



МИНИСТЕРСТВО ВНУТРЕННИХ ДЕЛ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ



 **Госавтоинспекция МВД России**



**ФЕДЕРАЛЬНАЯ ПРОГРАММА
БЕЗОПАСНОСТЬ
ДОРОЖНОГО
ДВИЖЕНИЯ**

НОРМАТИВНЫЕ ДОКУМЕНТЫ БЮЛЛЕТЕНЬ №1

МОСКВА – 2006

Содержание

Введение	
Распоряжение Правительства РФ от 17.10.2005 г. №1707-р	
Из концепции "ФЦП "Повышение безопасности дорожного движения в 2006 – 2012 годах"	7
Постановление Правительства РФ от 20.02.2006 г. №10028	8
Паспорт Федеральной целевой программы	9
Приказ Р. Нургалиева от 06.06.2006 г. №413 "Об утверждении структуры ФГУ "Дирекция по управлению федеральной целевой программой "Повышение безопасности дорожного движения в 2006 – 2012 годах""	48
Приказ Р. Нургалиева от 28.08.2006 г. №678 "Об утверждении положения об управлении реализации ФЦП"	50
Приказ Р. Нургалиева от 10.08.2006 г. №621 "О проведении мониторинга"	61
Указ Президента Российской Федерации от 22.09.2006 г. №14	63
Письмо Р. Нургалиева государственным заказчикам ФЦП от 29.09.2006 г. №1/7813	
Письмо В. Кирьянова государственным заказчикам от 24.10.2006 г. №1/8554 "Об отчетности по ФЦП"	66
Типовое соглашение о взаимодействии МВД России с субъектами Российской Федерации в рамках реализации ФЦП	68
Письмо В. Кирьянова о представлении сведений об использовании средств, направленных на реализацию ФЦП от 16.11.2006 г. №1/9229	75

*Президент Российской Федерации В. Путин
(из Послания Федеральному собранию Российской Федерации):*

"Решение проблемы обеспечения безопасности дорожного движения относится к наиболее приоритетным задачам страны".

Министр внутренних дел Российской Федерации П. Нургалиев:

"Высшая ценность – это жизнь человека. Поэтому необходимо предпринять все возможные меры, чтобы максимально обезопасить жизнь человека в ходе его участия в дорожном движении".

*Главный государственный инспектор безопасности дорожного движения
Российской Федерации В. Кирьянов:*

"Сегодня настал тот самый момент, который должен быть наиболее эффективно использован для широкой пропагандистской компании в обществе по воспитанию культуры участников дорожного движения, оздоровления климата на наших дорогах".

ВВЕДЕНИЕ

Аварийность на автотранспорте – одна из острейших социально-экономических проблем, стоящих перед большинством стран. Ежегодно в мире в результате ДТП погибают и получают ранения более 50 млн. чел. По данным Всемирного банка, глобальные экономические потери составляют более 500 млрд. долл. в год.

В материалах Международной федерации обществ Красного Креста и Красного Полумесяца отмечается, что проблема ДТП постоянно обостряется, связана с гибелью и ранением людей, сдерживает развитие стран, приводит к большой уязвимости миллионов людей и требует от государств активных действий.

Статистика Всемирной организации здравоохранения свидетельствует, что на долю ДТП приходится более 30% смертельных исходов от всех несчастных случаев. В XX веке автомобиль стал причиной смерти около 30 млн. чел.

В России потери, связанные с ДТП, в несколько раз превышают ущерб от железнодорожных катастроф, пожаров и других видов несчастных случаев. Данная проблема, отличающаяся сложностью и многоплановостью, приобрела особую остроту в последнее десятилетие в связи с возрастающей диспропорцией между приростом числа автомобилей, не улучшающимся качеством дорожной сети и инфраструктуры и недостаточной эффективностью функционирования системы обеспечения БДД, в том числе организации медицинского обеспечения.

Проблема обеспечения БДД прочно заняла место в ряду важнейших социально-экономических и демографических задач нашей страны. Масштаб ДТП угрожает национальной безопасности. На современном этапе развития необходимо адекватное реагирование государства на сложившуюся ситуацию с аварийностью на автотранспорте путем принятия действенных и неотложных мер по совершенствованию системы управления в области обеспечения БДД.

Из доклада рабочей группы Президиума
Государственного совета Российской Федерации

РАСПОРЯЖЕНИЕ

от 17 октября 2005 г.

№1707-р

1. Утвердить прилагаемую концепцию федеральной целевой программы "Повышение безопасности дорожного движения в 2006 – 2012 годах".

2. Определить государственным заказчиком – координатором федеральной целевой программы "Повышение безопасности дорожного движения в 2006 – 2012 годах" (далее – Программа) МВД России, государственными заказчиками Программы – МЧС России, Росздрав, Рособразование и Росавтодор.

3. Установить, что предельный (прогнозный) объем финансирования Программы за счет средств федерального бюджета составляет 21 630 млн. рублей.

4. МВД России обеспечить разработку проекта Программы и в установленном порядке представить его в Правительство Российской Федерации.

Председатель Правительства
Российской Федерации

М. ФРАДКОВ

**КОНЦЕПЦИЯ
ФЕДЕРАЛЬНОЙ ЦЕЛЕВОЙ ПРОГРАММЫ
"ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ
ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В 2006 – 2012 ГОДАХ"**

**I. Обоснование соответствия решаемой проблемы и целей
Программы приоритетным задачам
социально-экономического развития
Российской Федерации**

Проблема аварийности на автотранспорте приобрела особую остроту в последнее десятилетие в связи с несоответствием существующей дорожно-транспортной инфраструктуры потребностям общества и государства в безопасном дорожном движении, недостаточной эффективностью функционирования системы обеспечения безопасности дорожного движения, крайне низкой дисциплиной участников дорожного движения.

В 2004 году произошло свыше 208 тыс. дорожно-транспортных происшествий, в которых погибли 34,5 тыс. человек. По сравнению с 1997 годом число погибших возросло на 27,8 процента. Более четверти погибших в дорожно-транспортных происшествиях составили люди наиболее активного трудоспособного возраста (26 – 40 лет). Всего за последние 10 лет в дорожно-транспортных происшествиях погибли 312,5 тыс. человек.

Дорожно-транспортные аварии наносят экономике России значительный ущерб, составляющий в последние 4 года 2,2 – 2,6 процента валового внутреннего продукта страны (в 2004 году ущерб составил 369 млрд. рублей, в том числе в результате гибели и ранения людей – 227,7 млрд. рублей).

Основными видами дорожно-транспортных происшествий в России являются наезд на пешехода, столкновение, опрокидывание, наезд на препятствие, наезд на стоящее транспортное средство. Свыше трех четвертей всех дорожно-транспортных происшествий связаны с нарушениями Правил дорожного движения водителями транспортных средств. В каждом восьмом происшествии виноват водитель, находившийся в состоянии опьянения. Около трети всех происшествий связаны с неправильным выбором скорости движения. Каждый седьмой водитель, совершивший дорожно-транспортное происшествие, не имеет права на управление транспортным средством. Вследствие выезда на полосу встречного движения происходит около 13 процентов дорожно-транспортных происшествий. Аварийность увеличивается по вине водителей транспортных средств, принадлежащих физическим лицам. Удельный вес этих происшествий превышает 80 процентов происшествий, совершаемых по вине водителей. Две трети всех происшествий из-за нарушений Правил дорожного движения совершается водителями легковых автомобилей.

Наиболее многочисленной и самой уязвимой группой участников дорожного движения являются пешеходы. За последние 8 лет численность пешеходов, погиб-

ших в дорожно-транспортных происшествиях, увеличилась на 30 процентов. Всего за этот период погибло свыше 100 тыс. и ранено свыше 500 тыс. пешеходов. Крайне низкая дорожно-транспортная дисциплина участников дорожного движения является одним из наиболее существенных факторов, влияющих на состояние аварийности в России.

Сохраняющаяся сложная обстановка с аварийностью во многом определяется постоянно возрастающей мобильностью населения при имеющемся перераспределении перевозок от общественного транспорта к личному, увеличивающейся диспропорцией между приростом числа автомобилей и приростом протяженности улично-дорожной сети, не рассчитанной на современные транспортные потоки. Так, существующая дорожно-транспортная инфраструктура в городах фактически соответствует уровню 60 – 100 автомобилей на 1 тыс. жителей, в то время как современный уровень обеспечения автомобилями уже превысил 200 автомобилей на 1 тыс. жителей.

Следствием такого положения является ухудшение условий движения, заторы, увеличение расхода топлива, ухудшение экологической обстановки и рост количества дорожно-транспортных происшествий. В настоящее время в городах и населенных пунктах происходит более 70 процентов всех дорожно-транспортных происшествий. Темпы прироста числа пострадавших в городах опережают темпы прироста количества дорожно-транспортных происшествий. Почти 60 процентов дорожно-транспортных происшествий, происходящих в городах, приходится на республиканские, краевые и областные центры.

Изучение особенностей современного дорожно-транспортного травматизма показывает, что происходит постепенное увеличение количества дорожно-транспортных происшествий, в которых пострадавшие получают травмы, характеризующиеся особой тяжестью повреждений. Неэффективная организация работы по оказанию медицинской помощи пострадавшим является одной из основных причин высокой смертности при дорожно-транспортных происшествиях. Общая смертность пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях в 12 раз выше, чем при получении травм в результате других несчастных случаев, инвалидность – в 6 раз выше, а пострадавшие нуждаются в госпитализации в 7 раз чаще.

Решение проблемы обеспечения безопасности дорожного движения относится к наиболее приоритетным задачам развития страны, что подчеркнул в своем Послании Федеральному Собранию Российской Федерации Президент Российской Федерации Путин В.В.

В результате реализации федеральной целевой программы "Повышение безопасности дорожного движения в 2006 – 2012 годах" (далее – Программа) будет снижаться уровень смертности и травматизма населения от дорожно-транспортных происшествий и обеспечиваться рост безопасности и благополучия граждан России.

II. Обоснование целесообразности решения проблемы программно-целевым методом

С учетом уровня риска гибели людей в результате дорожно-транспортных происшествий и ущерба, наносимого национальным интересам Российской Федерации, эффективное обеспечение безопасности дорожного движения не может быть достигнуто только в рамках основной деятельности органов государственной власти и органов местного самоуправления.

Государственное управление обеспечением безопасности дорожного движения в условиях фактического отсутствия программно-целевого подхода характеризуется недостаточной системностью и некомплектностью, отсутствием четкого разделения полномочий и ответственности между субъектами управления на федеральном, региональном и местном уровнях.

Недостаточно разработан механизм координации действий органов исполнительной власти на федеральном уровне, что ведет к определенной разобщенности при осуществлении деятельности в области обеспечения безопасности дорожного движения.

Отсутствуют критерии оценки эффективности деятельности субъектов управления, а также механизмы контроля со стороны вышестоящих органов государственной власти и общественных институтов.

Действующие нормативные правовые акты в области обеспечения безопасности дорожного движения не в полной мере регулируют отношения в этой сфере. Существующая система государственного управления обеспечением безопасности дорожного движения характеризуется наличием противоречащих друг другу нормативных актов и пробелов в нормативном правовом регулировании. Во многих случаях нормативный акт, устанавливая права и обязанности участников правоотношений, не определяет орган, который обязан осуществлять контроль за их надлежащим соблюдением. Административные наказания, установленные Кодексом Российской Федерации об административных правонарушениях, не всегда соразмерны тяжести последствий, которые могут наступить в результате совершения правонарушения.

Сложившаяся картина усугубляется неэффективностью реальных рычагов воздействия на ухудшающуюся ситуацию с аварийностью. Меры, предпринимаемые субъектами Российской Федерации, не носят целенаправленного характера и не подчинены единой задаче.

Мероприятия в области обеспечения безопасности дорожного движения финансируются в основном за счет средств, выделяемых на осуществление текущей деятельности органов исполнительной власти.

Сейчас в России фактически отсутствует система организационно-планировочных и инженерных мер в области совершенствования организации движения транспорта и пешеходов в городах. Реализуемые мероприятия носят эпизодический характер. Не определены полномочия по проведению мероприятий, направленных на улучшение движения транспорта и пешеходов (регламентация скоростных режимов, введение одностороннего движения и т.д.). Как следствие, в городах постоянно возникают заторы, существенно затрудняющие и ограничивающие дорожное движение.

Воздействие государства и общества на участников дорожного движения с целью формирования общественно значимых стереотипов транспортной культуры и повышения правосознания осуществляется недостаточно. Ситуация усугубляется из-за всеобщего правового нигилизма, безразличного отношения к возможным последствиям дорожно-транспортных происшествий, отсутствия адекватного понимания участниками дорожного движения причин возникновения дорожно-транспортных происшествий, недостаточного привлечения населения к деятельности по предупреждению дорожно-транспортных происшествий.

Не в полной мере в России используется мировой опыт в области безопасности дорожного движения.

Применение программно-целевого метода позволит обеспечить при решении проблемы комплексность и системность на основе:

определения целей, задач и мероприятий;

концентрации ресурсов государства на реализации мероприятий, соответствующих приоритетным целям и задачам в сфере обеспечения безопасности дорожного движения;

повышения эффективности государственного управления в области обеспечения безопасности дорожного движения.

При применении программно-целевого метода будут осуществляться:

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

координация действий субъектов управления в области обеспечения безопасности дорожного движения;

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

Осуществление этих мероприятий позволит достичь положительного эффекта за счет реализации целевого научно обоснованного и системного воздействия государства на объекты управления с целью повышения безопасности дорожного движения.

Таким образом, программно-целевой метод в качестве основы государственного управления в области обеспечения безопасности дорожного движения является наиболее предпочтительным инструментом управления, поскольку позволит существенно повысить эффективность деятельности органов государственной власти в области обеспечения безопасности дорожного движения.

III. Характеристика и прогноз развития сложившейся проблемной ситуации в рассматриваемой сфере без использования программно-целевого метода

Сложившаяся критическая ситуация в области обеспечения безопасности дорожного движения продолжает ухудшаться в результате несоответствия имеющейся дорожно-транспортной инфраструктуры потребностям общества и государства в безопасном дорожном движении. Для такой ситуации характерны:

высокий уровень аварийности и тяжести последствий дорожно-транспортных происшествий (в том числе детский травматизм). При этом в 2012 году ожидается рост числа погибших до 38 – 40 тыс. человек и свыше 212 тыс. дорожно-транспортных происшествий;

высокая доля среди погибших людей наиболее активного трудоспособного возраста (26 – 40 лет). Эта доля в 2012 году может превысить 30 процентов;

возрастающая диспропорция между приростом числа автомобилей и состоянием дорожной инфраструктуры;

низкий уровень безопасности при перевозках пассажиров и грузов, в том числе опасных;

недостаточное вовлечение населения и общественных объединений в работу по предотвращению дорожно-транспортных происшествий.

При этом основными недостатками подхода к обеспечению безопасности дорожного движения без использования программно-целевого метода по-прежнему будут являться:

организационная разобщенность и автономная структура управления государственных органов власти всех уровней, органов местного самоуправления и общественных объединений;

невозможность формирования единых целевых показателей (индикаторов);

невозможность полного и эффективного использования системного и комплексного подходов при разработке мероприятий, направленных на обеспечение безопасности дорожного движения и смягчение социально-экономических последствий дорожно-транспортных происшествий;

отсутствие эффективных механизмов координации и контроля мероприятий по повышению безопасности дорожного движения, а также последовательности их реализации;

отсутствие системного планирования действий и существующих ресурсов.

В этих условиях можно выделить следующие основные проблемы:

отсутствие системного подхода к созданию научных основ организации и проведения прикладных исследований, выявления закономерностей возникновения дорожно-транспортных происшествий, определения наиболее эффективных социально приемлемых методов исключения факторов, влияющих на возникновение дорожно-транспортных происшествий, а также к разработкам методов снижения тяжести их последствий;

системный кризис в организации согласованной деятельности органов исполнительной власти на федеральном, региональном и местном уровнях, организаций промышленности и общественных институтов;

снижение эффективности использования финансовых средств, направляемых на осуществление деятельности органов исполнительной власти в области обеспечения безопасности дорожного движения в условиях ведомственной разобщенности.

Организация и проведение системных исследований в сфере совершенствования методов государственного управления в области обеспечения безопасности дорожного движения без применения программно-целевого подхода осложняются нескоординированностью постановки и решения насущных прикладных задач в этой области. Вследствие этого достижение необходимых результатов в приемлемые сроки становится затруднительным, а затраты для их достижения возрастут примерно в 2 – 3 раза по сравнению с использованием метода программно-целевого планирования.

Оценка эффективности государственного финансирования системы управления обеспечением безопасности дорожного движения без применения программно-целевого подхода существенно затруднена из-за отсутствия единых целевых показателей (индикаторов), связанных с реализацией мероприятий и финансированием.

Организация комплекса мероприятий в сфере законодательного обеспечения и внедрения технических систем автоматического обнаружения и фиксации нарушений Правил дорожного движения без применения программно-целевого подхода осложняется несистемностью постановки и решения этой задачи, а также ее недостаточным финансированием субъектами Российской Федерации.

Вследствие этого внедрение технических систем автоматического обнаружения и фиксации нарушений Правил дорожного движения в приемлемые сроки становится затруднительным, а затраты для их достижения возрастут примерно в 3 – 5 раз по сравнению с использованием метода программно-целевого планирования.

Таким образом, решение поставленной проблемы без использования программно-целевого подхода сделает невозможным достижение конечных результатов и приведет к повышению темпов прироста количества дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими, в том числе с погибшими.

IV. Возможные варианты решения проблемы, оценка преимуществ и рисков, возникающих при различных вариантах решения проблемы

Решение проблемы снижения смертности при возникновении аварийных ситуаций на автотранспорте в результате повышения безопасности дорожного движения будет осуществляться путем обоснованного выбора мероприятий по всем направлениям реализации Программы.

Разработка и выполнение программных мероприятий в области повышения безопасности дорожного движения могут быть обеспечены в сценарных условиях 2 типов.

При первом типе сценарных условий определяются основные цели Программы. Для их достижения осуществляются отбор и обоснование соответствующего комплекса мероприятий.

При втором типе сценарных условий задаются или принимаются в качестве исходных данные о реальных объемах финансовых средств, которые могут быть привлечены для реализации Программы. Исходя из этого выбирается комплекс мероприятий, обеспечивающих наилучшие результаты в достижении основных целей. При этом второй тип сценарных условий включает два варианта, при осуществлении которых:

финансирование сосредоточено на наиболее эффективных мероприятиях, а также на мероприятиях, требующих относительно небольших объемов финансирования;

финансирование сосредоточено на наименее затратных мероприятиях вне зависимости от их расчетной эффективности.

Первый тип сценарных условий и варианты его реализации имеют преимущество перед вторым типом с точки зрения обоснования целей Программы на основе комплексного учета интересов граждан, общества и государства.

При этом принципиальным отличием каждого сценария являются прогнозные значения целевых показателей, а также так называемая "точка перелома", после которой будет наблюдаться уже не снижение темпов их роста, а сокращение абсолютных величин. Соответственно, цель реализации Программы – снижение числа погибших в дорожно-транспортных происшествиях в 2012 году в 1,5 раза по сравнению с 2004 годом – и наиболее быстрое наступление "точки перелома" могут быть достигнуты только при осуществлении первого типа сценарных условий.

При первом типе сценарных условий предполагается комплексное воздействие на ключевые факторы аварийных ситуаций, оказывающие наиболее значимое влияние на гибель людей в дорожно-транспортных происшествиях.

На основе прогноза изменения в 2012 году целевых показателей Программы (числа погибших в дорожно-транспортных происшествиях и количества дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими) выработаны 3 варианта реализации сценарных условий.

Первый вариант (по сравнению с показателями 2004 года) предполагает снижение числа погибших в дорожно-транспортных происшествиях на 33 процента, снижение количества дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими на 10 процентов.

Второй вариант (по сравнению с показателями 2004 года) предполагает снижение числа погибших в дорожно-транспортных происшествиях на 10 процентов, снижение количества дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими на 5 процентов.

Третий вариант (по сравнению с показателями 2004 года) предполагает снижение числа погибших в дорожно-транспортных происшествиях на 5 процентов, снижение количества дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими на 2 процента.

Таким образом, при реализации первого варианта сценарных условий количество погибших в дорожно-транспортных происшествиях по сравнению с 2004 годом будет снижено к 2012 году в 1,5 раза, а количество дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими – на 10 процентов. При этом в рамках осуществления мероприятий Программы учитывается реализация субъектами Российской Федерации мероприятий региональных программ, направленных на повышение безопасности дорожного движения.

V. Ориентировочные сроки и этапы решения проблемы программно-целевым методом

Реализацию Программы предполагается осуществить в течение 7 лет (2006 – 2012 годы) в 2 этапа.

