

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

**МИНИСТЕРСТВО ВНУТРЕННИХ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

**ДЕЛ ГОСАВТОИНСПЕКЦИЯ МВД
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**



НОРМАТИВНЫЕ ДОКУМЕНТЫ

БЮЛЛЕТЕНЬ № 2



**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:
О.А. Ломанов, А.Н. Валинский

**Нормативные документы: Бюллетень № 2 / О.А. Ломанов, А.Н. Валинский. 2007 г.
– 136 с., табл.**

Приведены нормативные документы, освещающие Федеральную целевую программу «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах».

Предназначен для сотрудников МВД России, МЧС России, Росздрава, Рособразования, Росавтодора, а также иных организаций, занимающихся вопросами повышения безопасности дорожного движения, для работников автотранспортных предприятий.

СОДЕРЖАНИЕ

1. Постановление Правительства Российской Федерации от 18 августа 2007 года № 528	5
2. Типовое письмо Главного государственного инспектора безопасности дорожного движения в адрес глав исполнительной власти субъектов Российской Федерации от 16 марта 2007 года № 1/2044 «О предоставлении квартальных отчетов о ходе реализации мероприятий ФЦП “Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах”»	8
3. Типовое письмо Генерального директора ФГУ «Дирекция Программы ПБДД» в адрес глав исполнительной власти субъектов Российской Федерации 13 ФЦП / 724 от 1 июня 2007 года «О развитии сотрудничества в реализации ФЦП “Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012годах”»	10
4. Типовое письмо Главного государственного инспектора безопасности дорожного движения в адрес глав исполнительной власти субъектов Российской Федерации № 1/1354 от 20 февраля 2007 года «Об определении ответственного лица за взаимодействие по выполнению федеральной целевой программы»	11
5. Список ответственных лиц субъектов Российской Федерации за взаимодействие по выполнению ФЦП с ФГУ «Дирекция Программы ПБДД»	12
6. Типовое письмо в субъекты Российской Федерации ответственным лицам по взаимодействию с ФГУ «Дирекция Программы ПБДД» № 13 ФЦП / 844 от 9 июля 2007 года «О формировании информационной политики»	18
7. Типовое письмо Генерального директора ФГУ «Дирекция Программы ПБДД» в адрес глав исполнительной власти субъектов Российской Федерации № 13 ФЦП/811 от 29 июня 2007 года «Об объеме поставляемых материально-технических ресурсов на 2008–2010 года»	19
8. Типовое письмо Генерального директора ФГУ «Дирекция Программы ПБДД» в адрес глав исполнительной власти субъектов Российской Федерации № 13 ФЦП/740 от 6 июня 2007 года «Об определении учреждений – получателей материально-технических ресурсов, приобретаемых в 2007 году в рамках федеральной целевой программы “Повышение безопасности дорожного движения в 2006-2012 годах”»	73
9. Тезисные выступления В.Н. Кирьянова о проведении Первой глобальной недели безопасности дорожного движения ООН	76
10. Приказ МВД России от 4 августа 2006 г. № 607 «Об организационных вопросах по реализации постановления Правительства Российской Федерации от 20 февраля 2006 года № 100 «О федеральной целевой программе “Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах”»	80
11. Приказ МВД России от 26 марта 2007 года № 94 «О внесении изменений в приказ МВД России от 4 августа 2006 года № 607»	89

12. Приказ ДОБДД МВД России от 27 октября 2006 года № 17 «О создании рабочей комиссии»	92
13. Приказ ДОБДД МВД России от 24 мая 2007 года № 16 «О внесении изменений и дополнений в состав рабочей комиссии по приемке продукции (работ, услуг) у поставщиков товаров (работ, услуг) для государственных нужд, утвержденный приказом ДОБДД МВД России от 27 октября 2006 года № 17».....	96
14. Анализ чрезвычайных ситуаций, связанных с дорожно-транспортными происшествиями, и направления дальнейшего совершенствования службы спасения на дорогах.....	98
15. Система спасения пострадавших при ДТП с тяжелыми последствиями	101
16. Положение о Всероссийском конкурсе-фестивале юных инспекторов движения «Безопасное колесо», посвященном Первой глобальной неделе безопасности на дорогах	104
17. Положение о Всероссийском конкурсе среди общеобразовательных учреждений по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма «Дорога без опасности»	111
18. Положение о проведении Всероссийского чемпионата юношеских автошкол по автомногоборью	118
19. О проведении Всероссийской научно-практической конференции «Совершенствование взаимодействия участников ликвидации медико-санитарных последствий дорожно-транспортных происшествий».....	130

ПРАВИТЕЛЬСТВО РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

от 18 августа 2007 года № 528

О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В ФЕДЕРАЛЬНУЮ ЦЕЛЕВУЮ ПРОГРАММУ «ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В 2006–2012 ГОДАХ»

Правительство Российской Федерации постановляет:

Утвердить прилагаемые изменения, которые вносятся в федеральную целевую программу «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах», утвержденную Постановлением Правительства Российской Федерации от 20 февраля 2006 года № 100 (Собрание законодательства Российской Федерации, 2006, № 9, ст. 1020).

*Председатель Правительства
Российской Федерации
М. ФРАДКОВ*

ИЗМЕНЕНИЯ,

которые вносятся в федеральную целевую программу «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах»

1. Позицию «Объемы и источники финансирования Программы» паспорта Программы изложить в следующей редакции:

«Объемы и источники финансирования Программы»	общий объем финансирования Программы составляет 53443,8 млн. рублей, в том числе: за счет средств федерального бюджета – 22308,8 млн. рублей (из них на научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы – 2406 млн. рублей, капитальные вложения – 15950,3 млн. рублей и прочие нужды – 3952,5 млн. рублей);
	за счет средств бюджетов субъектов Российской Федерации – 30602,7 млн. рублей (из них на капитальные вложения – 25437,7 млн. рублей и прочие нужды – 5165 млн. рублей);
	за счет средств внебюджетных источников – 532,3 млн. рублей (из них на капитальные вложения – 422,3 млн. рублей и прочие нужды – 110 млн. рублей)».

2. В абзаце третьем раздела IV цифры «52765» и «21630» заменить соответственно цифрами «53443,8» и «22308,8».

3. В приложении № 3 к указанной Программе:

- а) в позиции 41 цифры «200» и «200» заменить цифрами «400» и «400», а цифры «150» и «150» заменить цифрами «628,8» и «628,8»;
- б) позицию 44 изложить в следующей редакции:

«44. Оснащение современным оборудованием и средствами обучения региональных и 35 федеральных образовательных учреждений (уголки по правилам дорожного движения, тренажеры, компьютерные программы)	2006 год	0,5	–	0,5	–	Рособразование	формирование у детей стереотипов безопасного поведения на улицах и дорогах»;
	2007 год	0,5	–	0,5	–		
	2008 год	35,5	35	0,5	–		
	2009 – 2012 годы	146,5	145	1,5	–		

- в) позицию 47 исключить;
- г) в позиции 61 цифры «138,8» заменить цифрами «135,8».

4. Позицию 19 приложения № 4 к указанной Программе изложить в следующей редакции:

<p>«19. Оборудование искусственным освещением мест концентрации дорожно-транспортных происшествий на участках автомобильных дорог общего пользования федерального и территориального значения, проходящих по территориям населенных пунктов (не менее 620 км)</p>	<p>2007 год 2008 год 2009 – 2012 годы</p>	<p>140 350 950</p>	<p>100 250 550</p>	<p>40 100 400</p>	<p>– – –</p>	<p>Росавтодор</p>	<p>повышение безопасности дорожного движения в темное время суток.</p>
---	---	----------------------------	----------------------------	---------------------------	----------------------	-------------------	--

5. В приложении № 7 к указанной Программе:

в позиции «Повышение правового сознания и предупреждение опасного поведения участников дорожного движения» цифры «10248,53» и «8073,1» заменить соответственно цифрами «10517,33» и «8341,9»;

в позиции «Организационно-планировочные и инженерные меры, направленные на совершенствование организации движения транспорта и пешеходов в городах» цифры «5961,1» и «5279,8» заменить соответственно цифрами «6371,1» и «5689,8».

6. В приложении № 8 к указанной Программе:

в позиции «Средства федерального бюджета – всего» цифры «21630», «3050» и «3500» заменить соответственно цифрами «22308,8», «3250» и «3978,8»;

в позиции «капитальные вложения» цифры «15271,5», «1800» и «2600» заменить соответственно цифрами «15950,3», «2000» и «3078,8».

7. В позиции «МВД России» приложения № 9 к указанной Программе цифры «13503,9», «1353,6» и «1884,4» заменить соответственно цифрами «14182,7», «1553,6» и «2363,2».

Типовое письмо
Главного государственного инспектора безопасности дорожного движения
в адрес глав исполнительной власти субъектов Российской Федерации

О ПРЕДОСТАВЛЕНИИ КВАРТАЛЬНЫХ ОТЧЕТОВ
О ХОДЕ РЕАЛИЗАЦИИ МЕРОПРИЯТИЙ ФЦП
«ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО
ДВИЖЕНИЯ В 2006–2012 ГОДАХ»

16 марта 2007 года

№ 1/2044

Для обеспечения мониторинга и анализа хода реализации федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах» (далее – Программа) и во исполнение пункта 32 Порядка разработки и реализации федеральных целевых программ и межгосударственных целевых программ, в осуществлении которых участвует Российская Федерация, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 26 июня 1995 года № 594 (в редакции постановления Правительства Российской Федерации от 25 декабря 2004 года № 842) МВД России, как государственный заказчик-координатор Программы, осуществляет подготовку ежеквартальных отчетов о ходе реализации ее мероприятий.

Учитывая вышеизложенное и руководствуясь положениями Соглашения о взаимодействии (сотрудничестве) по реализации Программы, заключенного между Министерством внутренних дел Российской Федерации и субъектом Российской Федерации, прошу Вас дать указание о подготовке ежеквартальных отчетов о ходе реализации мероприятий Программы в 2007 году по прилагаемой форме и представлении их до 10 числа месяца следующего за отчетным кварталом в ФГУ «Дирекция Программы ПБДД».

Приложение: 1. Форма отчета о ходе выполнения мероприятий федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах» в субъекте Российской Федерации за ____ квартал 2007 года на 1 л. в 1 экз.

**Главный государственный
инспектор безопасности дорожного
движения Российской Федерации**

В.Н. Кирьянов

Приложение № 1

Форма отчета

о ходе выполнения мероприятий федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах» наименование субъекта Российской Федерации за I-й квартал 2007 года

№ п/п	Наименование мероприятий по направлениям финансирования: ГКВ, НИОКР, прочие нужды) в соответствии с Программой (Постановление Правительства Российской Федерации от 20.02.2006 года № 100)	Объем средств, выделяемых на реализацию мероприятий в соответствии с принятой региональной программой на текущий год	Стоимость заключенного контракта (в числителе всего, включая контракты прошлых лет, в знаменателе - на текущий год)	Источники и объемы финансирования на 2007 год (тыс. руб.)												Результат реализации (выполненных работ) за отчетный период
				Бюджет субъектов Российской Федерации и местные бюджеты						внебюджетные источники						
				фактическое поступление средств на реализацию мероприятий			фактические денежные расходы на реализацию мероприятий			фактическое поступление средств на реализацию мероприятий			фактические денежные расходы на реализацию мероприятий			
				С начала года	в том числе за отчетный квартал	итогом	С начала года	в том числе за отчетный квартал	итогом	С начала года	в том числе за отчетный квартал	итогом	С начала года	в том числе за отчетный квартал	итогом	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13				
	мероприятия МБД															
	Капитальные вложения (наименование стройки, объекта)															
1.	...															
2.	...															
3.	...															
	Итого:															
	Прочие нужды															
1.	(наименование мероприятий)															
2.	...															
3.	...															
	Итого:															

Типовое письмо
Генерального директора ФГУ «Дирекция Программы ПБДД»
в адрес глав исполнительной власти субъектов Российской Федерации

«О РАЗВИТИИ СОТРУДНИЧЕСТВА В РЕАЛИЗАЦИИ
ФЦП «ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО
ДВИЖЕНИЯ В 2006–2012 ГОДАХ»»

1 июня 2007 года

№ 13 ФЦП / 724

Принятые в течение 2006–2007 годов меры по реализации основных положений федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах» и сложившееся положение с аварийностью на автомобильном транспорте свидетельствует, что коренных изменений в этой сфере пока не произошло. Степень обеспеченности безопасности дорожного движения, несмотря на инициативную позицию руководства страны и Администрации области, остается по-прежнему низкой.

По мнению ФГУ «Дирекция Программы ПБДД», для изменения ситуации с дорожной аварийностью требуется в предельно короткие сроки осуществить поиск и ввод в действие возможных резервов на основе совершенствования процессов организационно-управленческого характера, материально-технического и информационного обеспечения проводимых мероприятий в сфере обеспечения безопасности дорожного движения (ОБДД).

Одним из эффективных подходов в решении данной проблемы следует считать усиление координации и взаимодействия федерального центра с органами исполнительной власти субъекта Российской Федерации, а также обеспечение деятельности всех звеньев государственной системы ОБДД на достижение установленных Программой индикаторов и показателей состояния аварийности.

В качестве основных направлений работы по взаимодействию Дирекции с субъектом Российской Федерации предлагается:

- обеспечение соответствия мероприятий региональных программ основным положениям ФЦП по целям, задачам, срокам и этапам их реализации;
- достижение полной унификации закупаемых материально-технических ресурсов при конкурсном размещении заказов на поставки товаров, выполнение работ, оказание услуг для государственных и муниципальных нужд;
- создание единой системы мониторинга за ходом реализации программных мероприятий на основе применения новейшей технологии сбора, обработки и анализа исходной информации, формирования на этой основе статистической и иной отчетности с оценкой эффективности принимаемых мер по предупреждению ДТП, снижению тяжести их последствий;
- совершенствование информационного обмена с привлечением СМИ для обеспечения публичности сведений о ходе реализации проводимых мероприятий, в том числе путем использования официального сайта Дирекции www.fcp-pbdd.ru;
- организация в полном объеме автоматизированных рабочих мест (АРМ) для проведения всех видов работ по контролю и информационному обеспечению деятельности в сфере ОБДД по выполнению ФЦП и территориальных программ.

Просим Вас рассмотреть данные предложения и проинформировать о принятом решении.

Генеральный директор

Б.Е. Циклис

Типовое письмо
Главного государственного инспектора безопасности дорожного движения
в адрес глав исполнительной власти субъектов Российской Федерации

**«ОБ ОПРЕДЕЛЕНИИ ОТВЕТСТВЕННОГО ЛИЦА ЗА
ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ ПО ВЫПОЛНЕНИЮ
ФЕДЕРАЛЬНОЙ ЦЕЛЕВОЙ ПРОГРАММЫ»**

20 февраля 2007 года

№ 1/1354

В Российской Федерации с 2006 года реализуется федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах» (далее – Программа), утвержденная постановлением Правительства Российской Федерации от 20 февраля 2006 года № 100, которая предусматривает реализацию мероприятий по основным направлениям, касающимся повышения уровня безопасности дорожного движения.

В целях успешного выполнения Программы прошу Вас для скоординированного взаимодействия органов исполнительной власти области, органов местного самоуправления, организаций различных организационно-правовых форм и Дирекции Программы, определить в Администрации области ответственное лицо за взаимодействие по выполнению федеральной целевой программы в Вашем регионе, наделив его соответствующими полномочиями.

О принятом решении прошу сообщить в ФГУ «Дирекция Программы ПБДД».

**Главный государственный инспектор
безопасности дорожного движения
Российской Федерации**

В.Н. Кирьянов

**Список ответственных лиц субъектов Российской Федерации
за взаимодействие по выполнению ФЦП с ФГУ «Дирекцией Программы ПБДД»**

№ п/п	Регион	Должность	ФИО
1.	Республика Адыгея	Министр строительства, транспорта и дорожного хозяйства Республики Адыгея	Картамышев Валерий Николаевич
2.	Республика Алтай	Заместитель председателя Правительства Республики Алтай	Пальталлер Роберт Робертович
3.	Республика Башкортостан	Заместитель министра строительства, архитектуры и транспорта республики Башкортостан	Протасов Николай Михайлович
4.	Республика Бурятия	Заместитель председателя Правительства по правовым вопросам, обороне и взаимодействию с административными органами	Хышиткуев Олег Валентинович
5.	Республика Дагестан	Первый заместитель министра промышленности, транспорта и связи Республики Дагестан	Гаджибеков Руслан Исагомедович
6.	Республика Ингушетия	Заместитель председателя Правительства, председатель Правительственной комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения	Тумгоев Магомед Умарович
7.	Республика Калмыкия	Заместитель председателя Правительства по правовым вопросам, обороне и взаимодействию с административными органами	Кичиков Олег Владимирович
8.	Кабардино-Балкарская Республика	Заместитель председателя Правительства Кабардино-Балкарской Республики	Чеченов Ануар Ахматович
9.	Карачаево-Черкесская Республика	Заместитель председателя Правительства Карачаево-Черкесской Республики	Урчуков Мухарби Умарович
10.	Республика Карелия	Заместитель министра строительства Республики Карелия	Скресанов Николай Валентинович
11.	Республика Коми	Министр промышленности и энергетики Республики Коми	Герасимов Николай Николаевич
12.	Республика Марий Эл	Первый заместитель министра экономического развития, промышленности и торговли	Пашин Вячеслав Петрович
13.	Республика Мордовия	Заместитель председателя Правительства Республики Мордовия, председатель Республиканской комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения при Правительстве Республики Мордовия	Родимов Валерий Николаевич
14.	Республика Саха (Якутия)	Министр транспорта, связи и информатизации Республики Саха (Якутия)	Членов Владимир Михайлович

15.	Республика Северная Осетия - Алания	Заместитель Председателя Правительства Республики Северная Осетия - Алания	Дзантиев Сергей Шамильевич
16.	Республика Татарстан	Первый заместитель Премьер-министра Республики Татарстан, министр транспорта и дорожного хозяйства	Швецов Владимир Александрович
17.	Республика Тыва	Министр дорожно транспортного комплекса и связи Республики Тыва	Саая Олег Солун-оолович
18.	Удмуртская Республика	Заместитель председателя Правительства, председатель комиссии Правительства по обеспечению безопасности дорожного движения	Богатырев Валерий Валентинович
19.	Республика Хакасия	Заместитель председателя Правительства, Министр финансов и экономики, Председатель Республиканской комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения	Иванов Алексей Моисеевич
20.	Чеченская Республика	Заместитель председателя Правительства Чеченской Республики	Магомедов Лема Абубакарович
21.	Чувашская республика	Министр градостроительства и развития общественной инфраструктуры	Гончаров Александр Николаевич
22.	Алтайский край	Заместитель Главы Администрации края, председатель краевой комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения	Ишутин Яков Николаевич
23.	Краснодарский край	Руководитель департамента по транспорту и связи Краснодарского края	Минаев Григорий Николаевич
24.	Красноярский край	Заместитель губернатора, Руководитель Агентства транспорта и связи	Бобров Виталий Павлович
25.	Пермский край	Начальник управления по работе с правоохранительными органами и военнослужащими Министерства общественной безопасности Пермского края	Дремин Александр Владимирович
26.	Приморский край	Вице-губернатор Приморского края	Норин Андрей Викторович
27.	Ставропольский край	Заместитель министра промышленности, энергетики и транспорта, председатель комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения	Камысовский Владимир Федорович
28.	Хабаровский край	Первый заместитель министра промышленности, транспорта и связи	Чмелев Владимир Константинович
29.	Амурская область	Начальник Департамента по промышленности, транспорту и связи	Выродов Виктор Павлович
30.	Архангельская область	Заместитель Главы Администрации по вопросам экономического развития и финансам	Щевелев Юрий Валерьянович

31.	Астраханская область	Заместитель председателя Правительства Астраханской области, министр промышленности, транспорта и связи	Терсков Сергей Константинович
32.	Белгородская область	Заместитель руководителя секретариата Совета безопасности области	Савотин Сергей Алексеевич
33.	Брянская область	Заместитель Губернатора Брянской области	Лучкин Николай Сергеевич
34.	Владимирская область	Заместитель директора Департамента транспорта и дорожного хозяйства Администрации области	Усков Леонид Алексеевич
35.	Вологодская область	Первый заместитель Губернатора Вологодской области	Рябишин Виктор Владимирович
36.	Волгоградская область	Первый заместитель Главы Администрации Волгоградской области, председатель комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения	Кабанов Владимир Александрович
37.	Воронежская область	Заместитель Губернатора Воронежской области	Клейменов Вячеслав Иванович
38.	Ивановская область	Заместитель председателя Правительства, руководитель аппарата Правительства, председатель межведомственной комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения	Бочаров Константин Васильевич
39.	Иркутская область	Заместитель Главы Администрации Иркутской области	Параничев Юрий Владимирович
40.	Калининградская область	Заместитель начальника департамента развития транспортного комплекса и дорожного хозяйства Министерства развития инфраструктуры области	Гуряков Николай Никитович
41.	Калужская область	Заместитель Губернатора Калужской области	Кениг Евгений Леонидович
42.	Камчатская область	Заместитель Губернатора Камчатской области	Придворев Сергей Григорьевич
43.	Кемеровская область	Заместитель Губернатора Кемеровской области	Рудник Марк Абрамович
44.	Кировская область	Заместитель председателя Правительства Кировской области	Мачехин Георгий Николаевич
45.	Костромская область	Первый заместитель Губернатора Костромской области	Цикунов Юрий Федорович
46.	Курганская область	Первый заместитель Губернатора - председатель комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения	Бухтояров Александр Иванович
47.	Курская область	Заместитель председателя Правительства Курской области	Широконосов Геннадий Васильевич

48.	Ленинградская область	Вице-губернатор Ленинградской области	Посяда Николай Иванович
49.	Липецкая область	Начальник управления административных органов Липецкой области, заместитель председателя областной комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения	Шикин Виталий Дмитриевич
50.	Магаданская область	Заместитель Губернатора Магаданской области	Чалов Константин Викторович
51.	Московская область	Заместитель председателя Правительства Московской области, министр транспорта	Кацыв Петр Дмитриевич
52.	Мурманская область	Руководитель департамента промышленности и транспорта	Принц Петр Петрович
53.	Нижегородская область	Вице-губернатор, первый заместитель председателя Правительства Нижегородской области по научно-производственному и экономическому потенциалу	Клочай Виктор Владимирович
54.	Новгородская область	Заместитель Главы Администрации Новгородской области	Богданов Александр Кузьмич
55.	Новосибирская область	Заместитель Губернатора Новосибирской области	Никонов Владимир Алексеевич
56.	Омская область	Заместитель председателя Правительства, министр промышленной политики, транспорта и связи, председатель комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения	Луппов Александр Михайлович
57.	Оренбургская область	Министр промышленной политики и инноваций, заместитель председателя комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения	Калюжный Юрий Иванович
58.	Орловская область	Заместитель председателя Коллегии Орловской области	Вельковский Ефим Николаевич
59.	Пензенская область	Начальник управления Правительства Пензенской области по профилактике правонарушений и взаимодействию с правоохранительными органами	Поляков Виктор Николаевич
60.	Псковская область	Заместитель Губернатора Псковской области	Котов Александр Алексеевич
61.	Ростовская область	Заместитель главы Администрации (Губернатора), министр автомобильных дорог и связи, председатель комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения	Вартанян Дживан Хоренович
62.	Рязанская область	Вице-губернатор, первый заместитель Председателя Правительства Рязанской области	Митин Егор Иванович

63.	Самарская область	Заместитель председателя Правительства Самарской области, руководитель департамента по взаимодействию с органами государственной власти и органами местного самоуправления в обеспечении общественной безопасности	Глухов Владимир Петрович
64.	Саратовская область	Министр транспорта Саратовской области	Кузнецов Валентин Федорович
65.	Сахалинская область	Вице-губернатор Сахалинской области, председатель межведомственной комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения	Альперович Виктор Юделевич
66.	Свердловская область	Первый заместитель председателя Правительства по координации деятельности областного хозяйства, министр промышленности, энергетики и науки	Молчанов Владимир Антонович (заместитель – Тихонов Николай Тихонович)
67.	Смоленская область	Заместитель Губернатора Смоленской области	Батрасов Евгений Константинович
68.	Тамбовская область	Заместитель Главы администрации Тамбовской области	Сазонов Александр Александрович
69.	Тверская область	Заместитель Губернатора Тверской области	Комягин Андрей Анатольевич
70.	Томская область	Председатель Комитета общественной безопасности	Альбах Александр Андреевич
71.	Тульская область	Директор департамента транспорта и дорожного хозяйства Тульской области	Попов Александр Иванович
72.	Тюменская область	Заместитель Губернатора, председатель областной комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения	Петренко Борис Николаевич
73.	Ульяновская область	Заместитель председателя Правительства, председатель комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения	Пинков Александр Петрович
74.	Челябинская область	Заместитель Губернатора, председатель комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения	Буравлев Валентин Иванович
75.	Читинская область	Заместитель председателя Комитета инвестиционной политики и развития инфраструктуры, начальник Управления транспорта, дорожного хозяйства, информационных систем и связи	Палкин Дмитрий Дмитриевич
76.	Ярославская область	Заместитель Губернатора Ярославской области	Петухов Вячеслав Васильевич
77.	Еврейская Автономная область	Начальник управления промышленности, транспорта, связи и энергетики Правительства Еврейской Автономной области	Казанцев Анатолий Николаевич

78.	Агинский Бурятский Автономный округ	Заместитель Главы Администрации, председатель комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения	Васильев Виктор Петрович
79.	Корякский Автономный округ	Советник Губернатора Корякского Автономного округа	Рафиков Ренат Гареевич
80.	Ненецкий Автономный округ	Первый заместитель Главы Администрации Ненецкого Автономного округа, руководитель аппарата Администрации Ненецкого Автономного округа	Золотов Николай Федорович
81.	Ханты-Мансийский Автономный округ	Заместитель председателя Правительства Ханты-Мансийского Автономного округа Югры по профилактике правонарушений	Козловский Вячеслав Михайлович
82.	Чукотский Автономный округ	Первый заместитель Губернатора Чукотского Автономного округа	Городилов Андрей Викторович
83.	Ямало-Ненецкий Автономный округ	Заместитель Губернатора, председатель комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения	Казарез Станислав Николаевич
84.	Москва	Первый заместитель Мэра Москвы в Правительстве Москвы	Бирюков Петр Павлович
85.	Санкт-Петербург	Председатель Комитета по вопросам законности, правопорядка и безопасности	Богданов Леонид Павлович

**Типовое письмо
в субъекты Российской Федерации
ответственным лицам
по взаимодействию с ФГУ «Дирекция Программы ПБДД»**

**«О ФОРМИРОВАНИИ
ИНФОРМАЦИОННОЙ ПОЛИТИКИ»**

9 июля 2007 года

№ 13 ФЦП/844

ФГУ «Дирекция Программы ПБДД» (далее – Дирекция) отрабатывается система информационного взаимодействия с целью формирования единой политики в освещении выполнения мероприятий Федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах» (далее – Программа).

Для информирования общественности, а также общероссийских и региональных средств массовой информации предлагается организовать систему информационного обмена между Дирекцией и субъектом Российской Федерации.

В целях организации совместной деятельности в данном направлении, прошу Вас предоставить координаты контактного лица для взаимодействия с сотрудником Дирекции, ответственным за формирование информационной политики.

Приложения:

1. Отчет о работе Дирекции за 2006 год – 2 экз.
2. Бюллетень № 1 Программы «Нормативные документы» – 2 экз.

Генеральный директор

Б.Е. Циклис

Типовое письмо
Генерального директора ФГУ «Дирекция Программы ПБДД»
в адрес глав исполнительной власти субъектов Российской Федерации

«ОБ ОБЪЕМЕ ПОСТАВЛЯЕМЫХ
МАТЕРИАЛЬНО-ТЕХНИЧЕСКИХ РЕСУРСОВ
НА 2008–2010 ГОДА»

29 июня 2007 года

№ 13 ФЦП/811

ФГУ «Дирекция по управлению федеральной целевой программой «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах» (далее – Дирекция) для достижения необходимой концентрации выделяемых средств на наиболее эффективных направлениях деятельности в сфере обеспечения безопасности дорожного движения направляет анкеты опроса учреждений-получателей материально-технических ресурсов (далее МТР), приобретаемых для централизованной поставки в рамках реализации мероприятий в 2008-2010 годах, федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006-2012 годах» (далее – Программа) в ценах 2008 года.

При заполнении анкет следует обеспечить распределение планируемых ресурсов по программным мероприятиям в целях достижения установленных Программой целевых показателей и индикаторов.

На основании полученной информации Дирекция сможет сформировать план приобретения МТР для централизованной поставки в субъекты Российской Федерации на 2008–2010 годы, финансируемых за счет средств федерального бюджета.

Сведения об учреждениях-получателях предоставляются за подписью лица, ответственного за взаимодействие по выполнению Программы.

Прошу направить в наш адрес заполненные анкеты до 20 июля 2007 года.

Приложение: Анкеты опроса учреждений-получателей материально-технических ресурсов, приобретаемых для централизованной поставки в рамках федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах» на 59 л. в 1 экз.

Генеральный директор

Б.Е. Циклис

**Анкета опроса учреждений-получателей
на поставку оборудования для оснащения подразделений Госавтоинспекции
средствами автоматической фиксации и обработки данных
о нарушениях Правил дорожного движения
в рамках мероприятия № 3/46 федеральной целевой программы
«Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах»**

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.с., хранения, передачи и использования полученных данных.

