети дорожными ограждениями»
в рамках федеральной целевой программы
«Повышение безопасности дорожного движения в 2006-2012 годах»
на 2009 год**

Наименование МТР	Кол-во п.м.	Цена тыс.руб./п.м.	Сумма тыс.руб.
Барьерное ограждение			

_____ /
(должность ответственного лица)

_____ /
(подпись)

_____ /
(Ф.И.О.)

Контактный телефон: _____

ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ:

Объект _____

1. Характеристика объекта.

1.1. Количество полос движения

-

шт.

1.2. Максимальная разрешенная скорость

-

км/час

1.3. Интенсивность движения -

авт./сут.

1.4. Радиус поворота дороги -

м

1.5. Угол наклона дороги -

о/оо

1.6. Ширина тротуара -

м

1.7. Прочие характеристики (описать) -

1.8. Прочие характеристики (описать) -

1.9. Прочие характеристики (описать) -

2. Характеристика ДТП на объекте.

Примеч.: В анкету включать данные по ДТП в городе, области за последние 1 год / 5 лет

- 2.1. ДТП, связанные с наездом на пешеходов (всего) - / шт.
В том числе при :
- 2.1.1. - пересечении пешеходом улицы в неполюженном месте / шт.
- 2.1.2. - пересечении пешеходом улицы на пешеходном переходе вне перекрестка - / шт.
- 2.1.3. - пересечении пешеходом улицы на пешеходном переходе на перекрестке без светофора - / шт.
- 2.1.4. - пересечении пешеходом улицы на пешеходном переходе на перекрестке со светофором - / шт.
- 2.1.5. - нахождении пешехода на тротуаре / шт.
- 2.1.6. - прочих причинах (описать) - / шт.
- 2.2. ДТП, связанные со столкновением автомобилей (всего) - / шт.
В том числе при :
- 2.2.1. - выезде автомобиля на полосу встречного движения - / шт.
- 2.2.2. - пересечении автомобилем перекрестка - / шт.
- 2.2.3. - неправильной парковке автомобиля - / шт.
- 2.2.4. - несоблюдении дистанции - / шт.
- 2.2.5. - плохой освещенности участка - / шт.
- 2.2.6. - плохом качестве дорожного покрытия - / шт.
- 2.2.7. - несоблюдении рядности движения - / шт.
- 2.2.8. - прочих причинах (описать) - / шт.
- 2.3. ДТП, связ. с выездом автомобиля с проезжей части (всего) - / шт.
В том числе :
- 2.3.1. - наезд автомобиля на массивное препятствие - / шт.
- 2.3.2. - падение автомобиля с мостового сооружения - / шт.

2.3.3. - падение автомобиля с насыпи -

/ шт.

2.3.4. - прочие съезды (описать) -

/ шт.

2.4. ДТП, связанные с прочими причинами (всего) -

/ шт.

В том числе :

2.4.1. -

/ шт.

2.4.2. -

/ шт.

2.4.3. -

/ шт.

3. Предложения по снижению количества и степени тяжести ДТП на объекте (с указанием ориентировочных капитальных вложений по их реализации).

3.1. Установка двусторонних барьерных ограждений на разделительной полосе.

Примечание: С учетом технических требований.

Мостовая группа БО.

3.1.1. - длина ограждения -

м

3.1.2. - удерживающая способность ограждения -

кДж

3.1.3. - высота ограждения -

м

3.1.4. - объем капвложений -

руб.

Дорожная группа БО.

3.1.5. - длина ограждения -

м

3.1.6. - удерживающая способность ограждения -

кДж

3.1.7. - высота ограждения -

м

3.1.8. - объем капвложений -

руб.

3.2. Установка односторонних барьерных ограждений на обочине.

Примечание: С учетом технических требований.

Мостовая группа БО.

3.2.1. - длина ограждения -

м

3.2.2. - удерживающая способность ограждения -

кДж

3.2.3. - высота ограждения -

 м

3.2.4. - объем капвложений -

 руб.

Дорожная группа БО.

3.2.5. - длина ограждения -

 м

3.2.6. - удерживающая способность ограждения -

 кДж

3.2.7. - высота ограждения -

 м

3.2.8. - объем капвложений -

 руб.

4. Информационная карточка

учреждения-получателя материально-технических ресурсов приобретаемых за счет средств федерального бюджета в рамках выполнения федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006-2012 годах»

№ Мероприятия	№ п/п	Наименование материально-технических ресурсов	Кол-во	Информация по учреждению-получателю
4/20	3.1.			
	3.2.			

_____ / _____ / _____
(должность ответственного лица)

(подпись)

(Ф.И.О.)

М.П.

Рекомендации по заполнению формы:

1. Балансодержателем по получаемым МТР может быть только бюджетная организация, имеющая лицевой счет в управлении федерального казначейства, и ведущее бюджетный учет в соответствии с Приказом Минфина России от 10 февраля 2006 года № 25н.

2. В графе «Информация по учреждениям-получателям» по каждому мероприятию указываются:

1. Полное наименование учреждения-получателя.
2. Сокращенное наименование учреждения-получателя.
3. Юридический и почтовый адрес учреждения-получателя.
4. Организационно-правовая форма.
6. Уровень бюджета.
7. Банковские реквизиты учреждения-получателя (ИНН/КПП, л/с, УФК, расчетный счет, корреспондентский счет, БИК).
8. Должность, фамилия, имя, отчество руководителя учреждения-получателя, номер телефона.
9. Фамилия, имя, отчество главного бухгалтера учреждения-получателя, номер телефона.
10. Фамилия, имя, отчество и контактные телефоны должностных лиц учреждения-получателя, ответственных за организацию приема МТР.

Анкета

опроса учреждений-получателей на 2009 год по созданию системы маршрутного ориентирования участников дорожного движения (установка дорожных знаков) в рамках мероприятий 4/21 федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах».

В адрес Дирекции в комплекте с бюджетной заявкой направляются заполненные и подписанные должностными лицами Заявка на выделение МТР (пункт 3) с Приложениями 1, 2, 3 и Информационная карточка учреждения-получателя материально-технических ресурсов (пункт 4).

1. Термины и определения.