На первом этапе (2006 – 2007 годы) планируется осуществление следующих первоочередных мероприятий:

создание системы информационного воздействия на население с целью формирования негативного отношения к правонарушениям в сфере дорожного движения;

проведение пропагандистских кампаний, направленных на формирование у участников дорожного движения стереотипов законопослушного поведения;

развитие системы подготовки кандидатов на получение права на управление транспортным средством и допуска к участию в дорожном движении, совершенствование системы лицензирования в этой сфере, введение существенного ограничения самостоятельной подготовки граждан для получения права на управление транспортным средством;

проработка нормативно-правовых и организационных аспектов внедрения миссионного принципа приема квалификационных экзаменов у кандидатов на получение права на управление транспортным средством;

подготовка предложений о разработке экономических рычагов влияния на автошколы в части обеспечения качества подготовки водителей;

подготовка предложений о целесообразности предоставления права на управление транспортными средствами категории "В" гражданам начиная с 16 – 17 лет; исследование проблемы формирования информационной базы данных о водителях транспортных средств, допустивших нарушение Правил дорожного движения; повышение уровня активной и пассивной безопасности транспортных средств; усиление контроля за наличием, исправностью и применением ремней безопасности, детских удерживающих сидений и иных средств безопасности;

повышение качества профилактики детского дорожно-транспортного травматизма, активное внедрение детских удерживающих сидений;

реализация пилотных проектов замены постов дорожно-патрульной службы техническими автоматическими системами контроля за соблюдением участниками дорожного движения Правил дорожного движения и применения вертолетов для ускорения прибытия на место дорожно-транспортного происшествия;

техническое перевооружение Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации;

расширение работ по организации движения транспорта и пешеходов, в том числе ликвидация мест концентрации дорожно-транспортных происшествий; предотвращение дорожных заторов, оптимизация скоростных режимов движения на участках улично-дорожной сети, организация стоянок транспортных средств, применение современных инженерных схем организации дорожного движения, современных технических средств (светофоров, дорожных знаков, разметки и т.д.) и автоматизированных систем управления движением; строительство и обустройство подземных и надземных пешеходных переходов;

расширение объема работ по строительству современных автодромов, решение вопросов, касающихся выделения земельных участков для их строительства;

совершенствование механизма оперативного доведения информации о дорожно-транспортных происшествиях до дежурных служб, участвующих в ликвидации их последствий, введение единого федерального номера для вызова соответствующих служб на место дорожно-транспортного происшествия;

введение регламента взаимодействия дежурных (диспетчерских) служб на месте дорожно-транспортных происшествий;

разработка организационных и правовых основ оказания первичной медицинской помощи пострадавшим на месте дорожно-транспортных происшествий и обучение этому участников дорожного движения, работников и сотрудников служб, участвующих в проведении работ на месте дорожно-транспортных происшествий;

оснащение стационарных постов дорожно-патрульной службы аптечками, укомплектованными набором лекарственных средств для оказания первичной медицинской помощи;

проведение системных исследований, направленных на совершенствование научных основ выявления закономерностей возникновения дорожно-транспортных происшествий, влияния их на социально-экономическое развитие страны и прогноза развития обстановки с аварийностью, обоснования приоритетных направлений профилактики аварийных ситуаций и снижения тяжести их последствий, построения оптимальных моделей управления системой безопасности дорожного движения на федеральном, региональном и местном уровнях;

проведение работ по совершенствованию нормативно-правовых основ в области обеспечения безопасности дорожного движения;

разработка правовых и организационных механизмов повышения роли обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств для решения проблемы безопасности дорожного движения;

мониторинг динамики дорожно-транспортного травматизма, изучение общественного мнения по проблемам безопасности дорожного движения и осуществление контроля за ходом реализации мероприятий Программы.

На втором этапе (2008 – 2012 годы) предусматривается реализация следующих мероприятий:

продолжение работ по организации движения транспорта и пешеходов, в том числе внедрение комплексных схем и проектов организации дорожного движения и автоматизированных систем управления движением магистрального, районного и общегородского значения, расширение объема работ по строительству подземных и надземных пешеходных переходов;

продолжение работ по созданию современных контрольных приборов и технических систем нового поколения для переоснащения Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации;

проведение кампаний, направленных на формирование у участников дорожного движения устойчивых стереотипов законопослушного поведения;

повышение роли общественных объединений и организаций в проведении профилактических работ;

совершенствование работ по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма;

совершенствование форм и методов контрольно-надзорной деятельности, направленной на соблюдение участниками дорожного движения установленных нормативов и правил;

совершенствование форм и методов международного сотрудничества по проблемам безопасности дорожного движения;

продолжение мониторинга динамики дорожно-транспортного травматизма, изучения общественного мнения по проблемам безопасности дорожного движения и осуществления контроля за ходом реализации мероприятий Программы.

Разработка и выполнение всего комплекса мероприятий Программы будет способствовать сохранению жизни и здоровья граждан Российской Федерации, а также повышению их благосостояния.

VI. Предложения по целям и задачам Программы, целевым индикаторам и показателям, позволяющим оценивать ход реализации Программы по годам

Целью Программы является сокращение числа погибших в результате дорожно-транспортного происшествия в 2012 году по сравнению с 2004 годом в 1,5 раза. Это позволит России приблизиться к уровню безопасности дорожного движения, характерному для стран с развитой автомобилизацией населения, снизив показатель дорожно-транспортной аварийности и тем самым уменьшив социальную остроту проблемы.

Для достижения этой цели необходимо решить следующие задачи:
создание комплексной системы профилактики, которая позволит формировать

у участников дорожного движения стереотипы законопослушного поведения и негативное отношение к правонарушениям в сфере дорожного движения;

поддержка детских и молодежных организаций и объединений, участвующих в реализации социальных проектов в сфере воспитания;

коренная модернизация системы профилактики детского дорожно-транспортного травматизма, формирование у участников дорожного движения навыков безопасного поведения;

создание условий для значительного повышения качества подготовки водителей транспортных средств, совершенствование системы повышения их квалификации;

повышение правового сознания населения в целях соблюдения им норм и правил дорожного движения, эффективная организация контрольно-надзорной деятельности, внедрение новых форм и методов надзора, широкое применение современных автоматических систем и средств, оптимизация нормативно-правового регулирования;

ликвидация мест концентрации дорожно-транспортных происшествий, предотвращение заторов, оптимизация скоростных режимов движения на участках улично-дорожной сети, организация стоянок транспортных средств, применение современных инженерных схем организации дорожного движения, технических средств (светофоров и прочее) и автоматизированных систем управления движением, строительство подземных и надземных пешеходных переходов;

сокращение времени прибытия соответствующих служб на место дорожно-транспортного происшествия и повышение эффективности их деятельности при оказании помощи пострадавшим;

построение оптимальных моделей управления системой безопасности дорожного движения на федеральном, региональном и местном уровнях, в том числе обеспечивающих экономическую заинтересованность субъектов Российской Федерации и муниципальных образований в финансировании на долевой основе с федеральным бюджетом мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения в своих регионах и муниципальных образованиях.

При формировании Программы также будет учтена необходимость проведения мероприятий по улучшению дорожных условий, предусмотренных подпрограммой "Автомобильные дороги" федеральной целевой программы "Модернизация транспортной системы России (2002 – 2010 годы)". Синхронность выполнения мероприятий Программы будет обеспечиваться на основе соглашения между Министерством внутренних дел Российской Федерации и Федеральным дорожным агентством.

Программные мероприятия по решению указанных задач будут осуществляться по следующим направлениям:

повышение правового сознания и предупреждение опасного поведения участников дорожного движения;

осуществление организационно-планировочных и инженерных мероприятий, направленных на совершенствование организации движения транспортных средств и пешеходов в городах;

развитие системы оказания помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях;

совершенствование нормативно-правовых, методических и организационных основ системы управления деятельностью в области обеспечения безопасности дорожного движения.

Мероприятия каждого направления будут сгруппированы по следующим принципам:

научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы;

нормативно-правовое обеспечение;

организационные мероприятия;

внедрение инженерных и автоматизированных систем, других технических средств.

Целевыми показателями Программы являются число погибших и количество дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими.

В соответствии со сценарными условиями реализации Программы разработано 3 варианта расчета целевых показателей, которые представлены в приложении №1.

VII. Предложения по объемам и источникам финансирования Программы

Объемы финансирования Программы (в 3 вариантах) по направлениям представлены в приложении №2. Объемы финансирования Программы (в 3 вариантах) по годам представлены в приложении №3.

В качестве оптимального принимается первый вариант финансирования Программы (приложение №2 и 3 к настоящей Концепции), обеспечивающий достижение заявленной цели (сокращение числа погибших в результате дорожно-транспортных происшествий в 2012 году по сравнению с 2004 годом в 1,5 раза) и соответствующих контрольных значений целевых показателей. Этот вариант предусматривает финансирование мероприятий Программы в течение 7 лет в размере 52 765 млн. рублей, в том числе за счет средств федерального бюджета – 21 630 млн. рублей.

VIII. Предварительная оценка экономической эффективности и результативности предлагаемых вариантов решения проблемы

Экономическая эффективность и результативность реализации Программы в основном зависят от степени достижения целевых показателей, представленных в приложении №1 к настоящей Концепции.

Снижение социально-экономического ущерба от гибели людей оценено в соответствии с методикой оценки и расчета нормативов социально-экономического ущерба от дорожно-транспортных происшествий. При этом в качестве базового значения рассматривается показатель числа погибших с расчетным нормативом величины ущерба 2,2 млн. рублей. Реальное снижение социально-экономического ущерба будет значительно больше, так как в прогнозах не учитывается показатель числа раненых, оказывающий существенное влияние на итоговую величину показателя. Условный вклад в валовой внутренний продукт рассчитан с учетом прогнозируемого сокращения числа погибших в дорожно-транспортных происшествиях по сравнению с 2004 годом (34,5 тыс. человек). При этом, по данным Федеральной службы государственной статистики, среднедушевой условный вклад трудоспособного населения в валовой внут-

ренный продукт в 2004 году составил около 230 тыс. рублей на человека. Предварительная оценка экономической эффективности и результативности предлагаемых вариантов решения проблемы приведена в приложении № 4. Итоговые результаты реализации Программы приведены в приложении №5.

IX. Предложения по участию федеральных органов исполнительной власти как государственных заказчиков и разработчиков Программы

Предлагаемый государственный заказчик – координатор Программы – Министерство внутренних дел Российской Федерации.

Предлагаемые государственные заказчики Программы:

Министерство Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий

Федеральное агентство по образованию

Федеральное агентство по здравоохранению и социальному развитию

Федеральное дорожное агентство.

X. Предложения по основным направлениям финансирования, срокам и этапам реализации Программы

При планировании ресурсного обеспечения Программы учитывались реальная ситуация в финансово-бюджетной сфере на федеральном и региональном уровнях, уровень дорожно-транспортной аварийности, высокая экономическая и социально-демографическая значимость проблемы, а также реальная возможность ее решения при федеральной поддержке и вовлечении в совместную деятельность всех участников реализации Программы.

Финансирование мероприятий Программы осуществляется за счет средств федерального бюджета, средств бюджетов субъектов Российской Федерации, средств бюджетов муниципальных образований и внебюджетных источников.

Комплекс программных мероприятий формируется и финансируется по статьям расходов на НИОКР, капитальные вложения и прочие расходы по следующим направлениям Программы:

1) повышение правового сознания и предупреждение опасного поведения участников дорожного движения.

Деятельность по данному направлению предусматривает совершенствование и развитие систем подготовки водителей транспортных средств, воспитание других участников дорожного движения, широкое внедрение современных автоматизированных комплексов и технических систем контроля за соблюдением Правил дорожного движения, разработка мер правового воздействия в случае неправомерного поведения, а также совершенствование профилактической работы.

Основными мероприятиями по данному направлению являются:

создание системы информационного воздействия на население в целях формирования негативного отношения к правонарушениям в сфере дорожного движения; проведение пропагандистских кампаний, направленных на формирование у участ-

ников дорожного движения стереотипов законопослушного поведения; обеспечение вовлечения в профилактическую работу институтов гражданского общества; развитие системы подготовки водителей транспортных средств и их допуска к участию в дорожном движении. Повышение профессионального мастерства водителей, осуществляющих перевозки пассажиров и грузов, в том числе опасных;

профилактика детского дорожно-транспортного травматизма;

техническое перевооружение службы Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации на основе внедрения современных технологий, позволяющих сократить непосредственные контакты ее должностных лиц с участниками дорожного движения;

совершенствование контроля и надзора за соблюдением участниками дорожного движения установленных нормативов и правил;

повышение уровня активной и пассивной безопасности транспортных средств, прежде всего за счет усиления требований в части разработки и установки на транспортных средствах конструктивных элементов, направленных на защиту жизни и здоровья участников дорожного движения.

2) Организационно-планировочные и инженерные меры, направленные на совершенствование организации движения транспорта и пешеходов в городах.

Деятельность по данному направлению предусматривает улучшение условий движения транспортных средств и пешеходов, внедрение современных методов регулирования транспортных потоков, комплексных схем организации дорожного движения, совершенствование движения пешеходов, снижение влияния дорожных условий на возникновение дорожно-транспортных происшествий, увеличение пропускной способности улично-дорожной сети, проведение инженерных мероприятий в местах концентрации дорожно-транспортных происшествий.

Основными мероприятиями по данному направлению являются:

устранение мест концентрации дорожно-транспортных происшествий;

предотвращение дорожных заторов, оптимизация скоростных режимов движения на участках улично-дорожной сети, организация стоянок транспортных средств, применение современных инженерных схем организации дорожного движения, современных технических средств (светофоров, дорожных знаков, разметки и т.д.) и автоматизированных систем управления движением;

строительство и обустройство подземных и надземных пешеходных переходов.

Основное внимание будет уделено реализации комплекса мероприятий в субъектах Российской Федерации, в которых число погибших в дорожно-транспортных происшествиях имеет наибольший удельный вес.

3) Развитие системы оказания помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях.

Деятельность по данному направлению предусматривает сокращение времени прибытия на место дорожно-транспортных происшествий служб, участвующих в ликвидации их последствий, быстроту и слаженность их действий, повышение эффективности оказания помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях.

Основными мероприятиями по данному направлению являются:

совершенствование механизма оперативного доведения информации о дорожно-транспортных происшествиях до дежурных служб, участвующих в ликвидации их последствий, введение единого федерального номера для вызова соответствующих

служб на место дорожно-транспортного происшествия;

оснащение стационарных постов дорожно-патрульной службы средствами оказания первичной медицинской помощи;

внедрение регламента взаимодействия дежурных (диспетчерских) служб по организации действий на месте дорожно-транспортного происшествия;

разработка организационных и правовых основ оказания первичной медицинской помощи пострадавшим на месте дорожно-транспортного происшествия и обучение этому участников дорожного движения, работников и сотрудников служб, участвующих в проведении работ на месте дорожно-транспортного происшествия.

4) Совершенствование нормативно-правовых, методических и организационных основ системы управления деятельностью в области обеспечения безопасности дорожного движения.

Деятельность по данному направлению предусматривает выработку и формирование единой государственной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения, устранение ведомственной разобщенности и недостаточной координации действий, структурирование системы управления по федеральному, региональному, местному уровням, закрепление на каждом уровне соответствующих функций, компетенции и ответственности, а также разработку критериев оценки эффективности деятельности органов управления.

Основными мероприятиями по данному направлению являются:

проведение системных исследований, направленных на совершенствование научных основ определения закономерностей возникновения дорожно-транспортных происшествий, влияния их на социально-экономическое развитие страны и прогноза развития обстановки с аварийностью;

разработка научно-методических основ построения оптимальных моделей управления системой безопасности дорожного движения на федеральном, региональном и местном уровнях управления;

совершенствование нормативных правовых основ в области обеспечения безопасности дорожного движения;

совершенствование организационных основ управления в области обеспечения безопасности дорожного движения;

формирование научных основ и обоснование приоритетных направлений профилактики дорожно-транспортных происшествий и снижения тяжести их последствий;

совершенствование форм и методов международного сотрудничества по проблемам безопасности дорожного движения, в том числе в части выполнения обязательств, вытекающих из международных соглашений;

мониторинг дорожно-транспортного травматизма и хода реализации мероприятий Программы.

XI. Предложения по механизму формирования мероприятий Программы

Разработка Программы предполагает использование следующих принципов, обеспечивающих обоснованный выбор программных мероприятий и сбалансированное решение основного комплекса задач:

системный подход, комплексность, концентрация на самых важных направлениях, наличие вариантов;

оценка потребностей в финансовых средствах. Программные мероприятия сформированы с учетом необходимости обеспечения установленного порядка разграничения расходных обязательств между органами управления всех уровней. Для реализации Программы предусматривается использовать средства федерального бюджета, бюджетов субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления и средства внебюджетных источников;

оценка результатов и социально-экономической эффективности Программы, которая осуществляется на основе расчета целевых показателей.

XII. Предложения по возможным вариантам форм и методов управления реализацией Программы

Механизм реализации Программы базируется на принципах партнерства федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления, хозяйственных и общественных организаций, а также четкого разграничения полномочий и ответственности всех участников Программы. Решение задачи по формированию и эффективному управлению реализацией Программы будет осуществляться путем обоснованного выбора форм и методов управления на основе разграничения уровней управления и распределения функций между органами управления реализацией Программы.

Управление реализацией Программы будет осуществляться на трех уровнях:

стратегический уровень (Правительство Российской Федерации, Министерство экономического развития и торговли Российской Федерации, Министерство финансов Российской Федерации);

тактический уровень (государственный заказчик-координатор, государственные заказчики);

оперативный уровень (органы управления реализацией Программы, осуществляющие текущее управление).

Управление реализацией Программы может осуществляться на основе следующих методов управления:

1) Жесткая централизация управления.

Использование указанного метода предполагает сосредоточение функций управления реализацией Программы у государственного заказчика-координатора как на тактическом, так и на оперативном уровне. При этом государственные заказчики реализуют функции управления на тактическом уровне только по согласованию с государственным заказчиком-координатором, а в процессе текущего управления реализацией Программы – через специально созданный орган, руководство дея-

тельностью которого осуществляет государственный заказчик-координатор.

Указанный метод управления реализацией Программы имеет ряд недостатков, основными из которых являются:

сосредоточение всей власти по управлению реализацией Программы на тактическом уровне в руках заказчика-координатора, что может привести к искажению реальных результатов реализации Программы;

высокая бюрократизация системы управления реализацией Программы вследствие сосредоточения всех информационных потоков в одном месте;

возможное снижение инициативы государственных заказчиков при реализации программных мероприятий;

риск потери управляемости процесса реализации Программы вследствие неспособности органов управления государственным заказчиком-координатором оперативно принимать эффективные решения ввиду значительной нагрузки на аппарат управления.

2) Полная децентрализация управления реализацией Программы на тактическом и оперативном уровнях управления.

Использование указанного метода предполагает рассредоточение функций управления реализацией Программы. При этом государственные заказчики, включая государственного заказчика-координатора, имеют все функции и полномочия для самостоятельного управления реализацией Программы, включая планирование, реализацию и корректировку мероприятий. Роль государственного заказчика-координатора сводится к общей координации деятельности государственных заказчиков на основе отчетной информации.

Указанный метод управления реализацией Программы имеет ряд недостатков, основными из которых являются:

возможная потеря управляемости процессом реализации Программы в условиях несогласованности действий государственных заказчиков и государственного заказчика-координатора;

принятие государственными заказчиками неэффективных управленческих решений;

усложнение процесса управления реализацией Программы для Министерства экономического развития и торговли Российской Федерации за счет множественности субъектов взаимодействия на стратегическом уровне;

принятие тактических решений на более высоком уровне управления, поскольку Министерство экономического развития и торговли Российской Федерации фактически будет реализовывать функцию государственного заказчика-координатора, выступая для государственных заказчиков координирующим центром принятия решений, что несет риск снижения эффективности реализации Программы.

3) Смешанный.

Использование данного метода предполагает разделение на тактическом уровне функций по координации деятельности государственных заказчиков между государственным заказчиком-координатором и специально создаваемым коллегиальным совещательным органом управления, основной задачей которого является координация решений государственного заказчика-координатора и государственных заказчиков по наиболее значимым вопросам (ежегодное планирование и корректировка планов, оценка хода реализации и достигнутых результатов и прочее), а также по любым острым проблемам, возникающим при реализации мероприятий Программы.

Соответственно на тактическом уровне управления обеспечивается учет мнений всех государственных заказчиков и не допускается потеря управляемости процессом реализации Программы со стороны государственного заказчика-координатора.

На оперативном уровне управления государственные заказчики самостоятельно осуществляют текущее управление реализацией Программы. При этом выполнение комплексных мероприятий (мероприятия, в реализации которых принимают участие 2 и более государственных заказчика) осуществляется государственным заказчиком-координатором в порядке, установленном Программой.

Таким образом, использование данного метода представляется наиболее предпочтительным, поскольку, с одной стороны, позволяет избежать недостатки двух других методов, а с другой стороны, имеет ряд преимуществ, основными из которых являются:

обеспечение управления реализацией Программы без излишней бюрократизации;

учет интересов государственных заказчиков при принятии важных решений на тактическом уровне при одновременном обеспечении высокой эффективности процесса управления реализацией Программы;

предоставление государственным заказчикам необходимой и достаточной самостоятельности в процессе текущего управления реализацией Программы при одновременном осуществлении государственным заказчиком-координатором оперативного контроля за реализацией комплексных мероприятий.

При любом методе управления реализацией Программы распределение функций и взаимодействие органов управления реализацией Программы будут осуществляться в соответствии с Постановлением Правительства Российской Федерации от 26 июня 1995 г. №594 "О реализации Федерального закона "О поставках продукции для федеральных государственных нужд", а также актом Правительства Российской Федерации об утверждении Программы.