Рубеж контроля – установленная на конкретном участке дороги аппаратура, обеспечивающая контроль проходящих т.с. 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 серверным постом.

2. ОБЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ К КОМПЛЕКСУ, ОБЯЗАТЕЛЬНЫЕ ДЛЯ ЛЮБЫХ ИСПОЛНЕНИЙ

2.1. 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**.

2.2. 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*).

2.3. 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 строительные-монтажные и пуско-наладочные работы.

Рекомендованные типы каналов связи

2.3.1. 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 оптоволоконного или DSL-телефонных модемов.

Мобильный канал связи:

- цифровой радиоканал (*Radio-Ethernet*). Дальность связи ограничена расстоянием 1500 м 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**;

2.4. 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.

2.5. 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.

2.6. Учет климатических факторов.

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

Для введения **Комплекса** в эксплуатацию требуется проведение следующих видов работ:

1. Монтажные работы;
2. Создание инфраструктуры (организация выбранных каналов связи и подключение рубежей Комплекса к электроснабжению);
3. Пусконаладочные работы.

3. ВОПРОСЫ ДЛЯ АНКЕТИРОВАНИЯ

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

В разделе 3 указана ориентировочная стоимость 1-го Комплекса в стандартной комплектации (в рублях).

Требуемое Цена за ед.

1. Стационарное устройство видеофиксации нарушений. Базовый комплект (в расчете на 2 полосы):

--

Состав комплекта:

- 1.1. Видеофиксатор (датчик) – 2 шт.
- 1.2. Система электропитания – 1 шт.
- 1.3. Коммутационный блок (концентратор) – 1 шт.
- 1.4. Грозозащита – 1 шт.
- 1.5. Устройство приема-передачи данных стационарного видеофиксатора в ON-LINE режиме с передвижным постом – 2 шт.
- 1.6. Устройство приема-передачи данных стационарного видеофиксатора в ON-LINE режиме с сервером – 1 шт.
- 1.7. Комплект кабелей.
- 1.8. Элементы крепления.
- 1.9. Система освещения (инфракрасный прожектор) – 2 шт.

Аналогичное оборудование в расчете на 3 полосы *(+35%)

Аналогичное оборудование в расчете на 4 полосы *(+75%)

Аналогичное оборудование в расчете на 6 полос *(+150%)

Климатические условия Крайнего Севера *(+100%)

2. Серверный пост – 1 шт.

Состав серверного поста

- 2.1. Сервер – 2 шт.
- 2.2. Источник бесперебойного питания (ИБП) – 1 шт.
- 2.3. Принтер – 1 шт.
- 2.4. Монитор – 1 шт.
- 2.5. Устройство приема-передачи данных сервера в ON-LINE режиме – 1 шт.
- 2.6. Программное обеспечение

Дополнительная аппаратура:

Оборудование Мобильного поста ДПС: *(+15% к базовой цене)

--

В состав Мобильного поста входит: Мобильный блок радиоканала, компьютер, монтажный столик, программное обеспечение

Дополнительная аппаратура:

- Резервный диагностический канал связи * (1%)
- Ретранслятор радиоканала * (5%)
- ПО распознавания номерных знаков* (10%)
- Муляж видеофиксатора *(3%)
- Сервер рубежа* (10%)

**3. Мобильные комплексы
видеофиксации нарушений ПДД – 1 комплект.**

В состав базового комплекта входит: прибор видеофиксации нарушений ПДД,
комплект крепления

4. Локальные комплексы видеофиксации нарушений – 1 комплект.

В состав базового комплекта входит:

4.1 Прибор видеофиксации нарушений – 10 шт.

4.2 Элементы крепления –10 шт.

4.3 Сервер – 1 шт.

4.4 Принтер – 1 шт.

4.5 Модем – 1 шт.

4.6 Модем – 1 шт.

4.7 Флешкарта – 1 шт.

5. Передвижной комплекс видеофиксации нарушений – 1 комплект.

В состав базового комплекта входит: прибор автоматической видеофиксации
нарушений скоростного режима, штатив с элементами крепления, бокс
аккумуляторный, приемопередающий модуль, ноутбук, флеш-карта

----- / ----- /
(учреждение, должность ответственного лица, заполнившего анкету)

(подпись)

(ФИО)

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 комплекса	Кол-во комплектов	Информация по учреждениям-получателям
3/46	1			
	2			

----- / ----- /
(руководитель учреждения получателя)

(подпись)

(ФИО)

М. П.

Примечание:

I) В графе «Информация по учреждениям-получателям» указываются:

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

II) Информацию по учреждению-получателю заверить подписью руководителя.

**Анкета опроса учреждений-получателей
на поставку оборудования для оснащения подразделений Госавтоинспекции
переносными лазерными измерителями скорости и дальности с фото-фиксацией
нарушений Правил дорожного движения в рамках мероприятия № 3/46
федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения
в 2006–2012 годах»**

ТЕРМИНЫ И ОПРЕДЕЛЕНИЯ

ТС – транспортное средство участника дорожного движения.

ТС-нарушитель – транспортное средство, нарушающее скоростной режим.

Комплекс – совокупность аппаратных и программных средств, информационно-справочного обеспечения, предназначенных для решения задач измерения скорости и дальности ТС и фото-фиксации факта нарушения скоростного режима. Может быть исполнен в переносном (может быть оснащен штативом и/или креплением к автомобилю) и стационарном варианте.

Оператор – инспектор ГИБДД, работающий как на посту ДПС, так и на выезде.

ЖК-экран – являющийся составной частью комплекса экран, позволяющий проводить наблюдение и отображать факт нарушения скоростного режима, а также позволяющий обеспечить оператору удобный просмотр фото-информации.

Фото-фиксация – создание электронной фотографии ТС, с изображением её на ЖК-экране и записью в электронной памяти комплексы.

1. ОБЩИЕ ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ЛАЗЕРНЫХ ИЗМЕРИТЕЛЕЙ СКОРОСТИ

1.1. С помощью комплекса оператор имеет возможность обнаруживать движущиеся ТС в зоне контроля, измерять скорости их движения и фиксировать факт нарушения скоростного режима.

1.2. Комплекс обеспечивает запись факта нарушения скоростного режима и отображение его на ЖК-экране.

1.3. Комплекс обеспечивает возможность проведения оператором выборки данных по следующим параметрам: дате и времени.

1.4. Данные о нарушении находятся в едином электронном файле и включают в себя фотоизображение ТС-нарушителя с полностью отображенным государственным регистрационным знаком (или без него в случае его отсутствия на ТС) и сведения о:

- - направлении движения ТС-нарушителя;
- - дате и времени нарушения;
- - разрешенной скорости на данном участке дороги;
- - фактической скорости ТС-нарушителя.

1.5. Комплекс имеет возможность (порт) передачи данных на компьютер (при необходимости), для дальнейшего распознавания государственного регистрационного знака ТС и занесения данных в базу.

1.6. Комплекс имеет возможность автоматического обнаружения ТС-нарушителя и, в случае обнаружения, измерения скорости и дальности с последующей фото фиксацией.

1.7. Комплекс поставляется полностью укомплектованным. Комплект поставки включает руководство по эксплуатации, футляр, блок питания.

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

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

1.10. Поставщик комплекса отвечает за правомерность использования в нем решений, составляющих объекты интеллектуальной собственности.

2. ВОПРОСЫ ДЛЯ АНКЕТИРОВАНИЯ

2.1. Требования к техническим характеристикам (отметьте знаком ✓)

- 2.1.1. Диапазон измеряемых скоростей:
- от 0 до 250 км/ч
 - иное (указать) _____
- 2.1.2. Диапазон измеряемой дальности:
- от 50 до 300 м
 - иное (указать) _____
- 2.1.3. Погрешность измерения скорости:
- не более 2 км/ч
 - иное (указать) _____
- 2.1.4. Возможность установки допустимого значения скорости в диапазоне от 20 до 130 км/ч:
- через каждые 5 км/ч
 - иное (указать) _____
- 2.1.5. Ограничение минимальной дальности действия в диапазоне измеряемой скорости:
- с шагом 50 м
 - иное (указать) _____
- 2.1.6. Обеспечение читаемости государственного регистрационного знака ТС-нарушителя при освещенности 50 люкс:
- на расстоянии от 40 до 120 м
 - иное (указать) _____
- 2.1.7. Масса комплекса (переносной вариант):
- не более 1,5 кг
 - иное (указать) _____
- 2.1.8. Электропитание:
- напряжение 12 ± 2 В, ток не более 0,3 А
 - иное (указать) _____
- 2.1.9. Рабочая температура окружающей среды:
- от минус 20° С до плюс 50° С
 - иное (указать) _____
- 2.1.10. Время работы на автономном источнике питания (поясное размещение):
- до 4 ч
 - до 8 ч
 - иное (указать) _____
- 2.1.11. Объем электронной памяти комплекса (флэш-карты):
- 512 Mb
 - 2 Gb
 - иное (указать) _____
- 2.1.12. Возможность передачи данных на компьютер:
- да, через карту памяти комплекса
 - нет
 - иное (указать) _____

2.2. Требования к функциям (отметьте знаком ✓)

- 2.2.1. Отображение на ЖК-экране комплекса расстояния до ТС-нарушителя в метрах:
- да
 - иное (указать) _____

- 2.2.2. Отображение на ЖК-экране комплекса скорости ТС-нарушителя в км/ч:
- да
 - иное (указать) _____
- 2.2.3. Отображение на ЖК-экране комплекса значения скорости, разрешенной на данном участке в км/ч:
- да
 - иное (указать) _____
- 2.2.4. Отображение на ЖК-экране комплекса даты (число, месяц, год):
- да
 - иное (указать) _____
- 2.2.5. Отображение на ЖК-экране комплекса времени (часы, минуты):
- да
 - иное (указать) _____
- 2.2.6. Возможность изменения масштаба изображения (зуммирование):
- да
 - иное (указать) _____
- 2.2.7. Наличие звуковой сигнализации (непрерывная – при наличии излучения, прерывистая – в случае превышения установленного предела скорости):
- да
 - иное (указать) _____
- 2.2.8. Наличие режима автоматического обнаружения ТС-нарушителя и, в случае обнаружения, измерения скорости и дальности с последующей фотофиксацией:
- да
 - иное (указать) _____
- 2.3. **Требования к количеству комплексов:**
- переносной _____ шт.
 - стационарный _____ шт.
- 2.4. **Требования к наличию сервис-центра:**
- один – в Москве
 - иное (указать) _____

3. ОРИЕНТИРОВОЧНАЯ ЦЕНА КОМПЛЕКСА:

- Переносной -
- Переносной со штативом (крепление к автомобилю) -
- Стационарный -

Комментарии:

----- / ----- / -----
 (учреждение, должность ответственного лица, заполнившего анкету)

(подпись)

(ФИО)

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 комплекса	Кол-во комплектов	Информация по учреждениям-получателям
3/46	1			
	2			

----- /
 (руководитель учреждения получателя)

(подпись)

----- /
 (ФИО)

М. П.

Примечание:

I) В графе «Информация по учреждениям-получателям» указываются:

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

II) Информацию по учреждению-получателю заверить подписью руководителя.

**Анкета опроса учреждений-получателей
по специальным транспортным средствам, приобретаемых для организации
централизованной поставки, 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 данном листе необходимо проставить количество заявленных транспортных средств в специально отведенных местах и соответственно общую стоимость по выбранным транспортным средствам.

Если по какому-либо мероприятию Вы не нуждаетесь в поставках данных транспортных средств, в графе «количество» необходимо поставить прочерк.

При определении необходимого количества транспортных средств, для Вашего субъекта необходимо учесть, что общая стоимость не должна превышать лимита денежных средств, выделенных на данные мероприятия.

Предлагаемые транспортные средства представлены с техническими характеристиками и в комплектации в соответствии с тематикой мероприятия Программы.

(3/46) – Номер мероприятия состоит:

числитель – номер приложения к Программе;

знаменатель – порядковый номер в приложении.

2. СПЕЦИАЛЬНОЕ ТРАНСПОРТНОЕ СРЕДСТВО НА БАЗЕ ЛЕГКОВОГО АВТОМОБИЛЯ

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 Форд-фокус

Стоимость за единицу	Количество: _____ шт. ИТОГО: _____ руб.
----------------------	--

Тип транспортного средства	Легковой автомобиль
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. – 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 122 дБ), 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 ВАЗ 2110

Стоимость за единицу	Количество: _____ шт. ИТОГО: _____ руб.
----------------------	--

Тип транспортного средства	Легковой автомобиль
Колесная формула/ведущие колеса	4*2/передние
Тип кузова/количество дверей	Седан/4
Разрешенная максимальная масса	не более 3 500 кг
Габаритные размеры (не менее), мм	
- длина	4000
- ширина	1600
Двигатель (тип)	– бензиновый, четырехтактный, объемом от 1,5 л, мощность не менее 90 л.с., с впрыском топлива (с октановым числом не ниже 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 122 дБ), с питанием от бортовой сети автомобиля. – Прибор видеofиксации 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. СПЕЦИАЛЬНОЕ ТРАНСПОРТНОЕ СРЕДСТВО – ПЕРЕДВИЖНАЯ ЛАБОРАТОРИЯ

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

3.1. ПЛ весового контроля предназначена для выявления правонарушений в весовой нагрузке на дорожное полотно и поставляется в подразделения Госавтоинспекции

Стоимость за единицу	Количество: _____ шт. ИТОГО: _____ руб.
----------------------	--

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° дверями
Габаритные размеры, мм	
- длина	5540
- ширина	2380
- высота	2200
Двигатель (тип)	– четырехтактный бензиновый, объемом не менее 2445 л, мощностью не менее 120 л.с. – с впрыском топлива (АИ-92)
Трансмиссия	Механическая, 5-ступенчатая КПП
Рулевой механизм	с гидравлическим усилителем руля

Дополнительное оборудование транспортного средства	<ul style="list-style-type: none"> – 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

Стоимость за единицу	Количество: _____ шт. ИТОГО: _____ руб.
----------------------	--

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	4810
- ширина	2030
- высота	2100
Двигатель (тип)	<ul style="list-style-type: none"> – четырехтактный бензиновый, мощностью не менее 100 л.с. – 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"> – 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 ИКС_с для определения коэффициента сцепления; – средства оказания первой доврачебной медицинской помощи; – цветографическая окраска, выполненная светоотражающей пленкой в соответствии с требованиями ГОСТ Р 50574–2002.

_____ / _____ / _____
 (учреждение, должность ответственного лица, заполнившего анкету) (подпись) (ФИО)

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 учреждениям-получателям
3/46	2.1.			
	2.2.			
	3.1.			
	3.2.			

----- /
(руководитель учреждения получателя)

(подпись)

(ФИО)

М. П.

Примечание:

- I) Графа «Информация по учреждениям-получателям» заполняется только по тем мероприятиям Программы, по которым Ваше учреждение планирует получить МТР.
- II) 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.
 5. Уровень бюджета.
 6. Банковские реквизиты учреждения-получателя (ИНН/КПП, л/с, УФК, расчетный счет, корреспондентский счет, БИК).
 7. Должность, фамилия, имя, отчество руководителя учреждения-получателя, номер телефона.
 8. Фамилия, имя, отчество главного бухгалтера учреждения-получателя, номер телефона.
 9. Фамилия, имя, отчество и контактные телефоны должностных лиц учреждения-получателя, ответственных за организацию приема МТР.
- III) Предоставленную информацию по учреждению-получателю заверить подписью руководителя.

**Анкета опроса учреждений-получателей
по техническим комплексам для приема экзаменов у кандидатов в водители,
приобретаемых для организации централизованной поставки,
в рамках мероприятия № 3/46 федеральной целевой программы
«Повышение безопасности дорожного движения в 2006-2012 годах»**

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 Российской Федерации 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 включает 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. 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).

3. В разделе 3.10. 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.)

- 3.2. Специальные эргономические требования (отметьте знаком ✓)
- нет
 - в комплекте должна поставляться специализированная мебель (столлик, кресло – 10 -12%)*
 - вандалоустойчивый сенсорный терминал (до 30%) *
- 3.3. Общесистемные требования (отметьте знаком ✓)
- проводная сеть
 - 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 Российской Федерации (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 должна 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. Требования к платформам, используемым для построения Комплекса
- 3.8.1. Архитектура серверной части:
- x86
 - RISC (30%)*
- 3.8.2. Кросс-платформенность экзаменационного терминала (возможность работы как в MS Windows, так и в Linux, архитектура процессора любая)
- Предпочтительна (указать) _____
 - не имеет значения
- 3.9. Поставка кабельной продукции:
- Комплект кабелей из расчета 5 м на одно установочное место
 - Кабель в бухте из расчета 5 м на одно установочное место с соответствующим количеством монтажных элементов (разъемы и защитные колпачки)
- 3.10. Требуемое количество экзаменационных терминалов (ЭТ) в Комплексе.

количество ЭТ	Стоимость одного Комплекса (руб.)	количество комплексов
5 ЖК		
5 ЖКСЭ		
10 ЖК		
10 ЖКСЭ		
15 ЖК		
15 ЖКСЭ		
20 ЖК		
20 ЖКСЭ		
более 20 (указать конкретно)		

----- / ----- /
(учреждение, должность ответственного, лица заполнившего анкету)

(подпись)

(ФИО)

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	Город поставки материально-технических ресурсов	Кол-во	Информация по учреждениям-получателям
3/46	1.			
	2.			

----- / ----- /
 (руководитель учреждения получателя)

(подпись)

(ФИО)

М. П.

Примечание:

- I) 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.
 5. Уровень бюджета.
 6. Банковские реквизиты учреждения-получателя (ИНН/КПП, л/с, УФК, расчетный счет, корреспондентский счет, БИК).
 7. Должность, фамилия, имя, отчество руководителя учреждения-получателя, номер телефона.
 8. Фамилия, имя, отчество главного бухгалтера учреждения-получателя, номер телефона.
 9. Фамилия, имя, отчество и контактные телефоны должностных лиц учреждения-получателя, ответственных за организацию приема МТР.
- II) Предоставленную информацию по учреждению-получателю заверить подписью руководителя.

**Анкета опроса учреждений-получателей
по специальным транспортным средствам, приобретаемых для организации
централизованной поставки, в рамках мероприятия № 3/68 федеральной целевой
программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах»**

1. РЕКОМЕНДАЦИИ И ПОЯСНЕНИЯ ПО ЗАПОЛНЕНИЮ АНКЕТЫ ОПРОСА.

В данном листе необходимо проставить количество заявленных транспортных средств в специально отведенных местах и соответственно общую стоимость по выбранным транспортным средствам.

Если по какому либо мероприятию Вы не нуждаетесь в поставках данных транспортных средств, в графе «количество» необходимо поставить прочерк.

При определении необходимого количества транспортных средств для Вашего субъекта необходимо учесть, что общая стоимость не должна превышать лимита денежных средств выделенных на данные мероприятия.

Предлагаемые транспортные средства представлены с техническими характеристиками и в комплектации в соответствии с тематикой мероприятия Программы.

(3/68)–Номер мероприятия состоит:

числитель – номер приложения к Программе;

знаменатель – порядковый номер в приложении.

**2. МЕРОПРИЯТИЕ ПРОГРАММЫ 3/68: «ПРИБРЕТЕНИЕ СПЕЦИАЛЬНЫХ ГРУЗОВЫХ И
ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ ДЛЯ ПРИЕМА ЭКЗАМЕНОВ»**

2.1. Специальное транспортное средство на базе грузового автомобиля

Данное транспортное средство направлено для улучшения материально-технической базы экзаменационных подразделений Госавтоинспекции и предназначено для приема квалификационных экзаменов на право управления транспортными средствами.

Стоимость за единицу	Количество: _____ шт. ИТОГО: _____ руб.
----------------------	--

Тип транспортного средства	Грузовой автомобиль
Колесная формула/ведущие колеса	4*2/задние
Схема компоновки ТС	– капотная или бескапотная, расположение двигателя – переднее продольное или поперечное
Кабина	Трехместная, двухдверная
Габаритные размеры (не менее), мм	
- длина	6000
- ширина	2100
- высота	2300
Двигатель (тип)	– четырехтактный, мощностью не менее 100 л.с.
Трансмиссия	Механическая, 5-ступенчатая КПП
Рулевой механизм	Со встроенным гидравлическим усилителем
Дополнительное оборудование транспортного средства	– опознавательный знак «Учебное транспортное средство»; – дополнительные педали сцепления и тормоза; – дополнительные зеркала заднего вида для экзаменатора; – медицинская аптечка, знак аварийной остановки, огнетушитель.

2.2. Специальное транспортное средство на базе легкового автомобиля

Данное транспортное средство направлено для улучшения материально-технической базы экзаменационных подразделений Госавтоинспекции и предназначено для приема квалификационных экзаменов на право управления транспортными средствами.

Стоимость за единицу	Количество: _____ шт. ИТОГО: _____ руб.
----------------------	--

Тип транспортного средства	Легковой автомобиль
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	4000
- ширина	1600
Двигатель (тип)	– бензиновый, четырехтактный, объемом от 1,5 л, мощность не менее 80 л.с., с впрыском топлива (с октановым числом не ниже АИ-92)
Трансмиссия	Механическая КПП
Рулевой механизм	Со встроенным гидравлическим усилителем
Пассивная противоугонная система	Иммобилайзер
Дополнительное оборудование транспортного средства	– опознавательный знак «Учебное транспортное средство»; – дополнительные педали сцепления и тормоза; – дополнительные зеркала заднего вида для экзаменатора; – медицинская аптечка, знак аварийной остановки, огнетушитель.

_____ / _____ /
(учреждение, должность ответственного лица, заполнившего анкету)

(подпись)

(ФИО)

Контактный телефон: _____

3. 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 учреждениям-получателям
3/46	2.1.			
	2.2.			

_____ / _____ /
(руководитель учреждения получателя)

(подпись)

(ФИО)

М. П.

Примечание:

- I) Графа «Информация по учреждениям-получателям» заполняется только по тем мероприятиям Программы, по которым Ваше учреждение планирует получить МТР.
- II) 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.
 5. Уровень бюджета.
 6. Банковские реквизиты учреждения-получателя (ИНН/КПП, л/с, УФК, расчетный счет, корреспондентский счет, БИК).
 7. Должность, фамилия, имя, отчество руководителя учреждения-получателя, номер телефона.
 8. Фамилия, имя, отчество главного бухгалтера учреждения-получателя, номер телефона.
 9. Фамилия, имя, отчество и контактные телефоны должностных лиц учреждения-получателя, ответственных за организацию приема МТР.
- III) Предоставленную информацию по учреждению-получателю заверить подписью руководителя.

**Анкета опроса учреждений-получателей
по строительству надземных пешеходных переходов в городах,
приобретаемых для организации централизованной поставки,
в рамках мероприятия № 4/17 федеральной целевой программы
«Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах»**

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. Надземный 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 избежать 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 – проведение 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. ФОРМА ДЛЯ ЗАПОЛНЕНИЯ

1. Наименование субъекта Российской Федерации	
2. Место расположения пешеходного перехода	
3. Тип пешеходного перехода (надземный, подземный)	
4. Наличие проекта, прошедшего экспертизу. В случае наличия 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 со 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.	

Примечание:

Данная анкета заполняется отдельно по каждому пешеходному переходу, предполагаемому для включения в Программу, согласно имеющихся ПИРов в субъекте Российской Федерации.

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	Город, адрес (место положения) надземного пешеходного перехода	Информация по учреждениям-получателям
4/17	3.		
	2.		

..... /
(руководитель учреждения получателя)

(подпись)

(ФИО)

М.П.

Примечание:

I) В графе «Информация по учреждениям-получателям» указываются:

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

II) Информацию по учреждению-получателю заверить подписью руководителя.

**Анкета опроса учреждений-получателей
на поставку оборудования для модернизации
АСУД и светофорных объектов для организации централизованной
поставки в рамках мероприятия № 4/18 федеральной целевой программы
«Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах»**

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

1. Контроллер дорожный. Предназначен для управления дорожным движением на перекрестках.

Может применяться как автономно, так и в составе систем управления дорожным движением.

2. Выносной Пульт Управления (ВПУ). Предназначен для управления светофорным объектом по кабельной линии. Подключается непосредственно к разьему, расположенному на лицевой панели контроллера, ВПУ - позволяет включать и отключать нужные фазы светофорного объекта, включать и отключать режим желтого мигания (ЖМ), включать и отключать светофорный объект (ОС), включать и отключать режим «зеленая улица» (ЗУ) при прохождении спецколонны или кортежа.

3. Детектор транспортный. Предназначен для сбора статистической информации о параметрах транспортных потоков и управления дорожным движением.

4. Светофор транспортный. Т 1.2 (д 300мм) , Т 1.2 л (с доп. секцией левая стрелка), Т 1.2 п (с доп. секцией правая стрелка), П 1.1(светофор пешеходный д 200 м) – Светофоры предназначены для регулирования движения автомобилей и пешеходов.

5. Устройство звуковой сигнализации для слабовидящих пешеходов. Устройство звуковой сигнализации (УЗС) предназначено для обеспечения безопасности слабовидящих граждан на регулируемом пешеходном переходе за счет получения ими информации о режиме работы пешеходного светофора с помощью звуковых сигналов.

6. Табло обратного отсчета времени. Табло обратного отсчета времени пешеходное предназначено для обеспечения безопасного перехода пешеходами проезжей части за счет снабжения пешеходов информацией о времени, оставшемся до начала разрешающего сигнала пешеходного светофора и до его окончания.

7. Дорожные знаки – 2.1(главная дорога), 2.4 (уступи дорогу), 5.15.1(2) (направление движения по полосам), 5.19.1(2) (пешеходный переход).

8. Экран светофорный белого цвета, указывает водителю в темное время суток о наличии на данном светофоре дополнительной поворотной секции.

9. Дисплейный пульт контроля выполнен на базе ПЭВМ и предназначен для диспетчерского управления движением. Позволяет одновременное подключение двух мониторов, в том числе плазменной панели.

Назначение устройства

1. Вывод карты-схемы района управления в нескольких масштабах со свободным перемещением по карте;

2. Вывод на карте в реальном масштабе времени режимов работы объектов (координированный, диспетчерский, локальный и т.д.);

3. Вывод схемы организации движения и диспетчерское управление движением транспорта на отдельном перекрестке;

4. Управление в реальном масштабе времени по выбранным фазам или режимам (желтое мигание и т.д.) большим количеством перекрестков;
5. Включение и выключение «зеленой улицы» по отдельным перекресткам для специального транспорта;
6. Вывод справок по текущему состоянию дорожных контроллеров.

2. ОБЩИЕ ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Контроллер дорожный:

- 1) Нагрузка – светодиодные секции.
- 2) Максимально коммутируемый ток одной силовой цепи – 2А.
- 3) Минимально коммутируемый и контролируемый ток одной силовой цепи 60 мА.
- 4) Количество независимых силовых цепей – 32.
- 5) Количество фаз движения (в зависимости от модификации) – до 16.
- 6) Количество направлений движения (в зависимости от модификации) – до 18.
- 7) Гибкая привязка силового выхода к цвету – любой силовой выход может подключаться к лампам (светодиодным секциям); красным, желтым, зеленым.
- 8) Нагрузка любого цвета контролируется на перегорание и лишнее включение.
- 9) Контроль перегорания красных ламп (светодиодных секций) и переход в режим «ЖМ».
- 10) Контроль конфликтных ситуаций, перегрузок, коротких замыканий в силовых цепях и переход в режим «ОС».
- 11) Возможность работы в следующих режимах:
 - режим работы в безцентровой системе (количество контроллеров неограничено) с помощью системы GPRS;
 - подключение периферийного оборудования с использованием сотовой связи GPRS;
 - локальный режим работы по одной из 8-ми временных программ, задаваемых от таймера реального времени в зависимости от времени суток и дня недели;
 - режим работы от центра с возможностью вызова любой из 8-ми временных программ от таймера;
 - подключение экологических датчиков и детекторов транспорта до 56;
 - подключение ТВП по двум направлениям (до 4-х по каждому направлению);
 - подключение ВПУ;
 - подключение инженерного пульта и имитатора центра для сервисного обслуживания контроллера;
 - задание от тумблеров на панели контроллера режимов «ЖМ» и «ОС»;
 - автоматическая корректировка показаний таймера при переходе на летнее и зимнее время;
 - сохранение показаний таймера при кратковременном отключении сети за счет аккумуляторного питания;
 - подключение двухтарифного счетчика электроэнергии с возможностью передачи его показаний в центр по запросу оператора;
 - адаптивный местный режим работы.
- 12) Условия функционирования от -40°C до +50°C (плюс дополнительный перегрев под воздействием солнечных лучей 15°C).

Выносной пульт управления (ВПУ):

ВПУ обеспечивает возможность:

- запрос режима ручного управления;
- вызов любой из 8-ми фаз;
- вызов любых из 8-ми программ «зеленая волна»;

- включение на перекрестке режимов «ЖМ» и «ОС»;
- индикацию выбранных фаз, программ «зеленая волна», разрешение ручного управления.

Подключение ВПУ к дорожному контроллеру должно осуществляться многожильным кабелем. Длина линий связи между ВПУ и дорожным контроллером, не менее – 250 м. Питание ВПУ осуществляется от контроллера.

Дисплейный пульт контроля (ДПК):

Выполнен на базе компьютера и предназначен для контроля и управления дорожными контроллерами. ДПК должен содержать стандартный персональный компьютер со встроенным GPRS-модемом и системное программное обеспечение, которое реализует 2 режима работы – режим управления перекрестками, которое обеспечивает управление дорожными контроллерами в протоколе АСС-УД или по собственному высоко скоростному протоколу.