Система маршрутного ориентирования (СМО) – система, предоставляющая информацию водителям о направлениях движения и ориентированию на территории города. Основными элементами СМО, сообщаящими водителям необходимые сведения об улицах, объектах и схемах организации движения в транспортных узлах по ходу движения являются информационные знаки индивидуального проектирования (ИЗИП), которыми в достаточном количестве должна быть оснащена улично-дорожная сеть.

Информационные знаки индивидуального проектирования – это знаки 6.9.1, 6.9.2, 6.10.1, 6.12, 6.14.1, 6.14.2 по ГОСТ Р 52290, которые информируют водителей об их местонахождении и возможных маршрутах движения, расположении объектов по пути следования.

Световозвращающие материалы (СВМ) – это материалы, с помощью которых изготавливается лицевая поверхность (изображение) знака. В зависимости от коэффициента световозвращения они делятся на три типа: А, Б и В (таблица 5.2 ГОСТ Р 52290), применение каждого из которых выбирается в зависимости от категории улиц и дорог, условий освещенности, способов установки знаков и пр.

Схема маршрутного ориентирования – схема движения транзитного грузового и легкового транспорта по улично-дорожной сети города.

Г-, Т-, П- образные опоры – опорные конструкции для размещения ИЗИП над проезжей частью.

2. Определение цены

1. Выбор вариантов проектирования, изготовления и установки ИЗИП помеченных * приводит к удорожанию создания СМО. В скобках указывается усредненный процент удорожания от базовой цены одного ИЗИП.
2. Базовая цена рассчитана для ИЗИП площадью 1 кв.м. и составляет 11 500,00 рублей. Базовая цена включает в себя работы по разработке технического задания (ТЗ) на установку знака (включая проект знака), согласованию ТЗ с органом ГИБДД и органом исполнительной власти (местного самоуправления), изготовлению ИЗИП с применением основы из оцинкованной стали и световозвращающей пленки типа А и самостоятельной опоры (труба диаметром 76мм), установке опоры и монтажу знака.

3. Порядок расчета потребности в денежных средствах на создание системы маршрутного ориентирования:

$$\sum_{\text{общ.}} = \sum_1 + \sum_2 + \sum_3,$$

где :

\sum_1 – сумма денежных средств по приложению 1;

\sum_2 – сумма денежных средств по приложению 2;

\sum_3 – сумма денежных средств по приложению 3;

$\sum_{\text{общ.}}$ – общая потребность в денежных средствах;

$БЦ$ – базовая цена знака;

$КМ$ – количество квадратных метров (общая площадь) установленных знаков;

$КЗ$ – количество устанавливаемых знаков;

$К_{п.п}$ – коэффициент соответствующего пункта раздела.

Расчет общей потребности в денежных средствах на создание системы маршрутного ориентирования.

(данные подставляются в указанную формулу после просчета потребности по приложениям)

$$\sum_{\text{общ.}} = \sum_1 + \sum_2 + \sum_3 =$$

3. Заявка на выделение МТР

по мероприятию № 4/21 «Создание системы маршрутного ориентирования участников дорожного движения (установка дорожных знаков)» в рамках федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006-2012 годах»

в 2009 году

(тыс.руб.)

Наименование	Количество (шт.)	Сумма
Установка дорожных знаков		

(должность ответственного лица)

(подпись)

/ _____ /

(Ф.И.О.)

Контактный телефон: _____

Примечание: стоимость дорожных знаков определяется в соответствии с п.2 и Приложениями 1, 2, 3.

1. Разработка и согласование проектной документации.

№ п/п	Проводимое мероприятие	необходимость разработки/согласования		количество знаков	Сумма (руб.)
		да	нет		
1.1.	Разработка схемы маршрутного ориентирования: • при отсутствии (удорожание на 1 знак - 40%)*				
1.2..	Необходимый состав проектной документации в рамках выполняемых работ: • Технические задания (ТЗ)				
	• Рабочая документация (удорожание на 1 знак - 100%) *				
	• Типовые проекты конструкций (удорожание на 1 знак - 15%)*				
1.3	Геоподоснова и картографические материалы предоставляются подрядчику: • бесплатно				
	• за отдельную плату (указать) на 1 знак * _____ руб.				
1.4	Требуемые согласования проектной документации: • орган ГИБДД				
	• орган исполнительной власти (муниципального образования)				
	• владельцы коммуникаций (удорожание на 1 знак - 20%)*				
	• владельцы опорных конструкций (МГО, МГТ, инженерные сооружения и здания) (удорожание на 1 знак - 20%)*				

Итого: $\Sigma =$

Расчет в потребности денежных средств по приложению 1:

$$\Sigma_1 = (БЦ \times K_{1,1} + \dots + БЦ \times K_{1,n}) \times КЗ =$$

2. Изготовление информационных знаков индивидуального проектирования (ИЗИП).

№ п/п	Проводимое мероприятие	общая площадь установленных знаков (кв.м.)	Количество (шт.)	Сумма (руб.)
2.1.	Знаки по ГОСТ Р 52290 с применением различных типов световозвращающих материалов (СВМ): • 6.14.1; 6.14.2: - тип А - тип Б - тип В			
	• 6.10.1: - тип А - тип Б (удорожание за 1 кв. м. - 15%)* - тип В (удорожание за 1 кв. м. - 25 %)*			
	• 6.12: - тип А - тип Б (удорожание за 1 кв. м. - 15%)* - тип В (удорожание за 1 кв. м. - 25 %)*			
	• 6.9.2: - тип А - тип Б (удорожание за 1 кв. м. - 17 %)* - тип В (удорожание за 1 кв. м. - 30 %)*			
	• 6.9.1: - тип А - тип Б (удорожание за 1 кв. м. - 17 %)* - тип В (удорожание за 1 кв. м. - 30 %)* Всего: $\Sigma =$		$\Sigma =$	$\Sigma =$
2.2.	Тип основы знака: • оцинкованная сталь • алюминиевый сплав толщиной 2 мм (площадь знака до 3 кв.м.) (удорожание за 1 кв. м. - 25 %)*			
	• алюминиевый сплав толщиной 3 мм (площадь знака свыше 3 кв.м.) (удорожание за 1 кв. м. - 80 %)* Всего: $\Sigma =$		$\Sigma =$	
Итого: $\Sigma =$			$\Sigma =$	$\Sigma =$

Расчет в потребности денежных средств по приложению 2:

$$\Sigma_2 = (БЦ + БЦ \times K_{2,1} + \dots + БЦ \times K_{2,n}) \times КМ =$$

КМ – общая площадь установленных знаков (кв.м.)