ВАРИАНТЫ РАСЧЕТА ЦЕЛЕВЫХ ПОКАЗАТЕЛЕЙ

Целевые показатели	Единица измерения	2006 – 2012 годы – всего					В том числе				
		2006 год	2007 год	2008 год	2009 год	2010 год	2011 год	2012 год			
Инерционный сценарий развития событий											
Число погибших	тыс. человек	265,3	36,5	37,2	37,9	38,6	39,3	40			
Количество дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими	тыс. случаев	1 473,5	209,5	210	210,5	211	211,5	212			
Первый вариант (при объеме финансирования 52 765 млн. рублей, из них 21 630 млн. рублей – за счет средств федерального бюджета)											
Снижение числа погибших (по сравнению с инерционным сценарием)	тыс. человек	53	0,6	1,7	3,7	6,6	10	13,4	17		
Снижение числа погибших (по сравнению с 2004 годом)	тыс. человек	29,2	-0,3	1	3,2	5,9	8,6	11,5			
Снижение количества дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими (по сравнению с инерционным сценарием)	тыс. случаев	72,4	-1	5,4	9,5	14	18,6	24,3			
Снижение количества дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими (по сравнению с 2004 годом)	тыс. случаев	54,9	-2	3,4	7	11	15,1	20,3			

Второй вариант (при объеме финансирования 42 212 млн. рублей, из них 17 304 млн. рублей – за счет средств федерального бюджета)											
Снижение числа погибших (по сравнению с инерционным сценарием)	тыс. человек	26,6	0,3	1,7	3	4,8	7	9			
Снижение числа погибших (по сравнению с 2004 годом)	тыс. человек	2,8	-1	-1,2	-0,4	0,7	2,2	3,5			
Снижение количества дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими (по сравнению с инерционным сценарием)	тыс. случаев	44,1	-1	3,5	6,2	9	11,6	13,9			
Снижение количества дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими (по сравнению с 2004 годом)	тыс. случаев	26,6	-2	1,5	3,7	6	8,1	9,9			
Третий вариант (при объеме финансирования 31 659 млн. рублей, из них 12 978 млн. рублей – за счет средств федерального бюджета)											
Снижение числа погибших (по сравнению с инерционным сценарием)	тыс. человек	22,1	0,3	1,5	2,7	4,1	5,7	7,3			
Снижение числа погибших (по сравнению с 2004 годом)	тыс. человек	-1,7	-1	-1,2	-0,7	0	0,9	1,8			
Снижение количества дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими (по сравнению с инерционным сценарием)	тыс. случаев	20,3	-1	1	2,7	4,3	6	7,6			
Снижение количества дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими (по сравнению с 2004 годом)	тыс. случаев	2,8	-2	-1	0,2	1,3	2,5	3,6			

**ОБЪЕМЫ ФИНАНСИРОВАНИЯ ПРОГРАММЫ ЗА СЧЕТ СРЕДСТВ ФЕДЕРАЛЬНОГО БЮДЖЕТА,
БЮДЖЕТОВ СУБЪЕКТОВ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ И ИНЫХ ИСТОЧНИКОВ ПО НАПРАВЛЕНИЯМ**

(млн. рублей)

Направления программных мероприятий	Всего на 2006 – 2012 годы (федеральный бюджет)	Федеральный бюджет				Бюджеты субъектов Российской Федерации и иные источники финансирования		
		в том числе по статьям расходов		в том числе по статьям расходов		НИОКР		прочее
		НИОКР	капитало-вложения	НИОКР	капитало-вложения	НИОКР	капитало-вложения	
Первый вариант								
Повышение правового сознания и предупреждение опасного поведения участников дорожного движения	10 253	328	8 180	1 745	-	2 260	1 415	
Организационно-планировочные и инженерные мероприятия, направленные на совершенствование организации движения транспортных средств и пешеходов в городах	7 625,5	758	6 148,5	719	-	23 000	3 400	
Развитие системы оказания помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях	2 344	220	943	1 181	-	600	450	
Совершенствование нормативно-правовых, методических и организационных основ системы управления деятельностью в области обеспечения безопасности дорожного движения	1 407,5	1 100	-	307,5	-	-	10	
Всего	21 630	2 406	15 271,5	3 952,5	-	25 860	5 275	

Направления программных мероприятий	Всего на 2006 – 2012 годы (федеральный бюджет)	Федеральный бюджет				Бюджеты субъектов Российской Федерации и иные источники финансирования		
		в том числе по статьям расходов		в том числе по статьям расходов		НИОКР		прочее
		НИОКР	капитало-вложения	НИОКР	капитало-вложения	НИОКР	капитало-вложения	
Второй вариант								
Повышение правового сознания и предупреждение опасного поведения участников дорожного движения	8 202,4	262,4	6 544	1 396	-	1 808	1 132	
Организационно-планировочные и инженерные мероприятия, направленные на совершенствование организации движения транспортных средств и пешеходов в городах	6 100,4	606,4	4 918,8	575,2	-	18 400	2 720	
Развитие системы оказания помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях	1 875,2	176	754,4	944,8	-	480	360	
Совершенствование нормативно-правовых, методических и организационных основ системы управления деятельностью в области обеспечения безопасности дорожного движения	1 126	880	-	246	-	-	8	
Всего	17 304	1 924,8	12 217,2	3 162	-	20 688	4 220	
Третий вариант								
Повышение правового сознания и предупреждение опасного поведения участников дорожного движения	6 151,8	196,8	4 908	1 047	-	1 356	849	
Организационно-планировочные и инженерные мероприятия, направленные на совершенствование организации движения транспортных средств и пешеходов в городах	4 575,3	454,8	3 689,1	431,4	-	13 800	2 040	
Развитие системы оказания помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях	1 406,4	132	565,8	708,6	-	360	270	
Совершенствование нормативно-правовых, методических и организационных основ системы управления деятельностью в области обеспечения безопасности дорожного движения	844,5	660	-	184,5	-	-	6	
Всего	12 978	1 443,6	9 162,9	2 371,5	-	15 516	3 165	

**ОБЪЕМЫ ФИНАНСИРОВАНИЯ ПРОГРАММЫ ЗА СЧЕТ СРЕДСТВ ФЕДЕРАЛЬНОГО
БЮДЖЕТА, БЮДЖЕТОВ СУБЪЕКТОВ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ И ИНЫХ ИСТОЧНИКОВ ПО ГОДАМ**

(млн. рублей)

Источник финансирования	2006 – 2012 годы – всего	В том числе			
		2006 год	2007 год	2008 год	2009 – 2012 годы
Первый вариант					
Федеральный бюджет – всего в том числе:	21 630	1 080	3 050	3 500	14 000
НИОКР	2 406	346	760	500	800
капитальные вложения	15 271,5	471,5	1 800	2 600	10 400
прочие нужды	3 952,5	262,5	490	400	2 800
Бюджеты субъектов Российской Федерации и иные источники – всего	31 135	585	3 550	5 000	22 000
в том числе:					
НИОКР	-	-	-	-	-
капитальные вложения	25 860	360	2 900	4 200	18 400
прочие нужды	5 275	225	650	800	3 600
Итого	52 765	1 665	6 600	8 500	36 000

Источник финансирования	2006 – 2012 годы – всего	В том числе			
		2006 год	2007 год	2008 год	2009 – 2012 годы
Второй вариант					
Федеральный бюджет – всего в том числе:	17 304	864	2 440	2 800	11 200
НИОКР	1 924,8	276,8	608	400	640
капитальные вложения	12 217,2	377,2	1 440	2 080	8 320
прочие нужды	3 162	210	392	320	2 240
Бюджеты субъектов Российской Федерации и иные источники – всего	24 908	468	2 840	4 000	17 600
в том числе:					
НИОКР	-	-	-	-	-
капитальные вложения	20 688	288	2 320	3 360	14 720
прочие нужды	4 220	180	520	640	2 880
Итого	42 212	1 332	5 280	6 800	28 800
Третий вариант					
Федеральный бюджет – всего в том числе:	12 978	648	1 830	2 100	8 400
НИОКР	1 443,6	207,6	456	300	480
капитальные вложения	9 162,9	282,9	1 080	1 560	6 240
прочие нужды	2 371,5	157,5	294	240	1 680
Бюджеты субъектов Российской Федерации и иные источники – всего	18 681	351	2 130	3 000	13 200
в том числе:					
НИОКР	-	-	-	-	-
капитальные вложения	15 516	216	1 740	2 520	11 040
прочие нужды	3 165	135	390	480	2 160
Итого	31 659	999	3 960	5 100	21 600

**ПРЕДВАРИТЕЛЬНАЯ ОЦЕНКА ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ЭФФЕКТИВНОСТИ
И РЕЗУЛЬТАТИВНОСТИ ПРЕДЛАГАЕМЫХ ВАРИАНТОВ**

(млн. рублей)

Ожидаемые результаты	2006 – 2012 годы – всего	В том числе						
		2006 год	2007 год	2008 год	2009 год	2010 год	2011 год	2012 год
I. Первый вариант (объем финансирования 52 765 млн. рублей, из них 21 630 млн. рублей – за счет средств федерального бюджета)								
Снижение социально-экономического ущерба от гибели лю- дей по сравнению с инерционным сценарием	116 600	1 320	3 740	8 140	14 520	22 000	29 480	37 400
Снижение социально-экономического ущерба от гибели людей по сравнению с 2004 годом	64 240	-1 540	-660	2 200	7 040	12 980	18 920	25 300
Условный вклад в валовой внутренний продукт по сравнению с инерционным сценарием	159 280	-230	368	1 242	2 185	3 220	4 278	5 589
Условный вклад в валовой внутренний продукт по сравнению с 2004 годом	120 780	-460	23	782	1 610	2 530	3 473	4 669

II. Второй вариант (объем финансирования 42 212 млн. рублей, из них 17 304 млн. рублей – за счет средств федерального бюджета)								
Снижение социально-экономического ущерба от гибели лю- дей по сравнению с инерционным сценарием	58 520	660	1 760	3 740	6 600	10 560	15 400	19 800
Снижение социально-экономического ущерба от гибели людей по сравнению с 2004 годом	6 160	-2 200	-2 640	-2 200	-880	1 540	4 840	7 700
Условный вклад в валовой внутренний продукт по сравнению с инерционным сценарием	97 020	-230	207	805	1 426	2 070	2 668	3 197
Условный вклад в валовой внутренний продукт по сравнению с 2004 годом	58 520	-460	-138	345	851	1 380	1 863	2 277
III. Третий вариант (объем финансирования 31 659 млн. рублей, из них 12 978 млн. рублей – за счет средств федерального бюджета)								
Снижение социально-экономического ущерба от гибели лю- дей по сравнению с инерционным сценарием	48 620	660	1 100	3 300	5 940	9 020	12 540	16 060
Снижение социально-экономического ущерба от гибели людей по сравнению с 2004 годом	-3 740	-2 200	-3 300	-2 640	-1 540	0	1 980	3 960
Условный вклад в валовой внутренний продукт по сравнению с инерционным сценарием	44 660	-230	-69	230	621	989	1 380	1 748
Условный вклад в валовой внутренний продукт по сравнению с 2004 годом	6 160	-460	-414	-230	46	299	575	828

ИТОГОВЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ РЕАЛИЗАЦИИ ПРОГРАММЫ

Варианты финансирования	Альтернатива для сравнения результатов программы	Итоговые показатели		
		сохранение жизни (тыс. человек)	снижение социально-экономического ущерба от гибели людей (млн. рублей)	Условный вклад в валовой внутренний продукт (млн. рублей)
Первый вариант	инерционный сценарий	53	116 600	159 280
	уровень аварийности в 2004 году	29,2	64 240	120 780
Второй вариант	инерционный сценарий	26,6	58 520	97 020
	уровень аварийности в 2004 году	2,8	6 160	58 520
Третий вариант	инерционный сценарий	22,1	48 620	44 660
	уровень аварийности в 2004 году	-1,7	-3 740	6 160

ПРАВИТЕЛЬСТВО РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

от 20 февраля 2006 г.

№100

**О ФЕДЕРАЛЬНОЙ ЦЕЛЕВОЙ ПРОГРАММЕ
"ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В 2006
– 2012 ГОДАХ"**

Правительство Российской Федерации постановляет:

1. Утвердить прилагаемую федеральную целевую программу "Повышение безопасности дорожного движения в 2006 – 2012 годах" (далее – Программа).
2. Создать федеральное государственное учреждение "Дирекция по управлению федеральной целевой программой "Повышение безопасности дорожного движения в 2006 – 2012 годах" (далее – учреждение) для текущего управления Программой и отнести его к ведению Министерства внутренних дел Российской Федерации.
3. Установить предельную численность работников учреждения в количестве 70 единиц.
4. Министерству внутренних дел Российской Федерации обеспечить выделение в установленном порядке на содержание учреждения ассигнований в размере 29,7 млн. рублей за счет средств, предусмотренных в федеральном бюджете на 2006 год на реализацию Программы.
5. Министерству внутренних дел Российской Федерации совместно с Федеральным агентством по управлению федеральным имуществом осуществить необходимые юридические действия по созданию учреждения.
6. Рекомендовать заинтересованным органам исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органам местного самоуправления принять участие в финансировании мероприятий Программы за счет средств бюджетов субъектов Российской Федерации, местных бюджетов и внебюджетных источников.

Председатель Правительства
Российской Федерации

М. ФРАДКОВ

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

П А С П О Р Т

**Федеральной целевой программы
"Повышение безопасности дорожного движения
в 2006 – 2012 годах"**

Наименование Программы	– Федеральная целевая программа "Повышение безопасности дорожного движения в 2006 – 2012 годах"
Дата принятия решения о разработке Программы (наименование и номер соответствующего нормативного акта)	– Распоряжение Правительства Российской Федерации от 17 октября 2005 г. №1707-р
Государственный заказчик – координатор Программы	– Министерство внутренних дел Российской Федерации
Государственные заказчики Программы	– Министерство внутренних дел Российской Федерации, Министерство Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий, Федеральное агентство по здравоохранению и социальному развитию, Федеральное агентство по образованию, Федеральное дорожное агентство
Основные разработчики Программы	– Министерство внутренних дел Российской Федерации, Министерство Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий, Министерство здравоохранения и социального развития Российской Федерации, Министерство образования и науки Российской Федерации, Министерство транспорта Российской Федерации, государст-

Цели и задачи Программы

венное учреждение "Научно-исследовательский центр проблем безопасности дорожного движения МВД России"

– Целями Программы являются:
сокращение количества лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий; сокращение количества дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими.
Задачами Программы являются:
предупреждение опасного поведения участников дорожного движения; развитие системы подготовки водителей транспортных средств и их допуска к участию в дорожном движении; сокращение детского дорожно-транспортного травматизма;
совершенствование организации движения транспорта и пешеходов в городах;
сокращение времени прибытия соответствующих служб на место дорожно-транспортного происшествия, повышение эффективности их деятельности по оказанию помощи лицам, пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях;
повышение уровня безопасности транспортных средств; существенное повышение эффективности функционирования системы государственного управления в области обеспечения безопасности дорожного движения на федеральном, региональном и местном уровнях управления; совершенствование правовых основ деятельности федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления в области обеспечения безопасности дорожного движения, исключение пробелов и противоречий в регламентации общественных отношений в указанной сфере

Важнейшие целевые показатели и индикаторы

– Важнейшими показателями Программы являются сокращение количества лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий, сокращение количества дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими; важнейшими индикаторами Программы являются снижение транспортного риска (количество лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий, на 10 тыс. транспортных

Сроки и этапы реализации Программы	<p>средств); снижение социального риска (количество лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий, на 100 тыс. населения); снижение тяжести последствий (количество лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий, на 100 пострадавших); сокращение количества мест концентрации дорожно-транспортных происшествий; сокращение количества дорожно-транспортных происшествий с участием водителей, стаж управления транспортным средством которых не превышает 3 лет; сокращение количества детей, пострадавших в результате дорожно-транспортных происшествий по собственной неосторожности</p> <p>– Программа рассчитана на 2006 – 2012 годы и осуществляется в 2 этапа: I этап – 2006 – 2007 годы, II этап – 2008 – 2012 годы</p>
Объемы и источники финансирования Программы	<p>– общий объем финансирования Программы составляет 52 765 млн. рублей, в том числе: за счет средств федерального бюджета – 21 630 млн. рублей (из них на научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы – 2 406 млн. рублей, капитальные вложения – 15 271,5 млн. рублей и прочие нужды – 3 952,5 млн. рублей); за счет средств бюджетов субъектов Российской Федерации – 30 602,7 млн. рублей (из них на капитальные вложения – 25 437,7 млн. рублей и прочие нужды – 5 165 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)</p>
Ожидаемые конечные результаты реализации Программы и показатели социально-экономической эффективности	<p>– сокращение к 2012 году количества лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий, в 1,5 раза по сравнению с аналогичным показателем в 2004 году. Социально-экономический эффект от реализации Программы составит 626 059,2 млн. рублей, а бюджетный эффект – 85 079,5 млн. рублей</p>

ПРИЛОЖЕНИЕ №1
к федеральной целевой программе
"Повышение безопасности дорожного движения
в 2006 – 2012 годах"

Ожидаемые показатели аварийности в условиях отсутствия программно-целевого метода

	2006 год	2007 год	2008 год	2009 год	2010 год	2011 год	2012 год
Количество лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий, тыс. человек	35,8	36,5	37,2	37,9	38,6	39,3	40
Количество дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими, тыс. единиц	209	209,5	210	210,5	211	211,5	212

ПРИЛОЖЕНИЕ №2
к федеральной целевой программе "Повышение безопасности
дорожного движения в 2006 – 2012 годах"

Ожидаемая динамика достижения показателей Программы

	2006 – 2012		II этап		2010 год		2011 год		2012 год	
	годы – всего	I этап	2006 год	2007 год	2009 год	2010 год	2011 год	2011 год	2012 год	
Снижение количества лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий (по сравнению с 2004 годом), тыс. человек	29,2	-	-	-	1	3,2	5,9	8,6	11,5	
Снижение количества дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими (по сравнению с 2004 годом), тыс. единиц	54,9	-2	0,1	0,1	3,4	7	11	15,1	20,3	

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

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

Срок исполнения	Объем финансирования – всего	В том числе			Ответственные за выполнение	Ожидаемый результат
		за счет средств федерального бюджета	за счет средств бюджетов субъектов Российской Федерации	за счет средств внебюджетных источников		
2006 год	3	3	-	-	Росздрав	сокращение вероятности допуща к управлению транспортными средствами лиц, имеющих медицинские противопоказания
2007 год	5	5	-	-	Росздрав	предупреждение случаев неадекватного поведения водителей транспортных средств
2008 год	3	3	-	-		
2009 - 2012 годы	5	5	-	-		

Научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы

1. Проведение научных исследований и разработка на их основе критериев пригодности кандидатов в водители к управлению транспортными средствами по медицинским показателям	2006 год	3	3	-	-	Росздрав	сокращение вероятности допуща к управлению транспортными средствами лиц, имеющих медицинские противопоказания
2. Проведение научных исследований, направленных на изучение влияния расположения дорожных знаков, указателей, наружной рекламы, транспортных развязок, зеленых насаждений, строительных сооружений	2007 год 2008 год 2009 - 2012 годы	5 3 5	5 3 5	- - -	- - -	Росздрав	предупреждение случаев неадекватного поведения водителей транспортных средств
на психофизиологическое состояние водителей							
3. Проведение научных исследований, направленных на изучение возможности адекватного реагирования водителей транспортных средств на дорожную обстановку под воздействием внешних световых и звуковых раздражающих факторов, и разработка на их основе соответствующих рекомендаций	2007 год 2008 год 2009 - 2012 годы	5 3 5	- - -	- - -	- - -	Росздрав	предупреждение случаев неадекватного поведения водителей транспортных средств
4. Разработка оборудования (тренажеры, компьютерные программы и т.д.) для обучения водителей с ограниченными двигательными способностями	2009 - 2012 годы	8	8	-	-	Рособразование	совершенствование подготовки водителей транспортных средств
5. Разработка оборудования (тренажеры, компьютерные программы и т.д.) для образовательных учреждений с целью использования их в процессе обучения вождению	2009 - 2012 годы	2	2	-	-	Рособразование	совершенствование подготовки водителей транспортных средств
6. Разработка научно-методических основ оценки теоретических знаний и практических навыков специалистов и водителей, модернизация механизма их допуска к организации и выполнению перевозок опасных грузов	2006 год 2007 год	1 1	1 1	- -	- -	МВД России	повышение требований к организации учебного процесса
7. Научная разработка критериев профессионального отбора водителей автотранспортных средств для перевозок пассажиров, опасных и крупногабаритных грузов	2006 год 2007 год 2008 год	2 2 1	- - -	- - -	- - -	Росавтодор	сокращение вероятности допуща к управлению транспортными средствами лиц, не обладающих необходимыми профессиональными навыками

8. Проведение научных исследований нормативно-правового и методического обеспечения системы повышения квалификации и профессионального мастерства водителей транспортных средств. Подготовка предложений по ее совершенствованию	2006 год 2007 год 2008 год 2009 - 2012 годы	5 6 2 10	5 6 2 10	- - - -	- - - -	Росавтодор	совершенствование подготовки водителей транспортных средств
9. Научная разработка методов профессионального тренинга для водителей транспортных средств	2006 год 2007 год 2008 год 2009 - 2012 годы	10 8 5 10	10 8 5 10	- - - -	- - - -	Росавтодор	повышение уровня подготовки водительского состава на основе новых методов профессионального тренинга
10. Исследование проблемы подготовки профессиональных стандартов для водителей транспортных средств различных категорий	2007 год 2008 год 2009 - 2012 годы	4 2 6	4 2 6	- - -	- - -	Росавтодор	совершенствование подготовки водителей автотранспортных средств различных категорий с использованием профессиональных стандартов
11. Анализ соответствия применяемых программ подготовки и переподготовки водителей транспортных средств различных категорий и разработка рекомендаций по их адаптации к современным условиям дорожного движения	2007 год 2008 год	6 4	6 4	- -	- -	Рособразование	совершенствование подготовки водителей транспортных средств
12. Исследование проблемы подготовки водителей из числа лиц с ограниченными двигательными способностями	2007 год 2008 год	5 3,5	5 3,5	- -	- -	Рособразование	сокращение вероятности допущения к управлению транспортными средствами лиц, имеющих медицинские противопоказания
13. Разработка новых программ подготовки и переподготовки водителей транспортных средств различных категорий и разработка рекомендаций	2009 - 2012 годы	10	10	-	-	Рособразование	совершенствование подготовки водителей транспортных средств