Режим контроля также осуществляется по двум протоколам. При этом по скоростному протоколу с дорожных контроллеров считывается подробная информация о текущем состоянии светофорного объекта, выводится подробный журнал.

На ДПК должна быть предусмотрена защита от несанкционированного доступа и возможность ограничения выбора режимов.

Детектор транспортный – в соответствии с проектом и требованиями нормативов (охват не менее 2-х регулируемых направлений):

1) Должен обеспечивать контроль присутствия, интенсивности и скорости транспортных средств (ТС), в составе автоматизированных систем управления дорожным движением (АСУД) и в адаптивных системах управления дорожным движением.

2) Детектор транспортный должен обеспечивать непрерывную круглосуточную работу на открытом воздухе при температуре от -40°C до +50°C и относительной влажности воздуха до 95% при +35°C. Степень защиты детектора от воздействия окружающей среды – PIR ДТ.

Светофор дорожный – в соответствии с проектом и требованиями нормативов:

Должен быть изготовлен из ударопрочного материала с применением добавок, обеспечивающих устойчивость к УФ-лучам. Цвет корпуса может быть черным или серым. Требования к конструкции, электромеханические, колометрические, фотометрические и эксплуатационные характеристики, упаковка и маркировка должны соответствовать ГОСТ Р 52282-2004. Тип излучателя светодиодный. Диаметр линзы 300 мм.

- Т.1
- Т.1.п
- Т.1.л.
- П.1

Светофоры Т.1.п., Т.1.л. и Т.1 должны быть оборудованы **экранами белого цвета**.

Устройство звукового сопровождения пешехода (ЗСП) – на всех регулируемых пешеходных переходах:

ЗСП – должно озвучивать для пешехода время горения разрешенного сигнала светофора на регулируемом перекрестке с увеличением частоты звучания, когда время сигнала заканчивается.

Функции ЗСП:

- 1) Устройство должно обеспечивать подключение к дорожному контроллеру любого типа.
- 2) Управляющий сигнал для ЗСП от дорожного контроллера – это сигнал на включение зеленой лампы пешеходного светофора.
- 3) ЗСП должно обеспечивать возможность регулировки начальной полной громкости звучания в зависимости от ширины дороги.
- 4) Различные режимы громкости должны задаваться программно:
 - утренний и вечерний – половина от полной громкости;

- дневной – полная громкость;
- ночной – выключен.

5) Переключение режимов в дальнейшем должно обеспечиваться без вмешательства человека, посредством электронного таймера.

6) В случае кратковременного пропадания сетевого напряжения бесперебойная работа таймера должна обеспечиваться за счет батарейного питания.

7) Должен осуществляться автоматический перевод таймера на летнее и зимнее время.

Табло электронное – на всех регулируемых пешеходных переходах:

Предназначено для отсчета времени, оставшегося до конца горения зеленого сигнала пешеходного светофора. В качестве источников света в табло используются светоизлучающие диоды. Вид климатического исполнения УХЛ1 по ГОСТ 15150.

Технические характеристики:

1) Электропитание:

- 220 В (фаза) $\pm 10\%$;
- 220 В (общий).

2) Управление (от контроллера):

- 220 В (фаза) $\pm 10\%$;
- 220 В (общий).

3) Светящийся элемент:

- Светодиоды, 10 Вт, не более.

4) Осевая сила света сигнала табло не менее 50 кд.

5) Температурный диапазон: от -60°C до $+75^{\circ}\text{C}$.

Знаки дорожные – в соответствии с проектом и требованиями нормативов:

Должны быть изготовлены в соответствии с ГОСТ Р 52290-2004. Основание дорожного знака должно изготавливаться из оцинкованной стали толщиной 0,7–0,8 мм с двойной отбортовкой. Крепежные элементы не должны искажать информацию, расположенную на его лицевой стороне. Знаки следует выполнять со световозвращающей поверхностью, с применением пленки типа В. Гарантийный срок для знаков:

Не менее 7 лет со дня ввода в эксплуатацию.

Металлоконструкции – в соответствии с проектом и требованиями нормативов:

Металлоконструкции должны обеспечивать возможность установки светофоров, знаков и других технических средств организации дорожного движения в соответствии с ГОСТ Р 52289-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разных светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств». Колонки светофорные, консольные опоры должны быть оборудованы клемными колодками для подключения по ГОСТ 17557-88, расположенными в специальных пыле- и влагозащищенных отсеках. Конструктивы должны быть покрыты цинком методом горячего цинкования со сроком службы не менее 25 лет.

Другое необходимое оборудование (**выключатель автоматический, трубы винилпластовые, гофрированные, асбестоцементные, стальные водогазопроводные, муфты соединительные для труб, кабеля, провода и т.д.**) в соответствии с проектом и требованиями нормативов.

Средний срок службы технических средств до предельного состояния – не менее 8 лет. Критерии отказов и предельного состояния должны быть установлены в технических условиях на технические средства конкретного типа.

3. ВОПРОСЫ ДЛЯ АНКЕТИРОВАНИЯ

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

В разделе 3 указана ориентировочная стоимость одной единицы оборудования в стандартной комплектации (в рублях).

Наименование продукции	Кол-во	Ориентировочные цены на 2008 г.
1. КОНТРОЛЛЕР ДОРОЖНЫЙ	<input type="text"/>	шт.
2. ВЫНОСНОЙ ПУЛЬТ УПРАВЛЕНИЯ	<input type="text"/>	шт.
3. ДЕТЕКТОР ТРАНСПОРТНЫЙ	<input type="text"/>	шт.
4. СВЕТОФОР ТРАНСПОРТНЫЙ		
Т 1.2	<input type="text"/>	шт.
Т 1.2 Л	<input type="text"/>	шт.
Т 1.2 П	<input type="text"/>	шт.
5. СВЕТОФОР ПЕШЕХОДНЫЙ П 1.1	<input type="text"/>	шт.
6. УСТРОЙСТВО ЗВУКОВОЙ СИГНАЛИЗАЦИИ ДЛЯ СЛАБОВИДЯЩИХ ПЕШЕХОДОВ	<input type="text"/>	шт.
7. ТАБЛО ОБРАТНОГО ОТСЧЕТА ВРЕМЕНИ	<input type="text"/>	шт.
8. ДОРОЖНЫЕ ЗНАКИ		
<input type="text" value="2.1"/>	<input type="text"/>	шт.
<input type="text" value="2.4"/>	<input type="text"/>	шт.
<input type="text" value="5.15.1 5.15.2"/>	<input type="text"/>	шт.
<i>(нужное подчеркнуть)</i>		
<input type="text" value="5.19.1 5.19.2"/>	<input type="text"/>	шт.
9. ЭКРАН СВЕТОФОРНЫЙ	<input type="text"/>	шт.
10. СТОЙКИ ЗНАКОВ ОЦИНКОВ.	<input type="text"/>	шт.
11. КОЛОНКИ СВЕТОФОРНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ ОЦИНКОВ.	<input type="text"/>	шт.
12. КОЛОНКИ СВЕТОФОРНЫЕ ПЕШЕХОДНЫЕ ОЦИНКОВ.	<input type="text"/>	шт.
13. ОПОРЫ КОНСОЛЬНЫЕ С КОМПЛЕКТУЮЩИМИ ОЦИНКОВ.	<input type="text"/>	шт.
14. КОМПЛЕКТ КРЕПЛЕНИЙ СВЕТОФОРОВ НА КОЛОНКУ	<input type="text"/>	шт.

- | | | |
|--|----------------------|------------------------|
| 15. КОРОБКА УНИВЕРСАЛЬНАЯ БРЫЗГОЗАЩИТНАЯ | <input type="text"/> | шт. |
| 16. ОСНОВАНИЕ ДЛЯ КОНТРОЛЛЕРА | <input type="text"/> | шт. |
| 17. КОМПЛЕКТ КРЕПЛЕНИЯ ПОВОРОТНОЙ СЕКЦИИ | <input type="text"/> | шт. |
| 18. ХОМУТ ДЛЯ КРЕПЛЕНИЯ
ДОРОЖНЫХ ЗНАКОВ НА КОЛОНКУ | <input type="text"/> | шт. |
| 19. КРОНШТЕЙН ВЫНОСНОЙ ДЛЯ КРЕПЛЕНИЯ
ДОРОЖНЫХ ЗНАКОВ НА КОЛОНКУ | <input type="text"/> | шт. |
| 20. ВЫКЛЮЧАТЕЛЬ АВТОМАТИЧЕСКИЙ | | |
| 16 А | <input type="text"/> | шт. |
| 20 А | <input type="text"/> | шт. |
| 25 А | <input type="text"/> | шт. |
| 21. ТРУБА ВИНИПЛАСТОВАЯ Д 50 ММ | <input type="text"/> | м |
| 22. ТРУБА ГОФРИРОВАННАЯ Д 25 ММ | <input type="text"/> | м |
| 23. ТРУБА АСБЕСТОЦЕМЕНТНАЯ Д 100 ММ | <input type="text"/> | м |
| 24. МУФТА СОЕДИНИТЕЛЬНАЯ ДЛЯ А/Ц ТРУБ | <input type="text"/> | шт. |
| 25. ТРУБА СТАЛЬНАЯ ВОДОГАЗОПРОВОДНАЯ Д 50 ММ | <input type="text"/> | м |
| 26. КАБЕЛЬ ВВГ 3*16 | <input type="text"/> | м |
| 27. КАБЕЛЬ КВВГ | 5 X 1.5 | <input type="text"/> м |
| | 7 X 1.5 | <input type="text"/> м |
| | 10 X 1.5 | <input type="text"/> м |
| | 14 X 1.5 | <input type="text"/> м |
| | 19 X 1.5 | <input type="text"/> м |
| 28. КАБЕЛЬ ТППЭП 10 X 2 X 0.5 | <input type="text"/> | м |
| 29. КАБЕЛЬ ПВС 3 X 0.75 | <input type="text"/> | м |
| 30. ДИСПЛЕЙНЫЙ ПУЛЬТ КОНТРОЛЯ | <input type="text"/> | шт. |

ИТОГО: _____

(учреждение, должность ответственного лица, заполнившего анкету)

----- / -----
(подпись)

(ФИО)

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	Город поставки материально-технических ресурсов	Кол-во комплектов	Информация по учреждениям-получателям
4/18	1.			
	2.			

----- /
(руководитель учреждения получателя)

(подпись)

/ (ФИО)

М. П.

Примечание:

I) В графе «Информация по учреждениям-получателям» указываются:

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

II) Информацию по учреждению-получателю заверить подписью руководителя.

**Анкета опроса учреждений-получателей
по обустройству наиболее опасных участков улично-транспортной сети дорожными
ограждениями, приобретаемой для организации централизованной поставки,
в рамках мероприятия № 4/20 федеральной целевой программы
«Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах»**

Для включения предложений в план по внедрению дорожных ограждений и в план их финансирования необходимо направить в ФГУ «Дирекция Программы ПБДД» материалы в соответствии с пунктами 1, 2, 3 анкеты опроса для каждого объекта.

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

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.

Вопросы для анкетирования

1. Характеристика объекта

- | | | |
|--|----------------------|-----------|
| 1.1. Количество полос движения - | <input type="text"/> | шт. |
| 1.2. Максимальная разрешенная скорость - | <input type="text"/> | км/час |
| 1.3. Интенсивность движения - | <input type="text"/> | авт./сут. |
| 1.4. Радиус поворота дороги - | <input type="text"/> | м |
| 1.5. Угол наклона дороги - | <input type="text"/> | о/оо |
| 1.6. Ширина тротуара - | <input type="text"/> | м |
| 1.7. Прочие характеристики (описать) - | <input type="text"/> | |
| 1.8. Прочие характеристики (описать) - | <input type="text"/> | |
| 1.9. Прочие характеристики (описать) - | <input type="text"/> | |

2. Характеристика ДТП на объекте

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

- | | | |
|--|--------------------------------|-----|
| 2.1. ДТП, связанные с наездом на пешеходов (всего) - | <input type="text" value="/"/> | шт. |
| В том числе при: | | |
| 2.1.1. - пересечении пешеходом улицы в неполюженном месте - | <input type="text" value="/"/> | шт. |
| 2.1.2. - пересечении пешеходом улицы на пешеходном переходе вне перекрестка - | <input type="text" value="/"/> | шт. |
| 2.1.3. - пересечении пешеходом улицы на пешеходном переходе на перекрестке без светофора - | <input type="text" value="/"/> | шт. |
| 2.1.4. - пересечении пешеходом улицы на пешеходном переходе на перекрестке со светофором - | <input type="text" value="/"/> | шт. |
| 2.1.5. - нахождении пешехода на тротуаре - | <input type="text" value="/"/> | шт. |
| 2.1.6. - прочих причинах (описать) - | <input type="text" value="/"/> | шт. |
| 2.2. ДТП, связанные со столкновением автомобилей (всего) - | <input type="text" value="/"/> | шт. |
| В том числе при: | | |
| 2.2.1. - выезде автомобиля на полосу встречного движения - | <input type="text" value="/"/> | шт. |
| 2.2.2. - пересечении автомобилем перекрестка - | <input type="text" value="/"/> | шт. |
| 2.2.3. - неправильной парковке автомобиля - | <input type="text" value="/"/> | шт. |
| 2.2.4. - несоблюдении дистанции - | <input type="text" value="/"/> | шт. |
| 2.2.5. - плохой освещенности участка - | <input type="text" value="/"/> | шт. |
| 2.2.6. - плохом качестве дорожного покрытия - | <input type="text" value="/"/> | шт. |
| 2.2.7. - несоблюдении рядности движения - | <input type="text" value="/"/> | шт. |
| 2.2.8. - прочих причинах (описать) - | <input type="text" value="/"/> | шт. |
| 2.3. ДТП, связанные с выездом автомобиля с проезжей части (всего) - | <input type="text"/> | шт. |
| В том числе: | | |
| 2.3.1. - наезд автомобиля на массивное препятствие - | <input type="text"/> | шт. |
| 2.3.2. - падение автомобиля с мостового сооружения - | <input type="text"/> | шт. |
| 2.3.3. - падение автомобиля с насыпи - | <input type="text"/> | шт. |
| 2.3.4. - прочие съезды (описать) - | <input type="text"/> | шт. |
| 2.4. ДТП, связанные с прочими причинами (всего) - | <input type="text"/> | шт. |
| В том числе : | | |
| 2.4.1. - | <input type="text"/> | шт. |
| 2.4.2. - | <input type="text"/> | шт. |
| 2.4.3. - | <input type="text"/> | 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 (БО) на разделительной полосе.

Примечание: с учетом технических требований.

Мостовая группа БО

- | | | | |
|----------|---------------------------------------|----------------------|------|
| 3.1.1. - | длина ограждения - | <input type="text"/> | м |
| 3.1.2. - | удерживающая способность ограждения - | <input type="text"/> | кДж |
| 3.1.3. - | высота ограждения - | <input type="text"/> | м |
| 3.1.4. - | объем капвложений - | <input type="text"/> | руб. |

Дорожная группа БО

- | | | | |
|----------|---------------------------------------|----------------------|------|
| 3.1.5. - | длина ограждения - | <input type="text"/> | м |
| 3.1.6. - | удерживающая способность ограждения - | <input type="text"/> | кДж |
| 3.1.7. - | высота ограждения - | <input type="text"/> | м |
| 3.1.8. - | объем капвложений - | <input type="text"/> | руб. |

3.2. Установка односторонних барьерных ограждений на обочине

Примечание: с учетом технических требований.

Мостовая группа БО

- | | | | |
|----------|---------------------------------------|----------------------|------|
| 3.2.1. - | длина ограждения - | <input type="text"/> | м |
| 3.2.2. - | удерживающая способность ограждения - | <input type="text"/> | кДж |
| 3.2.3. - | высота ограждения - | <input type="text"/> | м |
| 3.2.4. - | объем капвложений - | <input type="text"/> | руб. |

Дорожная группа БО.

- | | | | |
|----------|---------------------------------------|----------------------|------|
| 3.2.5. - | длина ограждения - | <input type="text"/> | м |
| 3.2.6. - | удерживающая способность ограждения - | <input type="text"/> | кДж |
| 3.2.7. - | высота ограждения - | <input type="text"/> | м |
| 3.2.8. - | объем капвложений - | <input type="text"/> | руб. |

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

- 4.1. Выбор дорожных ограждений при реконструкции действующих автомобильных дорог общего пользования, городских дорог, улиц и мостовых сооружений должен производиться в соответствии с ГОСТ 52289-2004.
- 4.2. 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.
- 4.3. 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 0.65 м;
- рабочая ширина (динамический габарит) двустороннего ограждения не более 1,15 м (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.

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	Населенный пункт и адрес установки барьерного ограждения	Длина в метрах	Информация по учреждениям-получателям
4/20	1.			
	2.			

----- /
(руководитель учреждения получателя)

(подпись)

(ФИО)

М. П.

Примечание:

I) В графе «Информация по учреждениям-получателям» указываются:

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

II) Информацию по учреждению-получателю заверить подписью руководителя.

**Анкета опроса учреждений-получателей
по созданию системы маршрутного ориентирования в городах Российской Федерации
для организации централизованной поставки в рамках мероприятия № 4/21
федеральной целевой программы
«Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах»**

ТЕРМИНЫ И ОПРЕДЕЛЕНИЯ

Система маршрутного ориентирования (СМО) – система, предоставляющая информацию водителям о направлениях движения и ориентированию на территории города. Основными элементами СМО, сообщаемыми 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.

ВОПРОСЫ ДЛЯ АНКЕТИРОВАНИЯ

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 9 600 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 Д 76 мм), установке опоры и монтажу знака.

3. Порядок расчета:

$$\text{ЦЗ} = K_{1,1} \times \text{БЦ} + \dots + K_{1,n} \times \text{БЦ} + (\text{БЦ} + K_{2,1} \times \text{БЦ} + \dots + K_{2,n} \times \text{БЦ}) \times \text{КМ} + K_{3,1} \times \text{БЦ} + \dots + K_{3,n} \times \text{БЦ},$$

где **ЦЗ** – стоимость рассчитываемого знака;

БЦ – базовая цена знака;

КМ – количество квадратных метров рассчитываемого знака;

K_{n,n} – коэффициент соответствующего пункта раздела.

1. Разработка и согласование проектной документации

- 1.1. Наличие схемы маршрутного ориентирования:
- наличие
 - отсутствие (на 1 знак - 40%)*
- 1.2. Необходимый состав проектной документации в рамках выполняемых работ:
- Технические задания (ТЗ)
 - Рабочая документация (на 1 знак - 100%) *
 - Типовые проекты конструкций (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 (на 1 знак - 20%)*
 - владельцы опорных конструкций (МГО, МГТ, инженерные сооружения и здания) (на 1 знак - 20%)*

2. Изготовление ИЗИП

- 2.1. Тип используемых световозвращающих материалов (СВМ):
- 6.14.1; 6.14.2:
 - тип А
 - тип Б
 - тип В
 - 6.10.1:
 - тип А
 - тип Б (за 1 кв. м. - 15%)*
 - тип В (за 1 кв. м. - 25 %)*
 - 6.12:
 - тип А
 - тип Б (за 1 кв. м. - 15%)*
 - тип В (за 1 кв. м. - 25 %) *
 - 6.9.2:
 - тип А
 - тип Б (за 1 кв. м. - 17 %)*
 - тип В (за 1 кв. м. - 30 %)*
 - 6.9.1:
 - тип А
 - тип Б (за 1 кв. м. - 17 %)*
 - тип В (за 1 кв. м. - 30 %) *
- 2.2. Тип основы знака
- оцинкованная сталь
 - алюминиевый сплав толщиной 2 мм (площадь знака до 3 кв.м.) (за 1 кв. м. - 25 %)*
 - алюминиевый сплав толщиной 3 мм (площадь знака свыше 3 кв.м.) (за 1 кв. м. - 80 %)*

3. Способы установки ИЗИП

3.1. Тип опорной конструкции

- самостоятельная опора (СО) (Ø76 или МГО, или МГТ, площадь знака до 2 кв.м)
- 2 СО (за 1 знак - 20%)*
- 3 СО (за 1 знак - 35%)*
- Г-опора (для знака площадью до 10 кв.м) (для 1 опорной конструкции - 1800%)*
- Г-опора (для знака площадью от 10 кв.м до 20 кв.м) (для 1 опорной конструкции - 3000%)*
- Г-опора (для знака площадью свыше 20 кв.м) (для 1 опорной конструкции - 5000%)*
- Т-опора (для 2-х знаков площадью до 10 кв.м каждый) (для 1 опорной конструкции - 2200 %)*
- Т-опора (для 2-х знаков площадью от 10 кв.м до 20 кв.м каждый) (для 1 опорной конструкции - 3800 %)*
- Т-опора (для 2-х знаков площадью свыше 20 кв.м каждый) (для 1 опорной конструкции - 6000 %)*
- П-опора (длина ригеля от 10 п.м до 16 п.м) (для 1 опорной конструкции - 10400 %)*
- П-опора (длина ригеля от 16 п.м до 30 п.м) (для 1 опорной конструкции 12000 %)*

3.2. Необходимость отсыпки берм:

- нет
- да (30%-100%)*

4. Наличие средств на содержание СМО:

- да
- нет

(учреждение, должность ответственного лица, заполнившего анкету)

----- /
(подпись)

----- /
(ФИО)

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	Город поставки материально-технических ресурсов	Кол-во	Информация по учреждениям-получателям
4/21	1.			
	2.			

----- /
(руководитель учреждения получателя)

(подпись)

(ФИО)

М. П.

Примечание:

- I) В графе «Информация по учреждениям-получателям» указываются:
1. Полное наименование учреждения-получателя.
 2. Сокращенное наименование учреждения-получателя.
 3. Юридический и почтовый адрес учреждения-получателя.
 4. Организационно-правовая форма.
 5. Уровень бюджета.
 6. Банковские реквизиты учреждения-получателя (ИНН/КПП, л/с, УФК, расчетный счет, корреспондентский счет, БИК).
 7. Должность, фамилия, имя, отчество руководителя учреждения-получателя, номер телефона.
 8. Фамилия, имя, отчество главного бухгалтера учреждения-получателя, номер телефона.
 9. Фамилия, имя, отчество и контактные телефоны должностных лиц учреждения-получателя, ответственных за организацию приема МТР.
- II) Информацию по учреждению-получателю заверить подписью руководителя.

**Анкета опроса учреждений-получателей
по оснащению городских эксплуатационных организаций техникой,
приобретаемой для организации централизованной поставки,
в рамках мероприятия № 4/31 федеральной целевой программы
«Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах»**

1. РЕКОМЕНДАЦИИ И ПОЯСНЕНИЯ ПО ЗАПОЛНЕНИЮ АНКЕТЫ ОПРОСА

В данном листе необходимо проставить количество заявленных транспортных средств в специально отведенных местах и соответственно общую стоимость по выбранным транспортным средствам.

Если по какому-либо мероприятию Вы не нуждаетесь в поставках данных транспортных средствах, в графе «количество» необходимо поставить прочерк.

При определении необходимого количества транспортных средств, для Вашего субъекта необходимо учесть, что общая стоимость не должна превышать лимита денежных средств, выделенных на данные мероприятия.

Предлагаемые транспортные средства представлены с техническими характеристиками и в комплектации в соответствии с тематикой мероприятия Программы.

(4/31) – Номер мероприятия состоит:

числитель – номер приложения к Программе;

знаменатель – порядковый номер в приложении.

**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 предназначен для выполнения строительно-монтажных и электротехнических работ на высоте до 14 м.

Стоимость за единицу	Количество: _____ шт. ИТОГО: _____ руб.
----------------------	--

Тип транспортного средства	Автомобильный телескопический подъемник АПТ-14
Колесная формула/ведущие колеса	4*2/задние
Схема компоновки ТС	– капотная, расположение двигателя - переднее продольное
Исполнение грузозачного 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

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.

2.2. Автоподъемник предназначен для выполнения строительно-монтажных и электротехнических работ на высоте до 18 м.

Стоимость за единицу	Количество: _____ шт. ИТОГО: _____ руб.
----------------------	--

Тип транспортного средства	Автомобильный телескопический подъемник АПТ-18
Колесная формула/ведущие колеса	4*2/задние
Схема компоновки ТС	– капотная, расположение двигателя - переднее продольное
Исполнение загрузочного пространства	в виде опорной рамы с поворотной платформой и подъемным оборудованием с люлькой грузоподъемностью 200 кг
Кабина	Трехместная, двухдверная, однорядная
Габаритные размеры , мм	
- длина	6620
- ширина	2422
- высота	2660
Двигатель (тип)	четырёхтактный бензиновый
Трансмиссия	Механическая КПП
Рулевой механизм	Привод с гидравлическим усилителем
Технологическое оборудование:	
– стрела	Трехсекционная телескопическая
– высота подъема люльки, м	18
– вылет, м	10
– мах грузоподъемность люльки, кг	200
– угол поворота стрелы, град	±195
– тип люльки	Металлический на изоляторах для работ под напряжением
Дополнительное оборудование транспортного средства:	-рама опорная с четырьмя гидравлическими откидными опорами; -опорно-поворотное устройство; -гидромеханическая трансмиссия привода подъемного оборудования; -пульта управления стационарные - у основания стрелы и в люльке.

3. ПЕРЕДВИЖНАЯ ЛАБОРАТОРИЯ ДЛЯ ДИАГНОСТИКИ СВЕТОФОРНОГО ХОЗЯЙСТВА

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

Стенд для контроля светотфоров (СКС) – рабочее место, оснащенное средствами подключения к системам светотфорного регулирования, обеспечивающее контроль за ними.

В состав ПЛ входит инструмент и ЗИП, необходимый для оперативного доступа к системам светотфорного регулирования и замены неисправных блоков и модулей, а также 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 светотфорных объектов.

Стоимость за единицу	Количество: _____ шт. ИТОГО: _____ руб.
----------------------	--

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° дверями
Габаритные размеры, мм	
- длина	5540
- ширина	2380
- высота	2200
Двигатель (тип)	– четырехтактный бензиновый, объемом не менее 2000 л, мощностью не менее 100 л.с. – 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:	– Стол приборный с тумбой (ящиками для приборов) со стендом для проверки; – Стол-верстак для ремонта с тумбой (ящиками) для инструмента. – 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 12 В в переменное 220 В, 2.5 кВт; – Источник питания постоянного тока 0-30 В, 2 А (регулируемый); – Осциллограф (полоса пропускания – 2 мГц, диапазон – от 2 мВ/дел до 20 в/дел с делителем до 200 В; – Мультиметр (тестер) – класс точности 1; – Стенд для проверки ламповых и светодиодных светофоров; – Комплект ЗИП; – Инструмент (отвертки, ключи, пассатижи, паяльник).
---------------------------------------	--

----- / -----
 (учреждение, должность ответственного лица, заполнившего анкету)

(подпись)

(ФИО)

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	Город поставки материально-технических ресурсов	Кол-во	Информация по учреждениям-получателям
4/31	2.1.			
	2.2.			
	3.			

----- / -----
 (руководитель учреждения получателя)

(подпись)

(ФИО)

М. П.

Примечание:

- I) Графа «Информация по учреждениям-получателям» заполняется только по тем мероприятиям Программы, по которым Ваше учреждение планирует получить МТР.
- II) 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.
 5. Уровень бюджета.
 6. Банковские реквизиты учреждения-получателя (ИНН/КПП, л/с, УФК, расчетный счет, корреспондентский счет, БИК).
 7. Должность, фамилия, имя, отчество руководителя учреждения-получателя, номер телефона.
 8. Фамилия, имя, отчество главного бухгалтера учреждения-получателя, номер телефона.
 9. Фамилия, имя, отчество и контактные телефоны должностных лиц учреждения-получателя, ответственных за организацию приема МТР.
- III) Предоставленную информацию по учреждению-получателю заверить подписью руководителя.

**Анкета опроса учреждений-получателей
по оснащению подразделений дорожно-патрульной службы аппаратно-программными
комплексами, позволяющими с помощью электронной карты местности определить
оптимальный маршрут движения к месту ДТП 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 ультракоротких 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 радиоприемного 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

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 с. Навигационный контроллер может быть встроен в радиостанцию. На одном частотном канале может передаваться навигационная информация от 300 автомобилей.

Данный вариант используется в населенных 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 выделяется две частоты с дуплексным разносом не менее 2 МГц; в случае применения двух ретрансляционных пунктов выделяется три частоты с дуплексным разносом 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 населенных 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 автомобилях 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 совмещенным, 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 посвящен 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 посвящен варианту комплектации НАПК с передачей навигационной информации на выделенном канале УКВ или ДЦВ диапазона

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

Пункт 5 посвящен 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 совмещенный вариант, при котором навигационная информация передается или на выделенном канале УКВ или ДЦВ диапазона штатной радиостанцией или по сети сотовой связи стандарта GSM с использованием технологии передачи данных GPRS.

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

2.7. Совместимость НАПК с Российской навигационной системой ГЛОНАСС

Да

Нет

(нужное отметьте галочкой)

Если НАПК совместим с ГЛОНАСС, укажите номера сертификатов:

(укажите номер сертификата Госстандарта)

(укажите номер сертификата НИИСТ МВД РФ)

3. 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 - *(нужное отметьте галочкой)*
при выборе перейти к пункту 3.2.
- по сети сотовой связи стандарта GSM - *(нужное отметьте галочкой)*
с использованием технологии передачи данных GPRS
при выборе перейти к пункту 4.1.
- на выделенном канале УКВ или ДЦВ диапазона - *(нужное отметьте галочкой)*
штатной радиостанцией или по сети сотовой связи стандарта GSM с использованием технологии передачи данных GPRS
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 (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 выделяется две частоты с дуплексным разносом не менее 2 МГц; в случае применения двух ретрансляционных пунктов выделяется три частоты с дуплексным разносом и т. д.