3. Способы установки информационных знаков индивидуального проектирования (ИЗИП).

№ п/п	Проводимое мероприятие	Количество устанавливаемых знаков (шт.)	Сумма (руб.)
3.1.	Тип опорной конструкции: • самостоятельная опора (СО) (Ø76 или МГО, или МГТ, площадь знака до 2 кв.м)		
3.1.1	• 2 СО (удорожание за 1 знак - 20%)*		
3.1.2	• 3 СО (удорожание за 1 знак - 35%)*		
3.1.3	• Г-опора (для знака площадью до 10 кв.м) (удорожание для 1 опорной конструкции - 1800%)*		
3.1.4	• Г-опора (для знака площадью от 10 кв.м до 20 кв.м) (удорожание для 1 опорной конструкции - 3000%)*		
3.1.5	• Г-опора (для знака площадью свыше 20 кв.м) (для 1 опорной конструкции - 5000%)*		
3.1.6	• Т-опора (для 2-х знаков площадью до 10 кв.м каждый) (удорожание для 1 опорной конструкции - 2200 %)*		
3.1.7	• Т-опора (для 2-х знаков площадью от 10 кв.м до 20 кв.м каждый) (удорожание для 1 опорной конструкции - 3800 %)*		
3.1.8	• Т-опора (для 2-х знаков площадью свыше 20 кв.м каждый) (удорожание для 1 опорной конструкции - 6000 %)*		
3.1.9	• П-опора (длина ригеля от 10 п.м до 16 п.м) (удорожание для 1 опорной конструкции - 10400 %)*		
3.1.10	• П-опора (длина ригеля от 16 п.м до 30 п.м) (удорожание для 1 опорной конструкции 12000 %)* Всего:	Σ=	Σ=
3.2.	Необходимость отсыпки берм: • да (30%-100%)*		

Итого: Σ= Σ=

Расчет в потребности денежных средств по приложению 3:

$$\Sigma_3 = (\text{БЦ} \times K_{3.1.1} \times K3) + (\text{БЦ} \times K_{3.1.n} \times K3) + (\text{БЦ} \times K_{3.2} \times K3) =$$

4. Информационная карточка

учреждения-получателя материально-технических ресурсов приобретаемых за счет средств федерального бюджета в рамках выполнения федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006-2012 годах»

№ Мероприятия	№ п/п	Наименование материально-технических ресурсов	Кол-во	Информация по учреждению-получателю
4/21				

_____ / _____ / _____
(должность ответственного лица)

(подпись)

(Ф.И.О.)

М.П.

Рекомендации по заполнению формы:

1. Балансодержателем по получаемым МТР может быть только бюджетная организация, имеющая лицевой счет в управлении федерального казначейства, и ведущее бюджетный учет в соответствии с Приказом Минфина России от 10 февраля 2006 года № 25н.

2. В графе «Информация по учреждениям-получателям» по каждому мероприятию указываются:

1. Полное наименование учреждения-получателя.
2. Сокращенное наименование учреждения-получателя.
3. Юридический и почтовый адрес учреждения-получателя.
4. Организационно-правовая форма.
6. Уровень бюджета.
7. Банковские реквизиты учреждения-получателя (ИНН/КПП, л/с, УФК, расчетный счет, корреспондентский счет, БИК).
8. Должность, фамилия, имя, отчество руководителя учреждения-получателя, номер телефона.
9. Фамилия, имя, отчество главного бухгалтера учреждения-получателя, номер телефона.
10. Фамилия, имя, отчество и контактные телефоны должностных лиц учреждения-получателя, ответственных за организацию приема МТР.

Анкета

опроса учреждений-получателей на 2009 год по оснащению городских эксплуатационных организаций техникой для обслуживания технических средств организации дорожного движения в рамках мероприятий № 4/31 федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах»

1. Рекомендации и пояснения по заполнению анкеты опроса.

В адрес Дирекции в комплекте с бюджетной заявкой направляются заполненные и подписанные должностными лицами Заявка на выделение МТР (пункт 5) и Информационная карточка учреждения-получателя материально-технических ресурсов (пункт 6).

2. Автоподъемники для обслуживания технических средств организации дорожного движения.

Автоподъемники разработаны с учетом особенностей эксплуатации в стесненных городских условиях с интенсивным движением. Смонтированное на малогабаритном шасси компактное подъемное оборудование телескопической конструкции при небольших габаритных размерах и высокой маневренности машины позволяет решать различные задачи в области обслуживания технических средств организации дорожного движения. Для приведения стрелы в рабочее положение не требуется большого открытого пространства.

2.1. Автоподъемник, предназначенный для выполнения строительно-монтажных и электротехнических работ на высоте до 12 метров.

Тип транспортного средства	Автомобильный телескопический подъемник АПТ-12
Колесная формула/ведущие колеса	4*2/задние
Схема компоновки ТС	– капотная, расположение двигателя - переднее продольное
Исполнение грузочного пространства	платформа с подъемником и люлькой грузоподъемностью 200 кг
Кабина	Трехместная, двухдверная, однорядная
Габаритные размеры , мм	
- длина	7000
- ширина	2200
- высота	2900
Двигатель (тип)	Четырехтактный, бензиновый (ЕВРО-3)
Трансмиссия	Механическая КПП
Рулевой механизм	Привод с гидравлическим усилителем
Технологическое оборудование:	
– стрела	Трехсекционная телескопическая
– высота подъема люльки, м	12
– вылет, м	4,5
– мах грузоподъемность люльки, кг	200
– угол поворота стрелы, град	360
– тип люльки	Металлический на изоляторах для работ под напряжением
Дополнительное оборудование транспортного средства:	- гидравлическая система с пропорциональным управлением с возможностью управления рабочими органами с нижнего пульта и пульта, расположенного в люльке. - наличие аварийного привода;

2.2. Автоподъемник, предназначенный для выполнения строительно-монтажных и электротехнических работ на высоте до 14 метров.