по их адаптации к современным условиям дорожного движения							
14. Разработка программ, учебно-методических материалов, печатных и электронных учебных пособий по обучению водителей с ограниченными двигательными способностями	2009 - 2012 годы	8	8	-	-	Рособразование	совершенствование подготовки водителей транспортных средств
15. Проведение научных исследований правового механизма выполнения владельцами транспортных средств (должностными лицами) профилактических мероприятий, направленных на повышение безопасности дорожного движения (соблюдение режимов труда и отдыха водителей, предрейсовые и послерейсовые медицинские осмотры, использование тахограмм и т.п.) в части соблюдения требований Федерального закона "О безопасности дорожного движения"	2006 год 2007 год 2008 год 2009 - 2012 годы	4 6,5 4 10	4 6,5 4 10	- - - -	- - - -	Росавтодор	совершенствование подготовки водителей транспортных средств, предупреждение их опасного поведения
16. Исследование и научное обоснование необходимости оборудования транспортных средств:	2006 год 2007 год	1 1	1 1	- -	- -	Росавтодор	повышение безопасности движения за счет соблюдения водителями автобусов режима движения
контрольными устройствами регистрации времени труда и отдыха (тахографами) водителей автобусов	2006 год 2007 год	1 1	1 1	- -	- -	Росавтодор	снижение аварийности по причине нарушений скоростного режима
устройствами ограничения скорости грузовых автомобилей и автобусов							

<p>рмами безопасности туристических, международных автобусов и грузовых автомобилей</p> <p>17. Исследование и разработка проблемы обязательного применения специальных удерживающих устройств при перевозках детей и животных</p> <p>18. Проведение научных исследований и опытно-конструкторских работ по применению новых элементов пассивной безопасности на транспортных средствах, в том числе в части защиты пешеходов при наездах</p> <p>19. Исследование проблемы подтверждения соответствия транспортных средств, составных частей конструкции, предметов дополнительного оборудования, запасных частей и принадлежностей транспортных средств в части, относящейся к обеспечению безопасности дорожного движения, ввозимых из-за рубежа, требованиям, установленным в Российской Федерации, и разработка соответствующих предложений</p> <p>20. Научное обоснование методов проверки соответствия транспортных средств требованиям безопасности дорожного движения, в том числе при внесении изменения в конструкцию на стадии эксплуатации</p>	2006 год 2007 год	1 1	1 1	- -	- -	Росавтодор	снижение тяжести последствий дорожно-транспортных происшествий
	2006 год 2007 год	1 1	1 1	- -	- -	Росавтодор	снижение детского травматизма в дорожно-транспортных происшествиях, применение оптимальных конструкций удерживающих устройств
	2006 год 2007 год 2008 год 2009 - 2012 годы	15 16 6 17	15 16 6 17	- - - -	- - - -	Росавтодор	повышение пассивной безопасности автотранспортных средств на основе выбора оптимальных способов и конструктивных решений защиты пешеходов
	2006 год 2007 год	2 2	2 2	- -	- -	Росавтодор	обеспечение активной и пассивной безопасности автотранспортных средств на основе системы подтверждения соответствия транспортным средствам и их составных частей
	2006 год 2007 год 2008 год	4 8 2	4 8 2	- - -	- - -	Росавтодор	обеспечение безопасности переоборудованных автотранспортных средств на основе создания оптимальных методов проверки их соответствия установленным требованиям безопасности дорожного движения

<p>21. Научное исследование по выработке критериев технического состояния транспортных средств, допускаемых к эксплуатации по условиям безопасности дорожного движения</p> <p>22. Научные исследования закономерностей изменения параметров безопасности транспортных средств в реальных условиях эксплуатации в течение их жизненного цикла</p> <p>23. Научное исследование соответствия транспортных средств для перевозок пассажиров видам и условиям перевозок по критериям безопасности дорожного движения. Разработка соответствующих требований</p> <p>24. Проведение исследований проблем гармонизации международных и национальных требований в части безопасности транспортных средств</p> <p>25. Исследование проблем создания современной отечественной испытательной базы для оценки соответствия транспортных средств, составных частей конструкции, предметов дополнительного оборудования, запасных частей и принадлежностей транспортных средств установленным требованиям</p>	2006 год 2007 год 2009 - 2012 годы	15 12 20	15 12 20	- - -	- - -	Росавтодор	повышение безопасности дорожного движения на основе применения эффективной системы критериев технического состояния транспортных средств
	2006 год 2007 год 2008 год 2009 - 2012 годы	2,5 12,5 6 20	2,5 12,5 6 20	- - - -	- - - -	Росавтодор	повышение безопасности автотранспортной техники
	2006 год 2007 год 2009 - 2012 годы	7 10 15	7 10 15	- - -	- - -	Росавтодор	повышение безопасности транспортных средств для перевозки пассажиров на основе учета видов и условий перевозок
	2006 год 2007 год 2008 год 2009 - 2012 годы	7 10 3 30	7 10 3 30	- - - -	- - - -	Росавтодор	повышение активной и пассивной безопасности транспортных средств на основе гармонизации международных и национальных требований
	2007 год 2008 год 2009 - 2012 годы	30 30 27	30 30 27	- - -	- - -	Росавтодор	повышение конструктивной безопасности транспортных средств

26. Исследование проблемы автоматической фиксации нарушений Правил дорожного движения Российской Федерации и подготовка требований к соответствующим техническим устройствам	2006 год	2	2	-	-	-	создание основ для получения надежной доказательной базы нарушений Правил дорожного движения Российской Федерации	МВД России
27. Проведение комплекса исследований и разработка научно обоснованных организационных, правовых, экономических и технических мероприятий, направленных на повышение безопасности маршрутных перевозок при использовании автобусов категории M2	2006 год	2	2	-	-	-	повышение безопасности пассажирских перевозок	Росавтодор
28. Исследование влияния на безопасность дорожного движения широкого распространения в Российской Федерации автомобилей с правосторонним расположением рулевого управления (социальные, экономические и правовые аспекты)	2007 год 2008 год	7 3	7 3	- -	- -	- -	повышение безопасности транспортных средств	Росавтодор
29. Разработка системного проекта профилактики безопасного поведения детей на дорогах, профилактики детского дорожно-транспортного травматизма, включая обоснование требований по структуре и связанности ее элементов, требований к содержанию деятельности, оснащению и образовательным программам	2006 год	18	18	-	-	-	снижение количества детей, пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях	Рособразовани

30. Проведение исследований и разработка требований к содержанию деятельности образовательных учреждений по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма, включая апробацию и научно-методическое сопровождение внедрения	2006 год 2007 год 2008 год	2 7,5 5,5	2 7,5 5,5	- - -	- - -	- - -	совершенствование системы профилактики детского дорожно-транспортного травматизма	Рособразовани
31. Разработка комплекса программ, учебно-методических материалов, печатных и электронных учебных и научных пособий по обучению безопасному поведению на улицах и дорогах для учреждений дошкольного образования, общеобразовательных учреждений, учреждений дополнительного образования детей, воспитателей дошкольных учреждений, педагогов общеобразовательных учреждений, педагогов дополнительного образования	2006 год 2007 год 2008 год 2009 - 2012 годы	3 21,5 15 28	3 21,5 15 28	- - - -	- - - -	- - - -	формирование у участников дорожного движения стереотипов безопасного поведения	Рособразовани
32. Проведение исследований и разработка государственных требований к минимуму содержания и уровню требований к специалистам по вопросам обучения навыкам безопасного поведения на улицах и дорогах (воспитатели и заведующие дошкольных учреждений, педагоги начальной школы, заместители руководителей по воспитательной работе (заместители руководителей по безопасности), социальные педагоги, старшие вожатые, педагоги дополнительного образования)	2006 год 2007 год 2008 год 2009 - 2012 годы	2 6 5 2,5	2 6 5 2,5	- - - -	- - - -	- - - -	повышение качества преподавания основ безопасного поведения на улицах и дорогах в детских образовательных учреждениях	Рособразовани

33. Научные исследования и разработка оборудования (уголки по правилам дорожного движения, тренажеры, компьютерные программы и т.д.) для образовательных учреждений с целью использования их в процессе обучения безопасному поведению на дорогах	2006 год 2007 год 2008 год	2 6 4	2 6 4	- - -	- - -	Рособразование	формирование стереотипов безопасного поведения у участников дорожного движения
34. Разработка образцов оформления учебной и детской литературы, предметов детского обихода с использованием креатива и слоганов по безопасности дорожного движения и организация их опытного производства	2006 год 2007 год 2008 год	2 6 4	2 6 4	- - -	- - -	Рособразование	предупреждение детского дорожно-транспортного травматизма
35. Разработка типовых проектов: детских автотородков с организацией на их основе базовых учебно-методических центров по изучению детьми, а также педагогическим составом общеобразовательных и дошкольных учреждений основ безопасности дорожного движения	2006 год 2007 год 2008 год	2 6,5 4	2 6,5 4	- - -	- - -	Рособразование	предупреждение детского дорожно-транспортного травматизма
площадок по безопасности дорожного движения в оздоровительных лагерях муниципальных (школьных) детских автотородков с организацией на их основе центров по изучению детьми основ безопасности дорожного движения	2006 год 2007 год 2008 год 2009 - 2012 годы	2 6,5 4 9	2 6,5 4 9	- - - -	- - - -	Рособразование	формирование стереотипов безопасного поведения детей на улицах и дорогах
36. Разработка теоретических и методических основ подготовки и	2006 год 2007 год	2 9,5	2 9,5	- -	- -	Рособразование	совершенствование подготовки водителей транспортных средств

повышения квалификации специалистов транспортных организаций и работников образовательных учреждений по вопросам безопасности дорожного движения	2008 год	7	7	-	-		
37. Разработка программ, учебно-методических материалов, печатных и электронных учебных и научных пособий по обучению вождению в общеобразовательных учреждениях, учреждениях дополнительного образования детей и учреждениях начального и среднего профессионального образования	2009 - 2012 годы	21	21	-	-	Рособразование	совершенствование подготовки водителей транспортных средств
Капитальные вложения							
38. Создание на основе учебно-курсовых комбинатов и оснащение соответствующим оборудованием 4 базовых центров по подготовке водителей	2009 - 2012 годы	110,6	100	10,6	-	Росавтодор	совершенствование подготовки водителей транспортных средств
39. Приобретение и установка необходимого оборудования для профессионального тренинга водителей транспортных средств в 16 учебно-курсовых комбинатах	2009 - 2012 годы	48	40	8	-	Росавтодор	совершенствование подготовки водителей транспортных средств
40. Создание 18 центров по подготовке и повышению квалификации специалистов, занимающихся обучением водителей транспортных средств, сотрудников	2008 год 2009 - 2012 годы	35 145	35 145	- -	- -	Рособразование	совершенствование подготовки водителей транспортных средств

48. Оснащение 105 подразделений Ространснадзора техническими средствами контроля за соблюдением владельцами транспортных средств (должностными лицами) установленных требований по параметрам перевозок (режимы труда и отдыха водителей, скоростной режим движения и т.п.)	2009 - 2012 годы	30	30	-	-	Росавтодор	предупреждение опасного поведения водителей транспортных средств
49. Оснащение оборудованием исполнителя проведения испытаний по применению новых элементов пассивной безопасности на транспортных средствах, в том числе в части защиты пешеходов при наездах	2009 - 2012 годы	20	20	-	-	Росавтодор	повышение качества и доказательности исследований по применению новых элементов пассивной безопасности транспортных средств

Прочие нужды

50. Разработка нормативных правовых актов и организационно-методических рекомендаций, обеспечивающих внедрение программ подготовки и переподготовки водителей транспортных средств различных категорий и подкатегорий	2006 год 2007 год 2008 год 2009 - 2012 годы	2 1 1 4	2 1 1 4	- - - -	- - - -	Рособразование	совершенствование подготовки водителей транспортных средств
51. Разработка порядка подготовки водителей из числа лиц с ограниченными двигательными способностями и допуска их к сдаче квалификационных экзаменов и соответствующего методического обеспечения	2006 год 2007 год 2008 год 2009 - 2012 годы	3 1 1 4	3 1 1 4	- - - -	- - - -	Рособразование	возможность получения водительского удостоверения лицами с ограниченными двигательными способностями, совершенствование подготовки водителей транспортных средств

52. Разработка порядка медицинских осмотров кандидатов в водители и водителей транспортных средств и проведение, а также разработка порядка прекращения права управления транспортным средством при наличии у водителей соответствующих медицинских противопоказаний	2006 год	1	1	-	-	Росздрав	своевременное отстранение от управления транспортными средствами лиц, имеющих медицинские противопоказания
53. Разработка типовых положений об образовательном учреждении, осуществляющем подготовку и переподготовку водителей транспортных средств, об автодромах для обучения навыкам вождения и приема квалификационных экзаменов, а также о порядке обучения и повышения квалификации специалистов по подготовке водителей транспортных средств	2006 год 2007 год 2008 год 2009 - 2012 годы	3 2 1 4	3 2 1 4	- - - -	- - - -	Рособразование	совершенствование подготовки водителей транспортных средств
54. Разработка нормативных актов, обеспечивающих формирование и функционирование системы обучения безопасному поведению и профилактике детского дорожно-транспортного травматизма	2006 год 2007 год 2008 год 2009 - 2012 годы	4 1 1 4	4 1 1 4	- - - -	- - - -	Рособразование	формирование у участников дорожного движения стереотипов безопасного поведения
55. Разработка предложений по внесению изменений в нормативно-технические документы, регламентирующие применение устройств автоматической фиксации нарушений Правил дорожного движения Российской Федерации	2006 год	4	4	-	-	МВД России	создание организационных основ для применения устройств автоматической фиксации нарушений Правил дорожного движения Российской Федерации

56. Формирование и ведение фонда стандартов, а также ведение базы данных международных и национальных стандартов для целей гармонизации	2009 - 2012 годы	25	25	-	-	Росавтодор	повышение эффективности управленческих решений в области обеспечения безопасности дорожного движения
57. Издание научно-методических материалов, программ, печатных и электронных учебных пособий для учреждений дошкольного образования и общеобразовательных учреждений детей (обеспечение 150 тыс. образовательных учреждений пилотными комплектами учебных пособий, программ)	2006 год 2007 год 2008 год 2009 - 2012 годы	5 33 33 250	- 4 3 100	5 29 30 150	-	Рособразование	профилактика детского дорожно-транспортного травматизма
58. Разработка и подготовка к изданию учебно-методических и наглядных пособий, учебных фильмов, в том числе с использованием мультимедийных средств, включая методы дистанционного обучения по различным вопросам безопасного функционирования автомобильного транспорта (профессиональная подготовка водителей, организация безопасного транспортного процесса, технического содержания транспортных средств и др.)	2009 - 2012 годы	150	150	-	-	Росавтодор	формирование у участников дорожного движения стереотипов безопасного поведения
59. Ежегодное проведение всероссийского конкурса профессионального мастера водителей транспортных средств, научно-практических конференций по безопасному функционированию автомобильного	2009 - 2012 годы	100	100	-	-	Росавтодор	формирование у участников дорожного движения стереотипов безопасного поведения

транспорта, освещение проблем регулирования деятельности автомобильного транспорта в средствах массовой информации, подготовка телепрограмм	2006 год 2007 год 2008 год 2009 - 2012 годы	9,7 40,75 74,42 533,7	3,7 9,85 18 39,5	6 30,9 56,42 494,2	- - - -	МВД России	предупреждение опасного поведения участников дорожного движения
60. Проведение широкомасштабных акций "Внимание - дети", "Внимание - пешеход", "Вежливый водитель", "Зебра" и т.д. Привлечение информационных и рекламных агентств к проведению профилактических акций, направленных на укрепление дисциплины участников дорожного движения, размещение материалов в средствах массовой информации по вопросам безопасности дорожного движения	2006 год 2007 год 2008 год 2009 - 2012 годы	13 23 27 138,8	5 15 18 39,5	8 8 9 96,3	- - - -	МВД России	формирование у участников дорожного движения стереотипов безопасного поведения
61. Создание тематических телепередач по пропаганде культуры поведения участников дорожного движения разных возрастных категорий (на 2 федеральных каналах)	2006 год 2007 год 2008 год 2009 - 2012 годы	25 44,3 58 403,7	5 15 20 39,5	20 29,3 38 364,2	- - - -	МВД России	формирование у участников дорожного движения стереотипов безопасного поведения
62. Создание видео- и телевизионной информационно-пропагандистской продукции, организация тематической наружной социальной рекламы (баннеры, перетяжки), а также размещение материалов в средствах массовой информации, общественном транспорте, кинотеатрах и т.д.	2006 год 2007 год 2008 год 2009 - 2012 годы	25 44,3 58 403,7	5 15 20 39,5	20 29,3 38 364,2	- - - -	МВД России	формирование у участников дорожного движения стереотипов безопасного поведения

63. Проведение всероссийских массовых мероприятий с детьми (конкурсы-фестивали "Безопасное колесо", профильные смены активистов отрядов юных инспекторов движения, автопробеги по местам боевой славы, чемпионаты юношеских автошкол по автономному вождению, конкурсы среди общеобразовательных учреждений по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма)	2006 год 2007 год 2008 год 2009 - 2012 годы	30 40 65 330	20 10 20 80	- - - -	- - - -	Рособразование	формирование у детей навыков безопасного поведения на улицах и дорогах
64. Проведение межгосударственных слетов юных инспекторов движения государств - участников СНГ	2006 год 2007 год 2008 год 2009 - 2012 годы	3,4 8,5 15,5 31	3 5 10 6	0,4 3,5 3,5 25	- - - -	МВД России	формирование у детей навыков безопасного поведения на улицах и дорогах
65. Изготовление и распространение световозвращающих приспособлений в среде дошкольников и учащихся младших классов	2006 год 2007 год 2008 год 2009 - 2012 годы	13 18 21 222,9	3 8 10 -	10 10 11 222,9	- - - -	МВД России	снижение вероятности наездов на детей в темное время суток
66. Мониторинг профилактики детского дорожно-транспортного травматизма в образовательных учреждениях	2006 год 2007 год 2008 год 2009 - 2012 годы	3 2 2 8 30	3 2 2 8 30	- - - - -	- - - - -	Рособразование Росавтодор	профилактика детского дорожно-транспортного травматизма повышение профессионального уровня работников подразделений Ространснадзора
67. Подготовка работников подразделений Ространснадзора к осуществлению контроля и надзора за соблюдением владельцами транспортных средств (должностными лицами) установленных требований по параметрам перевозок (режимы труда и отдыха водителей, скоростной режим движения и т.п.) с применением тахографов	2009 - 2012 годы	30	30	-	-	Росавтодор	повышение профессионального уровня работников подразделений Ространснадзора

68. Приобретение специальных грузовых (564) и легковых (1833) автомобилей для приема экзаменов	2006 год 2007 год 2008 год 2009 - 2012 годы	29,5 111,7 116,95 540	9,5 40 41,95 -	20 71,7 75 540	- - - -	МВД России	улучшение материально-технической базы экзаменационных подразделений Госавтоинспекции
69. Оснащение техническими средствами и научно-методическими материалами центров по подготовке и повышению квалификации специалистов, занимающихся обучением водителей транспортных средств, сотрудников Госавтоинспекции, осуществляющих прием экзаменов на получение права управления транспортными средствами	2007 год 2008 год 2009 - 2012 годы	4 3 68	4 3 68	- - -	- - -	Рособразование	предупреждение опасного поведения водителей транспортных средств
70. Оснащение научно-методическими материалами базовых центров по подготовке водителей на основе учебно-курсовых комбинатов	2009 - 2012 годы	20	20	-	-	Росавтодор	повышение профессионального мастерства водителей автотранспортных средств на основе совершенствования нормативно-правового и методического обеспечения системы повышения квалификации водителей уровня подготовки
71. Оснащение тренажерной техникой для профессионального тренинга водителей транспортных средств на базе программно-технических комплексов с компьютерной визуализацией	2009 - 2012 годы	25	25	-	-	Росавтодор	повышение уровня подготовки водителей уровня подготовки на основе тренажерной техники на базе программно-технических комплексов с компьютерной визуализацией
72. Оснащение необходимыми научно-методическими материалами федеральных экспериментальных центров (полигонов) "Детский автогород" в федеральных округах	2009 - 2012 годы	50	50	-	-	Рособразование	профилактика детского дорожно-транспортного травматизма
73. Оснащение современными техническими средствами и средствами обучения 35 базовых учреждений (уголки по правилам дорожного	2007 год 2008 год 2009 - 2012 годы	4 4 68	4 4 68	- - -	- - -	Рособразование	формирование у участников дорожного движения стереотипов безопасного поведения