3.3. Варианты исполнения стационарного диспетчерского центра:

выберите один из двух вариантов

Радиоприемное оборудование и информационно-технологический модуль стационарного диспетчерского центра размещаются в одном помещении

цена оборудования (укажите количество цифрой)

Радиоприемное оборудование и информационно-технологический модуль стационарного диспетчерского центра размещаются в разных помещениях здания на удалении до 1000 м

цена оборудования (укажите количество цифрой)

3.4. Дополнительное рабочее место

цена оборудования (укажите количество цифрой)

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

выберите один из двух вариантов

Навигационная система GPS

цена оборудования (укажите количество цифрой)

Совмещенный вариант исполнения GPS и ГЛОНАСС

цена оборудования (укажите количество цифрой)

3.6. Ретрансляционный пункт. В комплект входят шкаф, ретранслятор со 100% циклом работы, аккумуляторная батарея, антенно-фидерный тракт

цена оборудования (укажите количество цифрой)

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

выберете один из двух вариантов

Навигационная система GPS (контроллер встраивается в радиостанцию)

цена оборудования (укажите количество цифрой)

Совмещенный вариант исполнения GPS и ГЛОНАСС

цена оборудования (укажите количество цифрой)

- 3.8. Стоимость НАПК с учетом 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:
выберете один из двух вариантов

Стационарный диспетчерский центр, подключенный к серверу передачи данных оператора сети GSM, с использованием технологии передачи данных GPRS

цена оборудования (укажите количество цифрой)

Стационарный диспетчерский центр, подключенный к серверу передачи данных оператора сети GSM, по выделенному каналу связи

цена оборудования (укажите количество цифрой)

- 4.3. Дополнительное рабочее место

цена оборудования (укажите количество цифрой)

- 4.4. Варианты исполнения мобильных диспетчерских центров для различных навигационных систем:

выберете один из двух вариантов

Навигационная система GPS

цена оборудования (укажите количество цифрой)

Совмещенный вариант исполнения GPS и ГЛОНАСС

цена оборудования (укажите количество цифрой)

4.5. Контроллер местоположения подвижного объекта GSM исполнение:

выберете один из двух вариантов

Навигационная система GPS

цена оборудования (укажите количество цифрой)

Совмещенный вариант исполнения GPS и ГЛОНАСС

цена оборудования (укажите количество цифрой)

4.6. Стоимость НАПК с учетом доставки оборудования, монтажа, пусконаладочных работ и обучения инженерного персонала заказчика составляет (сумма 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 выделяется 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:

выберете один из двух вариантов

Радиоприемное 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)

Радиоприемное оборудование и информационно-технологический модуль стационарного диспетчерского центра размещаются в разных помещениях здания на удалении до 1000 м

Стационарный диспетчерский центр подключен к серверу передачи данных оператора сети GSM с использованием технологии передачи данных GPRS

цена оборудования (укажите количество цифрой)

5.3. Дополнительное рабочее место в составе диспетчерского центра

цена оборудования (укажите количество цифрой)

- 5.4. Варианты исполнения мобильных диспетчерских центров для различных навигационных систем:

выберете один из двух вариантов

Навигационная система GPS

цена оборудования (укажите количество цифрой)

Совмещенный вариант исполнения GPS и ГЛОНАСС

цена оборудования (укажите количество цифрой)

- 5.5. Ретрансляционный пункт. В комплект входят шкаф, ретранслятор со 100% циклом работы, аккумуляторная батарея, антенно-фидерный тракт.

цена оборудования (укажите количество цифрой)

- 5.6. Контроллер местоположения подвижного объекта УКВ (или ДЦВ)/GSM исполнение (совмещенный вариант) в составе: мобильный навигационно-связной контроллер УКВ (или ДЦВ)/GSM исполнение и радиостанция 25/50 Вт 128 каналов с антенной на магнитном основании

выберете один из двух вариантов

Навигационная система GPS

цена оборудования (укажите количество цифрой)

Совмещенный вариант исполнения GPS и ГЛОНАСС

цена оборудования (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.)

□

----- /
(учреждение, должность ответственного лица, заполнившего анкету)

(подпись)

(ФИО)

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	Город поставки материально-технических ресурсов	Кол-во	Информация по учреждениям-получателям
5/62	1			
	2			

----- /
(руководитель учреждения получателя)

(подпись)

/
(ФИО)

М. П.

Примечание:

I) В графе «Информация по учреждениям-получателям» указываются:

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

II) Информацию по учреждению-получателю заверить подписью руководителя.

**Типовое письмо
Генерального директора ФГУ «Дирекция Программы ПБДД»
в адрес глав исполнительной власти субъектов Российской Федерации**

**«ОБ ОПРЕДЕЛЕНИИ УЧРЕЖДЕНИЙ-ПОЛУЧАТЕЛЕЙ
МАТЕРИАЛЬНО-ТЕХНИЧЕСКИХ РЕСУРСОВ,
ПРИБРЕТАЕМЫХ В 2007 ГОДУ В РАМКАХ
ФЕДЕРАЛЬНОЙ ЦЕЛЕВОЙ ПРОГРАММЫ
“ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО
ДВИЖЕНИЯ В 2006–2012 ГОДАХ”»**

6 июня 2007 года

№ 13 ФЦП/740

В 2007 году для субъекта Российской Федерации в рамках реализации мероприятий федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах» (далее – Программа) и Соглашения о взаимодействии (сотрудничестве) по реализации Программы, заключенного между МВД России и субъектом Российской Федерации, планируется приобретение материально-технических ресурсов (далее – МТР).

Прошу Вас по каждому мероприятию Программы определить учреждение-получатель МТР с указанием его реквизитов по прилагаемой форме и направить сведения в адрес ФГУ «Дирекция Программы ПБДД» в срок до 30 июня 2007 года.

Особенности передачи МТР учреждениям-получателям и разъяснения по заполнению формы изложены в пояснительной записке.

Приложение:

1. Информационная карточка учреждений-получателей материально-технических ресурсов на 1 л., в 1 экз.
2. Пояснительная записка об особенностях передачи МТР и заполнения информационной карточки учреждениями-получателями на 1 л., в 1 экз.

Генеральный директор

Б.Е. Циклис

**Пояснительная записка
об особенностях передачи материально-технических ресурсов
и заполнения информационной карточки учреждениями-получателями**

1. ОСОБЕННОСТИ ПЕРЕДАЧИ МАТЕРИАЛЬНО-ТЕХНИЧЕСКИХ РЕСУРСОВ

1.1. Материально-технические ресурсы передаются в собственность субъектов Российской Федерации в порядке, установленном постановлением Правительства Российской Федерации от 5 июля 2001 года № 498 «О порядке передачи материально-технических ресурсов, закупленных получателями средств федерального бюджета в целях реализации федеральных целевых программ, учреждениям, находящимся в ведении субъектов Российской Федерации и муниципальных образований».

1.2. Передача материально-технических ресурсов осуществляется на основании распорядительного документа МВД России.

1.3. До направления сведений об учреждениях-получателях в ФГУ «Дирекция Программы ПБДД» должно быть получено письменное согласие от учреждения-получателя на прием материально-технических ресурсов (приложить копии согласий к информационной карточке).

1.4. Материально-технические ресурсы, приобретаемые по мероприятию № 3/46* Программы, предназначены для оснащения подразделений Госавтоинспекции.

**2. ОСОБЕННОСТИ ЗАПОЛНЕНИЯ ИНФОРМАЦИОННОЙ КАРТОЧКИ
УЧРЕЖДЕНИЯМИ-ПОЛУЧАТЕЛЯМИ**

2.1. Сведения об учреждениях-получателях представляются за подписью лица, ответственного за взаимодействие по выполнению Программы.

2.2. При указании банковских реквизитов предпочтение отдается федеральным лицевым счетам учреждения-получателя.

2.3. По мероприятию Программы № 3/46 (оснащение техническими комплексами для приема экзаменов у кандидатов в водители) необходимо дополнительно предоставить адреса для поставки и монтажа оборудования.

2.4. За дополнительной информацией обращаться в Дирекцию:
по финансовым вопросам – тел. (495) 627-72-16 (доб. 133);
по техническим вопросам – тел. (495) 627-72-16 (доб. 152);
секретарь – тел. (495) 627-72-16.

* Номер мероприятия состоит: числитель – номер приложения к Программе;
знаменатель – порядковый номер в приложении.

**Информационная карточка учреждений-получателей
материально-технических ресурсов, приобретаемых за счет средств федерального бюджета, в рамках реализации
федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах»
по 2007 году для субъекта Российской Федерации**

№ п/п	Наименование мероприятия	Единица измерения	Кольво	Информация по учреждениям-получателям для каждого мероприятия
	Финансируемые за счет государственных капложений			
3/46	<p>Оснащение техническими комплексами подразделений, осуществляющих контрольные и надзорные функции в области обеспечения безопасности дорожного движения:</p>	комплексов	4	<p>1. Полное наименование учреждения-получателя. 2. Сокращенное наименование учреждения-получателя. 3. Юридический и почтовый адрес учреждения-получателя. 4. Организационно-правовая форма. 5. Уровень бюджета. 6. Банковские реквизиты: – При наличии финансирования из средств федерального бюджета указать банковские реквизиты федерального бюджета. – ИНН/КПП, л/с, УФК, расчетный счет, наименование банка, корреспондентский счет, БИК. 7. ФИО, номер телефона, должность руководителя. 8. ФИО, номер телефона главного бухгалтера. 9. ФИО, номер телефона ответственного лица за организацию приема МТР.</p>
	<p>комплексам видеофиксации нарушений Правил дорожного движения. В том числе: локальные передвижные</p>		1 3	
	<p>специальным транспортом, оборудованным средствами контроля и выявления правонарушений.</p>	шт.	3	
	<p>Передвижные посты весового контроля на базе ГАЗ 2705</p>	шт.	1	
	<p>техническими комплексами для приема экзаменов у кандидатов в водители.</p>	комплексов	1	
4/31	Финансируемые за счет прочих нужд			
	<p>Оснащение городских эксплуатационных организаций на конурной основе техникой для обслуживания технических средств организации дорожного движения.</p>	шт.	1	Дорожные разметочные машины

Уважаемые товарищи!

Как вы знаете, с 23 по 29 апреля по инициативе Организации Объединенных Наций во всем мире прошла Первая Глобальная неделя безопасности дорожного движения. Под эгидой ООН прошли широкомасштабные акции и пропагандистские мероприятия, в центре внимания которых стали молодые участники дорожного движения: пешеходы, пассажиры, велосипедисты, мотоциклисты и начинающие водители.

Российская делегация приняла самое активное участие в наиболее значимых мероприятиях на международном уровне.

Так, 23 апреля в Лондоне (Англия) российской делегацией на международной конференции «Сделаем дороги безопасными», проводимой под эгидой Независимой Международной комиссии по вопросам Глобальной безопасности дорожного движения под председательством лорда Джорджа Робертсона, был представлен доклад «О государственной политике в области безопасности дорожного движения в Российской Федерации». В ходе конференции состоялся ряд деловых встреч с авторитетными представителями этой организации: принцем Майклом Кентским, Президентом Международной федерации автоспорта Максом Мосли, семикратным чемпионом мира в Формуле–1 Михаэлем Шумахером, а также послом России в Великобритании Ю.В. Федотовым, на которых были обсуждены актуальные вопросы взаимного и конструктивного сотрудничества, обмен опытом в решении задач сохранения жизни и здоровья граждан, особенно молодых людей на дорогах. По признанию участников диалога, опыт России имеет очень важное значение, особенно для стран, которые эту работу только начинают.

23 – 24 апреля в Женеве (Швейцария) прошла Всемирная ассамблея молодежи, целью которой стало установление контактов между представителями молодежи разных стран, участвующей в деятельности по повышению безопасности дорожного движения.

Главным итогом Всемирной Ассамблеи Молодежи – стало принятие «Декларации молодежи по безопасности дорожного движения», в которой молодые люди всего мира (в ассамблее приняло участие более 400 участников из более чем 100 стран мира) призывали политиков обратить внимание на проблему дорожно-транспортного травматизма, в том числе среди молодых участников дорожного движения. Должен сказать, что в преддверии Недели текст проекта Декларации был широко обсужден и в целом одобрен в молодежных организациях и вузах почти всех регионов России. От нашей страны в работе Ассамблеи приняли активное и весьма плодотворное участие студенты Московских вузов, которые сумели наладить среди молодежи других стран творческие и деловые контакты. Сейчас они регулярно переписываются через Интернет, делятся интересными мыслями в плане организации уже целого международного молодежного движения по вопросам предупреждения аварийности на автотранспорте.

В ходе Ассамблеи были подведены итоги кинофестиваля короткометражных фильмов, посвященных проблемам безопасности дорожного движения. Фильм «Правильный выбор», подготовленный Россией, был отмечен специальным Дипломом и продемонстрирован собравшимся.

В конце мероприятия участниками Ассамблеи были выпущены одновременно 1049 воздушных шаров, символизирующих среднее количество молодых людей в возрасте до 25 лет, ежедневно погибающих на дорогах мира.

Кроме того, в Женеве Российская Федерация была представлена экспозицией, в состав которой входили презентационный стенд, стенд с информацией о деятельности по обучению детей и подростков правилам безопасного поведения в процессе дорожного движения, а также стеллаж с образцами печатной и сувенирной продукции с символикой Недели, подготовленной и распространяемой в субъектах Российской Федерации.

На экспозиции в постоянном режиме демонстрировался видеоролик с информацией о деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения в России. Распространялись буклеты о государственной политике России в области обеспечения безопасности дорожного движения. В процессе выставки были установлены рабочие контакты с представителями государственных органов и общественных организаций других государств.

Экспозиция Российской Федерации вызвала значительный интерес как среди участников международных мероприятий, проводимых в рамках Недели, так и сотрудников и посетителей Дворца Наций.

25 апреля в Женеве состоялся Второй форум заинтересованных сторон, в котором приняли участие руководители органов, ответственных за обеспечение безопасности дорожного движения на национальном уровне, а также представители авторитетных международных организаций, действующих в данной области. Напомню, основные задачи этого Форума: повысить осведомленность мировой общественности и поддержать деятельность по повышению безопасности дорожного движения в глобальном масштабе, а также активизировать работу по подготовке вопросов для обсуждения на последующих сессиях Генеральной Ассамблеи ООН. Вел заседание исполнительный директор организации «Движение за жизнь и развитие детей» (США) Марк Розенберг. В ряде выступлений представителей стран на Форуме была дана высокая оценка роли Рабочей группы по безопасности дорожного движения ЕЭК ООН, которую возглавляет сегодня представитель России – заместитель начальника Департамента ОБДД МВД России.

С большой заинтересованностью был воспринят доклад Главного государственного инспектора безопасности дорожного движения Российской Федерации.

Участники Форума единодушно поддержали идею проведения в 2009 году министерской конференции по безопасности дорожного движения под эгидой ООН в Москве. В работе Форума принял участие заместитель Министра иностранных дел Российской Федерации Александр Владимирович Яковенко.

27 апреля в г. Брюсселе (Бельгия) с участием российской делегации прошел Европейский день безопасности дорожного движения, в ходе которого также была проведена тематическая конференция, организованная Европейской комиссией с целью привлечения внимания европейцев к проблемам обеспечения безопасности дорожного движения.

О работе российской делегации в Лондоне и Женеве было показано сюжетом по Первому каналу телевидения, в программе «Вести» (РТР), а также ежедневно информация транслировалась по радиопрограммам «Маяк», «Русское радио», «Автордио», передавалась по информационным агентствам ИТАР-ТАСС, Интерфакс, РИА-Новости, Росбизнесконсалтинг и др.

В соответствии с Распоряжением Правительства Российской Федерации № 284-Р от 15 марта 2007 года «О проведении Недели безопасности дорожного движения» в России также были проведены массовые мероприятия в рамках Недели безопасности. Органам исполнительной власти субъектов Российской Федерации было рекомендовано принять участие в подготовке и проведении Недели. Со своей стороны мы направили письма в адрес руководителей субъектов Российской Федерации с просьбой лично патронировать и оказывать всемерную помощь в проведении мероприятий Недели на местах. Как показали результаты Недели, руководители субъектов оказали реальную помощь и поддержку в проведении акции. Координация мероприятий осуществлялась Правительственной комиссией по обеспечению безопасности дорожного движения.

В соответствии с Распоряжением Правительства Российской Федерации была разработана Программа проведения в России Недели безопасности дорожного движения, которая предусматривала проведение самого широкого спектра информационно-пропагандистских и социально значимых акций, направленных на повышение безопасности дорожного движения.

В преддверии Недели, на площадке агентства ИТАР-ТАСС прошла пресс-конференция на тему «О проведении Первой глобальной недели безопасности дорожного движения на территории Российской Федерации», в рамках которой состоялась встреча с представителями Молодежного Союза Автомобилистов и обсуждение проекта Декларации молодежи по безопасности дорожного движения.

Первый день Недели был ознаменован проведением массовой молодежной общественной акцией «Я выбираю безопасность на дорогах», в которой приняли участие свыше двухсот тысяч молодых водителей. Инициаторами и организаторами акции выступили нелегальные гонщики самых авторитетных московских стрит-рейсерских клубов, объединившихся в Союз Молодых Автомобилистов (МСА) и Департамент ОБДД МВД России. В течение всей Недели на автозаправочных станциях, в кинотеатрах, на Пушкинской и Смоленской площадях, на смотровой площадке Воробьевых гор активисты МСА раздавали информационные листовки и черно-белые полосатые ленточки автомобилистам, желающим поддержать данную акцию.

В средствах массовой информации и в Интернете на сайтах МВД России и Департамента ОБДД МВД России была размещена официальная информация о проведении Недели на территории Российской Федерации, ежедневно размещались материалы о мероприятиях и акциях Недели в регионах страны, а также за рубежом.

В ходе Недели безопасности дорожного движения в субъектах были открыты «Общественные приемные», на которых шел прямой диалог руководителей Госавтоинспекции с участниками дорожного движения, обсуждались наиболее актуальные вопросы в сфере безопасности дорожного движения, после чего принимались меры по устранению недостатков.

Во всех регионах России совместно с органами образования, культуры, медицины, с привлечением СМИ, пиар- и рекламных агентств, а также широких слоев общественности, известных людей – артистов, политиков, спортсменов прошли пропагандистские акции, семинары, конференции, детские праздники безопасности дорожного движения, открытые тематические уроки, соревнования детей и подростков в автогородках и на автоплощадках.

В дни Недели в Санкт-Петербурге проведен круглый стол на тему «Вопросы выживания российских мегаполисов: как не допустить дорожного коллапса» (на примере г. Санкт – Петербурга). На рабочем совещании Волгоградской областной Думы обсуждены вопросы «О роли средств массовой информации в освещении безопасности дорожного движения и предотвращении детского травматизма на дорогах». В Ростовской области с участием автомобильного женского клуба «Леди за рулем» состоялся круглый стол «Женщины Дона за безопасность на дорогах».

К мероприятиям, проводимым в рамках Недели, активно привлекались представители духовенства. В ряде регионов (Самара, Кострома, Екатеринбург, Новосибирск, Воронеж, Липецк, Тверь, Архангельск, Краснодар и др.) в храмах прошли молебны за здоровье всех участников дорожного движения. В этой связи на Поклонной горе прошла акция с целью обращения священнослужителей различных вероисповеданий к гражданам о безопасном поведении на дорогах и уважительного отношения к соблюдению Правил дорожного движения. Настоятели всех храмов Архангельской области ежедневно проводили с прихожанами разъяснительную работу о необходимости соблюдения Правил дорожного движения. На улицах Тюмени иерей Вячеслав Горшков, секретарь епархиального совета Владыки Тобольско-Тюменской епархии обращался к водителям и пешеходам с призывами о соблюдении правил безопасности на дорогах. В Кировской области с обсуждением вопросов обеспечения безопасности дорожного движения перед населением выступили Губернатор области и Верховный Муфтий.

Во многих субъектах ежедневно проводились профилактические акции «Спасите наши жизни», в ходе которых в образовательных учреждениях были распространены десятки тысяч специальных бланков с призывом «Спасите наши жизни!», на которых дети рисовали рисунки и писали обращения к водителям. Все детские обращения распространялись инспекторами ДПС на дороге среди водителей.

В Республике Северная Осетия – Алания состоялась акция-обращение к водителям «Дети – за безопасность дорожного движения», в которой приняли участие учащиеся всех школ республики. Школьники вышли в час пик на все оживленные перекрестки с плакатами и призывами к водителям соблюдать правила дорожного движения.

На площади им. Кадырова в Грозном (Чеченская Республика) состоялась акция «Безопасные дороги – детям», которая прошла по инициативе Северо-Кавказского детского фонда «ЮНИСЕФ» ООН. В акции приняли участие команды юных инспекторов движения республики.

Свой вклад в проведение пропагандистских и профилактических акций внесли общественные организации.

В Татарстане Лигой студентов республики с целью привлечения внимания водителей к соблюдению ПДД на дорогах и автотрассах Казани и Набережных Челнов, а также на автодороге «Москва – Уфа» были проведены пикеты активистов студенческих профкомов.

Межрегиональной ассоциацией автошкол была инициирована раздача специальных памяток водителям, а также проведено анкетирование с целью выяснения причин нарушения ПДД.

Российским отделением Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ) был проведен ряд общественно-научных конференций по данной проблематике.

Самое активное участие в проведении Недели приняла ассоциация детских юношеских автошкол России.

Целевые акции имели самые разные названия и направленность. Назову лишь некоторые: «Ребенок – пассажир», «На дороге молодой водитель», «Ремень безопасности», «Вежливый водитель», «Внимание, улица!». Почти во всех регионах прошли агитпробеги, конкурсы и викторины по БДД, посвящение первоклассников в пешеходы в образовательных учреждениях, конкурсы детских рисунков «Дорога ошибок не прощает» и т.д.

Все проводимые мероприятия широко освещались центральными и региональными средствами массовой информации (отчет прилагается).

Как видите, мероприятия Недели носили в основном агитационно-пропагандистский характер и были нацелены больше на сознание населения, воспитание культуры участников дорожного движения, особенно молодежи.

Если говорить о цифрах, то в период Недели смертность в ДТП среди детей несколько уменьшилась (за Неделю на дорогах России погибло 10 детей, в то время как в обычные дни эта цифра ежедневно составляет 2–4 ребенка).

В целом хочу отметить, что данное мероприятие имело для всего мирового сообщества большой политический смысл в плане дальнейшего совершенствования совместных усилий на международном, национальном и местном уровнях по решению проблем обеспечения безопасности дорожного движения, преодолению глобального кризиса в этой области.

МИНИСТЕРСТВО ВНУТРЕННИХ ДЕЛ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ПРИКАЗ № 607

4 августа 2006 года

**ОБ ОРГАНИЗАЦИОННЫХ ВОПРОСАХ ПО РЕАЛИЗАЦИИ
ПОСТАНОВЛЕНИЯ ПРАВИТЕЛЬСТВА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 20 ФЕВРАЛЯ 2006 ГОДА № 100
«О ФЕДЕРАЛЬНОЙ ЦЕЛЕВОЙ ПРОГРАММЕ
«ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В 2006–2012 ГОДАХ»**

В целях реализации постановления Правительства Российской Федерации от 20 февраля 2006 года № 100 «О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах»¹

П Р И К А З Ы В А Ю:

1. Утвердить:

1.1. Состав единой специализированной комиссии Министерства внутренних дел Российской Федерации по размещению заказов на поставки товаров, выполнение работ, оказание услуг для государственных нужд по мероприятиям федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах» и текущей деятельности федерального государственного учреждения «Дирекция по управлению федеральной целевой программой «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах» (приложение № 1).

1.2. Положение о единой специализированной комиссии Министерства внутренних дел Российской Федерации по размещению заказов на поставки товаров, выполнение работ, оказание услуг для государственных нужд по мероприятиям федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах» и текущей деятельности федерального государственного учреждения «Дирекция по управлению федеральной целевой программой «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах» (приложение № 2).

2. Департаменту обеспечения безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации² (В.Н. Кирьянову):

2.1. В срок до 31 июля 2006 года

2.1.1. Представить кандидатуры для назначения на должности генерального директора федерального государственного учреждения «Дирекция по управлению федеральной целевой программой «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах»³ и его заместителей.

2.1.2. По согласованию с «Финансово-экономическим департаментом Министерства внутренних дел Российской Федерации»⁴ (С.Н. Перовой) утвердить сметы:

- а) на текущее содержание Дирекции;
- б) по исполнению мероприятий Программы;
- в) по предпринимательской и иной приносящей доход деятельности Дирекции.

2.1.3. В связи с вступлением в силу настоящего приказа, внести изменения в соответствующие нормативные правовые акты Министерства внутренних дел Российской Федерации⁵.

¹ Далее - «Программа».

² Далее - «Департамент ОБДЦ МВД России».

³ Далее - «Дирекция».

⁴ Далее - «ФЭД МВД России».

⁵ Далее - «МВД России».

2.2. Обеспечить:

2.2.1. Ежегодное утверждение планов работы Дирекции.

2.2.2. Осуществление в установленном порядке целевых проверок деятельности Дирекции по вопросам, относящимся к ведению Департамента» ОБДД МВД России.

2.2.3. Согласование размещения заказов в целях реализации федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах» с заинтересованными подразделениями МВД России по направлениям деятельности и специфике закупаемой продукции и оборудования.

2.3. В целях обеспечения руководства деятельностью Дирекции и текущего управления реализацией Программы, предоставить право:

2.3.1. Заслушивать отчеты генерального директора Дирекции.

2.3.2. Утверждать положения об управлениях Дирекции.

2.3.3. Издавать в пределах своей компетенции приказы и распоряжения, обязательные для выполнения всеми работниками Дирекции.

2.3.4. Создавать в пределах утвержденной штатной численности Дирекции временные подразделения целевого назначения.

2.3.5. Осуществлять прием, назначение, перемещение, временное отстранение, освобождение от должности и увольнение работников до начальника управления Дирекции включительно.

2.3.6. Поощрять в установленном порядке работников Дирекции (объявлять благодарность, выдавать премию, награждать ценным подарком, почетной грамотой, представлять к званию лучшего по профессии), налагать на них дисциплинарные взыскания (замечание, выговор, увольнение по соответствующим основаниям), вносить руководству МВД России представления к награждению государственными и ведомственными наградами указанных работников, а также их поощрению либо дисциплинарному наказанию правами руководства МВД России.

3. Организационно-инспекторскому департаменту Министерства внутренних дел Российской Федерации (А.М. Смирному) обеспечить в установленном порядке проведение документальных ревизий финансово-хозяйственной деятельности Дирекции.

4. ФЭД МВД России (С.Н. Перовой):

4.1. Определить Дирекцию бюджетополучателем второго уровня с внесением ее в реестр бюджетополучателей средств федерального бюджета.

4.2. Обеспечить финансирование расходов на содержание Дирекции и мероприятий Программы за счет средств, предусмотренных в федеральном бюджете на реализацию Программы.

5. Контроль за исполнением настоящего приказа возложить на заместителей Министра по курируемым направлениям деятельности.

**Министр
Генерал армии**

Р. Нургалиев

**Приложение № 1
к приказу МВД России
от 4 августа 2006 года № 607**

СОСТАВ

единой специализированной комиссии Министерства внутренних дел Российской Федерации по размещению заказов на поставки товаров, выполнение работ, оказание услуг для государственных нужд по мероприятиям федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах» и текущей деятельности федерального государственного учреждения «Дирекция по управлению федеральной целевой программой “Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах”»

Председатель комиссии:	генерал-лейтенант милиции Кирьянов Виктор Николаевич	начальник Департамента обеспечения безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации
Заместитель председателя комиссии:	генерал-майор милиции Швецов Владимир Владимирович	первый заместитель начальника Департамента обеспечения безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации
Члены комиссии:	полковник милиции Виноградов Дмитрий Иванович	заместитель начальника государственного учреждения «Центр оперативного реагирования и специальных мероприятий в области обеспечения безопасности дорожного движения» Министерства внутренних дел Российской Федерации
	полковник милиции Островский Владимир Владимирович	начальник отдела материально-технического обеспечения государственного учреждения «Центр оперативного реагирования и специальных мероприятий в области обеспечения безопасности дорожного движения» Министерства внутренних дел Российской Федерации
	капитан милиции Тархов Александр Викторович	начальник юридического отделения государственного учреждения «Центр оперативного реагирования и специальных мероприятий в области обеспечения безопасности дорожного движения» Министерства внутренних дел Российской Федерации

	старший лейтенант милиции Саволайнен Ольга Викторовна	начальник финансово-экономического отдела государственного учреждения «Центр оперативного реагирования и специальных мероприятий в области обеспечения безопасности дорожного движения» Министерства внутренних дел Российской Федерации
	Циклис Борис Евгеньевич	генеральный директор федерального государственного учреждения «Дирекция по управлению федеральной целевой программой «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах»»
	полковник милиции Кулешов Олег Владимирович	заместитель начальника главного центра обеспечения ресурсами Министерства внутренних дел Российской Федерации, начальник ЦМТС главного центра обеспечения ресурсами Министерства внутренних дел Российской Федерации
	подполковник милиции Телегина Галина Юрьевна	главный эксперт ГПУ Правового департамента Министерства внутренних дел Российской Федерации
	Носова Наталья Анатольевна	главный специалист отдела маркетинга и конкурсной документации федерального государственного учреждения «Дирекция по управлению федеральной целевой программой «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах»»

**Приложение № 2
к приказу МВД России
от 4 августа 2006 года № 607**

ПОЛОЖЕНИЕ

**о единой специализированной комиссии Министерства внутренних дел
Российской Федерации по размещению заказов на поставки товаров,
выполнение работ, оказание услуг для государственных нужд по
мероприятиям федеральной целевой программы «Повышение
безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах» и текущей
деятельности федерального государственного учреждения «Дирекция по
управлению федеральной целевой программой “Повышение
безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах”»**

I. Общие положения

1. Настоящее Положение о единой специализированной комиссии Министерства внутренних дел Российской Федерации по размещению заказов на поставки товаров, выполнение работ, оказание услуг для государственных нужд по мероприятиям федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах» и текущей деятельности федерального государственного учреждения «Дирекция по управлению федеральной целевой программой “Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах”» разработано в соответствии с законодательством Российской Федерации о размещении заказов на поставки товаров, выполнение работ, оказание услуг для государственных нужд и определяет понятие, полномочия, состав и порядок деятельности единой специализированной комиссии Министерства внутренних дел Российской Федерации по размещению заказов на поставки товаров, выполнение работ, оказание услуг для государственных нужд по мероприятиям федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах» и текущей деятельности федерального государственного учреждения «Дирекция по управлению федеральной целевой программой “Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах”»¹ в пределах средств, выделенных МВД России для реализации мероприятий федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах» путем проведения конкурсов, аукционов, запросов котировок цен.