Тип транспортного средства	Автомобильный телескопический подъемник АПТ-14
Колесная формула/ведущие колеса	4*2/задние
Схема компоновки ТС	– капотная, расположение двигателя - переднее продольное
Исполнение грузозахватного пространства	платформа с подъемником и люлькой грузоподъемностью 200 кг
Кабина	Трехместная, двухдверная, однорядная
Габаритные размеры , мм	
- длина	8000
- ширина	2210
- высота	2500
Двигатель (тип)	четырёхтактный с турбонаддувом дизельный (ЕВРО-3)
Трансмиссия	Механическая КПП
Рулевой механизм	Привод с гидравлическим усилителем
Технологическое оборудование:	
– стрела	Трехсекционная телескопическая
– высота подъема люльки, м	14
– вылет, м	4,5
– мах грузоподъемность люльки, кг	200
– угол поворота стрелы, град	370
– тип люльки	Металлический на изоляторах для работ под напряжением
Дополнительное оборудование транспортного средства:	- гидравлическая система с пропорциональным управлением с возможностью управления рабочими органами с нижнего пульта и пульта, расположенного в люльке. - наличие аварийного привода;

3. Передвижная лаборатория для диагностики светофорного хозяйства.

Передвижная лаборатория (ПЛ) - совокупность всех технических средств, обеспечивающих выполнение функций контроля, ремонта и обслуживания систем светофорного регулирования дорожного движения на базе автомобиля.

Стенд для контроля светофоров (СКС) - рабочее место, оснащенное средствами подключения к системам светофорного регулирования, обеспечивающее контроль за ними.

В состав ПЛ входит инструмент и ЗИП необходимый для оперативного доступа к системам светофорного регулирования и замены неисправных блоков и модулей, а так же СКС, позволяющий при необходимости производить подключения по различным интерфейсам и осуществлять профилактический контроль и изменение рабочих параметров отдельного блока или системы в целом. Состав и оснащение лаборатории позволяют мобильно решать задачи по контролю, обслуживанию и ремонту светофорных объектов.

Тип транспортного средства	передвижная лаборатория
Колесная формула/ведущие колеса	4*2/задние
Колесная база, мм	2900
Масса автомобиля	– полная масса автомобиля не более 3500 кг
Тип кузова	фургон цельнометаллический со встроенными стеклами, правой сдвижной и задними распашными на 180 градусов дверями Цветографическая схема согласно ГОСТ Р50574-2002 для автомобилей аварийных служб с надписью «Диагностическая лаборатория ТСОДД».
Габаритные размеры, мм	
- длина	5500
- ширина	2500
- высота	2074
Двигатель (тип)	– четырехтактный бензиновый мощностью не менее 100 л.с.(ЕВРО-3) – с впрыском топлива (АИ-92)
Трансмиссия	Механическая, 5 ступенчатая КПП
Рулевой механизм	с гидравлическим усилителем руля
Дополнительное оборудование транспортного средства	Багажник (грузоподъемностью не менее 180 кг) на крыше с обеспечением возможности работы 2-х человек. Багажник оборудован механизмом для крепления лестницы.
Состав рабочего салона автомобиля:	<ul style="list-style-type: none"> – Стол приборный с тумбой (ящиками для приборов) со стендом для проверки; – Стол-верстак; – Два поворотных кресла; – Средства обеспечения безопасности проведения работ (конуса ограждения, знаки объезда, ограничения скорости, жилеты); – Огнетушитель, медицинская аптечка, отопитель салона; – Кабель–удлинитель для подключения оборудования к внешней электросети ~220В;
Состав диагностического оборудования:	<ul style="list-style-type: none"> – Преобразователь постоянного напряжения 12В в переменное 220В, 3,0 кВт; – Источник питания постоянного тока на 2А (регулируемый); – Осциллограф; – Мультиметр (тестер); – Стенд для проверки светофорных контроллеров необходимо указать тип эксплуатируемых контроллеров в регионе); – Комплект ЗИП; – Комплект автоинструментов; - Сварочный аппарат; - Электростанция; - Электроинструмент;

4. Дорожный комплекс для нанесения горизонтальной дорожной разметки в городских условиях.

Дорожный комплекс для нанесения горизонтальной дорожной разметки разработан с учетом особенностей эксплуатации в стесненных городских условиях с интенсивным движением. Состоит из разметочной машины и прицепа для ее перевозки. Смонтированное на собственном шасси разметочное оборудование при высокой маневренности разметочной машины позволяет решать различные задачи в области нанесения горизонтальной дорожной разметки, как одного из видов технических средств организации дорожного движения. Для доставки разметочной машины на рабочий участок используется специальный прицеп.

4.1. Разметочная машина предназначена для нанесения горизонтальной дорожной разметки лакокрасочными материалами.

Тип транспортного средства	Машина для дорожной разметки МДР – 4
Двигатель	Четырехтактный, бензиновый, мощность 51 кВт
Привод хода	Гидравлический
Тип подвески	Жесткая
Электрооборудование	12 В
Габаритные размеры , мм	
- длина	5300
- ширина	2400 (с навесным оборудованием)
- высота	2600
Тормозная система	гидравлическая
База	3200 мм
Колея передних колес, мм	1130
Колея задних колес, мм	1155
Масса снаряженная, кг	1600
Масса полная, кг	3200
Заправочные объемы, не менее, л:	
Топливный бак	100
Система охлаждения двигателя	10
Система смазки двигателя	4
Система гидропривода хода	240
Бак краски основной	600
Бак краски дополнительный	300
Бак стеклошариков	200
Способ нанесения краски	Безвоздушный
Технологическое оборудование:	
- насос для краски	Производительность не менее 32 л/мин
- автоматический пистолет	2
- ручной пистолет	1
- подача шариков	Под давлением
- бортовой компьютер	ПРД – 2
Нанесение всех линий горизонтальной дорожной разметки	По ГОСТ Р 51256-99
Дополнительное оборудование транспортного средства:	Возможность установки емкости для нанесения термопластика

4.2. Прицеп для перевозки дорожных разметочных машин

Тип транспортного средства	Прицеп для перевозки дорожных разметочных машин 835301
Масса перевозимого груза, не более, кг	8500
Снаряженная масса, кг	2500
Полная масса, кг	11000
Распределение полной массы на каждую ось, кг, не более	5500
Габаритные размеры, не более, мм	
- длина	8100
- ширина	2480
- высота	3500 (с тентом)
Погрузочная высота, не более, мм	880
Дорожный просвет, не менее, мм	290
Количество осей	2
Количество колес	8
Колея, мм	1760
АБС	
Трапы	
- ширина, мм	440
- привод подъема и опускания	ручной
- угол въезда, град	11
Опорное устройство	Колесо опорное с винтовым приводом

5. Заявка на выделение МТР

по мероприятию 4/31 «Оснащение городских эксплуатационных организаций техникой для обслуживания технических средств организации дорожного движения» в рамках федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006-2012 годах» на 2009 год

(тыс. руб.)