движения, тренажеры, компьютерные программы) в образовательных учреждениях разных видов	2007 год 2008 год 2009 - 2012 годы	4 3 76	4 3 76	- - -	- - -	Рособразование	формирование у участников дорожного движения стереотипов безопасного поведения
74. Оснащение 40 региональных детских автогородков соответствующими научно-методическими материалами, организация на их основе базовых учебно-методических центров по изучению детьми, а также педагогическим составом общеобразовательных и дошкольных учреждений основ безопасности дорожного движения	2007 год 2008 год 2009 - 2012 годы	13,3 15 100	4 5 40	9,3 10 60	- - -	Рособразование	предупреждение детского дорожно-транспортного травматизма
75. Повышение квалификации преподавательского состава общеобразовательных школ и детских дошкольных учреждений	2009 - 2012 годы	10	10	-	-	Росавтодор	повышение пассивной безопасности транспортных средств
76. Материально-техническое обеспечение проведения испытаний по применению новых элементов пассивной безопасности на транспортных средствах, в том числе в части защиты пешеходов при наездах	2009 - 2012 годы	60	60	-	-	Росавтодор	обеспечение соответствия испытательной базы современным требованиям

77. Материально-техническое обеспечение мероприятий по оценке соответствия транспортных средств, составных частей конструкции, предметов дополнительного оборудования, запасных частей и принадлежностей транспортных средств, дорожного покрытия, элементов дорожной инфраструктуры установленным требованиям	2007 год 2008 год 2009 - 2012 годы	2,43 1 3	2,43 1 3	- - -	- - -	Росздрав	профилактика факторов риска, негативно влияющих на состояние и поведение водителей транспортных средств
78. Разработка рекомендаций по снижению влияния внешних световых и звуковых раздражающих факторов на адекватное реагирование водителей транспортных средств на дорожную обстановку	2007 год 2008 год 2009 - 2012 годы	4 4 10	4 4 10	- - -	- - -	Росздрав	профилактика факторов риска, негативно влияющих на состояние и поведение водителей транспортных средств
79. Разработка рекомендаций по оценке влияния на психофизиологическое состояние водителей расположения дорожных знаков, указателей, наружной рекламы, транспортных развязок, зеленых насаждений, строительных сооружений	2007 год 2008 год 2009 - 2012 годы	4 4 10	4 4 10	- - -	- - -	Росздрав	профилактика факторов риска, негативно влияющих на состояние и поведение водителей транспортных средств

**Организационно-планировочные и инженерные меры, направленные на совершенствование
организации движения транспортных средств и пешеходов в городах**
(млн. рублей, с учетом прогноза цен на соответствующие годы)

	Срок исполнения	Объем финансирования - всего	В том числе			Ответственные за выполнение	Ожидаемый результат
			за счет средств федерального бюджета	за счет средств бюджетов субъектов Российской Федерации	за счет средств внебюджетных источников		
1. Научно-правовой анализ законодательной базы по проблеме организации движения транспортных средств и пешеходов	2006 год	2	2	-	-	МВД России	повышение эффективности нормативно-правового регулирования процесса организации движения транспортных средств и пешеходов
2. Подготовка научно обоснованных предложений по внесению изменений в законодательство в части, касающейся регламентации деятельности федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления по организации движения транспорта и пешеходов в городах	2006 год	9	9	-	-	МВД России	повышение эффективности деятельности органов исполнительной власти по организации движения транспортных средств и пешеходов

Научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы

3. Разработка программ и научно-методического обеспечения для повышения квалификации сотрудников службы дорожной инспекции и организации движения Госавтоинспекции	2006 год	1	1	-	-	МВД России	повышение эффективности надзорной деятельности
4. Исследование проблемы соответствия пропускной способности улично-дорожной сети уровню транспортной загрузки в районах организованных парковок в условиях развития автомобилизации	2006 год	7	7	-	-	МВД России	повышение пропускной способности улично-дорожной сети, создание удобных условий пользования парковками. Снижение риска дорожно-транспортных происшествий
5. Исследование проблемы ранжирования скоростных режимов на улично-дорожной сети городов и разработка методов оптимизации скоростных режимов движения транспортных средств на улично-дорожной сети	2006 год	4	4	-	-	МВД России	оптимизация установления скоростных режимов на улично-дорожной сети
6. Исследование проблем приоритетности движения общественного транспорта, в том числе с использованием специально выделенных полос, с учетом требований безопасности дорожного движения	2007 год 2008 год 2009 - 2012 годы	4,5 2 1	4,5 2 1	- - -	- - -	Росавтодор	повышение безопасности движения общественного транспорта при использовании механизмов приоритетности его движения
7. Проведение исследований, направленных на создание систем (районных, городских) маршрутного ориентирования транспортных средств для выявления оптимальных маршрутов движения с целью сокращения перепробегов транспортных средств, времени задержек, увеличения скорости сообщения	2006 год 2007 год 2008 год 2009 - 2012 годы	1 4 5 24	1 4 5 24	- - - -	- - - -	МВД России	оптимизация маршрутов движения, экологической обстановки, снижение риска возникновения дорожно-транспортных происшествий

8. Проведение исследований, направленных на развитие автоматизированных систем управления движением (АСУД) транспортных средств и пешеходов, разработку программного обеспечения и алгоритмов работы системы	2006 год 2007 год 2008 год 2009 - 2012 годы	7 30 40 160	7 30 40 160	- - - -	- - - -	МВД России	повышение пропускной способности улично-дорожной сети, улучшение экологической обстановки, снижение риска возникновения дорожно-транспортных происшествий
9. Исследование проблем влияния современных материалов, применяемых для нанесения дорожной разметки, на аварийность	2006 год 2009 - 2012 годы	2 8	2 8	- -	- -	Росавтодор	повышение безопасности дорожного движения
10. Проведение научных исследований влияния различных конструкций дорожных ограждений на тяжесть последствий дорожно-транспортных происшествий	2006 год 2007 год 2009 - 2012 годы	2,5 4,5 20	2,5 4,5 20	- - -	- - -	Росавтодор	повышение безопасности дорожного движения
11. Исследование проблем влияния современных типов дорожных покрытий на безопасность дорожного движения	2006 год	2	2	-	-	МВД России	снижение влияния скользкости дорожного покрытия на аварийность
12. Проведение научных исследований влияния современных средств и методов обустройства мест производства дорожных работ и ограждения мест совершения дорожно-транспортных происшествий на аварийность	2006 год	1,5	1,5	-	-	МВД России	снижение аварийности в зонах производства дорожных работ
13. Исследование проблем влияния современных средств обустройства железнодорожных переездов на безопасность дорожного движения	2006 год 2007 год 2009 - 2012 годы	1,5 2 4	1,5 2 4	- - -	- - -	Росавтодор	повышение безопасности дорожного движения

14. Исследование проблем влияния различных конструкций искусственных неровностей на аварийность и техническое состояние транспортных средств	2006 год 2007 год	7 1,5	7 1,5	- -	- -	Росавтодор	повышение безопасности дорожного движения
15. Проведение научных исследований влияния эксплуатационных характеристик современных средств обустройства (дорожных знаков, светофоров, оборудования для искусственного освещения и т.п.) и содержания (антигололедных реагентов и т.п.) автомобильных дорог и улиц на аварийность	2006 год 2007 год 2008 год 2009 - 2012 годы	3,5 1,5 1 12	3,5 1,5 1 12	- - - -	- - - -	Росавтодор Росавтодор	повышение безопасности дорожного движения
16. Проведение научных исследований, направленных на разработку порядка и методики определения объемов финансирования мероприятий по организации и обеспечению безопасности движения транспортных средств и пешеходов местными органами исполнительной власти	2006 год 2007 год	4 4	4 4	- -	- -	МВД России	повышение уровня безопасности дорожного движения
Капитальные вложения							
17. Строительство 1100 подземных (надземных) пешеходных переходов в городах	2007 год 2008 год 2009 - 2012 годы	1367,5 1672 6373,7	200 240 730	1147,5 1412 5567,7	20 20 75	МВД России	повышение безопасности пешеходного движения

18. Модернизация АСУД и светофорных объектов (оснащение светодиодными светофорами, современными управляющими контроллерами, экологическими датчиками, детекторами транспорта, табло обратного отсчета времени разрешающего сигнала, дополнительных звуковыми сопровождающими устройствами, современными программным обеспечением, а также техническое переоснащение центральных управляющих пунктов АСУД линиями связи, аппаратурой для связи с периферийными объектами, налаживание радиоканала)	2006 год 2007 год 2008 год 2009 - 2012 годы	297 1152,1 1658,3 7516,6	77 320 390 1600	220 790,9 1 252,3 5 679,6	- 41,2 15,8 238	МВД России	повышение пропускной способности улично-дорожной сети, сокращение перепробегов и времени задержек транспортных средств, улучшение экологической обстановки и снижение риска дорожно-транспортных происшествий
19. Оборудование искусственным освещением мест концентрации дорожно-транспортных происшествий на участках федеральных автомобильных дорог, находящихся в городах (не менее 620 км)	2007 год 2008 год 2009 - 2012 годы	140 350 540	100 250 140	40 100 400	- - -	Росавтодор	повышение безопасности дорожного движения в темное время суток
20. Обустройство наиболее опасных участков улично-дорожной сети дорожными ограждениями (не менее 850 км)	2006 год 2007 год 2008 год 2009 - 2012 годы	31 474 842,7 4175,9	0,8 20 65 350	30,2 453,9 777,6 3 825,8	- 0,1 0,1 0,1	МВД России	исключение возможности выезда транспортных средств на встречную полосу движения и тротуары, падений с мостов, путепроводов и высоких насыпей, а также выхода пешеходов на проезжую часть дороги
21. Создание системы маршрутного ориентирования участников дорожного движения (установка не менее 93800 дорожных знаков)	2006 год 2007 год 2008 год 2009 - 2012 годы	82 170,7 257,6 1079,2	12 85 100 500	70 77,2 154,1 579,2	- 8,5 3,5 -	МВД России	оптимизация маршрутов движения, улучшение экологической обстановки, снижение риска возникновения дорожно-транспортных происшествий совершенствование контрольно-надзорной

22. Оснащение подразделений Госавтоинспекции субъектов Российской Федерации 100 передвижными лабораториями для контроля за эксплуатационным состоянием улично-дорожной сети городов	2006 год	100	100	-	-	МВД России	деятельности
Капитальные вложения							
23. Подготовка предложений по изменению законодательства в части регламентации деятельности федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления по организации движения транспортных средств и пешеходов в городах	2006 год	6,5	6,5	-	-	МВД России	повышение эффективности деятельности органов исполнительной власти по организации движения транспортных средств и пешеходов в городах
24. Разработка методических рекомендаций, пособий по применению технических средств организации движения транспортных средств и пешеходов в городах и на автомобильных дорогах	2007 год	2	2	-	-	МВД России	снижение влияния дорожного фактора на аварийность
25. Разработка методической документации по проектированию, согласованию и внедрению комплексных схем организации движения транспортных средств и пешеходов, организации парковок в городах	2007 год	3,5	3,5	-	-	МВД России	повышение уровня упорядоченности движения транспортных средств и пешеходов на улично-дорожной сети
26. Разработка технических требований к средствам организации движения транспортных средств и пешеходов	2007 год	1,5	1,5	-	-	МВД России	внедрение технических средств организации дорожного движения, применение которых максимально

(дорожные знаки, светофоры, дорожная разметка, ограждения) и методов их контроля	2007 год	1,5	1,5	-	-	-	МВД России	снижает риск возникновения дорожно-транспортных происшествий применение современных технических средств организации движения транспортных средств и пешеходов
27. Разработка механизмов подтверждения соответствия установленным требованиям технических средств организации дорожного движения (дорожные знаки, светофоры, дорожная разметка, ограждения и др.) и автоматических средств для их управления	2006 год	1,5	1,5	-	-	-	МВД России	повышение обоснованности финансирования мероприятий по организации движения транспортных средств и пешеходов в городах
28. Разработка методического пособия по определению объемов финансирования мероприятий по организации и обеспечению безопасности движения транспортных средств и пешеходов местными органами исполнительной власти	2006 год	1,5	1,5	-	-	-	МВД России	повышение эффективности деятельности органов местного самоуправления по организации движения транспортных средств и пешеходов в городах
29. Разработка рекомендаций по регламенту деятельности органов местного самоуправления, связанной с организацией движения транспортных средств и пешеходов в городах	2006 год 2007 год 2008 год 2009 - 2012 годы	2,3 2,3 2,3 3	2,3 2,3 2,3 3	- - - -	- - - -	- - - -	МВД России	повышение эффективности надзорной деятельности
30. Проведение специализированных обучающих семинаров и конференций, посвященных вопросам организации движения и дорожной инспекции	2006 год 2007 год 2008 год 2009 - 2012 годы	165 477,7 570,3 1485,4	20 54,7 55,7 139	145 423 449,6 1301,4	- - 65 45	- - 65 45	МВД России	повышение качества эксплуатационного обслуживания технических средств организации дорожного движения
31. Оснащение городских эксплуатационных организаций на конкурсной основе техникой для обслуживания технических средств организации дорожного движения								

ПРИЛОЖЕНИЕ №5
к федеральной целевой программе
"Повышение безопасности
дорожного движения в 2006 – 2012 годах"

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

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

Срок исполнения	Объем финансирования - всего	В том числе			Ответственные за выполнение	Ожидаемый результат
		за счет средств федерального бюджета	за счет средств бюджетов субъектов Российской Федерации	за счет средств внебюджетных источников		
2006 год 2007 год 2008 год 2009 - 2012 годы	2 2 1 6	2 2 1 6	2 2 1 6	2 2 1 6	Росздрав	сокращение времени прибытия соответствующих служб на место дорожно-транспортного происшествия
2006 год 2007 год 2009 - 2012 годы	2 4 5,5	2 4 5,5	2 4 5,5	2 4 5,5	МВД России	сокращение времени прибытия соответствующих служб на место дорожно-транспортного происшествия

Научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы

1. Проведение научных исследований, разработка и внедрение в медицинских учреждениях автоматизированных информационно-управляющих систем, интегрированных с Единой государственной системой предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций	2006 год 2007 год 2008 год 2009 - 2012 годы	2 2 1 6	2 2 1 6	2 2 1 6	Росздрав	сокращение времени прибытия соответствующих служб на место дорожно-транспортного происшествия
2. Проведение научных исследований и разработка для подразделений дорожно-патрульной службы Госавтоинспекции автоматизированных информационно-управляющих систем, интегрированных с Единой	2006 год 2007 год 2009 - 2012 годы	2 4 5,5	2 4 5,5	2 4 5,5	МВД России	сокращение времени прибытия соответствующих служб на место дорожно-транспортного происшествия

<p>3. Государственной системой предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций</p> <p>3. Научно-методическое сопровождение установок на улично-дорожной сети информационных табло (знаков) с указанием местонахождения и способа связи со службами ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий и лечебными учреждениями</p> <p>4. Научное обоснование и разработка нормативно-правовых основ порядка формирования зон ответственности медицинских учреждений по оказанию помощи лицам, пострадавшим в результате дорожно-транспортных происшествий, на федеральных автомобильных дорогах независимо от административно-территориального деления</p> <p>5. Научное обоснование и разработка пилотного системного проекта по организации оказания медицинской помощи лицам, пострадавшим в результате дорожно-транспортных происшествий, в субъекте Российской Федерации</p> <p>6. Научные исследования проблем эвакуации транспортных средств с мест дорожно-транспортных происшествий, а также неисправных транспортных</p>	<p>2006 год</p> <p>2006 год 2009 - 2012 годы</p> <p>2007 год 2008 год 2009 - 2012 годы</p> <p>2006 год</p>	<p>2</p> <p>2 2</p> <p>3 3 10</p> <p>3</p>	<p>2</p> <p>2 2</p> <p>3 3 10</p> <p>3</p>		<p>МВД России</p> <p>Росздрав</p> <p>Росздрав</p> <p>МВД России</p>	<p>сокращение времени прибытия соответствующих служб на место дорожно-транспортного происшествия</p> <p>отработка алгоритмов действий учреждений здравоохранения при ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий</p> <p>оптимизация действий медицинских сил и средств по оказанию помощи лицам, пострадавшим в результате дорожно-транспортных происшествий</p> <p>оптимизация действий сотрудников дорожно-патрульной службы Госавтоинспекции при эвакуации транспортных средств</p>
--	--	--	--	--	---	---

<p>средств и создающих помехи для дорожного движения, разработка проектов нормативных правовых актов и соответствующих регламентов по организации и проведению этой работы подразделениями дорожно-патрульной службы</p>	<p>2006 год 2007 год</p>	<p>4,5 1</p>	<p>4,5 1</p>		<p>Росздрав</p>	<p>сокращение времени прибытия соответствующих служб на место дорожно-транспортного происшествия и доставки лиц, пострадавших в результате дорожно-транспортных происшествий, в лечебные учреждения</p>
<p>7. Научное обоснование и разработка пилотного проекта навигационной системы контроля и оперативной связи на территории субъекта Российской Федерации, позволяющей оперативно определять бригады (патрули) оперативных служб, которые находятся ближе других к месту дорожно-транспортного происшествия, и прокладывать оптимальный маршрут их проезда к месту происшествия</p>	<p>2006 год 2007 год 2008 год 2009 - 2012 годы</p>	<p>1 2 1 4</p>	<p>1 2 1 4</p>		<p>Росздрав</p>	<p>сокращение времени прибытия соответствующих служб на место дорожно-транспортного происшествия и доставки лиц, пострадавших в результате дорожно-транспортных происшествий, в лечебные учреждения</p>
<p>8. Научное обоснование и разработка автоматизированных информационно-управляющих систем, интегрированных с Единой государственной системой предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций, для организации помощи лицам, пострадавшим в результате дорожно-транспортных происшествий</p>	<p>2006 год 2007 год 2008 год 2009 - 2012 годы</p>	<p>2 8 5 4</p>	<p>2 8 5 4</p>		<p>Росздрав</p>	<p>оптимизация организации экстренной специализированной медицинской помощи на месте дорожно-транспортного происшествия</p>
<p>9. Научное обоснование мер по организации экстренной медицинской помощи лицам, пострадавшим в результате дорожно-транспортных происшествий, с использованием вертолетов</p>	<p>2006 год 2007 год 2008 год 2009 - 2012 годы</p>	<p>2 8 5 4</p>	<p>2 8 5 4</p>		<p>Росздрав</p>	<p>оптимизация действий сотрудников дорожно-патрульной службы Госавтоинспекции при эвакуации транспортных средств</p>

10. Научное обоснование и разработка плотного проекта по применению вертолетной авиации для оказания помощи лицам, пострадавшим в результате дорожно-транспортных происшествий, на федеральной магистральной автомобильной дороге Москва - Санкт-Петербург	2007 год 2008 год	5 3	5 3			Росздрав	оптимизация организации экстренной специализированной медицинской помощи на месте дорожно-транспортного происшествия
11. Проведение научных исследований, направленных на разработку сценариев специальных учений по тематике организации и оказания медицинской помощи лицам, пострадавшим в результате дорожно-транспортных происшествий, во взаимодействии с подразделениями и формированиями МЧС России и МВД России	2007 год 2008 год 2009 - 2012 годы	1 1 4	1 1 4			Росздрав	отработка системы взаимодействия органов управления, Учреждений и формирований, принимающих участие в ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий
12. Научно-методическое обеспечение подготовки предложений по внесению изменений в законодательство по вопросам оказания медицинской помощи лицам, пострадавшим в результате дорожно-транспортных происшествий	2007 год 2008 год 2009 - 2012 годы	2 2 6	2 2 6			Росздрав	создание нормативной правовой базы, регламентирующей вопросы оказания медицинской помощи лицам, пострадавшим в результате дорожно-транспортных происшествий
13. Научное обоснование и разработка стандартов и лечебных технологий оказания медицинской помощи лицам, пострадавшим в результате дорожно-транспортных происшествий	2006 год 2007 год 2008 год 2009 - 2012 годы	2 3 2 2	2 3 2 2			Росздрав	стандартизация методов оказания медицинской помощи лицам, пострадавшим в результате дорожно-транспортных происшествий
14. Научные исследования в области разработки специальных медицинских уклонок для оснащения патрульных	2006 год 2007 год 2008 год	2 4,5 4	2 4,5 4			Росздрав	совершенствование технологий, форм и методов оказания медицинской помощи лицам, пострадавшим в результате

автомобилей и стационарных постов дорожно-патрульной службы Госавтоинспекции, а также вертолетов, участвующих в эвакуации лиц, пострадавших в результате дорожно-транспортных происшествий	2009 - 2012 годы	1	1				дорожно-транспортных происшествий
15. Научные исследования в области разработки новых видов аптечек для автотранспортных средств различных типов и инструкций по их применению	2007 год 2008 год 2009 - 2012 годы	3 2 8	3 2 8			Росздрав	совершенствование оказания первой медицинской помощи лицам, пострадавшим в результате дорожно-транспортных происшествий
16. Создание экспертно-консультативной и эвакуационной системы оказания специализированной медицинской помощи лицам, пострадавшим в результате дорожно-транспортных происшествий, в зависимости от характера полученных травм	2007 год 2008 год 2009 - 2012 годы	4 1 12	4 1 12			Росздрав	оптимизация системы оказания специализированной медицинской помощи лицам, пострадавшим в результате дорожно-транспортных происшествий
17. Научная разработка правовых основ по обучению водителей, сотрудников служб, участвующих в ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий, приемам оказания первой медицинской помощи	2006 год 2007 год	2,5 1	2,5 1			Росздрав	создание нормативной правовой базы, регламентирующей вопросы оказания первой медицинской помощи лицам, пострадавшим в результате дорожно-транспортных происшествий
18. Научная разработка организационно-правовых, финансово-экономических и методических основ создания учебных центров по обучению водителей, сотрудников служб, участвующих в ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий, приемам оказания первой медицинской помощи лицам, пострадавшим в результате дорожно-транспортных происшествий	2006 год 2007 год 2008 год 2009 - 2012 годы	2 3 1 5	2 3 1 5			Росздрав	повышение качества медицинской подготовки водителей транспортных средств и сотрудников служб, участвующих в ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий

19. Научная разработка организационно-правовых, финансово-экономических и методических основ создания учебных центров подготовки преподавателей, обучающихся водителей, сотрудников служб, участвующих в ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий первой медицинской помощи лицам, пострадавшим в результате дорожно-транспортных происшествий	2006 год 2007 год 2008 год 2009 - 2012 годы	3 2 1 8	3 2 1 8	Росздрав	повышение качества преподавания в области оказания медицинской помощи лицам, пострадавшим в результате дорожно-транспортных происшествий
20. Научные исследования и разработка учебно-методических пособий и обучающих программ по оказанию первой медицинской помощи для сотрудников служб, участвующих в ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий, приемам оказания первой медицинской помощи лицам, пострадавшим в результате дорожно-транспортных происшествий	2006 год 2007 год 2008 год 2009 - 2012 годы	3 1 1 5	3 1 1 5	Росздрав	повышение уровня подготовки обучаемых контингентов в области оказания первой медицинской помощи лицам, пострадавшим в результате дорожно-транспортных происшествий
21. Научные разработки по совершенствованию системы научно-методического обеспечения процесса обучения водителей, сотрудников служб, участвующих в ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий, приемам оказания первой медицинской помощи лицам, пострадавшим в результате дорожно-транспортных происшествий	2006 год 2007 год 2008 год 2009 - 2012 годы	3 2 1 4	3 2 1 4	Росздрав	совершенствование процесса обучения водителей и сотрудников служб, участвующих в ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий

22. Проведение научных исследований и разработка организационно-правовых, финансовых и методических основ по созданию учебного центра подготовки специалистов, оказывающих медицинскую помощь лицам, пострадавшим в результате дорожно-транспортных происшествий, при использовании вертолетов	2007 год 2008 год	2 2	2 2	Росздрав	повышение уровня подготовки специалистов, оказывающих экстренную медицинскую помощь лицам, пострадавшим в результате дорожно-транспортных происшествий
23. Проведение научных исследований, направленных на разработку учебных программ по подготовке специалистов, оказывающих медицинскую помощь лицам, пострадавшим в результате дорожно-транспортных происшествий, при использовании вертолетов	2007 год 2008 год	3 2	3 2	Росздрав	повышение уровня подготовки специалистов, оказывающих экстренную медицинскую помощь лицам, пострадавшим в результате дорожно-транспортных происшествий
24. Разработка научно-методических основ создания механизма и взаимного оповещения экстренных служб, привлекаемых для ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий	2006 год 2007 год 2008 год 2009 - 2012 годы	2 5,5 2,5 3,5	2 5,5 2,5 3,5	МЧС России	сокращение времени оповещения экстренных служб, привлекаемых для ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий
25. Проведение исследований по оценке эффективности применяемых форм и методов обнаружения места дорожно-транспортного происшествия и оповещения о нем	2006 год 2007 год	1 2	1 2	МЧС России	выбор оптимальной системы обнаружения места дорожно-транспортного происшествия и оповещения о нем
26. Проведение научных исследований по обоснованию рациональной технологии разборки транспортных средств, деблокирования и извлечения лиц, пострадавших в результате дорожно-транспортных происшествий	2006 год 2007 год 2008 год 2009 - 2012 годы	2,5 7,5 1,5 1	2,5 7,5 1,5 1	МЧС России	повышение эффективности работ по разборке транспортных средств, деблокированию и извлечению лиц, пострадавших в результате дорожно-транспортных происшествий

27. Системные исследования по организации спасения лиц, пострадавших в результате дорожно-транспортных происшествий, в субъекте Российской Федерации	2006 год 2007 год 2008 год 2009 - 2012 годы	2 3 1 2	2 3 1 2	МЧС России	повышение эффективности спасения лиц, пострадавших в результате дорожно-транспортных происшествий
28. Научно-методическое обеспечение взаимодействия ведомственных дежурных (диспетчерских) служб по организации ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий	2006 год	1	1	МЧС России	повышение эффективности спасения лиц, пострадавших в результате дорожно-транспортных происшествий
29. Научно-методическое обеспечение выполнения спасательных работ на месте дорожно-транспортного происшествия	2006 год 2007 год	2 3	2 3	МЧС России	повышение эффективности спасения лиц, пострадавших в результате дорожно-транспортных происшествий
30. Разработка современных образцов аварийно-спасательной и пожарной техники для ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий	2007 год 2008 год 2009 - 2012 годы	7 5 8	7 5 8	МЧС России	сокращение времени проведения спасательных работ
31. Научно-методическое обеспечение действий водителей, сотрудников дорожно-патрульной службы Госавтоинспекции и аварийно-спасательных служб на месте дорожно-транспортного происшествия при ликвидации аварийных ситуаций с опасными грузами, перевозимыми автомобильным транспортом	2006 год 2007 год	1 2	1 2	МЧС России	снижение риска возникновения чрезвычайных ситуаций при ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий с автомобильным транспортом, перевозящим опасные грузы
32. Проведение научных исследований, направленных на разработку требований к специальным средствам, состоящим на вооружении служб, привлекаемых к	2006 год	1	1	МЧС России	сокращение времени проведения спасательных работ

ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий					
33. Разработка комплекса мультимедийных средств обучения технологии спасения лиц, пострадавших в результате дорожно-транспортных происшествий	2006 год 2007 год 2008 год 2009 - 2012 годы	3 3 5 2	3 3 5 2	МЧС России	повышение уровня подготовки специалистов, участвующих в ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий
34. Разработка методических и нормативно-правовых основ внеаэродромного базирования вертолетов и их посадки на необорудованные площадки	2007 год 2008 год	1 1	1 1	МЧС России	сокращение времени прибытия экстренных служб на место дорожно-транспортного происшествия
35. Проведение научных исследований и разработка организационно-правовых и финансово-экономических основ создания Центра по мониторингу ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий	2006 год 2007 год	1 1	1 1	МЧС России	совершенствование технологии проведения спасательных работ на месте дорожно-транспортного происшествия
36. Научный анализ сведений о ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий на федеральных автомобильных дорогах с формированием автоматизированной базы исходных данных	2006 год 2007 год 2008 год 2009 - 2012 годы	1,5 5,5 3 3	1,5 5,5 3 3	МЧС России	создание автоматизированной базы данных о ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий
37. Проведение научных исследований в области создания информационно-образовательного портала в сети Интернет по современным формам, методам и приемам спасения лиц, пострадавших в результате дорожно-транспортных происшествий	2006 год	1	1	МЧС России	повышение информированности населения о современных способах оказания помощи лицам, пострадавшим в результате дорожно-транспортных происшествий

38. Проведение научных исследований в области разработки учебно-методических пособий и комплексов плакатов по технологиям ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий	2007 год 2008 год 2009 - 2012 годы	1,5 1 2	1,5 1 2	1,5 1 2	МЧС России	повышение информированности населения о современных способах оказания помощи лицам, пострадавшим в результате дорожно-транспортных происшествий
39. Исследование и моделирование дорожно-транспортных происшествий с участием транспортных средств, перевозящих опасные грузы, разработка алгоритма действий водителей и специалистов служб, участвующих в ликвидации последствий таких дорожно-транспортных происшествий	2006 год 2007 год 2008 год	1 1 6	1 1 6	1 1 6	МЧС России	снижение риска возникновения чрезвычайных ситуаций при ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий с автомобильным транспортом, перевозящим опасные грузы
40. Разработка автоматизированных экспертных систем принятия решений во время ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий с участием транспортных средств, перевозящих опасные грузы	2006 год 2007 год 2008 год	1 8 6	1 8 6	1 8 6	МЧС России	снижение риска возникновения чрезвычайных ситуаций при ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий с автомобильным транспортом, перевозящим опасные грузы
41. Проведение научных исследований в области оснащения автомобильного транспорта средствами пожаротушения	2006 год	1	1	1	МЧС России	снижение рисков возникновения пожаров в результате дорожно-транспортных происшествий
42. Проведение научных исследований в области обучения современным способам оказания помощи лицам, пострадавшим в результате дорожно-транспортных происшествий	2006 год 2007 год 2008 год	1,5 5 4	1,5 5 4	1,5 5 4	МЧС России	совершенствование системы ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий
43. Проведение научных исследований в области разработки и внедрения системы сбора и ведения информации о населении и объектах инфраструктуры вдоль автомобильных дорог	2006 год 2007 год 2008 год 2009 - 2012 годы	1,5 1,5 4 3,5	1,5 1,5 4 3,5	1,5 1,5 4 3,5	МЧС России	совершенствование системы ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий

44. Разработка стандартов оказания медицинской помощи лицам, пострадавшим в результате дорожно-транспортных происшествий, с использованием вертолетной авиации	2007 год 2008 год 2009 - 2012 годы	3 3 2	3 3 2	3 3 2	Росздрав	стандартизация методов оказания помощи лицам, пострадавшим в результате дорожно-транспортных происшествий
45. Анализ структуры травматических повреждений по профилю и степени тяжести у различных категорий участников дорожного движения (водители, пассажиры, пешеходы), пострадавших в результате дорожно-транспортных происшествий	2007 год 2008 год 2009 - 2012 годы	4 3 14	4 3 14	4 3 14	Росздрав	выработка новых технологий и методов оказания медицинской помощи лицам, пострадавшим в результате дорожно-транспортных происшествий
46. Анализ медицинского аспекта детского дорожно-транспортного травматизма	2006 год 2007 год 2008 год 2009 - 2012 годы	1 4 3 14	1 4 3 14	1 4 3 14	Росздрав	выработка новых технологий и методов оказания медицинской помощи детям, пострадавшим в результате дорожно-транспортных происшествий
47. Анализ причин смертности и инвалидизации лиц, пострадавших в результате дорожно-транспортных происшествий	2006 год 2007 год 2008 год 2009 - 2012 годы	2 4 3 10	2 4 3 10	2 4 3 10	Росздрав	выработка новых технологий и методов оказания медицинской помощи лицам, пострадавшим в результате дорожно-транспортных происшествий
48. Анализ эффективности функционирования всех звеньев системы экстренной медицинской помощи лицам, пострадавшим в результате дорожно-транспортных происшествий	2007 год 2008 год 2009 - 2012 годы	3 3 8	3 3 8	3 3 8	Росздрав	выработка новых технологий и методов оказания медицинской помощи лицам, пострадавшим в результате дорожно-транспортных происшествий
49. Анализ эффективности применения вертолетной авиации при оказании экстренной медицинской помощи лицам, пострадавшим в результате дорожно-транспортных происшествий, в	2008 год 2009 - 2012 годы	2 10	2 10	2 10	Росздрав	совершенствование технологий и методов оказания медицинской помощи лицам, пострадавшим в результате дорожно-транспортных происшествий

Капитальные вложения						
условиях плотной городской застройки и транспортной перезагрузки улично-дорожной сети						
50. Оснащение в 90 действующих региональных и окружных центрах медицины катастроф, учебных центров по обучению водителей, сотрудников служб, участвующих в ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий, приемам оказания первой медицинской помощи лицам, пострадавшим в результате дорожно-транспортных происшествий	2006 год 2007 год 2008 год 2009 - 2012 годы	16 27 66	16 27 66	16 27 66	Росздрав	Капитальные вложения повышение качества оказания медицинской помощи лицам, пострадавшим в результате дорожно-транспортных происшествий. Снижение тяжести последствий дорожно-транспортных происшествий
51. Строительство учебно-тренировочных комплексов для подготовки спасателей МЧС России и отработки действий сотрудников служб, участвующих в ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий (на базе учебных центров МЧС России и подразделений федеральных поисково-спасательных формирований общей площадью - 65400 кв. м)	2007 год 2008 год 2009 - 2012 годы	130 104,4 111,6 634	130 104,4 111,6 634	130 104,4 111,6 634	МЧС России	совершенствование системы подготовки участников ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий
52. Оснащение материально-технической базы учебного центра подготовки преподавателей по обучению водителей, сотрудников служб, участвующих в ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий, приемам оказания первой медицинской помощи лицам, пострадавшим в результате дорожно-транспортных происшествий	2006 год 2007 год 2008 год 2009 - 2012 годы	9 5 2 12	9 5 2 12	9 5 2 12	Росздрав	повышение качества преподавания по вопросам оказания первой медицинской помощи лицам, пострадавшим в результате дорожно-транспортных происшествий

результате дорожно-транспортных происшествий, на базе Института проблем медицины катастроф						
53. Создание системы научно-методического обеспечения процесса обучения водителей, сотрудников служб, участвующих в ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий, приемам оказания первой медицинской помощи	2006 год 2007 год 2008 год	2 7 6	2 7 6	2 7 6	Росздрав	совершенствование материально-технического оснащения информационных баз данных для проведения аналитических и статистических исследований
54. Оснащение учебного центра по подготовке специалистов, оказывающих медицинскую помощь лицам, пострадавшим в результате дорожно-транспортных происшествий, при использовании вертолетов	2007 год 2008 год 2009 - 2012 годы	5 3 8,1	5 3 8,1	5 3 8,1	Росздрав	совершенствование системы обучения сотрудников служб, участвующих в ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий
55. Оборудование информационно-обучающего центра, материально-техническое обеспечение процесса интерактивного обучения сотрудников служб, участвующих в ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий	2009 - 2012 годы	31,9	31,9	31,9	Росздрав	совершенствование системы обучения сотрудников служб, участвующих в ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий
56. Создание механизма взаимного оповещения экстренных служб, привлекаемых для ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий, осуществление организационных и технических мероприятий в 87 главных управлениях и 6 региональных центрах МЧС России	2008 год 2009 - 2012 годы	10 273	10 273	10 273	МЧС России	сокращение времени оповещения служб, привлекаемых к ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий

57. Оборудование в 7 региональных центрах медицины катастроф подразделений автоматизированных информационно-управляющих подсистем, интегрированных с Единой государственной системой предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций, для организации оказания помощи лицам, пострадавшим в результате дорожно-транспортных происшествий	2007 год 2008 год 2009 - 2012 годы	5 2 50	5 2 50		Росздрав	сокращение времени оповещения служб, привлекаемых к ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий
58. Оснащение подразделений дорожно-патрульной службы Госавтоинспекции автоматизированными информационно-управляющими системами, интегрированными с Единой государственной системой предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций во всех субъектах Российской Федерации	2007 год	20 70	20 70		МВД России	сокращение времени оповещения служб, привлекаемых к ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий
59. Оснащение на территории Пермского края 7 специализированных отделений в лечебных учреждениях, участвующих в реализации проекта по оказанию медицинской помощи лицам, пострадавшим в результате дорожно-транспортных происшествий, на федеральных автодорогах, и 12 пунктов управления на базах станций скорой медицинской помощи и лечебных учреждений	2008 год 2007 год 2008 год 2009 - 2012 годы	6 5 35	6 5 35		Росздрав	повышение эффективности оказания помощи лицам, пострадавшим в результате дорожно-транспортных происшествий
60. Оснащение оборудованием пункта управления службами, привлекаемыми	2007 год	3	3		Росздрав	сокращение времени прибытия специализированных медицинских бригад

для ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий на базе Московского областного центра медицины катастроф						на место дорожно-транспортного происшествия
61. Оснащение 21 лечебного учреждения средствами связи, программно-техническими средствами и реанимационным спасательным оборудованием для оказания помощи лицам, пострадавшим в результате дорожно-транспортных происшествий	2006 год 2007 год 2008 год 2009 - 2012 годы	3 12 12 51	3 12 12 51		Росздрав	снижение тяжести последствий дорожно-транспортных происшествий
62. Оснащение подразделений дорожно-патрульной службы аппаратно-программными комплексами, позволяющими с помощью электронной карты местности определить оптимальный маршрут движения к месту дорожно-транспортного происшествия патрульного транспорта	2006 год 2007 год 2008 год 2009 - 2012 годы	7,7 15,5 5,7 16	6,2 11 1,2 4,2		МВД России	сокращение времени прибытия нарядов дорожно-патрульной службы на место дорожно-транспортного происшествия
63. Оснащение соответствующим оборудованием 9 лечебно-профилактических учреждений, участвующих в реализации пилотного проекта по применению вертолетной авиации по оказанию помощи лицам, пострадавшим в результате дорожно-транспортных происшествий, на федеральной магистральной автомобильной дороге Москва - Санкт-Петербург	2006 год 2007 год 2008 год 2009 - 2012 годы	0,75 10,3 16,3 13	- 6 12 -		Росздрав	совершенствование системы применения вертолетной авиации для оказания экстренной специализированной медицинской помощи лицам, пострадавшим в результате дорожно-транспортных происшествий
64. Строительство 35 вертолетных площадок на территории лечебно-	2007 год 2008 год	10 11	10 11		Росздрав	совершенствование системы применения вертолетной авиации для оказания

профилактических учреждений, предназначенных для оказания помощи лицам, пострадавшим в результате дорожно-транспортных происшествий	2009 - 2012 годы	54	54	54	экстренной специализированной медицинской помощи лицам, пострадавшим в результате дорожно-транспортных происшествий
65. Оснащение операционного зала информационно-образовательного портала по современным формам, методам и приемам спасения лиц, пострадавших в результате дорожно-транспортных происшествий	2007 год	2	2	2	МЧС России
66. Оснащение 32 центров телемедицинской помощи на базе Всероссийского центра медицины катастроф "Защита"	2007 год 2008 год 2009 - 2012 годы	4 10 50	4 10 50	4 10 50	Росздрав

Прочие расходы

67. Разработка проектов законодательных и иных нормативных правовых актов по организации оказания медицинской помощи лицам, пострадавшим в результате дорожно-транспортных происшествий	2007 год 2008 год 2009 - 2012 годы	3 1 4	3 1 4	3 1 4	Росздрав
68. Разработка нормативно-методической документации, необходимой для обучения приемам оказания первой медицинской помощи лицам, пострадавшим в результате дорожно-транспортных происшествий	2009 - 2012 годы	45	45	45	Росздрав

69. Разработка, апробация и внедрение стандартов и лечебных технологий оказания медицинской помощи лицам, пострадавшим в результате дорожно-транспортных происшествий	2007 год 2008 год 2009 - 2012 годы	3 1 8	3 1 8	3 1 8	Росздрав
70. Разработка и издание учебно-методических пособий и обучающих программ по оказанию первой медицинской помощи для сотрудников служб, участвующих в ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий, приемам оказания первой медицинской помощи лицам, пострадавшим в результате дорожно-транспортных происшествий	2006 год 2007 год 2008 год	5 8 3	5 8 3	5 8 3	Росздрав
71. Разработка учебных программ по подготовке специалистов, оказывающих медицинскую помощь лицам, пострадавшим в результате дорожно-транспортных происшествий, при использовании вертолетов	2009 - 2012 годы 2007 год 2008 год 2009 - 2012 годы	52 2 1 12	52 2 1 12	52 2 1 12	Росздрав
72. Техническое оснащение медицинских учреждений, обеспечивающее функционирование автоматизированной информационно-управляющей системы, интегрированной с Единой государственной системой предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций	2006 год 2007 год 2008 год 2009 - 2012 годы	1 4,5 2 48	1 4,5 2 48	1 4,5 2 48	Росздрав
73. Разработка методических материалов, определяющих порядок формирования зон ответственности медицинских учреждений по оказанию помощи	2006 год 2007 год 2008 год 2009 - 2012 годы	6 1 1 2	6 1 1 2	6 1 1 2	Росздрав

лицам, пострадавшим в результате дорожно-транспортных происшествий, на федеральных автомобильных дорогах независимо от административно-территориального деления	годы	2007 год	2	2	транспортных происшествий
		2008 год	1	1	
		2009 - 2012 годы	9	9	
		2006 год	1	1	
74. Разработка нормативных правовых актов, определяющих порядок создания автоматизированных баз данных о структуре травматических повреждений по профилю и степени тяжести у различных категорий участников дорожного движения (водители, пассажиры, пешеходы), пострадавших в результате дорожно-транспортных происшествий	годы	2007 год	2	2	транспортных происшествий
		2008 год	1	1	
		2009 - 2012 годы	15,5	15,5	
		2006 год	1	1	
75. Разработка нормативных правовых актов, определяющих порядок создания информационных баз данных показателей детского дорожно-транспортного травматизма	годы	2007 год	2	2	транспортных происшествий
		2008 год	2	2	
		2009 - 2012 годы	12	12	
		2006 год	1	1	
76. Методическое обеспечение систематизации причин смертности и инвалидизации лиц, пострадавших в результате дорожно-транспортных происшествий	годы	2007 год	2	2	транспортных происшествий
		2008 год	2	2	
		2009 - 2012 годы	14,5	14,5	
		2006 год	2	2	
77.1 Оценка эффективности функционирования всех звеньев системы экстренной медицинской помощи лицам, пострадавшим в результате дорожно-транспортных происшествий	годы	2007 год	2	2	транспортных происшествий
		2008 год	2	2	
		2009 - 2012 годы	14,5	14,5	
		2006 год	2	2	