2. Комиссия по размещению заказов в своей деятельности руководствуется международными договорами Российской Федерации, Гражданским кодексом Российской Федерации, Бюджетным кодексом Российской Федерации, Федеральным законом от 21 июля 2005 года 94-ФЗ «О размещении заказов на поставки товаров, выполнение работ, оказание услуг для государственных и муниципальных нужд»², иными федеральными законами, нормативными правовыми актами Правительства Российской Федерации, регулирующими отношения, связанные с размещением заказов, нормативными правовыми актами федерального органа исполнительной власти, осуществляющего нормативное правовое регулирование в сфере размещения заказов, нормативными правовыми актами МВД России, а также настоящим Положением.

¹ Далее – «Комиссия по размещению заказов».

² Далее – «Федеральный закон».

II. Порядок формирования Комиссии по размещению заказов

3. Комиссия по размещению заказов является коллегиальным органом.

4. Персональный состав Комиссии по размещению заказов, в том числе, председатель Комиссии по размещению заказов¹, утверждаются Министром внутренних дел Российской Федерации.

5. В состав Комиссии по размещению заказов входят не менее пяти человек - членов комиссии по размещению заказов. Председатель является членом Комиссии по размещению заказов.

6. По решению Министра внутренних дел Российской Федерации в составе Комиссии по размещению заказов могут быть предусмотрены секретари Комиссии по размещению заказов и ответственные секретари на правах членов комиссии. Если в составе Комиссии секретари не предусматриваются, то функции секретаря Комиссии по размещению заказов, в соответствии с настоящим Положением, выполняет любой член Комиссии по размещению заказов, назначаемый Председателем.

7. Комиссия по размещению заказов формируется преимущественно из числа специалистов, прошедших профессиональную переподготовку или повышение квалификации в области организации размещения заказов на поставки товаров, выполнение работ, оказание услуг для государственных и муниципальных нужд и обладающих специальными знаниями в области закупаемой продукции.

8. Персональный состав Комиссии по размещению заказов согласовывается в Департаменте собственной безопасности МВД России. Председателем Комиссии по размещению заказа назначается лицо, прошедшее профессиональную переподготовку или повышение квалификации в области организации размещения заказов на поставки товаров, выполнение работ, оказание услуг для государственных и муниципальных нужд.

9. В случае выявления в составе Комиссии по размещению заказов лиц, лично заинтересованных в результатах размещения заказа либо лиц, на которых способны оказывать влияние участники размещения заказа, указанные лица должны быть незамедлительно заменены.

10. Замена члена Комиссии по размещению заказов осуществляется только по решению Министра внутренних дел Российской Федерации.

III. Права и обязанности Комиссии по размещению заказов

11. Комиссия по размещению заказов, в случае проведения торгов в форме конкурса, осуществляет:

11.1. Вскрытие конвертов с заявками на участие в конкурсе и открытие доступа к поданным в форме электронных документов заявкам на участие в конкурсе.

11.2. Ведение протокола вскрытия конвертов с заявками на участие в конкурсе и открытия доступа к поданным в форме электронных документов заявкам на участие в конкурсе.

11.3. Рассмотрение заявок на участие в конкурсе и принятие решения о допуске участников размещения заказов к участию в торгах.

11.4. Оценку и сопоставление заявок на участие в конкурсе.

11.5. Ведение протокола рассмотрения заявок на участие в конкурсе и протокола оценки и сопоставления заявок на участие в конкурсе.

11.6. Определение победителя конкурса.

12. Комиссия по размещению заказов, в случае проведения торгов в форме аукциона осуществляет:

12.1. Рассмотрение заявок на участие в аукционе и принятие решения о допуске к участию в аукционе.

12.2. Ведение протокола рассмотрения заявок на участие в аукционе.

12.3. Определение победителя аукциона.

¹ Далее – «Председатель».

- 12.4. Ведение протокола аукциона.
13. Комиссия по размещению заказов, в случае размещения заказов путем запросов котировок осуществляет:
 - 13.1. Рассмотрение, оценку котировочных заявок.
 - 13.2. Ведение протокола рассмотрения и оценки котировочных заявок.
 - 13.3. Определение победителя.
14. Решения Комиссии по размещению заказов правомочны, если на заседании Комиссии по размещению заказов присутствует не менее пятидесяти процентов общего числа ее членов.
15. Комиссия по размещению заказов в пределах, установленных Федеральным законом:
 - 15.1. Организует проверку участников размещения заказа на соответствие предъявляемым к ним требованиям, установленным законодательством Российской Федерации и конкурсной документацией, документацией об аукционе или документацией запроса котировок.
 - 15.2. Участвует в исполнении требований уполномоченных на осуществление контроля в сфере размещения заказов органов власти об устранении выявленных ими нарушений законодательства Российской Федерации и (или) иных нормативных правовых актов Российской Федерации о размещении заказов.
16. Комиссия по размещению заказов вправе:
 - 16.1. Потребовать от участников размещения заказа представления разъяснений положений поданных ими заявок на участие в конкурсе, аукционе или котировочных заявок, в том числе и заявок, поданных в форме электронных документов.
 - 16.2. Обратиться в федеральное государственное учреждение «Дирекция по управлению федеральной целевой программой «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах» за разъяснениями по предмету закупки, а также с требованием незамедлительно запросить у соответствующих органов и организаций сведения, предусмотренные Федеральным законом.
17. Члены Комиссии по размещению заказов обязаны:
 - 17.1. Знать и руководствоваться в своей деятельности требованиями законодательства Российской Федерации и настоящего Положения.
 - 17.2. Лично присутствовать на заседаниях Комиссии по размещению заказов.
 - 17.3. Не допускать разглашения сведений, ставших им известными в ходе проведения процедур размещения заказов, кроме случаев, прямо предусмотренных законодательством Российской Федерации.
18. Члены Комиссии по размещению заказов:
 - 18.1. Присутствуют на заседаниях Комиссии по размещению заказов и принимают решения по вопросам, отнесенным к компетенции Комиссии по размещению заказов настоящим Положением и законодательством Российской Федерации.
 - 18.2. Осуществляют рассмотрение, оценку и сопоставление заявок на участие в конкурсе, аукционе, запрос котировок и отбор участников, в соответствии с требованиями действующего законодательства, конкурсной документации, документации об аукционе или котировочных заявок и настоящего Положения.
 - 18.3. Подписывают протокол вскрытия конвертов, протокол рассмотрения заявок на участие в конкурсе и протокол оценки и сопоставления заявок на участие в конкурсе, протокол рассмотрения заявок на участие в аукционе и протокол аукциона, протокол рассмотрения и оценки котировочных заявок.
 - 18.4. Рассматривают разъяснения положений документов и заявок на участие в конкурсе, аукционе и запросе котировок, представленных участниками размещения заказа.
 - 18.5. Принимают участие в определении победителя конкурса, аукциона и запроса котировок, в том числе путем обсуждения и голосования.

- 18.6. Осуществляют иные действия в соответствии с законодательством Российской Федерации о размещении заказов и настоящим Положением.
- 18.7. Имеют право письменно излагать свое особое мнение, которое прикладывается к протоколу вскрытия конвертов, протоколу рассмотрения заявок на участие в конкурсе, протоколу оценки и сопоставления заявок на участие в конкурсе, протоколу рассмотрения заявок на участие в аукционе, протоколу аукциона, протоколу рассмотрения и оценки котировочных заявок, в зависимости от того, по какому вопросу оно излагается.
19. Председатель Комиссии по размещению заказов:
 - 19.1. Осуществляет общее руководство работой Комиссии по размещению заказов и обеспечивает выполнение настоящего Положения.
 - 19.2. Утверждает график проведения заседаний Комиссии по размещению заказов.
 - 19.3. Объявляет заседание правомочным или выносит решение о его переносе из-за отсутствия необходимого количества членов.
 - 19.4. Открывает и ведет заседания Комиссии по размещению заказов, объявляет перерывы.
 - 19.5. Объявляет состав Комиссии по размещению заказов.
 - 19.6. Назначает членов Комиссии по размещению заказов, которые будут осуществлять вскрытие конвертов с заявками на участие в конкурсе и открытие доступа к поданным в форме электронных документов заявкам на участие в конкурсе и объявлять сведения, подлежащие объявлению на процедуре вскрытия конвертов с заявками на участие в конкурсе, и открытие доступа к поданным в форме электронных документов заявкам на участие в конкурсе.
 - 19.7. Определяет порядок рассмотрения обсуждаемых вопросов:
 - 19.7.1. В случае необходимости выносит на обсуждение Комиссии по размещению заказов вопрос о привлечении к работе комиссии экспертов.
 - 19.7.2. Подписывает протокол вскрытия конвертов, протокол рассмотрения заявок на участие в конкурсе и протокол оценки и сопоставления заявок на участие в конкурсе; протокол рассмотрения заявок на участие в аукционе и протокол аукциона; протокол рассмотрения и оценки котировочных заявок.
 - 19.7.3. Объявляет победителя конкурса, аукциона, запроса котировок.
 - 19.8. Осуществляет иные действия в соответствии с законодательством Российской Федерации.
20. В отсутствие Председателя Комиссии его функции выполняет один из его заместителей.
21. Секретарь Комиссии по размещению заказов или другой уполномоченный Председателем Комиссии по размещению заказов:
 - 21.1. Осуществляет подготовку заседаний Комиссии по размещению заказов, включая оформление рассылки необходимых документов, информирование членов Комиссии по размещению заказов по вопросам, относящимся к их функциям, в том числе извещает лиц, принимающих участие в работе комиссии, о времени и месте проведения заседаний не менее чем за три рабочих дня до их начала, обеспечивает членов Комиссии по размещению заказов необходимыми материалами.
 - 21.2. По ходу заседаний Комиссии по размещению заказов оформляет протокол вскрытия конвертов, протокол рассмотрения заявок на участие в конкурсе и протокол оценки и сопоставления заявок на участие в конкурсе, протокол рассмотрения заявок на участие в аукционе и протокол аукциона, протокол рассмотрения и оценки котировочных заявок.
 - 21.3. Осуществляет иные действия организационно-технического характера в соответствии с законодательством Российской Федерации и настоящим Положением.
22. Протокол оценки и сопоставления заявок на участие в конкурсе, протокол аукциона, протокол рассмотрения и оценки котировочных заявок, является основанием для подписания уполномоченным на это генеральным директором федерального государственного учреждения

«Дирекция по управлению федеральной целевой программой “Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах”» государственного контракта с победителем конкурса, аукциона или запроса котировок.

23. Комиссия по размещению заказов может привлекать к своей деятельности экспертов.

24. Экспертами не могут быть лица, которые лично заинтересованы в результатах размещения заказа.

25. Эксперты представляют в Комиссию по размещению заказов свои экспертные заключения по вопросам, поставленным перед ними Комиссией по размещению заказов. Мнение эксперта, изложенное в экспертном заключении, носит рекомендательный характер и не является обязательным для Комиссии по размещению заказов.

26. Экспертное заключение оформляется письменно и прикладывается к протоколу рассмотрения заявок на участие в конкурсе, протоколу оценки и сопоставления заявок на участие в конкурсе, протоколу рассмотрения заявок на участие в аукционе, протоколу рассмотрения и оценки котировочных заявок в зависимости от того, по какому предмету размещения заказа оно проводилось.



МИНИСТЕРСТВО ВНУТРЕННИХ ДЕЛ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

**ПРИКАЗ № 94
от 26 марта 2007 года**

**О внесении изменений в приказ МВД России
от 4 августа 2006 года № 607**

Внести изменения в приказ МВД России от 4 августа 2006 года № 607 «Об организационных вопросах по реализации постановления Правительства Российской Федерации от 20 февраля 2006 года № 100 «О федеральной целевой программе “Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах”» согласно Приложению.

***Министр
генерал армии***

Р. Нургалиев

**Приложение
к приказу МВД России
от 26 марта 2007 года № 94**

**Изменения, вносимые в приказ МВД
России от 4 августа 2006 года № 607**

Изложить приложение № 1 к приказу в следующей редакции:

**Приложение № 1
к приказу МВД России
от 4 августа 2006 года / № 607**

СОСТАВ

единой специализированной комиссии Министерства внутренних дел Российской Федерации по размещению заказов на поставки товаров, выполнение работ, оказание услуг для государственных нужд по мероприятиям федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах» и текущей деятельности федерального государственного учреждения «Дирекция по управлению федеральной целевой программой “Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах”»

Председатель комиссии:	генерал-лейтенант милиции Кирьянов Виктор Николаевич	начальник Департамента обеспечения безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации
Заместитель председателя комиссии:	генерал-майор милиции Швецов Владимир Владимирович	первый заместитель начальника Департамента обеспечения безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации
Члены комиссии:	полковник милиции Виноградов Дмитрий Иванович	заместитель начальника государственного учреждения «Центр оперативного реагирования и специальных мероприятий в области обеспечения безопасности дорожного движения» Министерства внутренних дел Российской Федерации
	подполковник милиции Шеюхин Николай Иванович	начальник отдела регистрации, технического осмотра, экзаменационной и разрешительной деятельности государственного учреждения «Центр оперативного реагирования и специальных мероприятий в области обеспечения безопасности дорожного движения» Министерства внутренних дел Российской Федерации

	капитан милиции Тархов Александр Викторович	начальник юридического отделения государственного учреждения «Центр оперативного реагирования и специальных мероприятий в области обеспечения безопасности дорожного движения» Министерства внутренних дел Российской Федерации
	старший лейтенант милиции Саволайнен Ольга Викторовна	начальник финансово-экономического отдела государственного учреждения «Центр оперативного реагирования и специальных мероприятий в области обеспечения безопасности дорожного движения» Министерства внутренних дел Российской Федерации
	Циклис Борис Евгеньевич	генеральный директор федерального государственного учреждения «Дирекция по управлению федеральной целевой программой "Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах"»
	полковник милиции Любченко Сергей Николаевич	заместитель начальника главного центра обеспечения ресурсами Министерства внутренних дел Российской Федерации, начальник ЦМТС главного центра обеспечения ресурсами Министерства внутренних дел Российской Федерации
	старший лейтенант милиции Яблочкин Кирилл Александрович	старший оперуполномоченный по ОВД 13 отдела ОРБ № 13 МВД России
	майор милиции Милушев Марат Шамильевич	старший оперуполномоченный 31 отдела ЦОСОД ПЭБ МВД России
	Носова Наталья Анатольевна	начальник отдела подготовки конкурсной документации и маркетинга федерального государственного учреждения «Дирекция по управлению федеральной целевой программой "Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах"»



**МИНИСТЕРСТВО ВНУТРЕННИХ ДЕЛ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ДЕПАРТАМЕНТ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ
ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**

ПРИКАЗ № 17
27 октября 2006 года

«О СОЗДАНИИ РАБОЧЕЙ КОМИССИИ»

В целях результативного выполнения функций Федерального государственного учреждения «Дирекция по управлению федеральной целевой программой “Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах”» по организации и осуществлению приемки продукции (работ, услуг) у поставщиков товаров (работ, услуг) для государственных нужд

ПРИКАЗЫВАЮ:

1. Утвердить:
 - 1.1. Состав рабочей комиссии по приемке продукции (работ, услуг) у поставщиков товаров (работ, услуг) для государственных нужд (приложение № 1).
 - 1.2. Положение «О рабочей комиссии по приемке продукции (работ, услуг) у поставщиков товаров (работ, услуг) для государственных нужд, созданной в целях реализации федеральной целевой программы “Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах”» (приложение № 2).
2. Приказ довести до сведения личного состава в части, его касающейся.
3. Контроль за выполнением настоящего приказа оставляю за собой.

**Начальник
генерал-лейтенант милиции**

В.Н. Кирьянов

Приложение № 1
к приказу ДОБДД МВД России
от 27 октября 2006 года №17

СОСТАВ РАБОЧЕЙ
КОМИССИИ ПО ПРИЕМКЕ ПРОДУКЦИИ (работ, услуг)
У ПОСТАВЩИКОВ ТОВАРОВ (работ, услуг)
ДЛЯ ГОСУДАРСТВЕННЫХ НУЖД

- 1) Начальник научно-исследовательского центра проблем безопасности дорожного движения МВД России полковник милиции В.Д. Кондратьев - председатель;
- 2) Заместитель начальника ГУ «Центр ОРИСМ БДД» МВД России полковник милиции Д.И. Виноградов;
- 3) Начальник ФЗО ГУ «Центр ОРИСМ БДД» МВД России старший лейтенант милиции О.В. Саволайнен;
- 4) Главный специалист отдела подготовки конкурсной документации и маркетинга ФГУ «Дирекция ПДД» МВД России Н.А. Носова;
- 5) Ведущий специалист отдела подготовки конкурсной документации и маркетинга ФГУ «Дирекция ПДД» МВД России В.Е. Порохов – секретарь.

Приложение № 2
к приказу ДОБДД МВД России
от 27 октября 2006 года №17

ПОЛОЖЕНИЕ

«О рабочей комиссии по приемке продукции (работ, услуг) у поставщиков товаров (работ, услуг) для государственных нужд, созданной в целях реализации федеральной целевой программы “Повышения безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах”»

Раздел 1. Общие положения

1. Настоящее Положение «О рабочей комиссии по приемке продукции (работ, услуг) у поставщиков товаров (работ, услуг) для государственных нужд, созданной в целях реализации федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах» (далее – Положение) определяет полномочия, состав и порядок деятельности рабочей комиссии по приемке продукции (работ, услуг) у поставщиков товаров (работ, услуг) для государственных нужд, созданной в целях реализации федеральной целевой программы «Повышения безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах» (далее – приемочная комиссия).

2. Целью создания приемочной комиссии является обеспечение результативного выполнения функций Федерального государственного учреждения «Дирекция по управлению федеральной целевой программой “Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах”» по организации и осуществлению приемки продукции (работ, услуг) у поставщиков товаров (работ, услуг) для государственных нужд.

3. Приемочная комиссия в своей деятельности руководствуется законодательством Российской Федерации и настоящим Положением.

Раздел 2. Порядок формирования приемочной комиссии

4. Персональный состав приемочной комиссии утверждается начальником Департамента обеспечения безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации (далее – Департамент ОБДД МВД России).

5. На постоянной основе в состав приемочной комиссии входят не менее пяти человек с правом решающего голоса. Количество членов приемочной комиссии должно быть нечетным.

В случае необходимости, с правом совещательного голоса, в работе приемочной комиссии могут участвовать сотрудники государственных заказчиков, федеральных органов исполнительной власти, в ведении которых находятся государственные заказчики федеральной целевой программы «Повышения безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах» (далее – Программа).

Представители указанных органов участвуют в работе приемочной комиссии на основании надлежащим образом оформленных доверенностей.

6. Приемочная комиссия привлекает для работы руководителей профильных отделов Департамента ОБДД МВД России по направлениям служебной деятельности в целях проведения экспертизы результатов исполнения Государственных контрактов и соответствия полученных результатов требованиям изложенным в техническом задании, о чем делается соответствующая запись в заключении приемочной комиссии.

Раздел 3. Полномочия приемочной комиссии

7. В полномочия приемочной комиссии входит:

7.1. Рассмотрение отчетной, технической, финансовой и иной документации, подтверждающей и иным образом оформляющей поставку продукции, выполнение работ и оказание услуг по заключенным Государственным контрактам;

7.2. Проведение экспертизы результатов исполнения Государственных контрактов, в том числе путем привлечения для этого сторонних специалистов и специализированных организаций;

7.3. Заслушивание в необходимых случаях докладов Исполнителей Государственных контрактов, поясняющих представленные отчеты, документы, а также мнения специалистов;

7.4. Принятие решения о приемке исполненного по Государственному контракту либо об отказе в его приемке;

7.5. Обеспечение подготовки мотивированного заключения об исполнении или ненадлежащем исполнении Государственного контракта.

8. В целях выполнения возложенных на приемочную комиссию полномочий, она вправе затребовать от структурных подразделений Дирекции все имеющиеся в их распоряжении документы по заключенным Государственным контрактам, а также давать им через их руководителей указания, обеспечивающие или способствующие эффективному выполнению приемочной комиссией своих полномочий.

Раздел 4. Порядок деятельности приемочной комиссии

9. Заседание приемочной комиссии правомочно, если на нем присутствует более половины ее членов с правом решающего голоса.

10. Решение приемочной комиссии принимается единогласно присутствующими на заседании членами приемочной комиссии.

11. Работу приемочной комиссии организует ее Председатель.

12. Председатель приемочной комиссии:

12.1. Созывает заседания приемочной комиссии;

12.2. Обеспечивает приглашение в необходимых случаях на заседания приемочной комиссии представителей Государственных заказчиков Программы, соответствующих федеральных органов исполнительной власти, сторонних специалистов и иных лиц, способствующих качественному рассмотрению результатов исполнения Государственных контрактов;

12.3. Осуществляет общее руководство работой приемочной комиссии;

12.4. Утверждает график проведения заседаний приемочной комиссии, с учетом сроков и условий заключенных Государственных контрактов, установленных для принятия Государственным заказчиком исполнения обязательств по Государственным контрактам;

12.5. Объявляет заседание приемочной комиссии правомочным или выносит решение о его переносе из-за отсутствия необходимого кворума;

12.6. Открывает и ведет заседания приемочной комиссии, объявляет перерывы;

12.7. Обеспечивает предварительное ознакомление членов приемочной комиссии с представленными Исполнителем Государственного контракта отчетными и иных документов, подлежащих рассмотрению на очередном заседании приемочной комиссии;

12.8. Обеспечивает ведение протоколов заседания приемочной комиссии, рассылку их копий всем заинтересованным органам и лицам;

12.9. Обеспечивает подготовку мотивированных заключений об исполнении или ненадлежащем исполнении Государственных контрактов для подписания его членами приемочной комиссии;

13. Решение, принятое приемочной комиссией оформляется заключением, которое является основанием для подписания Государственным заказчиком Акта выполненных работ по условиям Государственного контракта либо отказа от его подписания.



**МИНИСТЕРСТВО ВНУТРЕННИХ ДЕЛ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ДЕПАРТАМЕНТ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ
ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**

ПРИКАЗ № 16
24 мая 2007 года

**О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ И ДОПОЛНЕНИЙ В СОСТАВ РАБОЧЕЙ КОМИССИИ
ПО ПРИЕМКЕ ПРОДУКЦИИ (РАБОТ, УСЛУГ) У ПОСТАВЩИКОВ ТОВАРОВ (РАБОТ, УСЛУГ)
ДЛЯ ГОСУДАРСТВЕННЫХ НУЖД, УТВЕРЖДЕННЫЙ ПРИКАЗОМ ДОБДД МВД РОССИИ
ОТ 27 ОКТЯБРЯ 2006 ГОДА № 17**

Внести изменения и дополнения в состав рабочей комиссии по приемке продукции (работ, услуг) у поставщиков товаров (работ, услуг) для государственных нужд, утвержденный приказом ДОБДД МВД России от 27 октября 2006 года № 17, согласно прилагаемому Перечню.

***Главный государственный инспектор
безопасности дорожного движения
Российской Федерации,
генерал - лейтенант милиции***

В.Н. Кирьянов

ПРИЛОЖЕНИЕ
к приказу ДОБДД МВД России
от 24 мая 2007 года № 16

ПЕРЕЧЕНЬ

изменений и дополнений, вносимых в состав рабочей комиссии
по приемке продукции (работ, услуг) у поставщиков товаров (работ, услуг)
для государственных нужд, утвержденный
приказом ДОБДД МВД России от 27 октября 2006 года № 17

1. Пункт 1 изложить в следующей редакции:
«Заместитель начальника Департамента ОБДД МВД России генерал – майор милиции В.П. Белобородов».
2. Пункт 2 изложить в следующей редакции:
«Начальник отдела организации межведомственного взаимодействия и пропаганды БДД Департамента ОБДД МВД России полковник милиции В.К. Шевченко».
3. Пункт 3 изложить в следующей редакции:
«Начальник отдела материально-технического обеспечения ГУ «Центр ОРИСМ БДД» МВД России полковник милиции В.В. Островский».
4. Пункт 4 изложить в следующей редакции:
«Начальник отделения отдела материально - технического обеспечения ГУ «Центр ОРИСМ БДД» МВД России майор милиции В.А. Мошенский».
5. Пункт 5 считать пунктом 6.
6. Дополнить состав рабочей комиссии по приемке продукции (работ, услуг) у поставщиков товаров (работ, услуг) для государственных нужд, утвержденный приказом ДОБДД МВД России от 27 октября 2006 года № 17 пунктом 5 следующего содержания:
«5. Старший юрист-консульт юридического отделения ГУ «Центр ОРИСМ БДД» МВД России капитан милиции Д.М. Карамышев.».

ИНФОРМАЦИЯ МЧС РОССИИ

Анализ чрезвычайных ситуаций, связанных с дорожно-транспортными происшествиями, и направления дальнейшего совершенствования службы спасения на дорогах

Е.А.Хапалов, к.т.н., В.П. Сломанский, к.т.н.

В настоящее время состояние аварийности на автотранспорте может рассматриваться как чрезвычайно высокое.

Статистика аварий на автодорогах свидетельствует не только о недостаточной эффективности в организации дорожного движения и неудовлетворительном состоянии автодорожной сети, но и о недостатках в системе оказания помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях, что требует принятия неотложных комплексных мер всеми органами исполнительной власти.

Этим обстоятельством отчасти объясняется очень высокий показатель тяжести последствий дорожно-транспортных происшествий, значение которого в течение последних 5-ти лет не опускается ниже 13-14 погибших на 100 пострадавших. В большинстве развитых стран данный показатель не превышает 2-5 погибших.

Известно, что своевременное оповещение служб спасения, деблокирование пострадавшего из поврежденного транспортного средства, квалифицированное оказание первой медицинской помощи на месте происшествия, оперативная доставка пострадавшего в лечебное учреждение, может гарантировать спасение жизни еще 12-15% пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях.

Практика свидетельствует о том, что в большинстве случаев на этапе оповещения о чрезвычайной ситуации трудно обеспечить управление и координацию действий привлекаемых сил и средств.

Важным шагом является создание в городах специального органа повседневного управления – единой дежурно-диспетчерской службы (ЕДДС), функционирование которого позволит оперативно реагировать и на дорожно-транспортные происшествия, обеспечивать эффективное взаимодействие привлекаемых сил и средств.

С целью упрощения порядка передачи информации о чрезвычайных ситуациях, в том числе и о дорожно-транспортных происшествиях предложено использование в системе ЕДДС единого телефонного номера «01». На начало 2006 года создано более пятисот единых дежурно-диспетчерских служб. К сожалению, большинство городов прошли только организационный этап создания ЕДДС и не имеют современных автоматизированных систем, что связано, в основном, с недостаточным финансированием и организацией их внедрения. Наибольший объем работ по обеспечению функционирования этих систем проделан в Москве, Курске, Ростове-на-Дону, Санкт-Петербурге, Вологде, Сочи.

Значительная удаленность мест дислокации аварийно-спасательных формирований и лечебных учреждений от мест автомобильных аварий (особенно вне населенных пунктов), перегруженность автомобильных дорог, транспортные пробки, наличие разрушений и других препятствий на маршрутах движения затрудняет или делает невозможным оперативную доставку спасателей и эвакуацию пострадавших.

В качестве перспективного направления совершенствования службы спасения на дорогах рассматривается размещение мобильных групп спасательных формирований на территориальной и федеральной сети дорог в периоды наиболее неблагоприятные с точки зрения безопасности дорожного движения на постах дорожно-патрульной службы, использование авиационных средств для доставки групп спасателей и эвакуации пострадавших.

В настоящее время отработана система оказания первой медицинской помощи и эвакуации пострадавших при дорожно-транспортных происшествиях с использованием легких медицинских

вертолетов. Эта система апробирована и внедрена в ряде городов Российской Федерации. Так, в Москве ежегодно перевозится вертолетами и оказывается медицинская помощь более двумстам пострадавшим.