Наименование	Стоимость за единицу	Количество (шт.)	Сумма
2.1. Автоподъемник, высота подъема до 12 метров	1250		
2.2. Автоподъемник, высота подъема до 14 метров	2615		
3. Передвижная лаборатория для диагностики светофорного хозяйства	1350		
4.1. Разметочная машина предназначена для нанесения дорожной разметки	3000		
4.2. Прицеп для перевозки дорожных разметочных машин	586		
ИТОГО	-		

_____ /
(должность ответственного лица)

_____ /
(подпись)

_____/_____/_____
(Ф.И.О.)

Контактный телефон: _____

4. Информационная карточка

учреждения-получателя материально-технических ресурсов приобретаемых за счет средств федерального бюджета в рамках выполнения федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006-2012 годах»

№ Мероприятия	№ п/п	Наименование материально-технических ресурсов	Кол-во	Информация по учреждению-получателю
4/31	2.1.			
	2.2.			
	2.3.			
	3			
	4			

_____ /
(должность ответственного лица)

_____ /
(подпись)

_____ /
(Ф.И.О.)

М.П.

Рекомендации по заполнению формы:

1. Балансодержателем по получаемым МТР может быть только бюджетная организация, имеющая лицевой счет в управлении федерального казначейства, и ведущее бюджетный учет в соответствии с Приказом Минфина России от 10 февраля 2006 года № 25н.

2. В графе «Информация по учреждениям-получателям» по каждому мероприятию указываются:

1. Полное наименование учреждения-получателя.
2. Сокращенное наименование учреждения-получателя.
3. Юридический и почтовый адрес учреждения-получателя.
4. Организационно-правовая форма.
6. Уровень бюджета.
7. Банковские реквизиты учреждения-получателя (ИНН/КПП, л/с, УФК, расчетный счет, корреспондентский счет, БИК).
8. Должность, фамилия, имя, отчество руководителя учреждения-получателя, номер телефона.
9. Фамилия, имя, отчество главного бухгалтера учреждения-получателя, номер телефона.
10. Фамилия, имя, отчество и контактные телефоны должностных лиц учреждения-получателя, ответственных за организацию приема МТР.

Анкета

опроса учреждений-получателей на 2009 год по оснащению подразделений дорожно-патрульной службы аппаратно-программными комплексами, позволяющими с помощью электронной карты местности определить оптимальный маршрут движения к месту дорожно-транспортных происшествий патрульного транспорта для организации централизованной поставки в рамках мероприятия 5/62 федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006-2012 годах»

1. Общие сведения

1.1 Термины и определения

НАПК - навигационный аппаратно-программный комплекс. Состоит из одного или нескольких диспетчерских центров и контроллеров местоположения патрульных автомобилей. Количество диспетчерских центров и контроллеров местоположения патрульных автомобилей определяется на этапе планирования комплекса, исходя из потребностей.

GSM - Global System for Mobile communications - глобальная система мобильной связи (стандарт сотовой связи в Европе)

GPS – Глобальная система позиционирования – американская спутниковая система навигации

ГЛОНАСС – ГЛОбальная НАвигационная Спутниковая Система – российская спутниковая система навигации

GPRS – General Packet Radio Service — пакетная радиосвязь общего пользования — надстройка над технологией мобильной связи GSM, осуществляющая пакетную передачу данных. GPRS позволяет пользователю мобильного телефона производить обмен данными с другими устройствами в сети GSM и с внешними сетями, в том числе Интернет. GPRS предполагает тарификацию по объему переданной/полученной информации, а не времени. При использовании GPRS информация собирается в пакеты и передается через неиспользуемые в данный момент голосовые каналы, такая технология предполагает более эффективное использование ресурсов сети GSM. При этом приоритет передачи – голосовой трафик, поэтому скорость передачи зависит не только от возможностей оборудования, но и от загрузки сети.

УКВ - диапазон ультра коротких волн 146–174 МГц (профессиональное назначение)

ДЦВ - диапазон дециметровых волн 440–490 МГц (профессиональное назначение)

Диспетчерский центр - функционально законченный элемент НАПК, состоит из информационно-технологического комплекса и радиоприёмного оборудования. Диспетчерский центр представляет собой автономное рабочее место, имеющее необходимые технические и программные возможности с помощью электронной карты местности руководить патрульным транспортом.

Информационно-технологический комплекс - персональная электронно-вычислительная машина с лицензионным программным обеспечением навигационного аппаратно-программного комплекса

Дополнительное рабочее место - может входить в состав диспетчерского центра, представляет собой информационно-технологический комплекс с лицензионным программным обеспечением НАПК, который подключается к диспетчерскому центру по существующей в здании локально-вычислительной сети

Стационарный диспетчерский центр – размещается в дежурной части, зале оперативного управления

Мобильный диспетчерский центр – размещается на автомобиле (командно-штабной автомобиль, автобус)

Контроллер местоположения подвижного объекта – оборудование, устанавливаемое на патрульный автомобиль и предназначенное для передачи координат географического местоположения патрульного автомобиля на диспетчерский центр.