лицам, пострадавшим в результате дорожно-транспортных происшествий	годы	2007 год	2	2	транспортных происшествий
		2008 год	1	1	
		2009 - 2012 годы	9	9	
		2006 год	1	1	
74. Разработка нормативных правовых актов, определяющих порядок создания автоматизированных баз данных о структуре травматических повреждений по профилю и степени тяжести у различных категорий участников дорожного движения (водители, пассажиры, пешеходы), пострадавших в результате дорожно-транспортных происшествий	годы	2007 год	2	2	транспортных происшествий
		2008 год	1	1	
		2009 - 2012 годы	15,5	15,5	
		2006 год	1	1	
75. Разработка нормативных правовых актов, определяющих порядок создания информационных баз данных показателей детского дорожно-транспортного травматизма	годы	2007 год	2	2	транспортных происшествий
		2008 год	2	2	
		2009 - 2012 годы	14,5	14,5	
		2006 год	2	2	
76. Методическое обеспечение систематизации причин смертности и инвалидизации лиц, пострадавших в результате дорожно-транспортных происшествий	годы	2007 год	2	2	транспортных происшествий
		2008 год	2	2	
		2009 - 2012 годы	14,5	14,5	
		2006 год	2	2	
77.1 Оценка эффективности функционирования всех звеньев системы экстренной медицинской помощи лицам, пострадавшим в результате дорожно-транспортных происшествий	годы	2007 год	2	2	транспортных происшествий
		2008 год	2	2	
		2009 - 2012 годы	14,5	14,5	
		2006 год	2	2	

<p>приемам оказания первой медицинской помощи</p> <p>83. Материально-техническое обеспечение центров обучения приемам оказания первой медицинской помощи лицам, пострадавшим в результате дорожно-транспортных происшествий, сотрудниками служб, участвующих в ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий (Мурманская, Свердловская области, Пермский край и Южный федеральный округ)</p> <p>84. Организационное, нормативно-методическое и техническое обеспечение работ по созданию на базе Института проблем медицины катастроф учебного центра подготовки преподавателей по обучению водителей, сотрудников служб, участвующих в ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий, приемам оказания первой медицинской помощи лицам, пострадавшим в результате дорожно-транспортных происшествий</p> <p>85. Материально-техническое обеспечение диспетчерских пунктов техническими средствами навигационной системы, позволяющей оперативно выбирать бригады (патрули) оперативных служб, ближайших к месту дорожно-транспортных происшествий, и</p>	<p>2006 год 2007 год 2008 год 2009 - 2012 годы</p> <p>2006 год 2007 год 2008 год</p> <p>2006 год 2007 год</p>	<p>6 15 4 110</p> <p>3 7 5</p> <p>4 3</p>	<p>6 15 4 110</p> <p>3 7 5</p> <p>4 3</p>			<p>Росздрав</p> <p>Росздрав</p> <p>Росздрав</p>	<p>повышение качества оказания первой медицинской помощи лицам, пострадавшим в результате дорожно-транспортных происшествий</p> <p>повышение качества преподавания по вопросам оказания первой медицинской помощи лицам, пострадавшим в результате дорожно-транспортных происшествий</p> <p>сокращение времени прибытия экстренных служб на место дорожно-транспортного происшествия и доставки лиц, пострадавших в результате дорожно-транспортного происшествия, в лечебные учреждения</p>
--	---	---	---	--	--	---	--

<p>прокладывать оптимальные маршруты их проезда к местам происшествий</p> <p>86. Материально-техническое обеспечение лечебных учреждений, оказывающих экстренную медицинскую помощь лицам, пострадавшим в результате дорожно-транспортных происшествий</p> <p>87. Организационное, методическое и техническое обеспечение процесса обучения водителей, сотрудников служб, участвующих в ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий, приемам оказания первой медицинской помощи лицам, пострадавшим в результате дорожно-транспортных происшествий, поддержание его функционирования и обновление баз данных</p> <p>88. Разработка стандартов оказания медицинской помощи с использованием вертолетной авиации для лиц, пострадавших в результате дорожно-транспортных происшествий</p> <p>89. Организационное, методическое и техническое обеспечение деятельности учебного центра по подготовке специалистов, оказывающих медицинскую помощь лицам, пострадавшим в результате дорожно-транспортных происшествий, при использовании вертолетов</p>	<p>2006 год 2007 год 2008 год 2009 - 2012 годы</p> <p>2006 год 2007 год 2008 год 2009 - 2012 годы</p> <p>2007 год 2008 год 2009 - 2012 годы</p> <p>2007 год 2008 год 2009 - 2012 годы</p>	<p>8 16,6 6,6 113</p> <p>1,8 5,3 2 39,6</p> <p>2 2 6</p> <p>5 1 16</p>	<p>8 16 6 111</p> <p>1,5 5 1,7 36</p> <p>2 2 6</p> <p>5 1 16</p>			<p>Росздрав</p> <p>Росздрав</p> <p>Росздрав</p> <p>Росздрав</p>	<p>эффективное оказание экстренной медицинской помощи на месте дорожно-транспортного происшествия и своевременная доставка лиц, пострадавших в нем, в лечебные учреждения</p> <p>повышение качества обучения по оказанию первой медицинской помощи лицам, пострадавшим в результате дорожно-транспортных происшествий</p> <p>оптимизация процесса организации и оказания экстренной специализированной медицинской помощи на месте дорожно-транспортного происшествия</p> <p>повышение качества подготовки специалистов, оказывающих экстренную специализированную медицинскую помощь</p>
--	---	--	--	--	--	---	---

90. Организационное, методическое и техническое обеспечение пилотного проекта применения вертолетной авиации для оказания помощи лицам, пострадавшим в результате дорожно-транспортных происшествий, на федеральной магистральной автомобильной дороге Москва - Санкт-Петербург	2007 год 2008 год	5 1	5 1			Росздрав	оптимизация процесса организации и оказания экстренной специализированной медицинской помощи на месте дорожно-транспортного происшествия
91. Организационное, методическое и техническое обеспечение применения вертолетной авиации для оказания помощи лицам, пострадавшим в результате дорожно-транспортных происшествий	2007 год 2008 год 2009 - 2012 годы	6 5 30	6 5 30			Росздрав	совершенствование форм и методов оказания экстренной специализированной медицинской помощи на месте дорожно-транспортного происшествия
92. Организационное, методическое и материально-техническое обеспечение деятельности экспертно-консультативной и эвакуационной системы оказания специализированной медицинской помощи лицам, пострадавшим в результате дорожно-транспортных происшествий, в зависимости от характера полученных травм	2007 год 2008 год 2009 - 2012 годы	4 2 195	4 2 195			Росздрав	совершенствование форм и методов оказания медицинской помощи лицам, пострадавшим в результате дорожно-транспортных происшествий
93. Подготовка и проведение научно-практических конференций и семинаров по актуальным вопросам совершенствования оказания медицинской помощи лицам, пострадавшим в результате дорожно-транспортных происшествий	2007 год 2008 год 2009 - 2012 годы	2 1 4	2 1 4			Росздрав	внедрение передовых форм и методов оказания медицинской помощи лицам, пострадавшим в результате дорожно-транспортных происшествий

94. Подготовка и проведение специальных учений по тематике организации и оказания медицинской помощи лицам, пострадавшим в результате дорожно-транспортных происшествий, на территории субъектов Российской Федерации	2007 год 2008 год 2009 - 2012 годы	2 2,05 12	2 2,05 12			Росздрав	отработка системы взаимодействия органов управления, учреждений и формирований, принимающих участие в ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий
95. Оснащение техническими средствами рабочих мест Центра по мониторингу ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий	2007 год	5	5			МЧС России	совершенствование технологии проведения спасательных работ на месте дорожно-транспортного происшествия
96. Организация сбора сведений о ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий на федеральных автомобильных дорогах с формированием автоматизированной базы исходных данных	2006 год 2009 - 2012 годы	1 8	1 8			МЧС России	создание автоматизированной базы данных о ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий
97. Внедрение программного обеспечения и сопровождение комплекса мультимедийных средств обучения технологии спасения лиц, пострадавших в результате дорожно-транспортных происшествий	2006 год 2007 год 2008 год 2009 - 2012 годы	3,5 5 2 12	3,5 5 2 12			МЧС России	повышение уровня подготовки специалистов, участвующих в ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий
98. Организационное и техническое обеспечение информационно-образовательного портала по современным формам, методам и приемам спасения пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях	2006 год 2007 год 2009 - 2012 годы	1,5 2 5	1,5 2 5			МЧС России	повышение информированности населения о современных способах оказания помощи лицам, пострадавшим в результате дорожно-транспортных происшествий
99. Издание учебно-методических пособий и комплектов плакатов по технологии	2007 год 2008 год	2 1	2 1			МЧС России	повышение информированности населения о современных способах

ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий	2009 - 2012 годы	4	4			оказания помощи лицам, пострадавшим в результате дорожно-транспортных происшествий
100. Осуществление организационных и технических мероприятий по оснащению техническими средствами узлов связи в 87 главных управлениях и 6 региональных центрах МЧС России для внедрения единого федерального телефонного номера вызова соответствующих служб на место дорожно-транспортного происшествия	2006 год 2007 год 2008 год 2009 - 2012 годы	6 3 3 180	6 3 3 180			сокращение времени оповещения экстренных служб, привлекаемых для ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий
101. Сбор данных по применению различных систем обнаружения и оповещения о дорожно-транспортных происшествиях	2006 год 2007 год 2008 год 2009 - 2012 годы	1,5 1 1 4	1,5 1 1 4			совершенствование технологии проведения спасательных работ на месте дорожно-транспортного происшествия
102. Проведение натурных экспериментов по разборке транспортных средств, деблокированию и извлечению лиц, пострадавших в результате дорожно-транспортных происшествий	2006 год 2007 год 2008 год 2009 - 2012 годы	3 4,62 3 18	3 4,62 3 18			совершенствование технологии проведения спасательных работ на месте дорожно-транспортного происшествия
103. Апробация и введение в действие регламента взаимодействия ведомственных дежурных (диспетчерских) служб по организации ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий	2007 год 2008 год 2009 - 2012 годы	2,5 1,5 4	2,5 1,5 4			сокращение времени оповещения экстренных служб, привлекаемых для ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий
104. Внедрение в действие регламента выполнения спасательных работ на месте дорожно-транспортного происшествия	2006 год 2007 год 2008 год	2 3 1	2 3 1			совершенствование технологии проведения спасательных работ на месте дорожно-транспортного происшествия

105. Организационное и техническое обеспечение процесса обучения современным способам оказания помощи лицам, пострадавшим в результате дорожно-транспортных происшествий	2006 год 2007 год 2008 год 2009 - 2012 годы	10 5 1 100	10 5 1 100			повышение уровня подготовки участников дорожного движения к ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий
106. Внедрение в подразделениях служб, участвующих в ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий, современных образцов аварийно-спасательной техники	2006 год 2007 год 2008 год 2009 - 2012 годы	12 10 2 50	12 10 2 50			повышение эффективности проведения аварийно-спасательных работ
107. Внедрение регламента действий водителей, сотрудников дорожно-патрульной службы и аварийно-спасательных служб во время ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий с участием транспортных средств, перевозящих опасные грузы	2008 год 2009 - 2012 годы	1 6	1 6			снижение риска возникновения чрезвычайных ситуаций во время ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий с участием транспортных средств, перевозящих опасные грузы
108. Разработка типовых технологических карт разборки транспортных средств, деблокирования и извлечения пострадавших при ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий	2007 год 2009 - 2012 годы	4 4	4 4			повышение эффективности проведения аварийно-спасательных работ
109. Апробация и введение в действие системного проекта по организации работ по ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий в субъекте Российской Федерации	2007 год 2008 год 2009 - 2012 годы	3 3 12	3 3 12			повышение эффективности спасения лиц, пострадавших в результате дорожно-транспортных происшествий

110. Организационно-техническое обеспечение федеральных аварийно-спасательных формирований	2006 год 2007 год 2008 год 2009 - 2012 годы	9,5 6 3,3 57	9,5 6 3,3 57	МЧС России	повышение эффективности проведения аварийно-спасательных работ
111. Аprobация моделей дорожно-транспортных происшествий с участием транспортных средств, перевозящих опасные грузы, разработка алгоритма действий водителей и специалистов служб, участвующих в ликвидации последствий таких дорожно-транспортных происшествий	2006 год 2007 год	2 2	2 2	МЧС России	снижение риска возникновения чрезвычайных ситуаций во время ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий с участием транспортных средств, перевозящих опасные грузы
112. Внедрение автоматизированных экспертных систем принятия решений во время ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий с участием транспортных средств, перевозящих опасные грузы	2006 год 2007 год	5 8	5 8	МЧС России	снижение риска возникновения чрезвычайных ситуаций во время ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий с участием транспортных средств, перевозящих опасные грузы
113. Разработка требований по оснащению автомобильного транспорта средствами пожаротушения	2006 год 2007 год	0,5 1	0,5 1	МЧС России	снижение рисков возникновения пожаров в результате дорожно-транспортных происшествий
114. Подготовка проектов нормативных правовых актов, регламентирующих порядок компенсации аварийным службам затрат на выполнение мероприятий по ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий	2006 год 2007 год	1 1	1 1	МЧС России	совершенствование деятельности аварийно-спасательных служб
115. Внедрение системы сбора информации об объектах	2006 год 2007 год	1,5 1	1,5 1	МЧС России	совершенствование системы ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий

инфраструктуры, связанных с оказанием помощи лицам, пострадавшим в результате дорожно-транспортных происшествий, вдоль автомобильных дорог федерального и регионального значения	2009 - 2012 годы	4	4	МВД России	происшествий
116. Осуществление организационных и технических мероприятий по внедрению в подразделениях дорожно-патрульной службы Госавтоинспекции автоматизированных информационно-управляющих систем, интегрированных с Единой государственной системой предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций	2006 год 2007 год 2008 год 2009 - 2012 годы	1 7 15 31	1 7 15 31	МВД России	сокращение времени прибытия нарядов дорожно-патрульной службы Госавтоинспекции на место дорожно-транспортного происшествия
117. Разработка и внедрение в подразделениях дорожно-патрульной службы Госавтоинспекции автоматизированных информационно-управляющих систем	2009 - 2012 годы	29,5	29,5	МВД России	снижение тяжести последствий дорожно-транспортных происшествий
118. Подготовка проектов нормативных правовых актов, регламентирующих порядок установки на улично-дорожной сети информационных табло (знаков) с указанием местонахождения и способа связи со службами ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий и лечебными учреждениями	2006 год 2007 год	2 1	2 1	МВД России	совершенствование системы ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий

119. Подготовка проектов нормативных правовых актов и соответствующих регламентов по организации эвакуации транспортных средств с мест дорожно-транспортных происшествий, а также неисправных и создающих помехи для дорожного движения и проведению этой работы подразделением дорожно-патрульной службы	2006 год	1	1	1	МВД России	совершенствование системы ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий
120. Организационно-методическое обеспечение применения подразделением дорожно-патрульной службы Государственной инспекции по программам-нарко-программных комплексов, позволяющих с помощью электронной карты местности определить оптимальный маршрут движения к месту дорожно-транспортного происшествия патрульной транспортной	2006 год 2007 год 2008 год 2009 - 2012 годы	1 3 1,8 6,2	1 1,3 0,2	1	МВД России	сокращение времени прибытия нарядов дорожно-патрульной службы Государственной инспекции на место дорожно-транспортного происшествия

ПРИЛОЖЕНИЕ №6
к федеральной целевой программе
"Повышение безопасности
дорожного движения в 2006 – 2012 годах"

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

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

Срок исполнения	Объем финансирования - всего	В том числе			Ответственные за выполнение	Ожидаемый результат
		за счет средств федерального бюджета	за счет средств бюджетов субъектов Российской Федерации	за счет средств внебюджетных источников		
2006 год 2007 год 2008 год 2009 - 2012 годы	19,5 59 24 10	19,5 59 24 10			МВД России	формирование национальных приоритетов, определение направлений деятельности в области обеспечения безопасности дорожного движения
2006 год 2007 год 2008 год 2009 - 2012 годы	16 34 24 6	16 34 24 6			МВД России	повышение эффективности функционирования системы на федеральном, региональном и местном уровнях

Научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы

1. Научно-методическое обеспечение формирования правовых, организационных, финансово-экономических, инженерных, информационных, социально-политических, психологических и иных аспектов основ безопасности дорожного движения	2006 год 2007 год 2008 год 2009 - 2012 годы	19,5 59 24 10	19,5 59 24 10		МВД России	формирование национальных приоритетов, определение направлений деятельности в области обеспечения безопасности дорожного движения
2. Разработка оптимальной модели управления деятельностью в области обеспечения безопасности дорожного движения на федеральном, региональном и местном уровнях на основе научного анализа динамики	2006 год 2007 год 2008 год 2009 - 2012 годы	16 34 24 6	16 34 24 6		МВД России	повышение эффективности функционирования системы на федеральном, региональном и местном уровнях

<p>3. Проведение комплексных исследований и подготовка научно обоснованных предложений по регламентации деятельности и организации взаимодействия федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления, а также общественных объединений и юридических лиц в области обеспечения безопасности дорожного движения</p> <p>4. Разработка единых критериев и методик анализа и оценки эффективности деятельности органов исполнительной власти, участвующих в обеспечении безопасности дорожного движения, на федеральном, региональном и местном уровнях</p> <p>5. Разработка научно обоснованных форм, методов и механизмов привлечения к работе по обеспечению безопасности дорожного движения страховых компаний, общественных объединений и иных негосударственных организаций</p> <p>6. Формирование научно обоснованных предложений по созданию многопараметрической</p>	<p>2006 год 2007 год 2008 год 2009 - 2012 годы</p> <p>2006 год 2007 год 2008 год 2009 - 2012 годы</p> <p>2006 год 2007 год 2008 год</p> <p>2006 год 2007 год 2008 год</p>	<p>9 50 50 20</p> <p>5 25 25 6</p> <p>8 15 10</p> <p>16 55 27</p>	<p>9 50 50 20</p> <p>5 25 25 6</p> <p>8 15 10</p> <p>16 55 27</p>			<p>МВД России</p> <p>МВД России</p> <p>МВД России</p> <p>МВД России</p>	<p>устранение ведомственной разобщенности и недостаточной координации действий в области обеспечения безопасности дорожного движения при возможно более полном учете интересов граждан</p> <p>повышение эффективности деятельности органов исполнительной власти</p> <p>повышение роли, эффективности деятельности и укрепление взаимодействия страховых компаний, общественных объединений и иных негосударственных организаций в области обеспечения безопасности дорожного движения</p> <p>повышение эффективности управленческих решений</p>
---	---	---	---	--	--	---	--

<p>информационно-аналитической системы прогнозирования и моделирования ситуации в области обеспечения безопасности дорожного движения</p> <p>7. Научно-методическое обеспечение функционирования системы управления Программой с учетом федерального, регионального и местного аспектов</p> <p>8. Проведение комплексных исследований и подготовка научно обоснованных предложений по совершенствованию форм и методов международного сотрудничества и координации в области обеспечения безопасности дорожного движения на основе анализа эффективности существующей практики и успешного опыта решения комплексных задач в других областях</p> <p>9. Формирование научно обоснованных методов и механизмов профилактической деятельности по снижению влияния факторов аварийности, их классификация и ранжирование. Разработка научно обоснованных мер профилактики дорожно-транспортных происшествий и снижения тяжести их последствий по направлениям (аварийность в городах, на пассажирском автотранспорте, на железнодорожных переездах, детский дорожно-транспортный травматизм, дисциплина водителей и пешеходов, транспортные средства с правами</p>	<p>2009 - 2012 годы</p> <p>2006 год 2007 год 2008 год</p> <p>2006 год 2007 год 2008 год 2009 - 2012 годы</p> <p>2006 год 2007 год 2008 год 2009 - 2012 годы</p>	<p>8</p> <p>6 6 3</p> <p>6 12 12 18</p> <p>9 24 15 40</p>	<p>8</p> <p>6 6 3</p> <p>6 12 12 18</p> <p>9 24 15 40</p>			<p>МВД России</p> <p>МВД России</p> <p>МВД России</p>	<p>обеспечение концентрации федеральных, региональных и местных ресурсов на приоритетных направлениях обеспечения безопасности дорожного движения</p> <p>повышение эффективности международного сотрудничества по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения</p> <p>научно-методическое обеспечение мероприятий по профилактике дорожно-транспортных происшествий по направлениям</p>
--	---	---	---	--	--	---	---

<p>рулем, технически устаревшие транспортные средства, деятельность на месте дорожно-транспортного происшествия, влияние средств массовых коммуникаций на участников дорожного движения, влияние обязательного страхования автотранспортной ответственности на безопасность дорожного движения)</p> <p>10. Проведение системных исследований и подготовка научно обоснованных предложений по совершенствованию системы учета показателей состояния безопасности дорожного движения на основе анализа сложившейся практики и зарубежного опыта</p> <p>11. Проведение системных исследований и подготовка научно обоснованных предложений по переработке методики оценки социально-экономического и демографического ущерба от дорожно-транспортных происшествий (в том числе влияние на валовый внутренний продукт) и их последствий</p> <p>12. Научные исследования проблемы ответственности автопроизводителей за выпуск некачественной продукции и снижения риска для приобретателей автомобильной техники</p> <p>13. Подготовка научно обоснованных предложений по развитию</p>	<p>3 10,5 13</p>	<p>3 10,5 13</p>	<p>2006 год 2007 год 2008 год</p>	<p>МВД России</p>	<p>устранение проблемных зон в системе учета показателей состояния безопасности дорожного движения</p>
	<p>5 8</p>	<p>5 8</p>	<p>2006 год 2007 год</p>	<p>МВД России</p>	<p>адекватное отражение природы, структуры и содержания социально-экономического и демографического ущерба от дорожно-транспортных происшествий</p>
	<p>5 3</p>	<p>5 3</p>	<p>2007 год 2008 год</p>	<p>Росавтотдор</p>	<p>снижение вероятности поступления на рынок некачественной автомобильной техники и ее компонентов</p>
	<p>1 1</p>	<p>1 1</p>	<p>2006 год 2007 год</p>	<p>Росавтотдор</p>	<p>повышение безопасности пассажирских перевозок</p>