Осуществлена разработка и внедрение отечественных спасательных средств и оборудования для деблокирования пострадавших, в том числе, комплекты аварийно-спасательного гидроинструмента «Спрут» и «Медведь», мобильные аварийно-спасательные средства на базе мотоцикла «Урал», легковых автомобилей «Нива».

Теперь предстоит работа по оснащению ими спасательных формирований в субъектах Российской Федерации.

Несмотря на достигнутые результаты научных исследований в области анализа рисков, связанных с дорожно-транспортными происшествиями, оценки социально-экономического ущерба от них, необходимо и дальше более активно осуществлять государственную научно-техническую политику в этом направлении.

Полученные научные результаты должны быть использованы при формировании региональных программ обеспечения безопасности дорожного движения, целью которых является обеспечение охраны жизни, здоровья граждан и их имущества.

Успех спасательных операций во многом зависит от четкого взаимодействия органов управления, сил участвующих в ликвидации дорожно-транспортных происшествий. Согласовано «Примерное положение о взаимодействии органов управления, подразделений и сил МВД России, МЧС России и Минздравсоцразвития России, участвующих в ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий».

Документ юридически закрепляет права, обязанности и основы взаимодействия участников аварийно-спасательных работ на дорогах. Система взаимодействия была апробирована в ходе эксперимента, проведенного в Курской области и Краснодарском крае.

Эксперимент показал, что в ряде населенных пунктов выработан механизм взаимодействия органов внутренних дел и служб скорой помощи со спасательными подразделениями. Однако это взаимодействие не было обеспечено нормативными документами и часто зависело от личных инициатив руководителей и исполнителей взаимодействующих подразделений.

В результате исследований были определены факторы, снижающие эффективность проведения работ по ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий, которые были учтены при доработке Положения о взаимодействии.

Учитывая, что на дорогах могут также складываться аварийные ситуации, связанные с дорожно-транспортными происшествиями на железнодорожных переездах, перевозкой опасных грузов, Положением о взаимодействии предусматривается возможность привлечения большего количества сил и средств в рамках функционирования единой государственной системы предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций (РСЧС).

Одним из наиболее эффективных способов предупреждения дорожно-транспортных происшествий является мониторинг дорожной обстановки с использованием автоматизированных систем наблюдения. Указанными системами в первую очередь целесообразно оборудовать участки дорог вне населенных пунктов, где тяжесть последствий дорожно-транспортных происшествий наиболее высока.

В последние годы стало очевидным, что необходимо развивать образовательные технологии в области безопасности дорожного движения, повышать культуру безопасности населения страны.

Для воплощения этой идеи в 2000 году в Москве, в средней школе № 1294 создан Центр «Юный эколог и спасатель».

В этом центре уже отработаны методы использования специальных комплексов программного обеспечения, в том числе в области безопасности дорожного движения. Примером может служить компьютерная обучающая программа «Безопасность на улицах и дорогах», пользуясь которой

учащиеся отрабатывают приемы само- и взаимопомощи, приобретают навыки спасательных работ при пожарах, дорожно-транспортных происшествиях, учатся оказывать первую медицинскую помощь при различных травмах.

В настоящее время несмотря на все принимаемые в последнее время меры, существенного улучшения ситуации в области спасения пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях не происходит. Одной из причин этого обстоятельства является разрозненность усилий по вопросам координации научных исследований, мероприятий по созданию новых технологий ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий. Это является причиной значительных затрат финансовых, материальных, кадровых и иных ресурсов на проведение аналогичных, близких по целям и получаемым результатам научных и практических мероприятий, низких темпов развития науки и технологий ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий. В этой связи очевидно, что решить данную проблему можно только путем создания организационной структуры, которая бы объединяла усилия различных научно-исследовательских в области ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий – информационно-аналитического центра (далее – Центра).

Основной целью создания Центра по вопросам ликвидации последствий ДТП является отработка организационных, технических и технологических решений, закладываемых в основу создания системы спасения пострадавших в ДТП, отработка принципов и технологий информационного обеспечения системы, оказания консультационных услуг.

Основными задачами Центра должны стать:

анализ состояния проблемы спасения пострадавших в ДТП в нашей стране и за рубежом;
мониторинг приоритетных направлений развития науки и высоких технологий ликвидации последствий ДТП;

координация научных исследований, мероприятий по созданию новых технологий и технических средств спасения людей на автомобильных дорогах;

выработка долгосрочной стратегии и концепции развития науки и техники в области ликвидации последствий ДТП, предложений в различные федеральные целевые программы;

проведение системных исследований по проблемам взаимодействия при ликвидации последствий ДТП, обоснования сводной группировки сил и средств ликвидации последствий аварий на автомобильных дорогах, создания единой автоматизированной системы поддержки принятия решений, информационно-навигационных систем мониторинга движения опасных грузов с использованием ГИС-технологий, формирования культуры безопасности на автомобильных дорогах;

оказания консультационных и информационных услуг и другие.

Система спасения пострадавших при ДТП с тяжелыми последствиями
к.т.н. Хапалов Е.А., д.т.н. Одинцов Л.Г., Колесников Д.В., к.т.н. Сломянский В.П.
ФГУ ВНИИ ГОЧС (ФЦ), Москва

Интенсивная автомобилизация приводит к отрицательным последствиям, связанным с высоким уровнем аварийности автотранспорта. Дорожно-транспортные происшествия (ДТП), происходящие на автомобильных дорогах, носят самый различный характер. Для ликвидации последствий большей части ДТП (60 %) достаточно усилий сотрудников дорожной патрульной службы ГИБДД МВД России. Однако ДТП с тяжелыми последствиями, при которых в России ежегодно гибнет порядка 30 тыс. человек, требуют привлечения сил и средств различных ведомств (МВД России, МЧС России, Минздрава России, Минтранса России, МЧС России). Только комплекс мер, оперативно и согласованно выполняемых службами разных ведомств, позволяет ликвидировать последствия ДТП с минимальными человеческими и материальными затратами. Для обеспечения согласованности действий сил и средств необходимо создание системы спасения пострадавших при ДТП с тяжелыми последствиями.

Основными направлениями по созданию системы являются:

- совершенствование взаимодействия служб различных ведомств при проведении мероприятий по спасению пострадавших в ДТП и восстановлению дорожного движения;
- повышению эффективности работ по спасению пострадавших в ДТП.

Взаимодействия служб различных ведомств должно осуществляться на основе следующих принципов:

- соблюдение законности;
- гуманное отношение к пострадавшим;
- комплексное использование сил и средств задействуемых служб;
- персональная ответственность руководителей служб за выполнение возложенных на них функций;

- подчинение лиц, участвующих в работах на местах ДТП, указаниям следователя или должностного лица, выполняющего функции следователя при выполнении последними оперативно-следственных действий;

- самостоятельность действий АСФ МЧС России (при отсутствии на месте ДТП сотрудника ДПС ГИБДД или других представителей ОВД МВД России) с обязательной фиксацией ими первоначальной обстановки на месте ДТП;

- взаимное информационное обеспечение;

- согласованность планирования послеаварийных действий;

- оперативное принятие мер по ликвидации последствий ДТП.

Планирование, организация и проведение АСР при ДТП должно осуществляться на основе следующих принципов:

1. Единоначалие руководства работами по ликвидации последствий ДТП. Полномочия по руководству работами по ликвидации последствий ДТП принимает на себя первый прибывший на место ДТП руководитель подразделений ГИБДД МВД России, аварийно-спасательных служб МЧС России, службы скорой медицинской помощи Минздрава России. Он исполняет обязанности руководителя ликвидации последствий ДТП до прибытия руководителя, определенного законодательством Российской Федерации, планами предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций или назначенного органами государственной власти, органами местного самоуправления, руководителями организаций, к полномочиям которых отнесена ликвидация последствий ДТП.

Решение руководителя ликвидации последствий ДТП является обязательными для всех граждан, находящихся на месте ДТП, и подразделений, участвующих в ликвидации последствий ДТП. Никто не в праве вмешиваться в его руководство работами по ликвидации последствий ДТП, иначе, как освободив руководителя в установленном порядке от исполнения обязанностей и приняв руководство на себя или назначив другое должностное лицо.

2. Распределение полномочий, ответственности и обеспечение взаимодействия служб различных ведомств по ликвидации последствий ДТП. Основные задачи служб министерств и ведомств по ликвидации последствий ДТП приведены выше.

3. Заблаговременное распределение обязанностей по спасению пострадавших при ДТП в спасательной группе.

К аварийно-спасательным работам при ДТП привлекаются спасательные группы, из нескольких человек. Например, группа из 5–6 человек имеет следующий состав:

командир группы – руководит работами по спасению людей и организует взаимодействие с другими привлекаемыми подразделениями;

водитель, управляет транспортным средством, обеспечивает работу гидравлических насосных станций и других средств энергоснабжения аварийно-спасательного инструмента, обеспечивает освещение места ДТП;

1–2 спасателя – выполняют деблокирование и извлечение пострадавших из поврежденных транспортных средств (ТС);

спасатель – выполняет работы по предупреждению, локализации и ликвидации воздействий вторичных поражающих факторов на месте проведения АСР (контролирует вытекание топлива, локализует и тушит очаги возгорания, убирает осколки стекла и другие острые предметы и т.п.), контролирует стабилизацию поврежденного автомобиля, ограждает место проведения АСР;

медицинский работник – оказывает первую медицинскую помощь пострадавшим, помогает в их извлечении.

4. Разделение места выполнения АСР на 3 зоны. В первой зоне (в радиусе 5 м) находятся только спасатели, выполняющие работы по оказанию помощи пострадавшим. Во второй зоне (в радиусе 10 м) располагаются остальные члены спасательной группы, которые обеспечивают готовность к применению аварийно-спасательных средств. В третьей зоне (более 10 м) находятся средства доставки спасателей к месту ДТП, средства освещения и ограждения, части ТС и т.д.

5. Первоочередность выполнения работ по снижению или устранению воздействия вторичных поражающих факторов ДТП на спасателей и пострадавших, а также исключение действий, способных привести к возникновению источников вторичных поражающих факторов.

6. Приоритетность работ по обеспечению доступа к пострадавшим с тяжелыми травмами.

7. Скорейшее обеспечение доступа к пострадавшему в автомобиле для оказания ему первой медицинской помощи.

Для этого выбираются наиболее простые пути проникновения в поврежденное ТС: путем удаления лобового стекла, вскрытия двери со стороны замков и т. п.

8. Максимальная разборка поврежденного транспортного средства вокруг пострадавшего перед его извлечением из автомобиля помогает избежать дополнительного травмирования пострадавшего (особенно с травмами таза, груди, шейно-позвоночными травмами) при его извлечении из ТС.

9. Немедленное извлечение пострадавшего из ТС в следующих случаях:

при угрозе воздействия или воздействию вторичных поражающих факторов на пострадавшего и спасателей;

при резком ухудшении состояния пострадавшего в поврежденном ТС.

Решение о немедленном извлечении пострадавшего принимается руководителем подразделения аварийно-спасательной службы на основе заключения медицинского персонала.

10. Первоочередное проведение медицинских мероприятий, адекватных состоянию пострадавшего: противошоковая терапия, обезболивание, остановка кровотечений и т.п., а также фиксация положения пострадавшего при переломах, разрывах тканей и т.д. перед его извлечением из аварийного ТС, и сохранение этого положения без переукладки в течение всего периода АСР, вплоть до поступления пострадавшего в медицинское учреждение.

ИНФОРМАЦИЯ ФЕДЕРАЛЬНОГО АГЕНТСТВА ПО ОБРАЗОВАНИЮ

ПОЛОЖЕНИЕ

о Всероссийском конкурсе-фестивале юных инспекторов движения «Безопасное колесо», посвященном Первой глобальной неделе безопасности на дорогах

1. Общие положения

1.1. Всероссийский конкурс-фестиваль юных инспекторов движения «Безопасное колесо» (далее – Всероссийский конкурс) является лично-командным первенством среди учащихся средних общеобразовательных учреждений Российской Федерации.

1.2. Всероссийский конкурс проводится Федеральным агентством по образованию Минобрнауки России, Департаментом обеспечения безопасности дорожного движения МВД России, совместно с администрацией субъекта Российской Федерации, в котором проводится Всероссийский конкурс, и другими заинтересованными ведомствами и организациями.

1.3. Всероссийский конкурс проводится в рамках реализации мероприятий федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах».

1.4. Целями Всероссийского конкурса являются:

- воспитание законопослушных участников дорожного движения;
- профилактика детской безнадзорности и беспризорности;
- пропаганда здорового образа жизни.

1.5. Задачами Всероссийского конкурса являются:

- совершенствование работы по профилактике детской и подростковой беспризорности и безнадзорности, предотвращению правонарушений с участием детей и подростков.
- закрепление обучающимися знаний Правил дорожного движения;
- привлечение детей и подростков к участию в пропаганде Правил дорожного движения на улицах и дорогах среди сверстников;
- вовлечение детей и подростков в отряды юных инспекторов движения;
- привлечение к систематическим занятиям физической культурой и спортом.

2. Организация и проведение конкурса

2.1. Общее руководство подготовкой и проведением Всероссийского конкурса осуществляет Организационный комитет, в состав которого входят представители Федерального агентства по образованию, Департамента обеспечения безопасности дорожного движения МВД России, Департамента государственной молодежной политики, воспитания и социальной защиты детей Минобрнауки России, Администрации субъекта Российской Федерации, в котором проводится Всероссийский конкурс, и других заинтересованных ведомств и организаций.

2.2. Всероссийский конкурс проводится ежегодно по завершении учебного года. Место его проведения определяется Организационным комитетом по согласованию с Администрацией соответствующего субъекта Российской Федерации.

2.3. Непосредственное проведение Всероссийского конкурса возлагается на рабочую группу, которую возглавляет руководство аппарата ГИБДД и органа управления образованием субъекта

Российской Федерации. Для решения всех спорных вопросов и форс-мажорных обстоятельств создается Апелляционная комиссия.

2.4. Подведение итогов Всероссийского конкурса возлагается на Главную судейскую коллегию, утверждаемую Организационным комитетом.

2.5. Решение о допуске команды или одного из ее членов до участия в конкурсе принимает Главная судейская коллегия.

3. Участники соревнований

3.1. Участниками Всероссийского конкурса являются команды – победительницы конкурсов «Безопасное колесо» субъектов Российской Федерации.

3.2. К Всероссийскому конкурсу «Безопасное колесо» допускаются дети в возрасте 10–12 полных лет.

3.3. Состав команды – 4 человека: 2 мальчика и 2 девочки. Допускаются к участию команды в неполном составе. В этом случае результаты учитываются только в личном зачёте.

3.4. Участвовать во Всероссийском конкурсе «Безопасное колесо» можно только один раз; принимавшие участие в предыдущих всероссийских конкурсах к соревнованиям не допускаются.

3.5. Участники Всероссийского конкурса прибывают в сопровождении руководителя подразделения пропаганды ГИБДД субъекта Российской Федерации и представителя органа образования, в чьи обязанности входят вопросы предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма.

4. Документация

4.1. Каждая команда при регистрации предоставляет следующие документы:

- именную заявку, заверенную органами образования и ГИБДД;
- оригинал и ксерокопию свидетельства о рождении или паспорта ребенка (по достижении 14 лет). Оригинал возвращается при регистрации;
- обменную карту ребенка (ф. 079/у), выезжающего в оздоровительный лагерь с указанием сделанных прививок и разрешением родителей на введение противоклещевого иммуноглобулина (на каждого участника);
- медицинскую справку СЭС об отсутствии контактов с инфекционными больными;
- командировочные документы;
- страховой полис на всех членов команды на период проведения Всероссийского конкурса.

4.2. В случае выявления несоответствия между представленными командой документами и действительным возрастом участников конкурса, команда принимает участие в соревнованиях вне конкурса. Остальные участники выступают только в личном зачёте.

4.3. При отсутствии документов, предусмотренных п.4.1., участники команд не допускаются до участия в конкурсе.

5. Программа конкурса

5.1. Программа Всероссийского конкурса включает в себя 7 станций в личном зачете, 1 – в командном, а также 2 дополнительных конкурса.

5.2. Программа состоит из практических и теоретических заданий. Конкурсные задания в полном объеме доводятся до участников непосредственно перед началом каждого из соревнований.

Примерные задания конкурса публикуются во Всероссийской газете «Добрая Дорога Детства» и на интернет-странице: www.ddd-gazeta.ru

5.3. Личное первенство:

- **1 станция «Знатоки ПДД»** – индивидуальный теоретический экзамен на знание Правил дорожного движения Российской Федерации (с изменениями, действующими с 1 января 2006 года);
- **2 станция «Основы безопасности жизнедеятельности»** – индивидуальный экзамен, включающий в себя вопросы на знание основ оказания первой доврачебной помощи;
- **3 станция – индивидуальное вождение велосипеда в «Автогородке»;**
- **4, 5, 6, 7 станции** – индивидуальное фигурное вождение велосипеда;

5.4. Командное первенство:

- **8 станция** – командный теоретический экзамен на знание Правил дорожного движения Российской Федерации.

5.5. Дополнительные конкурсы:

- **Конкурс парадной формы и представление команды региона**
- **Конкурс баннеров на тему «Безопасность на дороге – движение без аварий»**

6. Условия проведения конкурса

6.1. Правила соревнований, порядок проведения, систему подсчета баллов и штрафных очков доводит до участников Главная судейская коллегия и жюри творческих конкурсов на общем собрании участников Всероссийского конкурса «Безопасное колесо».

6.7. На все этапы (кроме специально оговоренных в настоящем Положении) каждый участник выходит на старт с бонусом в 20 баллов. В случае допуска ошибки или невыполнения конкурсного задания, баллы вычитаются в соответствии с условиями настоящего Положения.

6.8. На всех станциях (кроме специально оговоренных в настоящем Положении) подсчет результатов ведется по количеству бонусов, полученных как каждым участником лично, так и суммарно всеми членами команды.

6.9. В случае, если участник(-ца) конкурса выбывает из соревнований по медицинским показаниям (ввиду травмы, заболевания и т.д.), то баллы, заработанные участником при выполнении упражнений, учитываются в общий счет команды. За упражнение, которое участник не выполнил, зачитывается минимальное число баллов из заработанных остальными участниками Конкурса, минус 5 штрафных очков за каждое упражнение.

6.10. Каждый участник при прохождении станций 3, 4, 5, 6 и 7 должен быть в защитных средствах (шлем, наколенники, налокотники), которые выдаются организаторами Всероссийского конкурса.

6.11. Команда-участница конкурса должна иметь единые парадную и спортивную формы.

6.12. Команда субъекта Российской Федерации, на территории которого проводится Всероссийский конкурс «Безопасное колесо», выступает вне конкурса.

6.13. Соревнования на станциях 3–7 проводятся на велосипедах типа «Аист», «Салют» (с ножными тормозами) или «Форвард» (с ручными тормозами) по выбору участника. Обеспечение соревнований велотехникой возлагается на организаторов Всероссийского конкурса.

6.14. Конкурсы в личном первенстве:

Станция 1 – «Знатоки правил дорожного движения»

Каждому участнику команды предлагается выполнить 14 заданий (вопросов), которые задаются и решаются в определенном программном режиме. Все вопросы высвечиваются на экране, участники дают ответы на специальных бланках.

8 вопросов – решение задач на очередность проезда перекрестка транспортных средств, количество которых варьируется от 3 до 6. Одно транспортное средство, обязательное в каждой задаче, – велосипед. На решение каждого вопроса дается по 25 секунд.

6 вопросов – по фотографии с дорожной ситуацией, которая высвечивается на экране на 20 секунд. Затем фотография разбивается на определенное количество секторов. В каждом из шести вопросов участник сравнивает фрагменты показанной фотографии и убирает лишние. В каждом из шести вопросов – 3 варианта ответов, один из них – верный. На решение каждого вопроса дается по 10 секунд. Определяется уровень развития внимания и памяти в реальной дорожной обстановке.

За каждое неверно выполненное задание вычитается 1 бонус. При определении победителей учитывается количество оставшихся бонусов. При равенстве верно выполненных заданий предпочтение отдается участнику, затратившему наименьшее время на прохождении станции. При равенстве оставшихся бонусов и времени, затраченного участниками на прохождение станции, предпочтение отдается более молодому участнику.

Станция 2 – «Основы безопасности жизнедеятельности»

Станция включает вопросы по оказанию первой доврачебной помощи. Билет состоит из трех блоков:

- 1-ый блок – 5 вопросов на знание основ оказания первой доврачебной помощи с вариантами ответов, один из которых – верный;
- 2-ой блок – 1 вопрос по применению лекарственных препаратов и средств, имеющихся в автомобильной аптечке, с вариантами ответов, один из которых - верный
- 3-ий блок – 1 вопрос (практический) по применению подручных средств для оказания первой доврачебной помощи (остановка артериального, венозного и капиллярного кровотечений; первая помощь при переломах, ранах, ожогах, обморожении, шоке и обмороке; искусственное дыхание и массаж сердца; приемы и способы транспортировки пострадавшего).

Время, отведенное на решение 1 и 2 блоков – не более 2-х минут (по истечении времени бланки с ответами собираются).

Третий блок каждый участник выполняет по отдельному заданию, предложенному экзаменаторами, без времени на подготовку.

За каждое неверно выполненное или невыполненное задание вычитается 1 бонус. При определении победителей учитывается количество оставшихся бонусов. При равенстве верно выполненных заданий предпочтение отдается участнику, затратившему наименьшее время на прохождении станции. При равенстве оставшихся бонусов и времени, затраченного участниками на прохождение станции, предпочтение отдается более молодому участнику.

Станция 3 – Вождение велосипеда в «Автогородке»

Каждый участник должен проехать по специальному маршруту «Автогородка» на велосипеде, продемонстрировав при этом умение ориентироваться в ситуациях, приближенных к реальным дорожным условиям.

Каждый участник должен в течение 5 минут проехать через 6 контрольных пунктов (КП), соблюдая требования дорожных знаков, разметки, жестов регулировщика.

Маршрутный лист с указанием порядка прохождения КП соревнующиеся получают на старте. В соревнованиях может принимать участие одновременно группа из двух команд.

За соблюдением правил дорожного движения соревнующимися на участках между КП наблюдают судьи, которые делают в ведомости отметку каждому участнику.

Если участник проехал все контрольные пункты раньше отведенного времени, то он продолжает движение к финишу по любому маршруту с обязательным соблюдением ПДД. После подачи сигнала об истечении отведенного времени все участники по любому выбранному маршруту едут к финишу, также соблюдая при этом ПДД.

Штрафные бонусы вычитаются за следующие нарушения:

- пропуск контрольного пункта - 3
- пересечение сплошной линии разметки с выездом на полосу встречного движения - 3
- несоблюдение требований жестов регулировщика - 3
- непредоставление преимущества проезда - 2
- несоблюдение требований дорожных знаков или разметки - 2
- несоблюдение правил очередности проезда - 1
- совершение маневра без подачи сигнала рукой о повороте или остановке - 1
- другие нарушения правил дорожного движения, предусмотренные условиями «Автогородка» - 1

При определении победителей, в случае равенства оставшихся бонусов, первенство отдается участнику, затратившему наименьшее время на прохождении станции. При равенстве оставшихся бонусов и времени, затраченного участниками на прохождении станции, предпочтение отдается более молодому участнику.

Схема автогородка с указанием КП вывешивается в 1-й день у экрана соревнований.

Станции 4–7 «Фигурное вождение велосипеда»

Каждый участник проезжает на велосипеде небольшой участок с препятствиями. Каждая станция содержит 5 элементов фигурного вождения. Перечень элементов публикуется в газете «Добрая Дорога Детства» и интернет-странице www.ddd-gazeta.ru. За каждый неверно выполненный или невыполненный элемент вычитается от 1 до 5 бонусов.

Элементы фигурного вождения и очередность расположения препятствий на станциях 4, 5, 6 и 7 определяются Главной судейской коллегией.

Победители определяются по сумме результатов на всех 4-х станциях. При определении победителей, в случае равенства оставшихся бонусов первенство отдается участнику, затратившему наименьшее время на прохождении станции. При равенстве оставшихся бонусов и времени, затраченного участниками на прохождении станции, предпочтение отдается более молодому участнику.

6.15. Конкурс в командном первенстве:

Станция 8 «Знатоки Правил дорожного движения» (каждая команда выходит на данную станцию с бонусом в 80 очков (по 20 очков на каждого участника))

Каждой команде предлагается выполнить ряд заданий на проверку знаний дорожных знаков, а также способность контролировать свое поведение в качестве велосипедиста или пешехода в нестандартных ситуациях. Кроме этого, данный этап позволяет проверить умение детей работать в команде, прислушиваться друг к другу, принимать коллективное решение и т.д.

Примерные задания:

Планшет № 1 – команда выполняет 3 задания на знание дорожных знаков (из выложенных на стенде знаков необходимо выбрать указанные в задании те или иные знаки) (2 минуты);

Планшет № 2 – команда собирает пазл - транспортное средство (автомобиль, велосипед, автобус, трамвай, троллейбус), убирая лишние детали, которые к изображенному ТС не относятся (2 минуты);

Планшет № 3 – команда на макете «Дорожное движение» указывает 10 неправильных или правильных типов поведения пешеходов или велосипедистов (2 минуты).

Содержание заданий может быть изменено по усмотрению организаторов конкурса. В случае допуска командой ошибки в любом задании или вопросе, у каждого участника команды вычитается по 1 бонусу (итого 4 бонуса). Побеждает команда с наибольшим количеством бонусов. В случае равенства оставшихся бонусов, предпочтение отдается команде, потерявшей наименьшее количество бонусов на планшетах в следующей последовательности: № 3, 1, 2.

6.16 Дополнительные конкурсы (оцениваются отдельно без бонусного старта).

Конкурс парадной формы и представление команды региона.

Требования, предъявляемые к парадной форме команд-участниц:

- форма должна соответствовать направлениям деятельности отряда ЮИД;
- не допускается использование форменной одежды сотрудников милиции, а также милицейской фурнитуры: погон, шевронов, эмблем и кокард;
- не допускается использование спортивной формы и элементов спортивной одежды.

Защита парадной формы и представление деятельности отряда ЮИД региона проводится командой-участницей средствами художественной самодеятельности в любой малой сценической форме (инсценированная песня, литературный монтаж, поэтическая зарисовка, попури, КВН и т.д.) без использования дополнительной наглядной агитации, атрибутики и технического оснащения (кроме музыкального сопровождения). Продолжительность выступления не более 3 минут. В случае превышения отведенного времени, жюри конкурса останавливает выступление. На выступлении запрещается использование фонограммы с записанным голосом (фонограммы «плюс»). В случае нарушения данного условия команда снимается с конкурса.

Конкурс оценивается по 10-балльной системе по следующим критериям: внешний вид, эксклюзивность, соответствие направлению деятельности отряда ЮИД, и др. (для парадной формы); творческая инициатива команды, мастерство исполнения, оригинальность подачи материала, полнота раскрытия темы, четкость и доходчивость изложения темы (для защиты парадной формы и представления команды региона).

Победителями становятся 10 команд, набравших наибольшее количество баллов. Места не присуждаются.

Конкурс баннеров.

Команда представляет на конкурс заранее выполненный баннер на тему «Безопасность на дороге – движение без аварий», посвященный сохранению жизни и здоровья несовершеннолетних участников дорожного движения.

Баннер должен отражать социальную рекламу в соответствии с заданной темой. Слоган баннера, включающий в себя до 6-ти слов, не должен дублировать название тематики конкурса. При выполнении баннера необходимо использовать не более 5-ти основных цветов.

Баннер представляется на конкурс в электронном виде (на DVD-дисках) и на бумажном носителе (цветная распечатка формата А4). Название региона указывается на диске (маркером), а также на макете в правом нижнем углу.

Конкурс оценивается по 10-балльной системе по следующим критериям: соответствие содержания баннера заданной теме, композиционная грамотность и завершенность, яркость, выразительность, оригинальность идеи и т.д.

Победителями становятся 10 баннеров, набравших наибольшее количество баллов. Места не присуждаются. Победители награждаются памятными дипломами Всероссийского конкурса.

7. Подведение итогов и награждение победителей и призеров

7.1. Итоги Всероссийского конкурса подводит Главная судейская коллегия и жюри творческих конкурсов.

7.2. Старшими судьями на этапах избираются судьи субъекта Российской Федерации – организатора Всероссийского конкурса.

7.3. Судьи на контрольных пунктах назначаются из числа местных сотрудников Госавтоинспекции и педагогов.

7.4. Подведение итогов каждого этапа производится сразу по окончании соревнования или конкурса. Все результаты заносятся в отдельные ведомости и вывешиваются на специальном стенде.

7.5. Главная судейская коллегия и жюри творческих конкурсов имеют право не присуждать призовые места.

7.6. Победителями и призерами Всероссийского конкурса становятся:

- 10 команд, занявших первые десять мест по сумме баллов, полученных командами на станциях №: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 и 8 (10 дипломов, 12 медалей (1, 2 и 3 место), 10 призов командных). Команда, занявшая 1-е место, становится абсолютным победителем конкурса и награждается переходящим кубком Госавтоинспекции России «Безопасное колесо»;
- 10 мальчиков и 10 девочек, занявших первые десять мест по сумме многоборья на станциях с 1 по 7 (при равенстве показателей первенство отдается участнику, показавшему лучший результат на станциях в следующей последовательности: 1, 4–7, 3, 2) – (20 дипломов, 20 призов, 6 медалей (1,2,3 место));
- 10 мальчиков и 10 девочек, показавших лучшие результаты на каждой из станций № 1, 2, 3; № 4–7 (по сумме баллов), предусматривающих личное первенство (80 дипломов, 80 призов);
- 10 команд, занявших места с 1 по 10 на 8 станции (10 дипломов, 10 призов командных);
- 10 команд, набравших наибольшее количество баллов в конкурсе парадной формы и представлении команды региона (10 дипломов, 10 призов командных);
- 10 баннеров, наиболее отвечающих определенным критериям (10 дипломов).