Ретрансляционный пункт - используется для ретрансляции навигационной информации от контроллеров местоположения подвижных объектов, установленных на патрульных автомобилях, к диспетчерскому центру. Ретрансляционный пункт устанавливается в помещении (чердак, лифтовое помещение, контейнер) высотного здания в городе и предназначен для расширения зоны действия НАПК до 30 - 60 км. В комплект ретрансляционного пункта входят шкаф, ретранслятор со 100% циклом работы, аккумуляторная батарея, антенно-фидерный тракт

1.2. Рекомендации по заполнению анкеты

В адрес Дирекции в комплекте с бюджетной заявкой направляются заполненные и подписанные должностными лицами Заявка на выделение МТР, дополнительная анкета (пункты 2 - 5) и Информационная карточка учреждения-получателя материально-технических ресурсов (пункт 6).

Навигационные аппаратно-программные комплексы классифицируются по следующим критериям:

по спутниковым навигационным системам, в которых работают -

GPS+НАПК

GPS+ГЛОНАСС НАПК

по способу передачи навигационной информации (географических координат местоположения) от контроллеров местоположения подвижного объекта, установленных на патрульных автомобилях, к диспетчерскому центру

на выделенном канале УКВ или ДЦВ диапазона

Передача навигационной информации от автомобилей к диспетчерскому центру осуществляется на выделенной частоте УКВ или ДЦВ диапазона штатной радиостанцией. В автомобиле используется одна штатная радиостанция и для передачи навигационной информации на выделенном канале и для организации радиосвязи на разговорных каналах. Время передачи навигационной информации не превышает 0,2 сек. Навигационный контроллер может быть встроен в радиостанцию. На одном частотном канале может передаваться навигационная информация от 300 автомобилей.

Данный вариант используется в населённых пунктах с хорошим прохождением радиосигнала. При отсутствии дефицита радиочастот, не требуется затрат по оплате услуг связи операторов GSM. На автомобиле устанавливается мобильный навигационно-связной контроллер и радиостанция 25/50 Вт 128 каналов с антенной на магнитном основании, которая используется для организации служебной радиосвязи и работы навигационного аппаратно-программного комплекса.

В этом варианте может применяться ретрансляционный пункт или несколько, которые увеличивают зону действия НАПК.

Для реализации данного варианта необходимо выделение каналов радиосвязи из существующих для работы комплекса

В случае применения одного ретрансляционного пункта выделяются две частоты с дуплексным разнесом не менее 2 МГц; в случае применения двух ретрансляционных пунктов выделяется три частоты с дуплексным разнесом и т. д.

по сети сотовой связи стандарта GSM с использованием технологии передачи данных GPRS

Передача навигационной информации от автомобилей к диспетчерскому центру осуществляется по каналам сотовой связи стандарта GSM с использованием технологии передачи данных GPRS.

Данный вариант используется в населённых пунктах со сложной электромагнитной обстановкой в УКВ или ДЦВ диапазоне, когда существует дефицит радиочастот. В этом случае связь возможно организовать по каналам сотовой связи стандарта GSM, но при этом возникают затраты по оплате

услуг связи оператору сети GSM за трафик GPRS с каждого контроллера местоположения подвижного объекта. При организации связи через сеть оператора GSM присутствует вероятность блокировки работы комплекса в часы наибольшей нагрузки в сети GSM. На автомобили устанавливаются мобильные навигационно-связные контроллеры GSM исполнение.

на выделенном канале УКВ или ДЦВ диапазона штатной радиостанцией или по сети сотовой связи стандарта GSM с использованием технологии передачи данных GPRS.

Данный вариант является совмещённым, использует преимущества радиосвязи и сотовой связи.

Данный вариант объединяет возможности УКВ(ДЦВ) радиосвязи и сотовой связи стандарта GSM. Навигационный аппаратно-программный комплекс использует преимущества радиосвязи и сотовой связи, становится гибким в конфигурировании, зона действия комплекса (покрытия территории) оптимизируется - расширяется до достаточных границ. При блокировании сети оператора сотовой связи в часы наибольшей нагрузки комплекс продолжает функционировать по каналам радиосвязи УКВ(ДЦВ) диапазона.

Пункт 2. Анкеты посвящён сбору информации по действующим в регионе НАПК, согласно которой должно быть принято экономически целесообразное решение или по дальнейшему развитию существующего НАПК, или его модернизации.

Пункт 3, пункт 4, пункт 5 Анкеты посвящены сбору информации и определению денежных затрат по НАПК, планируемым для оснащения подразделений ГИБДД

Пункт 3 посвящён варианту комплектации НАПК с передачей навигационной информации на выделенном канале УКВ или ДЦВ диапазона

Пункт 4 посвящён варианту комплектации НАПК с передачей навигационной информации по сети сотовой связи стандарта GSM с использованием технологии передачи данных GPRS

Пункт 5 посвящён варианту комплектации НАПК с передачей навигационной информации на выделенном канале УКВ или ДЦВ диапазона штатной радиостанцией или по сети сотовой связи стандарта GSM с использованием технологии передачи данных GPRS

Перед заполнением Анкеты, необходимо выбрать один из трёх вариантов и заполнить соответствующий пункт Анкеты. Условия для выбора варианта указаны в рекомендациях выше. Интересное техническое решение представляет совмещённый вариант, при котором навигационная информация передаётся или на выделенном канале УКВ или ДЦВ диапазона штатной радиостанцией или по сети сотовой связи стандарта GSM с использованием технологии передачи данных GPRS.

Заявка на выделение МТР

по мероприятию № 5/62 «Оснащение подразделений дорожно-патрульной службы аппаратно-программными комплексами, позволяющими с помощью электронной карты местности определить оптимальный маршрут движения к месту дорожно-транспортного происшествия патрульного транспорта» в рамках федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006-2012 годах»

на 2009 год

(тыс.руб.)