7.7. Главная судейская коллегия и жюри творческих конкурсов имеют право присудить дополнительные, поощрительные и специальные призы конкурса.

8. Финансирование

8.1. Финансирование Всероссийского конкурса осуществляется за счет средств федерального бюджета Российской Федерации, средств бюджетов субъектов Российской Федерации, предусмотренных федеральной целевой программой «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах», а также внебюджетных источников.

8.2. Расходы по командированию участников Всероссийского конкурса (оплата проезда к месту соревнований и обратно, питания и проживания) несут командирующие организации.

ПОЛОЖЕНИЕ

о Всероссийском конкурсе среди общеобразовательных учреждений по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма «Дорога без опасности»

1. Общие положения

IV Всероссийский конкурс среди общеобразовательных учреждений по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма «Дорога без опасности» (далее –Конкурс) проводится в рамках мероприятий Федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах» и направлен на активизацию деятельности образовательных учреждений по обучению детей правилам безопасного поведения на дорогах и профилактики детского дорожно-транспортного травматизма.

2. Цели и задачи конкурса

Целью конкурса является формирование у детей навыков безопасного поведения на улицах и дорогах, сокращение детского дорожно-транспортного травматизма на улицах и дорогах.

Задачи:

Повышение безопасности дорожного движения за счет совершенствования системы подготовки и воспитания учащихся культуре поведения на улицах и дорогах.

Обобщение и распространение современных педагогических технологий, опыта наиболее эффективной работы по организации образовательного процесса в области безопасности дорожного движения.

Совершенствование методики преподавания курса ОБЖ, создание системы массовых мероприятий с обучающимися по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма.

Повышение эффективности урочных и внеурочных занятий по обучению детей безопасности на улицах и дорогах, расширение внеурочной работы и дополнительного образования детей по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма на улицах и дорогах.

Организация методической помощи педагогам общеобразовательных учреждений, родителям и общественным организациям по вопросам профилактики детского дорожно-транспортного травматизма.

Определение рейтинга образовательных учреждений, имеющих наилучшие результаты качества подготовки и воспитания учащихся в субъектах Российской Федерации по тематике конкурса.

Развитие форм сотрудничества и взаимодействия педагогических коллективов образовательных учреждений с родителями, подразделениями ГИБДД, транспортными предприятиями, общественными организациями по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма.

3. Организаторы конкурса

Организаторами конкурса являются: Федеральное агентство по образованию при участии Департамента молодежной политики, воспитания и социальной защиты, Минобрнауки России и Департамента обеспечения безопасности дорожного движения МВД России и ООО «Автопрофи».

Общее руководство по подготовке и проведению конкурса осуществляет Оргкомитет (приложение 1), который формируется из представителей организаторов, а также педагогических и научных работников, сотрудников ГИБДД, представителей общественных организаций, страховых компаний и других заинтересованных организаций и ведомств.

Победителей конкурса определяет жюри, состав которого утверждается Оргкомитетом.

4. Участники Конкурса и порядок его проведения

В Конкурсе принимают участие образовательные учреждения, реализующие образовательные программы общего образования различных форм собственности (муниципальные, государственные, негосударственные).

Срок проведения Конкурса июль–октябрь 2007 года.

Конкурс проводится в два этапа:

- первый этап – заочный отборочный;
- второй этап – очный с участием представителей образовательных учреждений отобранных жюри конкурса.

Конкурс проводится по трем номинациям:

Номинация 1. Организация учебно-воспитательного процесса по обучению основам безопасности дорожного движения (программно-методические разработки по проведению занятий с учащимися общеобразовательного учреждения по тематике обеспечения безопасности дорожного движения (1–4, 5–9, 10–11 классы)).

Номинация 2. Организация системы дополнительного образования детей в общеобразовательном учреждении (организация клубов и отрядов инспекторов движения, иных объединений учащихся, проведение массовых общешкольных мероприятий среди учащихся 1–9 классов по безопасности дорожного движения – КВНы, конкурсы, соревнования, викторины, турниры).

Номинация 3. Система работы со школьным уголком по безопасности дорожного движения и общешкольными средствами массовой информации в профилактике детского дорожно-транспортного травматизма.

Каждое образовательное учреждение может участвовать в одной или нескольких номинациях.

Заявка на участие в конкурсе, согласованная с региональным органом управления образованием (приложение 2) направляется в Оргкомитет по адресу: 124527, Москва, Зеленоград, дом 832, кв. 5–7, с пометкой на конверте «IV Всероссийский конкурс среди общеобразовательных учреждений по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма “Дорога без опасности”». Прием заявок осуществляется Оргкомитетом до 12.00 **20 сентября 2007 года**, контактный телефон (495) 532 96 88.

В конкурсе учитываются:

- количественные показатели (за 2005/2006 и 2006/2007 учебные года и планом 2007/2008 учебного года) эффективности профилактической работы (снижение детского дорожно-транспортного травматизма (ДДТТ), процент классов, где проведены занятия по изучению правил дорожного движения и безопасного поведения на улицах и дорогах, основ медицинских знаний, внеурочные занятия и мероприятия: викторин, конкурсов, игр, утренников, соревнований по тематике конкурса);

- наличие материальной базы для проведения профилактической работы (автогородок и разметки на улице, оформленный кабинет по БДД, стенды, плакаты, макеты, уголки безопасности, аудиовизуальные и компьютерные средства и т.д.);

- наличие системы профилактической работы:

- уровень управленческой аналитической деятельности по выявлению причин детского дорожно-транспортного травматизма (проведение мониторинга, тестирование, анкетирование, ведение баз данных);

- наличие методического уголка, библиотечки, средств обучения и т.д.;
- опыт совместной работы с родителями по предупреждению дорожно-транспортного травматизма детей;
- уровень взаимодействия с другими образовательными учреждениями, органами ГИБДД, транспортной инспекцией, дорожной службой, общественными организациями (ВОА, Российского автотранспортного союза, РОСТО), страховых организаций, уровень совместно проведенных с ними мероприятий;
- участие в муниципальных (районных, окружных, городских), региональных и всероссийских мероприятиях («Безопасное колесо», «Зеленый огонек», слеты и смотры ЮИД, участие в конкурсах, организованных газетой «Добрая Дорога Детства», региональных СМИ, автопробеги, чемпионаты по автомногоборью и т.п.);
- деятельность отряда (отрядов) юных инспекторов движения, других профильных объединений учащихся;
- профориентационная работа, направленная на подготовку автоводителей, механиков, а также продолжающих обучаться в учреждениях начального, среднего и высшего профессионального образования автомобильного и смежного с ним профилей.

Участники должны предоставить на конкурс для оценки Жюри следующие материалы:

1. Заявку на участие в конкурсе (с подписью руководителя образовательного учреждения и печатью учреждения и согласованную с региональным органом управления образованием);
2. Информацию с описанием профилактической работы образовательного учреждения за 2005/2006 и 2006/2007 учебные годы и планом 2007/2008 учебного года) по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма (объем не более 5-ти печатных страниц 1,5 интервала, шрифт – 14 кегль, в печатном виде и электронном носителе: CD-ROM, дискета). К информации могут быть приложены дополнительные материалы в виде фотографий, видеосюжетов, газетных публикаций, статей и других дополнительных сведений, характеризующих работу педагогического коллектива образовательного учреждения в области безопасности дорожного движения;
3. Копию лицензии на образовательную деятельность;
4. Материалы, соответствующие номинациям конкурса необходимо предоставить на бумажном и (или) электронном носителях:

По номинации 1

Подборка конкурсных учебно-методических разработок должна включать в себя:

- образовательные программы обучения детей основам безопасности на улицах и дорогах;
- перечень учебно-методической литературы, иных средств обучения используемой обучающимися и педагогом при проведении занятий по обучению детей основам безопасности на улицах и дорогах;
- информацию о работе с родителями по профилактике ДДТТ (описание форм работы с родителями, конспекты мероприятий по ПДД с участием родителей, родительского комитета или попечительского совета, общественности и работников предприятий района (города) и др.);
- материалы, раскрывающие оригинальные, нестандартные формы совместной деятельности работников образования и отделов (отделений, групп) пропаганды подразделений ГИБДД МВД РФ с привлечением общественности по профилактике ДДТТ;
- материалы педагогов по обучению детей основам безопасности на улицах и дорогах, пропаганде Правил дорожного движения среди родителей, включающие в себя:
 - обобщенный опыт работы с подтверждающими материалами;
 - план проведения занятия по обучению детей основам безопасности на улицах и дорогах в соответствующей возрастной группе детей;
 - развернутые планы-конспекты интересных, творческих форм работы с детьми, родителями по изучению и обучению детей основам безопасности на улицах и дорогах (не более 3-х);

- инновационные формы, методы, средства реализации регионального стандарта обучения детей основам безопасности на улицах и дорогах (с приложением развернутого плана-конспекта занятия или внеклассного мероприятия по обучению детей основам безопасности на улицах и дорогах);

- диагностические данные о сформированности у детей знаний, умений, навыков по обучению детей основам безопасности на улицах и дорогах.

Подборка конкурсных учебно-методических материалов может включать в себя (при наличии) отпечатанный сборник методических материалов из опыта работы по вышеуказанным направлениям деятельности.

Все методические разработки должны содержать сведения об авторах (ФИО, место работы и занимаемая должность лиц, разработавших конкурсный материал).

По номинации 2

Материал представляется в виде:

- дополнительных образовательных программ, реализуемых в 2005–2007 годах.

- описаний (сценариев) мероприятий, иллюстративного ряда (фотоальбома, CD-ROM, видеокассеты) о проведенных мероприятиях в печатном виде и на электронном носителе;

- портфолио достижений обучающихся в мероприятиях (школьного, муниципального, регионального уровня).

По номинации 3

Информация предоставляется в виде:

- фотоальбома с описанием и копиями материалов, используемых для оформления уголка по безопасности дорожного движения;

- копии печатных школьных СМИ (стенгазет и иных печатных изданий за 2005-2007 годы);

- копии фонограмм радиовыпусков и видеокассет – школьного телецентра

5. Оценка результатов конкурса

Основными критериями оценки материалов, поданных на конкурс являются:

- наличие авторских разработок;

- проработанность, наглядность и детализация информационных материалов;

- практическая значимость и применимость предлагаемой разработки в массовой педагогической практике общеобразовательных учреждений.

Оценка результатов конкурса осуществляется по 5-бальной системе в соответствии с номинациями.

В номинации 1 оценивается наличие методически эффективных авторских разработок, уровень подборки материалов, отвечающих современным требованиям в области дидактики, а также использование в учебно-воспитательном процессе моделирования реальных условий дорожного движения с практической деятельностью и игровыми формами в целях лучшего закрепления учащимися полученных знаний, практическая значимость и применимость предлагаемой разработки в массовой педагогической практике.

В номинации 2 оценивается системность (наличие объединений учащихся и качество массовых мероприятий, участие образовательного учреждения в муниципальных и региональных мероприятиях, методический уровень программ), качество сценариев проводимых мероприятий, значение проводимых мероприятий на формирование культуры поведения детей и подростков на улицах и дорогах для закрепления знаний правил дорожного движения.

В номинации 3 учитывается эстетический и методический уровень организации уголка по безопасности дорожного движения, его информационное наполнение, активность обучающихся в создании самодельных СМИ, использование современных компьютерных технологий.

Жюри имеет право дополнительно присудить до 3-х баллов участникам, чьи материалы имеют инновационную значимость и могут транслироваться в другие образовательные учреждения.

6. Порядок подведения итогов конкурса

Определение лучших образовательных учреждений осуществляется по методике, утверждаемой Оргкомитетом конкурса.

Жюри конкурса в течение 5 дней после завершения приема заявок осуществляет отбор лучших общеобразовательных учреждений России по трем номинациям. По итогам отборочного этапа Жюри и Оргкомитет определяют состав финалистов и приглашают их на очный этап конкурса. От каждого образовательного учреждения, ставшего финалистом конкурса, приглашаются по два представителя, директор (заместитель директора) образовательного учреждения и педагог этого учреждения.

Итоги конкурса подводятся Оргкомитетом с учетом всех присланных конкурсных материалов и проведения очного этапа не позднее 5 ноября 2007 года.

Победители конкурса по указанным номинациям награждаются Почетными дипломами Оргкомитета и ценными призами.

Материалы, представленные на Конкурс, не возвращаются. Рецензии авторам не высылаются. Методические материалы, присланные на Конкурс и занявшие призовые места, могут быть использованы организаторами для издания брошюр и методических пособий по обучению основам безопасности на улицах и дорогах для образовательных учреждений, передвижных выставок (с сохранением авторских прав участников конкурса).

Организаторы способствуют широкому освещению в средствах массовой информации результатов Конкурса. По итогам конкурса издается иллюстрированный сборник «Дорога без опасности», в который включаются лучшие работы (материалы) образовательных учреждений. Итоги конкурса размещаются на сайте Рособразования: www.ed.gov.ru.

7. Финансовое обеспечение конкурса

Финансирование конкурса осуществляется за счет средств федерального бюджета Российской Федерации, средств бюджетов субъектов Российской Федерации, предусмотренных федеральной целевой программой «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах», а также внебюджетных источников.

Расходы по командированию участников конкурса (оплата проезда к месту соревнований и обратно) несут командирующие организации.

Приложение 1

ОРГКОМИТЕТ

Всероссийского конкурса среди общеобразовательных учреждений по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма «Дорога без опасности»

Сопредседатели:	
Мельниченко И.И.	начальник Управления по делам молодежи, воспитания и социальной защиты детей Рособразования
Беляк И.К.	заместитель директора Департамента молодежной политики, воспитания и социальной защиты детей Минобрнауки России (по согласованию)
Члены оргкомитета:	
Швецов В.В.	генерал-майор милиции, первый заместитель начальника ДОБДД МВД России (по согласованию)
Шевченко В.К.	начальник отдела пропаганды ДОБДД МВД России (по согласованию)
Кондратьев С.Ю.	начальник отдела Управления по делам молодежи, воспитания и социальной защиты детей Рособразования
Васин Г.И.	начальник отдела образования Департамента массовых коммуникаций культуры и образования Правительства Российской Федерации, к.п.н. (по согласованию)
Зуева Т.Э.	руководитель Государственного учреждения Москвы «Молодежный центр безопасности дорожного движения» (по согласованию)
Барканов С.В.	советник отдела Департамента молодежной политики, воспитания и социальной защиты детей Минобрнауки России, к.п.н. (по согласованию)
Алексеева Т.А.	главный редактор Всероссийской газеты «Добрая Дорога Детства» Алексеева Т.А. (по согласованию)

Приложение 2

Оргкомитет IV Всероссийского конкурса среди общеобразовательных учреждений по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма «Дорога без опасности»

124527, г. Москва, Зеленоград, дом. 832, кв. 5-7

ЗАЯВКА

на участие во Всероссийском конкурсе среди общеобразовательных учреждений по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма «Дорога без опасности» по номинации(ям) № _____.

_____ (полное наименование образовательного учреждения)

_____ (организационно-правовая форма собственности: государственная, негосударственная, муниципальная)

_____ (ведомственная принадлежность)

_____ (код ОКП)

_____ (код местонахождения по СОНТО)

_____ (код деятельности по ОКОНХ)

_____ (ИНН)

_____ (юридический адрес)

_____ (почтовый адрес – заполняется, если не совпадает с юридическим адресом)

_____ (меж. гор. код и № тел.)

_____ (№ тел. для связи)

_____ (№ факс. связи)

_____ (адрес электронной почты)

_____ (адрес WWW-сервера, если имеется)

_____ (фамилия, имя, отчество директора образовательного учреждения)

Прилагаемые материалы:

1. Информация о работе образовательного учреждения в области повышения безопасности дорожного движения за 2005/2006 и 2006/2007 года и план работы на 2007/2008 учебные года.
2. Копия лицензии на образовательную деятельность.
3. Материалы, соответствующие номинациям конкурса.

Директор образовательного учреждения _____
(подпись)

«Согласовано»

Орган управления образованием
субъекта Российской Федерации

_____ М. П.

ПОЛОЖЕНИЕ

О ПРОВЕДЕНИИ ВСЕРОССИЙСКОГО ЧЕМПИОНАТА ЮНОШЕСКИХ АВТОШКОЛ ПО АВТОМНОГОБОРЬЮ*

Настоящие соревнования являются лично-командным первенством по автомногоборью среди учащихся юношеских автомобильных школ и проводятся в рамках Федеральной Целевой Программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах».

1. Цели и задачи соревнований

1.1. Цель соревнований:

- профилактика детского дорожно-транспортного травматизма и пропаганда безопасности дорожного движения;
- профессиональная ориентация молодежи, привитие интереса и любви к автомобильной технике, воспитание уважения к профессии водителя;
- вовлечение молодежи к занятиям военно-прикладными и техническими видами спорта, выявление сильнейших спортсменов и спортивных коллективов;
- повышение водительского мастерства и технической культуры по эксплуатации автомобильной техники;
- патриотическое воспитание молодежи и пропаганда здорового образа жизни.

2. Организация и проведение соревнований

2.1. Организаторами соревнований являются:

- Федеральное агентство по образованию (Рособразование);
- Департамент обеспечения безопасности дорожного движения МВД России (ДО БДД МВД России);
- Комитет национальных и неолимпийских видов спорта России
- Ассоциация Юношеских автомобильных школ (Ассоциация ЮАШ).

2.2. Непосредственную подготовку и проведение соревнований осуществляет оргкомитет, утвержденный организаторами.

2.3. Судейство осуществляется судейской коллегией, назначенной от Ассоциации ЮАШ

2.4. На совещании руководителей команд совместно с судейской коллегией проводится жеребьевка фигур по скоростному маневрированию и жеребьевка стартовых номеров команд. Стартовые номера участников (внутри команд) определяются согласно списку поданной заявки.

2.5. Определяется время ознакомления с автомобилем и трассой скоростного маневрирования (15–20 минут) на команду или по одному заезду на участника.

2.6. Проведение тренировок на трассе предстоящих соревнований разрешается только под контролем организатора и при участии тренера (инструктора по вождению). Во время тренировок и соревнований на трассе должен находиться только один автомобиль.

2.7. Руководитель команды или тренер может находиться при выступлении своей команды в конкурсе ПДД, в скоростном маневрировании и в эстафете в строго определенном месте, обозначенном судейской коллегией.

2.8. Главной судейской коллегией назначается начальник дистанции, который несет ответственность за разметку и расстановку фигур на трассе скоростного маневрирования и эстафеты.

2.9. Все спорные вопросы, касающиеся разметки трассы, размера фигур, стандарта оборудования разрешаются с начальником дистанции и главным судьей соревнований.

* Далее – соревнования

2.10. Протоколы с предварительными результатами вывешиваются для ознакомления и в течение 1 часа принимаются протесты по результатам соревнований. По истечении данного срока результаты соревнований утверждаются. В последующем никакие претензии не принимаются.

2.11. Протесты и апелляции подаются в письменном виде с отметкой времени получения и рассматриваются в течение 1 часа. Устные высказывания, разжигающие неспортивный ажиотаж со стороны участников и представителей команд будут рассматриваться как нарушение спортивной этики и команды будут отстраняться от соревнований.

2.12. Расходы по проведению соревнований и награждение победителей несет Ассоциация юношеских автомобильных школ.

3. Время и место проведения соревнований

3.1 Соревнование проводится:

с 22 по 30 июня 2007 года

3.2. **Место проведения соревнований:** место проведения соревнований г. Ейск, Краснодарского края, база отдыха «Прибой», территория филиала Юношеской автомобильной школы Москвы

1 день – Прибытие участников, регистрация и размещение участников;

2 день – Совещание представителей команд, работа мандатной комиссии, жеребьевка фигур и команд;

3 день – **Торжественное открытие Всероссийского чемпионата юношеских автошкол по автомногоборью.** Тренировочные заезды команд;

4 день – **Первый этап соревнований.** Конкурс знатоков Правил дорожного движения. Тренировочные заезды команд по второму этапу соревнований;

5 день – **Второй этап соревнований.** Скоростное маневрирование;

6 день – **Третий этап соревнований.** Автоэстафета;

7 день – Подведение итогов, награждение победителей, показательные выступления спортсменов. **Торжественное закрытие Всероссийского чемпионата юношеских автошкол по автомногоборью.**

8 день – Разъезд участников соревнований.

4. Участники соревнований

4.1. К участию в соревнованиях допускаются команды юношеских автомобильных школ и других юношеских организаций, где проводятся занятия по автоделу, согласно поданным заявкам.

4.2. Окончательная заявка подается на мандатную комиссию по прибытию на соревнование. Заявка должна быть заверена печатью организации.

На мандатную комиссию тренер (представитель) должен предъявить на каждого участника паспорт, зачетную книжку и общую заявку, заверенную печатью организации и врачом.

4.3. К соревнованиям допускаются участники, которым **на день прохождения мандатной комиссии не менее 14 и не более 18 лет**, если данный спортсмен принимал участие в предыдущих соревнованиях и является учащимся автошколы (подтверждение протоколом соревнований)

4.4. **Состав команды:**

В соревнованиях принимают участие – 4 участника, тренер и руководитель. Зачет по 4 (четырем) результатам.

4.5. Команды могут выставить по своему усмотрению дополнительно участников в личном зачете, которые стартуют отдельным списком в конце всех участников.

4.6. Для участия в молодежных заездах, команды могут выставить по своему усмотрению дополнительно участников в возрасте свыше 18 лет в личном зачете, которые стартуют отдельным списком и не идут в основном зачете соревнований. Результаты молодежных стартов учитываются по отдельному протоколу.

5. Автомобили участников и техническая комиссия

5.1. Соревнования проводятся на автомобилях ВАЗ 2105 и 2109, (или аналогичных классов иностранного производства).

5.2. Команды выступают на автомобилях, предоставленных организатором для всех участников.

5.3. Автомобили должны быть технически исправны, и соответствовать техническим требованиям завода-изготовителя.

5.4. Допускается установка резины любого размера, используемая заводом-изготовителем для данной модели автомобиля. Запрещается установка разной авторезины на одну ось.

5.5. Организатор должен назначить бригаду технической инспекции, которая проводит технический контроль всех автомобилей на основании списка заявленных команд.

5.6. Техническая комиссия проводится накануне основных заездов по скоростному маневрированию не менее, чем за 4 часа до старта первого участника.

5.7. К старту не допускается:

- автомобили, техническое состояние которых не соответствует требованиям данного положения о проведении соревнований;
- автомобили, у которых во время выступления появились неисправности, которые представляют явную опасность для самого участника или зрителей.

5.8. В ходе проведения техкомиссии при выявлении каких-либо неисправностей, по решению судейской коллегии, может быть дано время на их устранение, и проведена повторная техкомиссия.

5.9. Если несоответствие технических требований обнаружено после старта, результат всех участников, выступавших на этом автомобиле, аннулируется. Повторный заезд не разрешается.

5.10. Разрешение на переезд может дать только главный судья соревнований, если автомобиль окажется неисправен на дистанции не по вине спортсмена (участника).

5.11. Если участник на неисправном автомобиле финишировал, то переезд не разрешается.

5.12. В заездах участников в возрасте свыше 18 лет допускаются на специально подготовленных автомобилях класса (А).

6. Условия проведения соревнований

6.1. Соревнования проводятся в соответствии с действующими правилами по автомобильному спорту (Российская Автомобильная Федерация «Ежегодник автомобильного спорта», том 3, Регламенты, 2006, с. 349–368) и настоящим Положением.

6.2. В состав автомногоборья входят следующие виды:

- конкурс знатоков правил дорожного движения;
- скоростное маневрирование;
- автоэстафета.

6.3. Конкурс знатоков правил дорожного движения.

Конкурс знатоков ПДД проводится **по стандартным билетам ГИБДД**, или подготовленных Главной судейской коллегией **на основе стандартных билетов ГИБДД**.

За первых два неправильных ответа, помарку, исправление или за нерешенный вопрос начисляется штраф – **по 20 очков**, за каждый последующий неправильный ответ – штраф **50 очков**.

При определении личных мест участников и командных результатов по ПДД преимущество имеет спортсмен (команда), затратившее меньшее время на решение билетов при равенстве штрафных очков.

В сумме многоборья учитывается только штрафные очки.

Контрольное время на решение билетов дается – **5 минут**, после чего билет изымается, каждый нерешенный вопрос приравнивается к ошибке.

6.4. Скоростное маневрирование.

Проводится на закрытой площадке с твердым покрытием. Площадка должна иметь размеры, позволяющие разместить фигуры скоростного маневрирования с соблюдением расстояний, достаточных для выполнения упражнений. На площадке размещаются все фигуры стандартного комплекса (согласно Правилам соревнований по автоспорту § 93, п.1, § 91, п.12).

Перечень фигур, размеры, пенализация за нарушение при выполнении фигур приведена в Приложении № 1.

Зачетный результат участника определяется суммой штрафных очков, начисленных за ошибки при выполнении фигур, плюс время в секундах.

Старт дается при неработающем двигателе, передние колеса автомобиля находятся в контакте с линией старта, участник находится за линией старта.

Движение с открытой дверью автомобиля запрещается. С начала движения на старте разрешается закрывать дверцу с использованием силы инерции, дверь должна быть закрыта на два щелчка.

Участники соревнований по скоростному маневрированию имеют право совершать любой маневр, включая остановку, подачу задним ходом и разворот, в любом месте трассы, как в фигуре, так и между ними.

Запрещено маневрирование только в непосредственной близости (1 м) от линии «СТОП», т.к. остановка на линии сходу является одним из условий выполнения заключительного упражнения.

При выполнении упражнений задевание несколько раз одного ограничителя, считается одним задеванием. Наезд на опору стойки, если сама стойка не коснулась автомобиля не пенализируется.

Моментом финиша является пересечение передней точкой автомобиля финишного створа.

После прохождения трассы скоростного маневрирования всеми участниками, включая личников, дается «звездный заезд» 3-х участников показавших лучший результат в скоростном маневрировании:

- 1^{-ым} старт принимает участник, показавший 3-результат.
- 2^{-ым} старт принимает участник, показавший 2-результат.
- 3^{-им} стартует участник, показавший 1-результат.

По завершении заездов всех 3-х участников определяется 3 абсолютных победителя в скоростном маневрировании.

В командный зачет идет только результат первого заезда.

6.5. Автоэстафета.

Состоит из 4-х упражнений. Описание упражнений и пенализация приведены в Приложении № 2. Каждый участник выполняет одно из них (по усмотрению тренера).

Результат учитывается только в командном зачете и включает время выполнения «Автоэстафеты» плюс штраф, начисленный за ошибки при выполнении упражнений.

7. Меры безопасности

7.1. Все автомобили, участвующие в соревновании, должны пройти техническую комиссию.

7.2. Площадка скоростного маневрирования должна быть огорожена.

7.3. В случае появления посторонних лиц или какой-либо другой опасности на трассе участник должен прекратить движение по трассе. В этом случае участнику предоставляется повторный заезд.

7.4. Во время проведения тренировок и соревнований в целях безопасности предусматривается:

- противопожарное обеспечение, осуществляемое пожарной машиной и пожарной бригадой;
- медицинское обеспечение: санитарной машиной, врачом или медсестрой;
- дежурство общественников и представителей милиции.

8. Судейство

8.1. Судейство на трассе осуществляется судейской бригадой, сформированной судейской коллегией. Судьи на фигурах назначаются главным судьей соревнований.

8.2. На фигурах: «Въезд на стоянку», «Бокс», «Круг» должно быть не менее 2-х судей. Допускается совмещенное судейство двух соседних фигур.

8.3. В целях предварительного и наглядного показа результата выполнения упражнения судья на фигуре имеет два флажка зеленого и красного цвета. После того, как участник закончил выполнение фигуры, судья поднимает зеленый флажок при отсутствии штрафных очков или красный при их наличии. Количество штрафных очков заносится в судейский протокол и передается секретарю. Правомерной считается запись в судейском протоколе.

8.4. Недопустимо вмешательство представителей, участников, тренеров команд в работу судейской бригады.

9. Определение результатов

9.1. Команда-победительница по автомногоборью и команды призеры определяются по наименьшей сумме очков, начисленных командам за скоростное маневрирование, конкурс знатоков ПДД, автоэстафету.

9.2. При равных результатах преимущество имеет команда, показавшая лучший результат в скоростном маневрировании. Если и в этом случае показатели будут равными, то учитывается результат в автоэстафете.

9.3. При равенстве результатов в автомобильном виде преимущество имеет команда, затратившая меньшее время на прохождение этого вида.

9.4. Командный результат в каждом виде многоборья подсчитывается по 4-м участникам в летнем чемпионате и по 3-м в зимнем чемпионате.

9.5. Победитель в личном зачете определяется по наименьшей сумме очков, начисленных за скоростное маневрирование, конкурс знатоков ПДД и за автослалом (в зимнем чемпионате).

9.6. При равной сумме очков преимущество имеет спортсмен, показавший лучшие результаты по скоростному маневрированию.