Наименование	Стоимость за единицу	Количество (шт.)	Сумма
Аппаратно-программный комплекс			

_____ / _____ / _____
 (должность ответственного лица) (подпись) (Ф.И.О.)

Контактный телефон: _____

ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ АНКЕТА

Вопросы по НАПК, эксплуатируемым в подразделениях ГИБДД

2. Эксплуатируются в подразделениях ГИБДД региона навигационные аппаратно-программные комплексы

да нет (нужное отметьте галочкой)

Если эксплуатируются, укажите следующие сведения:

2.1. В каком городе (городах) региона эксплуатируются навигационные аппаратно-программные комплексы (НАПК):

(укажите города)

2.2. Сколько НАПК эксплуатируется:

(укажите количество эксплуатируемых НАПК)

2.3. Наименование НАПК: (укажите наименование)

2.4. Предприятие изготовитель:

(укажите наименование)

2.5. Сколько патрульных автомобилей оборудовано навигационными контроллерами:

(укажите количество патрульных автомобилей, местоположение которых отображается на электронной карте города)

2.6. Укажите способ передачи навигационной информации (географических координат местоположения) от контроллеров местоположения подвижного объекта, установленных на патрульных автомобилях, к диспетчерскому центру :

на выделенном канале УКВ или ДЦВ диапазона (нужно отметить галочкой)

по сети сотовой связи стандарта GSM с использованием технологии передачи данных GPRS (нужно отметить галочкой)

на выделенном канале УКВ или ДЦВ диапазона штатной радиостанцией или по сети сотовой связи стандарта GSM с использованием технологии передачи данных GPRS (нужно отметить галочкой)

2.7. Совместимость НАПК с Российской навигационной системой ГЛОНАСС

да нет (нужно отметить галочкой)

Если НАПК совместим с ГЛОНАСС, укажите номера сертификатов:

(укажите номер сертификата Госстандарта)

(укажите номер сертификата НИИСТ МВД РФ)

Вопросы по Навигационным аппаратно-программным комплексам (НАПК), планируемым для оснащения подразделений ГИБДД

3.1. Выберите способы организации связи контроллеров местоположения подвижных объектов, установленных на автомобилях, с диспетчерским центром:

на выделенном канале УКВ или ДЦВ диапазона (нужно отметить галочкой) при выборе перейти к пункту 3.2.

по сети сотовой связи стандарта GSM с использованием технологии передачи данных GPRS (нужно отметить галочкой) при выборе перейти к пункту 4.1.

на выделенном канале УКВ или ДЦВ диапазона штатной радиостанцией или по сети сотовой связи стандарта GSM с использованием технологии передачи данных GPRS (нужно отметить галочкой) при выборе перейти к пункту 5.1.

Вопросы для определения денежных затрат по НАПК, планируемым для оснащения подразделений ГИБДД

Вариант организации связи на выделенном канале УКВ или ДЦВ диапазона

3.2. Свободные частоты для работы НАПК выделены:

да нет (нужное отметьте галочкой)

Если частоты не выделены, необходимо обратиться в отдел связи МВД, ГУВД, УВД республики, края, области для решения вопроса.

В случае применения одного ретрансляционного пункта выделяются две частоты с дуплексным разнесом не менее 2 МГц; в случае применения двух ретрансляционных пунктов выделяется три частоты с дуплексным разнесом и т. д.

Приложение №2

3.3. Варианты исполнения стационарного диспетчерского центра:
выберите один из двух вариантов

	цена оборудования		
Радиоприёмное оборудование и информационно-технологический модуль стационарного диспетчерского центра размещаются в одном помещении	425 700,00 р.		(укажите количество цифрой)

	цена оборудования		
Радиоприёмное оборудование и информационно-технологический модуль стационарного диспетчерского центра размещаются в разных помещениях здания на удалении до 1000 метров	456 500,00 р.		(укажите количество цифрой)

	цена оборудования		
3.4. Дополнительное рабочее место	327 800,00 р.		(укажите количество цифрой)

3.5. Вариант исполнения мобильных диспетчерских центров для различных навигационных систем:

	цена оборудования		
Совмещённый вариант исполнения GPS и ГЛОНАСС	513 920,00 р.		(укажите количество цифрой)

	цена оборудования		
3.6. Ретрансляционный пункт. В комплект входят шкаф, ретранслятор со 100% циклом работы, аккумуляторная батарея, антенно-фидерный тракт.	309 980,00р.		(укажите количество цифрой)

- Контроллер местоположения подвижного объекта в составе: радиостанция 25/50 Вт
- 3.7. 128 каналов с антенной на магнитном основании и мобильный навигационно-связной контроллер для различных навигационных систем:

	цена оборудования		
Совмещённый вариант исполнения GPS и ГЛОНАСС	89 900,00р.		(укажите количество цифрой)

3.8. Стоимость НАПК с учётом доставки оборудования, монтажа, пусконаладочных работ и обучения инженерного персонала заказчика составляет (сумма по позициям 3.3.+3.4.+3.5.+3.6.+3.7.)

	(сумма итоговых значений по позициям: 3.3.+3.4.+3.5.+3.6.+3.7.)
--	---

4. Вариант организации связи по сети сотовой связи стандарта GSM с использованием технологии передачи данных GPRS

4.1. Вопрос заключения договора на оказание услуг связи с оператором сотовой связи стандарта GSM проработан:

	да		нет		(правильное отметьте галочкой)
--	----	--	-----	--	--------------------------------

Если вопрос не проработан, необходимо обратиться в отдел связи МВД, ГУВД, УВД республики, края, области для решения вопроса

- 4.2. Варианты исполнения стационарного диспетчерского центра: выберите один из двух вариантов

	цена оборудования		
Стационарный диспетчерский центр подключенный к серверу передачи данных оператора сети GSM с использованием технологии передачи данных GPRS	365 200,00р.		(укажите количество цифрой)

	цена оборудования		
Стационарный диспетчерский центр, подключенный к серверу передачи данных оператора сети GSM по выделенному каналу связи	354 200,00р.		(укажите количество цифрой)

	цена оборудования		
4.3. Дополнительное рабочее место	327 800,00р.		(укажите количество цифрой)

4.4. Вариант исполнения мобильных диспетчерских центров для различных навигационных систем:

Совмещённый вариант исполнения GPS и ГЛОНАСС	цена оборудования		(укажите количество цифрой)
	434 170,00р.		

4.5. Контроллер местоположения подвижного объекта GSM исполнение:

Совмещённый вариант исполнения GPS и ГЛОНАСС	цена оборудования		(укажите количество цифрой)
	84 700,00р.		

4.6. Стоимость НАПК с учётом доставки оборудования, монтажа, пусконаладочных работ и обучения инженерного персонала заказчика составляет (сумма по позициям 4.2., 4.3., 4.4., 4.5.)

--

(сумма итоговых значений по позициям: 4.2., 4.3., 4.4., 4.5.)

5. На выделенном канале УКВ или ДЦВ диапазона штатной радиостанцией или по сети сотовой связи стандарта GSM с использованием технологии передачи данных GPRS

5.1. Свободные частоты для работы НАПК выделены:

да		нет		(правильное отметьте галочкой)
----	--	-----	--	--------------------------------

Если частоты не выделены, необходимо обратиться в отдел связи МВД, ГУВД, УВД республики, края, области для решения вопроса.

В случае применения одного ретрансляционного пункта выделяются две частоты с дуплексным разносом не менее 2 МГц; в случае применения двух ретрансляционных пунктов выделяется три частоты с дуплексным разносом и т. д.

5.2. Варианты исполнения стационарного диспетчерского центра: выберите один из двух вариантов

Радиоприёмное оборудование и информационно-технологический модуль стационарного диспетчерского центра размещаются в одном помещении. Стационарный диспетчерский центр подключен к серверу передачи данных оператора сети GSM с использованием технологии передачи данных GPRS	цена оборудования		(укажите количество цифрой)
	436 700,00р.		

	Радиоприёмное оборудование и информационно-технологический модуль стационарного диспетчерского центра размещаются в разных помещениях здания на удалении до 1000 метров. Стационарный диспетчерский центр подключен к серверу передачи данных оператора сети GSM с использованием технологии передачи данных GPRS	цена оборудования 467 500,00р.	(укажите количество цифрой)
5.3.	Дополнительное рабочее место в составе диспетчерского центра	цена оборудования 327 800,00р.	(укажите количество цифрой)
5.4.	Вариант исполнения мобильных диспетчерских центров для различных навигационных систем:		
	Совмещённый вариант исполнения GPS и ГЛОНАСС	цена оборудования 474 280,00р.	(укажите количество цифрой)
5.5.	Ретрансляционный пункт. В комплект входят шкаф, ретранслятор со 100% циклом работы, аккумуляторная батарея, антенно-фидерный тракт.	цена оборудования 309 980,00р.	(укажите количество цифрой)
5.6.	Контроллер местоположения подвижного объекта УКВ(или ДЦВ)/GSM исполнение (совмещённый вариант) в составе: мобильный навигационно-связной контроллер УКВ(или ДЦВ)/GSM исполнение и радиостанция 25/50 Вт 128 каналов с антенной на магнитном основании		
	Совмещённый вариант исполнения GPS и ГЛОНАСС	цена оборудования 96 980,00р.	(укажите количество цифрой)
5.7.	Стоимость НАПК с учётом доставки оборудования, монтажа, пусконаладочных работ и обучения инженерного персонала заказчика составляет (сумма по позициям 5.2., 5.3., 5.4., 5.5., 5.6.)		(сумма итоговых значений по позициям: 5.2., 5.3., 5.4., 5.5., 5.6.)

(должность ответственного лица)

(подпись)

(Ф. И.О.)

Контактный телефон: _____

6. Информационная карточка

учреждения-получателя материально-технических ресурсов приобретаемых за счет средств федерального бюджета в рамках выполнения федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006-2012 годах»

№ Мероприятия	№ п/п	Наименование материально-технических ресурсов	Кол-во	Информация по учреждению-получателю
5/62				

(должность ответственного лица)

(подпись)

/ _____ /
(Ф.И.О.)

М.П.

Рекомендации по заполнению формы:

1. Балансодержателем по получаемым МТР может быть только бюджетная организация, имеющая лицевой счет в управлении федерального казначейства, и ведущее бюджетный учет в соответствии с Приказом Минфина России от 10 февраля 2006 года № 25н.

2. В графе «Информация по учреждениям-получателям» по каждому мероприятию указываются:

1. Полное наименование учреждения-получателя.
2. Сокращенное наименование учреждения-получателя.
3. Юридический и почтовый адрес учреждения-получателя.
4. Организационно-правовая форма.
6. Уровень бюджета.
7. Банковские реквизиты учреждения-получателя (ИНН/КПП, л/с, УФК, расчетный счет, корреспондентский счет, БИК).
8. Должность, фамилия, имя, отчество руководителя учреждения-получателя, номер телефона.
9. Фамилия, имя, отчество главного бухгалтера учреждения-получателя, номер телефона.
10. Фамилия, имя, отчество и контактные телефоны должностных лиц учреждения-получателя, ответственных за организацию приема МТР.

**Перечень мероприятий,
предлагаемых к финансированию за счет средств федерального бюджета, бюджетов субъектов Российской Федерации,
внебюджетных источников федерального целевого движения в 2006-2012 годах”
“Повышение безопасности дорожного движения в 2006-2012 годах”
на 2009 год**

Наименование субъекта РФ:

Наименование расходов и источников финансирования в том числе :	Единица измерения	Всего		Бюджетная заявка на ассигнования из федерального бюджета		Планируемые ассигнования за счет средств бюджета субъекта РФ		Планируемые ассигнования за счет средств внебюджетных источников	
		Количество	Сумма	Количество	Сумма	Количество	Сумма	Количество	Сумма
I. Объем ассигнований, из федерального бюджета для финансирования									
Государственные капитальные вложения									
Прочие нужды									
II. Обоснование ассигнований на реализацию программы в том числе :									
Государственные капитальные вложения									
Оснащение техническими комплексами подразделений, осуществляющих контрольные и надзорные функции в области обеспечения безопасности дорожного движения:									
комплексами видеосигнализации нарушений Правил дорожного движения Российской Федерации									
специальным транспортом, оборудованным средствами контроля и выявления правонарушений									
техническими комплексами для приема экзаменов у кандидатов в водители									
Строительство подземных (надземных) пешеходных переходов в городах									

<p>Внедрение и материально-техническое обеспечение функционирования интеллигентной информационно-аналитической системы прогнозирования и моделирования ситуации в области обеспечения безопасности дорожного движения</p>									
---	--	--	--	--	--	--	--	--	--

 Руководитель субъекта Российской Федерации (должность)

 подпись
 М.П.

 Ф.И.О.

 Должностное лицо, ответственное за заполнение формы
 (должность)

 подпись

 Ф.И.О.

контактная информация: тел. код (_____) номер _____
 эл. адрес e-mail^ _____