9.7. Определяются три лучших личных результата в отдельных видах: в конкурсе ПДД, скоростном маневрировании и автослаломе (зачет юношей и девушек не разделяется).

10. Награждение победителей

10.1. Команда-победительница награждается кубком и дипломом. Все участники команды-победительницы награждаются дипломами, а также ценными подарками и медалями.

10.2. Команды, занявшие 2- и 3-места награждаются соответствующими дипломами, а члены этих команд грамотами и медалями.

10.3. Участники, показавшие лучший результат в сумме многоборья, награждаются дипломом, ценными подарками и медалями.

10.4. Участники, показавшие лучшие результаты в отдельных видах многоборья, награждаются грамотами и ценными подарками.

10.5. Организаторы соревнований имеют право установить дополнительные призы для участников соревнований.

Приложение № 1

Упражнение скоростного маневрирования

1. **Фигура «ВОРОТА»** – две пары ограничителей в виде стоек с поворотными консолями, установленных горизонтальной частью (консолями) на высоте наибольшей ширины автомобиля. Участник должен проехать «ворота» не задев ограничителей.

Размеры фигуры:

ВАЗ-2105-07	Д=242 см	Ш=181 см
ВАЗ-2106	Д=242 см	Ш=180 см
Общее	Д=242 см	Ш=181 см

Пенализация – задевание каждого ограничителя – 30 очков.

Проезд ворот выполняется передним ходом.

2. **Фигура «ЗМЕЙКА»** – передним ходом и задним ходом, пять ограничителей в виде стоек, установленных по прямой линии с одинаковым интервалом, образуют четыре проезда. Участник должен передним ходом проехать последовательно все проезды, полностью выехав за крайний проезд.

Фигура «Змейка» задним ходом выполняется, предварительно замкнув последний проезд.

Размеры фигуры:

ВАЗ-2105-07	Д=578 см
ВАЗ-2106	Д=583 см
Общее	Д=583 см

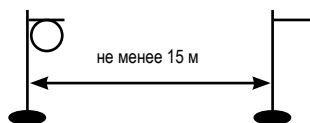


Пенализация – задевание каждого ограничителя – 30 очков.

Пропуск каждого проезда – 50 очков.

Неполный выезд из проезда, не замкнутая траектория – 50 очков.

3. **Фигура «ЭСТАФЕТА»** (кольцо) – стойка с кронштейном длиной 200 мм (неповорачивающимся), расположенном на уровне середины оконного проема двери автомобиля. Эстафетой служит жесткое кольцо сечением 8–10 мм и диаметром 200 мм, надетое на кронштейн. Участник должен снять кольцо с первой стойки и повесить его на кронштейн второй стойки. Кронштейн второй стойки должен быть изолирован, чтобы кольцо не соскальзывало. Кольцо перед началом упражнения должно висеть на одинаковом расстоянии от края для всех участников. Это место следует обозначить. Упавшее кольцо поднимать нельзя. Расстояние между стойками не менее 15 м.



Пенализация – не снято, не надето кольцо, опрокинутая стойка – 50 очков.
Линейная «Эстафета» выполняется передним ходом.

4. **Фигура «КРУГ»** – упражнение «КРУГ» передним ходом, упражнение «КРУГ» задним ходом – это две концентрические окружности, обозначенные ограничителями в виде стоек, образующие проезжую часть, въезд в которую осуществляется через ворота во внешней окружности по часовой стрелке. Участник должен передним ходом въехать через ворота на проезжую часть и, описав полный круг, не задев ограничителей, выехав через ворота. Движение по «КРУГУ» задним ходом против часовой стрелки. Движение по «КРУГУ» задним ходом выполняется после того, как автомобиль полностью выйдет из створа ворот.

Размеры фигуры:

ВАЗ-2105-07	$R_H = 631$ см	$R_B = 320$ см	Ш = 311 см
ВАЗ-2106	$R_H = 631$ см	$R_B = 320$ см	Ш = 311 см
Общее	$R_H = 631$ см	$R_B = 320$ см	Ш = 311 см

R_H – радиус наружный

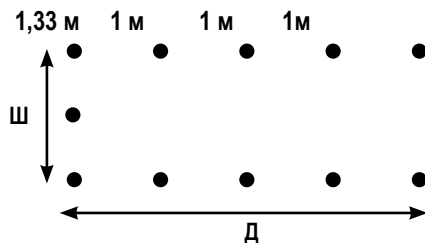
R_B – радиус внутренний

Ш – ширина створа ворот

Пенализация – задевание каждого ограничителя – 20 очков.

Не выехал из створа ворот – 50 очков.

5. **Фигура «БОКС»** – прямоугольник, имитирующий въезд в гараж ограниченный стойками с трех сторон и с открытой узкой стороной. Участник должен поставить автомобиль так, чтобы в момент последней фиксации проекция хотя бы одной из его деталей не выходило за периметр фигуры, а затем вывести автомобиль. Разметка параметров фигуры «БОКС» начинается с въездной стороны.



Размеры фигуры:

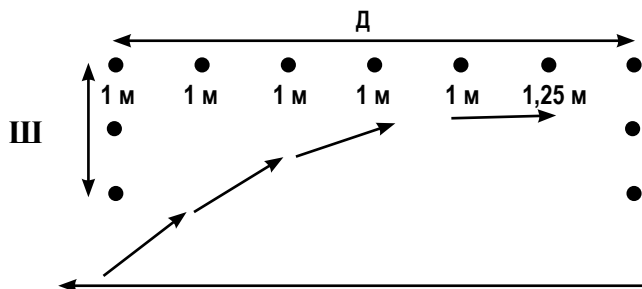
ВАЗ-2105-07	Ш = 201 см	Д = 429 см
ВАЗ-2106	Ш = 200 см	Д = 433 см
Общее	Ш = 201 см	Д = 433 см

Пенализация – задевание каждого ограничителя – 20 очков;

– неполный заезд – 50 очков.

Въезд в «БОКС» выполняется задним ходом.

6. **Фигура «СТОЯНКА»** – прямоугольник, ограниченный стойками с трех сторон и с открытой широкой стороной, обозначенной линией 3 см на поверхности площадки. Боковые стойки устанавливаются через 1 м от начала выполнения фигуры. Участник должен через открытую сторону фигуры поставить свой автомобиль так, чтобы в момент последней остановки (фиксации) ни одна из его деталей не выходила за периметр фигуры, а затем вывести автомобиль. Въезд на «СТОЯНКУ» выполняется с правой стороны



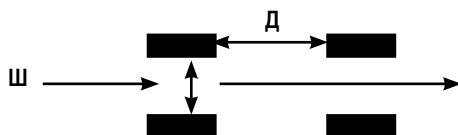
Размеры фигуры:

ВАЗ-2105-07	Д = 619 см	Ш = 191 см
ВАЗ-2106	Д = 625 см	Ш = 190 см
Общее	Д = 625 см	Ш = 191 см

Пенализация – задевание каждого ограничителя – 20 очков.

Неполный заезд – 50 очков.

7. **«КОЛЕЯ»** – две пары ограничителей в виде брусков (высота 80 мм), образующих проезд для колес одной стороны автомобиля. Участник должен провести автомобиль так, чтобы переднее и заднее колеса одной стороны автомобиля прошли между ограничителями, не задев их.



Размеры фигуры:

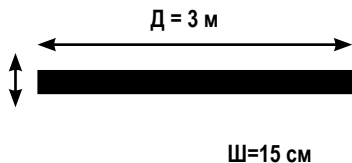
ВАЗ –2105-07	Д = 413 см	Ш = 32 см
ВАЗ –2106	Д = 412 см	Ш = 32 см
Общее	Д = 413 см	Ш = 32 см

Пенализация – задевание каждого бруска – 30 очков.

– если стойки не задеты, но оказались между правыми и левыми колесами, или сбоку правых и левых колес, это считается невыполнением упражнения – штраф 60 очков.

Проезд «Колея» выполняется передним ходом, левой стороной.

8. **Линия «СТОП»** – линия длиной 3 м и шириной 15 см наносится на поверхность площадки. Участник должен, двигаясь безостановочно в зоне запрещения остановки, установить автомобиль так, чтобы оба колеса находились в контакте с линией. Остановкой считается блокировка передних колес. Если после блокировки колес автомобиль за счет «юза» достиг линии «СТОП» и колеса имеют контакт с линией, упражнение считается выполненным. В 1 м перед линией «Стоп» параллельно ей наносится линия, ограничивающая зону фигуры.



Пенализация – нет контакта с линией, хотя бы одного колеса – 50 очков.

Возобновление движения с линии «СТОП», без разрешения судьи на финише – 50 очков.

Приложение № 2

1. Первый участник по сигналу судьи на старте подбегает к автомобилю, стоящему в **квадрате № 1** на расстоянии **20–30 м** от места старта участника, запускает двигатель и выполняет упражнение «**ЗМЕЙКА**», обозначенное ограничителями, образующими три проезда, равными **6 м**. После этого он останавливает автомобиль в прямоугольнике с размерами **340х170 см**, глушит двигатель, принимает обязательные меры против самопроизвольного движения автомобиля, выходит и захлопывает дверь. После пересечения передними колесами автомобиля линии, ограничивающей периметр прямоугольника, участник может останавливать автомобиль только один раз.

2. Второй участник находится у **прямоугольника № 2**, по хлопку двери автомобиля, он поднимает ящик, в ячейках которого размещено **6 мячей** (диаметр мяча **11 см**, диаметр ячейки **3 см**), устанавливает его на капот. Если при установке из ячеек выкатится мяч, то участник должен поставить его на место и только после этого начинать движение к **прямоугольнику № 3**, где останавливается по указанным выше правилам, выходит из кабины, закрывает дверь и сняв ящик с мячами с капота, ставит его полностью на указанное место, в случае неточного выполнения условия снятия ящика начисляется пенализация. В момент касания земли шары должны находиться в ящике. Постановка ящика на землю и отрыв рук от него считается выполнением упражнения. Если во время движения упадут из ячеек все шары, участник все же должен вести автомобиль в **прямоугольник № 3** таким образом, чтобы при торможении ящик не упал с капота. Если во время движения и снятия, шар выкатился из ячейки и вернулся в нее, пенализация начисляется, как за выпавший шар.

3. Третий участник после того, как ящик с мячами установлен на место, садится в автомобиль, выполняет упражнение «**ЛУКОВИЦА**», которая состоит из **восьми** ограничителей, расположенных таким образом, что они попарно образуют четыре поворота. Участник должен провести автомобиль по кругу против часовой стрелки (через шесть ворот), въехав с длинной стороны и выехав после завершения круга с другой стороны. Поставив автомобиль в **прямоугольник № 4**, участник по выше указанным правилам выходит из кабины и закрывает дверь. Схема «**ЛУКОВИЦЫ**», в приложении.

4. Четвертый участник должен находиться в **15–20 м** от **прямоугольника № 4**, по хлопку двери он подбегает к автомобилю, садится в кабину, запускает двигатель и ведет автомобиль к упражнению «**КЕГЛИ**» (разгон – торможение). Участник с одного торможения должен сбить рейку с обеих опор (**длинной 3 м**), установленную на высоте бампера таким образом, чтобы не уронить кегли (3 шт.), стоящие от рейки на расстоянии **30 см** (от центра кеглей, расстояние между центрами кеглей – **30 см**), чтобы рейка не перелетела через кегли. Автомобиль при сбивании рейки должен находиться прямо перпендикулярно к ней. Запрещается сбивать планку одной стороной бампера. Запрещается остановка автомобиля (блокировка передних колес) в зоне **1 м** от рейки. Временем финиша является остановка участником автомобиля.

5. Разрешается маневрирование в любом месте (кроме кеглей).

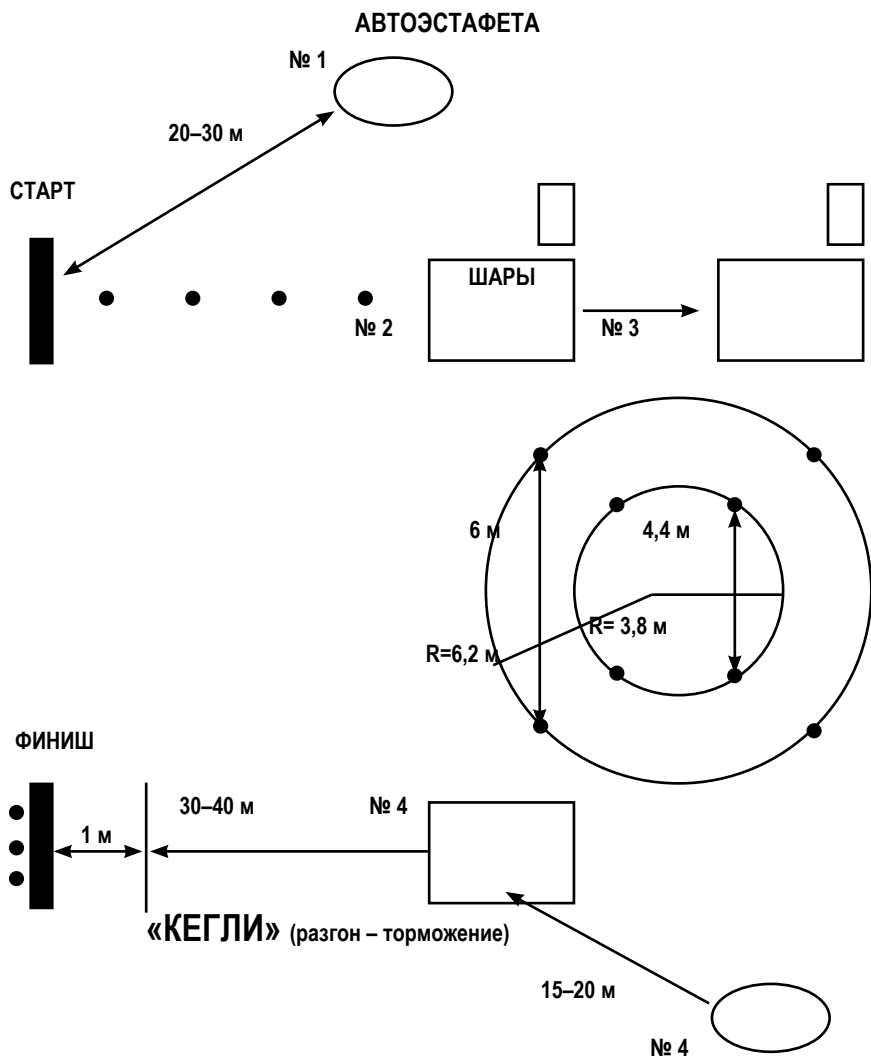
Пенализация:

- планка (рейка) не сбита или перелетела через кегли – **80 очков.**
- Сбитая кегля – **20 очков.**
- Фальшстарт – **20 очков.**
- Пропуск проезда в «**ЗМЕЙКЕ**» и «**ЛУКОВИЦЫ**» – **50 очков.**
- Любая сбитая стойка – **20 очков.**
- Незакрытая дверь на два щелчка – **20 очков.**
- Невыполнение квадрата – **20 очков.**
- Нарушение условий снятия ящика с шарами – **20 очков.**

- Участник коснулся автомобиля до завершения упражнения предыдущим участником – 20 очков.
- Сбитая опора – 20 очков.
- Сбитая планка одной стороной бампера – 20 очков.
- Каждый выпавший мяч – 20 очков.

ОБОРУДОВАНИЕ

Подпятники не должны выступать более чем на 10 см на проезжую часть фигуры, стойки должны быть не меньше 1 м в высоту.



СТАРТ/ФИНИШ

Расчет размера фигур скоростного маневрирования

№ п/п	Фигуры	ВАЗ 2106	ВАЗ 2105-07	Общее
	Длина – Д Ширина – Ш База – Б	4166 1611 2424	4128 1620 2424	
1	«ВОРОТА» $D_b = B$ $Ш_b = 1,12 Ш$	242 180	242 181	242 181
2	«ЗМЕЙКА» $D_з = 1,40 Д$	583	578	583
3	«КРУГ» $R_{но} = 1,07 R$ $R_{во} = 0,97 (R-K)$ $Ш_b = R_{но} - R_{во}$	631 320 311	631 320 311	631 320 311
4	«БОКС» $D_б = 1,04 Д$ $Ш_б = 1,24 Ш$	433 200	429 201	433 201
5	«СТОЯНКА» $D_c = 1,50 Д$ $Ш_c = 1,18 Ш$	625 190	619 191	625 191
6	«КОЛЕЯ» $Ш_k = 1,95 Ш_ш$ $Ш_ш$ – ширина шины	32	32	32

ИНФОРМАЦИЯ ФЕДЕРАЛЬНОГО АГЕНТСТВА ПО ЗДРАВООХРАНЕНИЮ И СОЦИАЛЬНОМУ РАЗВИТИЮ

О проведении Всероссийской научно-практической конференции «Совершенствование взаимодействия участников ликвидации медико-санитарных последствий дорожно-транспортных происшествий»

В рамках выполнения Федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах» ФГУ «Всероссийский центр медицины катастроф “Защита” Росздрава» (ФГУ «ВЦМК “Защита” Росздрава») совместно с Министерством здравоохранения Ставропольского края и ГУЗ «Территориальный центр медицины катастроф Ставропольского края» (ТЦМК) 24–25 мая 2007 года в г. Ставрополе на базе ТЦМК провел Всероссийскую научно-практическую конференцию на тему: «Совершенствование взаимодействия участников ликвидации медико-санитарных последствий дорожно-транспортных происшествий» (далее – Конференция).

Целью Конференции являлось обсуждение и разработка оптимальных направлений взаимодействия службы медицины катастроф с другими министерствами и ведомствами по проведению согласованных взаимосвязанных мероприятий по предупреждению и ликвидации медико-санитарных последствий дорожно-транспортных происшествий (ДТП).

Основными вопросами, которые обсуждались на Конференции являлись:

- направления оптимизации деятельности участников ликвидации медико-санитарных последствий дорожно-транспортных происшествий;
- совершенствование управления в системе ликвидации медико-санитарных последствий дорожно-транспортных происшествий;
- взаимодействие органов управления, подразделений и сил министерств и ведомств, участвующих в ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий;
- совершенствование организации оказания медицинской помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях;
- технологии обучения водителей и специалистов служб приема оказания первой медицинской помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях;
- организационные основы создания и функционирования учебных центров по обучению водителей и сотрудников служб приема оказания первой медицинской помощи.

Подтверждением важности и актуальности обсуждаемых на Конференции вопросов является участие в ней более 250 представителей из 56 субъектов Российской Федерации, в том числе: руководители и специалисты органов управления здравоохранением субъектов Российской Федерации, директора и специалисты центров медицины катастроф, руководители лечебно-профилактических учреждений г. Ставрополя и Ставропольского края, руководители и сотрудники ГИБДД ГУВД по Ставропольскому краю и Южному Федеральному округу, Главного управления МЧС России по Ставропольскому краю, вузов, научно-практических центров, представители фирм-производителей медицинского оборудования и препаратов (таблица).

ХАРАКТЕРИСТИКА УЧАСТНИКОВ

Всероссийской научно-практической конференции

«Совершенствование взаимодействия участников ликвидации медико-санитарных последствий дорожно-транспортных происшествий»

Категория участников	Количество
Руководители органов управления здравоохранением субъектов РФ	8
Директора центров медицины катастроф субъектов РФ	56
Специалисты центров медицины катастроф субъектов РФ	21
Руководители ЛПУ г. Ставрополя и Ставропольского края	78
Руководители и сотрудники ГИБДД ГУВД по Ставропольскому краю и Южному Федеральному округу	52
Руководители и специалисты МЧС России по Ставропольскому краю и Южному Федеральному округу	15
Представители других заинтересованных ведомств и организаций и учреждений	29
ИТОГО	259

В работе Конференции приняли участие представители из **56** субъектов Российской Федерации.

В приветственном слове губернатор Ставропольского края Александр Леонидович Черноголов отметил, что в его подведомственном регионе мероприятия Федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах» реально реализуются и уже имеются определенные положительные результаты:

- заметно улучшилось взаимодействие Министерства здравоохранения края с другими министерствами и ведомствами, силы и средства которых привлекаются для ликвидации медико-санитарных последствий дорожно-транспортных происшествий;

- в территориальном центре медицины катастроф создан учебный класс по обучению водителей, сотрудников служб, участвующих в ликвидации последствий ДТП, приемам оказания первой медицинской помощи пострадавшим.

Для оборудования класса израсходовано 2 млн. рублей, выделенных для этой цели из федерального бюджета.

Участников Конференции приветствовал заместитель начальника Управления организации медицинской помощи и санаторно-курортного лечения Росздрава Олег Владимирович Гриднев.

На заседаниях Конференции заслушано 15 докладов, в которых всесторонне рассмотрены задачи служб медицины катастроф по реализации мероприятий Федеральной Целевой Программы, вопросы совершенствования оказания медицинской помощи населению, пострадавшему в результате дорожно-транспортных происшествий и других чрезвычайных ситуаций, а также проблемы создания и функционирования учебных центров по обучению водителей, сотрудников служб, участвующих в ликвидации последствий ДТП приемам оказания первой медицинской помощи пострадавшим.

С основным тематическим докладом «Комплексный подход к оказанию медицинской помощи в дорожно-транспортных происшествиях» выступил заместитель директора ФГУ «Всероссийский центр медицины катастроф “Защита” Росздрава» Л.В. Борисенко.

Отмечая важность обсуждаемых вопросов, докладчик подчеркнул, что в России задача обеспечения безопасности дорожного движения приобрела особую остроту в последнее десятилетие. За этот период погибло более 315 тысяч человек. Социально-экономические потери от ДТП ежегодно составляют около 2,5% валового внутреннего продукта, что в абсолютном выражении превышает 377 млрд. рублей, в том числе от гибели и травмирования людей 230 млрд. рублей.

Обращено внимание на то, что выполнение ФЦП «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах» должно позволить сократить в 1,5 раза число лиц, погибающих в результате ДТП по сравнению с аналогичным показателем в 2004 году, на 10% сократить количество ДТП с пострадавшими – это главная цель программы.

Деятельность здравоохранения при достижении указанной цели должна носить комплексный характер.

В докладе приведен перечень мероприятий, направленных на развитие и совершенствование системы оказания медицинской помощи лицам, пострадавшим в результате ДТП.

Министр здравоохранения Ставропольского края С.Л. Вардосанидзе в своем докладе «Проблемные вопросы в организации медико-санитарного обеспечения и ликвидации чрезвычайных ситуаций при дорожно-транспортных происшествиях», анализируя состояние аварийности на дорогах края и систему оказания медицинской помощи пострадавшим, сообщил, что помощь эта оказывается не всегда своевременно, и из многих причин в этой ситуации немаловажную играет пассивная роль водителей, пассажиров, пешеходов, работников дорожных, транспортных служб, сотрудников ГИБДД и других категорий населения.

Наряду с решением многих организационных вопросов, решаемых министерствами и ведомствами по предупреждению и ликвидации последствий ДТП, обучение вышеперечисленной категории населения правилам оказания первой медицинской помощи является важнейшей обязанностью руководителей и специалистов большинства заинтересованных служб, организаций и учреждений ГИБДД, МЧС России, Минздравсоцразвития России и других, а обсуждение этих вопросов и обмен опытом на Конференции позволит положительно решить многие назревшие проблемные вопросы.

Выступившие с докладами – заместитель начальника отдела организации и координации деятельности ДПС Департамента обеспечения безопасности дорожного движения МВД России К.В. Жаворонков и заместитель начальника ГУ МЧС России по Ставропольскому краю И.И. Тетеревятников, отметили необходимость повышения роли и готовности спасательных формирований в ликвидации медико-санитарных последствий ДТП и как один из важнейших элементов комплексной подготовки сотрудников этих формирований – обучение их правилам оказания первой медицинской помощи.

Межведомственному подходу в организации оказания экстренной медицинской помощи пострадавшим при дорожно-транспортных происшествиях на региональном уровне посвятил свое выступление директор территориального центра медицины катастроф Свердловской области В.П. Попов.

Научные доклады, представленные на Конференции руководителями территориальных центров медицины катастроф субъектов Российской Федерации И.К. Галеевым (г. Кемерово), К.М. Курбановым (г. Махачкала), А.А. Громуто (г. Ханты-Мансийск), В.Л. Потаповым (г. Тула) в полной мере охватывали весь перечень наиболее актуальных вопросов и проблем, связанных с дальнейшим совершенствованием направлений взаимодействия служб медицины катастроф, скорой медицинской помощи с другими министерствами и ведомствами, силы и средства которых привлекаются для ликвидации медико-санитарных последствий дорожно-транспортных происшествий.

Большой интерес участников Конференции вызвало выступление заместителя директора Московского НИИ педиатрии и детской хирургии Росздрава, главного детского специалиста-эксперта хирурга Минздравсоцразвития России В.М. Розина об эффективности привлечения службы медицины катастроф в процессе организации оказания специализированной медицинской помощи детям, пострадавшим в результате дорожно-транспортных происшествий.

Вопросам поддержания необходимого уровня готовности специалистов службы медицины катастроф к реагированию на дорожно-транспортные происшествия и работе в условиях этих происшествий, проблемам организации и содержанию медицинской подготовки водителей, сотрудников служб, участвующих в ликвидации последствий ДТП, приемам оказания первой медицинской помощи посвящали свои выступления В.Г. Авдеева (г. Пермь), Д.А. Гусев (г. Москва), А.Ш. Гумерович (г. Казань).

В ряде докладов были отражены особенности проведения рентгенографических исследований в полевых условиях (А.А. Дмитриценко, Москва), современным стандартам оснащения выездных бригад интенсивной терапии и реанимации (В.Ю. Пиковский – Москва).

В процессе оживленной дискуссии по заслушанным докладам (Ю.И. Вовк, Г.А. Челах – г. Ростов-на-Дону; А.А. Пензев – г. Омск; В.Л. Радушкевич – г. Воронеж) был высказан ряд замечаний и предложений по оптимальному решению задач, поставленных перед службой медицины катастроф в рамках выполнения Федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах».

Подводя итоги первого дня Конференции заместитель директора по лечебно-профилактической работе ФГУ «ВЦМК “Защита” Росздрава» Л.В. Борисенко отметил, что участие в ее работе специалистов службы медицины катастроф многих субъектов Российской Федерации позволило им составить объективное представление о том, какова реальная ситуация с организацией оказания медицинской помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях, поделиться своим опытом работы, высказать замечания, деловые и ценные предложения.

В этот же день участники Конференции ознакомились с работой территориального центра медицины катастроф Ставропольского края, его готовностью к участию в ликвидации медико-санитарных последствий дорожно-транспортных происшествий.

После осмотра учебного центра, предназначенного для обучения водителей, сотрудников служб, участвующих в ликвидации медико-санитарных последствий дорожно-транспортных происшествий, приемам оказания первой медицинской помощи пострадавшим, состоялся деловой обмен мнениями по проблеме развития и совершенствования системы подготовки указанных категорий обучаемых, повышению уровня подготовки преподавателей, материально-технического обеспечения учебного процесса.

25 мая 2007 году участники Конференции присутствовали на показательном учении, проводимом впервые в соответствии с Федеральной целевой программой «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах» на базе ГУЗ «Территориальный центр медицины катастроф Ставропольского края».

Организатор учения – ФГУ «Всероссийский центр медицины катастроф “Защита” Росздрава», имеющий учебно-методические наработки и достаточно большой практический опыт в оказании медицинской помощи пострадавшим в чрезвычайных ситуациях.

Руководил учением директор ФГУ «Всероссийский центр медицины катастроф “Защита” Росздрава» С.Ф. Гончаров.

После показательного учения состоялась торжественная церемония награждения участников учения Почетными грамотами ФГУ «Всероссийский центр медицины катастроф “Защита” Росздрава» и обсуждение проблемных вопросов подготовки и проведения учений в системе муниципального и регионального здравоохранения, нацеленных на повышение готовности медицинских учреждений и формирований к работе в условиях, обусловленных дорожно-транспортными происшествиями.

При подведении итогов Конференции директор ФГУ «ВЦМК “Защита” Росздрава» С.Ф. Гончаров и министр здравоохранения Ставропольского края С.П. Вардосанидзе отметили, что цель и задачи, которые ставились перед научно-практической конференцией успешно решены, ее работа оказалась плодотворной и без сомнения будет иметь практическую отдачу во многих субъектах Российской Федерации при решении вопросов спасения жизни и сохранения здоровья пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях.

Вместе с тем, организаторы Конференции отметили как отрицательный факт то что, несмотря на неоднократные приглашения, специалисты таких ведущих научных центров, как НИИ скорой медицинской помощи им. И.И. Джанелидзе (г. Санкт-Петербург) и НИИ скорой помощи им. Н.В. Склифосовского (г. Москва) не приняли участия в работе Конференции, что вряд ли такое положение является оправданным.

По результатам работы Конференции ее участники приняли резолюцию (рекомендации).

Схема проезда в ФГУ «Дирекция программы ПБДД»



Реквизиты

Полное наименование: Федеральное государственное учреждение «Дирекция по управлению федеральной целевой программой «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах»»

Сокращенное наименование: ФГУ «Дирекция Программы ПБДД»

Сайт: www.fcp-pbdd.ru

Юридический адрес: 101990, г. Москва, ул. Мясницкая, д. 3

Фактический адрес: 127018, г. Москва, 3-й проезд Марьиной рощи, д. 40, строение 11

ИНН: 7708607324

КПП: 770801001

Код по ОКВЭД: 75.24.1

Код по ОКПО: 08813435

ОГРН: 1067746944100