<p>пассажирского транспорта общего пользования в части обеспечения безопасности дорожного движения</p> <p>14. Научная разработка методов и механизмов регулирования рынка транспортных услуг с учетом требований безопасности дорожного движения</p> <p>15. Проведение научных исследований с целью внесения изменений в руководство по временному прекращению движения автобусов, троллейбусов и трамваев в неотложных случаях, вызванных стихийными явлениями или изменениями дорожно-климатических условий</p> <p>16. Проведение научных исследований с целью внесения изменений в законодательство по вопросам перевозок автомобильным транспортом пассажиров и грузов, в том числе опасных, крупногабаритных и тяжеловесных</p> <p>17. Исследование проблемы обеспечения безопасности дорожного движения при организации перевозочного процесса в особых условиях на федеральном, региональном и местном уровнях</p>	<p>1 4</p>	<p>1 4</p>	<p>2008 год 2009 - 2012 годы</p>	<p>Росавтотдор</p>	<p>снижение вероятности допущения к осуществлению перевозок операторов, не обеспечивающих соблюдение требований безопасности дорожного движения</p>
	<p>2 4 4 10</p>	<p>2 4 4 10</p>	<p>2006 год 2007 год 2008 год 2009 - 2012 годы</p>	<p>Росавтотдор</p>	<p>повышение безопасности дорожного движения на основе совершенствования критериев принятия решений по временному прекращению движения автобусов, троллейбусов и трамваев</p>
	<p>17 10 16</p>	<p>17 10 16</p>	<p>2007 год 2008 год 2009 - 2012 годы</p>	<p>Росавтотдор</p>	<p>повышение безопасности перевозок пассажиров и грузов</p>
	<p>20 15</p>	<p>20 15</p>	<p>2007 год 2008 год</p>	<p>Росавтотдор</p>	<p>обеспечение безопасности дорожного движения транспортными средствами в особых условиях (чрезвычайных ситуациях)</p>

Прочие нужды						
18. Проведение специализированных обучающих семинаров и целевых конференций по унктионированию разработанной модели управления деятельностью в области обеспечения безопасности дорожного движения на федеральном, региональном и местном уровнях, а также по методам анализа и оценки эффективности деятельности органов исполнительной власти, участвующих в обеспечении безопасности дорожного движения, на федеральном, региональном и местном уровнях	2006 год 2007 год 2008 год 2009 - 2012 годы	6,1 7,4 7,54 19,09	6,1 7 7 18	МВД России	повышение качества работы специалистов в области безопасности дорожного движения	
19. Проведение специализиро- ванных обучающих семинаров и целевых конференций, посвященных подходам и методам снижения влияния факторов аварийности, направиениям и мерам профилактики дорожно-транспортных происшествий и снижения тяжести их последствий	2006 год 2007 год 2008 год 2009 - 2012 годы	6,2 7,2 7,54 19,29	6,2 7 7 18	МВД России	уточнение и корректировка разработанных направлений и мер профилактики дорожно-транспорт- ных происшествий и снижения тяжести их последствий	
20. Текущее управление Программой (содержание федерального государственного учреждения "Дирекция по управлению федеральной целевой программой "Повышение безопасности дорожного движения в 2006 - 2012 годах")	2006 год 2007 год 2008 год 2009 - 2012 годы	29,7 25,3 27,3	29,7 25,3 27,3	МВД России	обеспечение бесперебойного функционирования системы управления Программой, исклю- чающее потерю управляемости, неэффективное использование ресурсов и недости- жение заявленных целей	

21. Внедрение и материально-техническое обеспечение функционирования многопараметрической информационно-аналитической системы прогнозирования и моделирования ситуации в области обеспечения безопасности дорожного движения	2007 год 2008 год 2009 - 2012 годы	133 26,4 25,2 21,5	133 26 25 20	МВД России	бесперебойное функционирование многопараметри- ческой информационно-аналитической системы, обеспечивающее своевременность и корректность управляющих воздействий
22. Организационное, материально-техническое и финансовое обеспечение координации в области обеспечения безопасности дорожного движения, а также международного сотрудничества в этой области	2006 год 2007 год 2008 год 2009 - 2012 годы	5 5,2 5,2 21,12	5 5 5 20	МВД России	эффективное взаимодействие на регулярной основе по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения
23. Подготовка предложений по внесению изменений в законодательство в части, касающейся регламентации деятельности федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления, общественных объединений, а также юридических лиц в области обеспечения безопасности дорожного движения	2007 год 2008 год 2009 - 2012 годы	12 12 8	12 12 8	МВД России	комплекс научно-обоснованных предложений по внесению изменений в законодательство в части, касающейся повышения эффективности деятельности и взаимодействия субъектов управления в области обеспечения безопасности дорожного движения
24. Подготовка предложений по внесению изменений в законодательство в части, касающейся ответственности должностных и юридических лиц за непринятие мер по организации движения транс- порта и пешеходов в населен- ных пунктах, предудсмотрен-	2006 год 2007 год	10 10	10 10	МВД России	повышение право- послушания в области обеспечения безопасности дорожного движения

Объемы финансирования федеральной целевой программы "Повышение безопасности дорожного движения в 2006 - 2012 годах" за счет средств федерального бюджета, бюджетов субъектов Российской Федерации и иных источников по годам

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

Источник финансирования	2006 – 2012 годы – всего		2006 год	2007 год	2008 год	2009 - 2012 годы
	2006 год	2007 год				
Средства федерального бюджета - всего в том числе:	21 630	1 080	3 050	3 500	14 000	
НИОКР	2 406	346	760	500	800	
капитальные вложения	15 271,5	471,5	1 800	2 600	10 400	
прочие нужды	3 952,5	262,5	490	400	2 800	
Средства бюджетов субъектов Российской Федерации - всего в том числе:	30 602,7	585	3 480,2	4 895,6	21 641,9	
НИОКР	-	-	-	-	-	
капитальные вложения	25 437,7	360	2 830,2	4 160,6	18 086,9	
прочие нужды	5 165	225	650	735	3 555	
Средства внебюджетных источников - всего в том числе:	532,3	-	69,8	104,4	358,1	
капитальные вложения	422,3	-	69,8	39,4	313,1	
прочие нужды	110	-	-	-	-	

ПРИЛОЖЕНИЕ №9
к федеральной целевой программе
"Повышение безопасности дорожного
движения в 2006 – 2012 годах"

Распределение средств федерального бюджета, выделяемых на реализацию федеральной целевой программы "Повышение безопасности дорожного движения в 2006 – 2012 годах", между государственными заказчиками Программы

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

Государственные заказчики Программы	2006 – 2012 годы – всего	2006 год			2007 год			2008 год			2009 – 2012 год ы		
		НИОКР	капи- тальные вложения	прочие нужды	НИОКР	капи- тальные вложения	прочие нужды	НИОКР	капи- тальные вложения	прочие нужды	НИОКР	капи- тальные вложения	прочие нужды
МВД России	13 503,9	151	391,5	127	341,5	1 353,6	259,95	248	1 884,4	274,45	297,5	7 631	544
МНС России	1902,42	25	-	60	57,5	106,4	69,12	40	121,6	22,8	25	907	468
Росздрав	2076,68	35	30	40,5	80,5	90	123,93	56	129	58,75	149	422	862
Рособразование	1997	35	50	35	80,5	150	37	56	215	44	88,5	700	506
Росавтодор	2150	100	-	-	200	100	-	100	250	-	240	740	420

Расчет социально-экономической эффективности федеральной целевой программы
"Повышение безопасности дорожного движения в 2006 - 2012 годах"

Показатели	2004 год (базовый)	2006 год	2007 год	2008 год	2009 год	2010 год	2011 год	2012 год	Последующие годы (в среднем за год)
1. Количество лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий (программный показатель), тыс. человек	-	34,5	34,5	33,5	31,3	28,6	25,9	23	23
2. Количество лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий (инерционный сценарий - развитие ситуации в условиях отсутствия программно-целевого метода), тыс. человек	34,5	35,8	36,5	37,2	37,9	38,6	39,3	40	40
3. Количество лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий (по сравнению с инерционным сценарием), тыс. человек	-	1,3	2	3,7	6,6	10	13,4	17	17
4. Снижение социально-экономического ущерба от реализации Программы, млн. рублей	-	4 962,1	7 634	14 122,9	25 192,2	38 170	51 147,8	64 889	64 889
5. Расходы на реализацию Программы, млн. рублей, с учетом прогноза цен на соответствующие годы	-	1 665	6 600	8 500	9 000	9 000	9 000	9 000	-

6. Индекс инфляции	-	1	1,07	1,14	1,23	1,31	1,4	1,5	-
7. Расходы на реализацию Программы, млн. рублей, с учетом прогноза цен на 2006 год	-	1 665	6 168,2	7 456,1	7 317,1	6 870,2	6 428,6	6 000	64 889
8. Социально-экономический эффект от реализации Программы, млн. рублей, с учетом прогноза цен на 2006 год	-	3 297,1	1 465,8	6 666,8	17 875,1	31 299,8	44 719,2	58 889	0,127
9. Коэффициент дисконтирования	-	1	1,08	1,166	1,26	1,36	1,469	1,587	510 937
10. Приведенный социально-экономический эффект от реализации Программы, млн. рублей	-	3 297,1	1 357,2	5 717,6	14 186,6	23 014,5	30 442	37 107,1	-

Расчет бюджетной эффективности федеральной целевой программы
"Повышение безопасности дорожного движения в 2006 – 2012 годах"

Показатели	2004 год	2006 год	2007 год	2008 год	2009 год	2010 год	2011 год	2012 год	Последую- щие годы (в среднем за год)
1. Количество лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий (программный показатель), тыс. человек	- 34,5	34,5	34,5	33,5	31,3	28,6	25,9	23	23
2. Количество лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий (инерционный сценарий - развитие ситуации в условиях отсутствия программно-целевого метода), тыс. человек	-	35,8	36,5	37,2	37,9	38,6	39,3	40	23
3. Сокращение количества лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий (по сравнению с инерционным сценарием), тыс. человек	-	1,3	2	3,7	6,6	10	13,4	17	40
4. Снижение социально-экономического ущерба от реализации Программы, млн. рублей	-	4 962,1	7 634	14 122,9	25 192,2	38 170	51 147,8	64 889	17
5. Вклад в доходы федерального бюджета, млн. рублей	-	744,3	1 145,1	2 118,4	3 778,8	5 725,5	7 672,2	9 733,4	64 889

6. Расходы на реализацию Программы из федерального бюджета, млн. рублей, с учетом прогноза цен на соответствующие годы	-	1 080	3 050	3 500	3 500	3 500	3 500	3 500	9 733,4
7. Индекс инфляции	-	1	1,07	1,14	1,23	1,31	1,4	1,5	-
8. Расходы на реализацию Программы из федерального бюджета, млн. рублей, с учетом прогноза цен на 2006 год	-	1 080	2 850,5	3 070,2	2 845,5	2 671,8	2 500	2 333,3	-
9. Бюджетный эффект от реализации Программы, млн. рублей, с учетом прогноза цен на 2006 год	-	-335,7	-1 705,4	-951,7	933,3	3 053,7	5 172,2	7 400	-9 733,4
10. Коэффициент дисконтирования	-	1	1,08	1,166	1,26	1,36	1,469	1,587	0,127
11. Приведенный бюджетный эффект от реализации Программы, млн. рублей	-	-335,7	-1 579	-816,2	740,7	2 245,4	3 520,9	4 662,9	76 640,6

Расчет социально-экономической эффективности мероприятий, направленных на повышение правового сознания и предупреждение опасного поведения участников дорожного движения

Показатели	2006 год	2007 год	2008 год	2009 год	2010 год	2011 год	2012 год	Последующие годы (в сред- нем за год)
1. Сокращение количества лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий (по сравнению с инерционным сценарием - развитие ситуации в условиях отсутствия программно-целевого метода), тыс. человек	0,48	0,57	1,02	2,09	3,17	4,24	5,38	5,38
2. Снижение социально-экономического ущерба от реализации мероприятий, млн. рублей	1 824,7	2 165	3 905,2	7 977,7	12 087,4	16 197,1	20 548,5	20 548,5
3. Расходы на реализацию мероприятий, млн. рублей, с учетом прогноза цен на соответствующие годы	612,3	1 871,8	2 350,4	2 850,1	2 850,1	2 850,1	2 850,1	-
4. Индекс инфляции	1	1,07	1,14	1,23	1,31	1,4	1,5	-
5. Расходы на реализацию мероприятий, млн. рублей, с учетом прогноза цен на 2006 год	612,3	1 749,3	2 052,9	2 326,5	2 174,3	2 032	1 899,1	-
6. Социально-экономический эффект от реализации мероприятий, млн. рублей, с учетом прогноза цен на 2006 год	1 212,5	415,7	1 852,3	5 651,2	9 913,1	14 165	18 649,4	20 548,5
7. Коэффициент дисконтирования	1	1,08	1,166	1,26	1,36	1,469	1,587	0,127
8. Приведенный социально-экономический эффект от реализации мероприятий, млн. рублей	1 212,5	384,9	1 588	4 486,1	7 286,4	9 640,5	11 752,3	161 863,4

Расчет бюджетной эффективности мероприятий, направленных на повышение правового сознания и предупреждение опасного поведения участников дорожного движения

Показатели	2006 год	2007 год	2008 год	2009 год	2010 год	2011 год	2012 год	Последую- щие годы (в среднем за год)
1. Сокращение количества лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий (по сравнению с инерционным сценарием - развитие ситуации в условиях отсутствия программно-целевого метода), тыс. человек	0,48	0,57	1,02	2,09	3,17	4,24	5,38	5,38
2. Снижение социально-экономического ущерба от реализации мероприятий, млн. рублей	1 824,7	2 165	3 905,2	7 977,7	12 087,4	16 197,1	20 548,5	20 548,5
3. Вклад в доходы федерального бюджета, млн. рублей	273,7	324,8	585,8	1 196,7	1 813,1	2 429,6	3 082,3	3 082,3
4. Расходы на реализацию мероприятий из федерального бюджета, млн. рублей, с учетом прогноза цен на соответствующие годы	512,8	1 417,3	1 679,4	1 814,5	1 814,5	1 814,5	1 814,5	-
5. Индекс инфляции	1	1,07	1,14	1,23	1,31	1,4	1,5	-
6. Расходы на реализацию мероприятий из федерального бюджета, млн. рублей, с учетом прогноза цен на 2006 год	512,8	1 324,6	1 466,8	1 481,1	1 384,2	1 293,7	1 209,1	-
7. Бюджетный эффект от реализации мероприятий, млн. рублей, с учетом прогноза цен на 2006 год	-239,1	-999,8	-881	-284,5	428,9	1 135,9	1 873,2	3 082,3
8. Коэффициент дисконтирования	1	1,08	1,166	1,26	1,36	1,469	1,587	0,127
9. Приведенный бюджетный эффект от реализации мероприятий, млн. рублей	-239,1	-925,8	-755,3	-225,8	315,2	773,1	1 180,5	24 279,5

ПРИЛОЖЕНИЕ №14
к федеральной целевой программе
"Повышение безопасности дорожного
движения в 2006 – 2012 годах"

Расчет социально-экономической эффективности организации движения транспортно-планировочных и инженерных мер, направленных на совершенствование организации движения транспортных средств и пешеходов в городах

Показатели	2006 год	2007 год	2008 год	2009 год	2010 год	2011 год	2012 год	Последующие годы (в среднем за год)
1. Сокращение количества лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий (по сравнению с инерционным сценарием - развитие ситуации в условиях отсутствия программно-целевого метода), тыс. человек	0,64	1,25	2,44	3,96	6,01	8,05	10,21	10,21
2. Снижение социально-экономического ущерба от реализации мер, млн. рублей	2 451,5	4 764,8	9 326,1	15 128,6	22 922,1	30 715,7	38 967,6	38 967,6
3. Расходы на реализацию мер, млн. рублей, с учетом прогноза цен на соответствующие годы	822,6	4 119,4	5 613	5 404,7	5 404,7	5 404,7	5 404,7	-
4. Индекс инфляции	1	1,07	1,14	1,23	1,31	1,4	1,5	-
5. Расходы на реализацию мер, млн. рублей, с учетом прогноза цен на 2006 год	822,6	3 849,9	4 902,6	4 411,9	4 123,3	3 853,5	3 601,4	-
6. Социально-экономический эффект от реализации мер, млн. рублей, с учетом прогноза цен на 2006 год	1 628,9	914,9	4 423,5	10 716,7	18 798,9	26 862,2	35 366,2	38 967,6
7. Коэффициент дисконтирования	1	1,08	1,166	1,26	1,36	1,469	1,587	0,127
8. Приведенный социально-экономический эффект от реализации мер, млн. рублей	1 628,9	847,1	3 792,4	8 507,3	13 817,7	18 281,9	22 286,7	306 952,7

ПРИЛОЖЕНИЕ №15
к федеральной целевой программе
"Повышение безопасности дорожного
движения в 2006 – 2012 годах"

Расчет бюджетной эффективности организации движения транспортных средств и пешеходов в городах

Показатели	2006 год	2007 год	2008 год	2009 год	2010 год	2011 год	2012 год	Последующие годы (в среднем за год)
1. Сокращение количества лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий (по сравнению с инерционным сценарием – развитие ситуации в условиях отсутствия программно-целевого метода), тыс. человек	0,64	1,25	2,44	3,96	6,01	8,05	10,21	10,21
2. Снижение социально-экономического ущерба от реализации мер, млн. рублей	2 451,5	4 764,8	9 326,1	15 128,6	22 922,1	30 715,7	38 967,6	38 967,6
3. Вклад в доходы федерального бюджета, млн. рублей	367,7	714,7	1 398,9	2 269,3	3 438,3	4 607,3	5 845,1	5 845,1
4. Расходы на реализацию мер из федерального бюджета, млн. рублей, с учетом прогноза цен на соответствующие годы	325,9	984,1	1 266,5	946,8	946,8	946,8	946,8	-
5. Индекс инфляции	1	1,07	1,14	1,23	1,31	1,4	1,5	-
6. Расходы на реализацию мер из федерального бюджета, млн. рублей, с учетом прогноза цен на 2006 год	325,9	919,7	1 106,2	772,8	722,3	675	630,9	-
7. Бюджетный эффект от реализации мер, млн. рублей, с учетом прогноза цен на 2006 год	41,8	-205	292,7	1 496,5	2 716	3 932,3	5 214,3	5 845,1
8. Коэффициент дисконтирования	1	1,08	1,166	1,26	1,36	1,469	1,587	0,127
9. Приведенный бюджетный эффект от реализации мер, млн. рублей	41,8	-189,8	250,9	1 187,9	1 996,4	2 676,3	3 285,9	46 042,9

Расчет социально-экономической эффективности мероприятий, направленных на развитие системы оказания помощи лицам, пострадавшим в результате дорожно-транспортных происшествий

Показатели	2006 год	2007 год	2008 год	2009 год	2010 год	2011 год	2012 год	Последующие годы (в среднем за год)
1. Сокращение количества лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий (по сравнению с инерционным сценарием - развитие ситуации в условиях отсутствия программно-целевого метода), тыс. человек	0,18	0,18	0,23	0,55	0,83	1,11	1,41	1,41
2. Снижение социально-экономического ущерба от реализации мероприятий, млн. рублей	685,9	704,2	891,6	2 085,9	3 160,5	4 235	5 372,8	5 372,8
3. Расходы на реализацию мероприятий, млн. рублей, с учетом прогноза цен на соответствующие годы	230,2	608,8	536,6	745,2	745,2	745,2	745,2	-
4. Индекс инфляции	1	1,07	1,14	1,23	1,31	1,4	1,5	-
5. Расходы на реализацию мероприятий, млн. рублей, с учетом прогноза цен на 2006 год	230,2	569	468,7	608,3	568,5	531,3	496,6	-
6. Социально-экономический эффект от реализации мероприятий, млн. рублей, с учетом прогноза цен на 2006 год	455,8	135,2	422,9	1 477,6	2 592	3 703,7	4 876,3	5 372,8
7. Коэффициент дисконтирования	1	1,08	1,166	1,26	1,36	1,469	1,587	0,127
8. Приведенный социально-экономический эффект от реализации мероприятий, млн. рублей	455,8	125,2	362,6	1 173	1 905,2	2 520,7	3 072,9	42 322,4

Расчет бюджетной эффективности мероприятий, направленных на развитие системы оказания помощи лицам, пострадавшим в результате дорожно-транспортных происшествий

Показатели	2006 год	2007 год	2008 год	2009 год	2010 год	2011 год	2012 год	Последующие годы (в среднем за год)
1. Сокращение количества лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий (по сравнению с инерционным сценарием - развитие ситуации в условиях отсутствия программно-целевого метода), тыс. человек	0,18	0,18	0,23	0,55	0,83	1,11	1,41	1,41
2. Снижение социально-экономического ущерба от реализации мероприятий, млн. рублей	685,9	704,2	891,6	2 085,9	3 160,5	4 235	5 372,8	5 372,8
3. Вклад в доходы федерального бюджета, млн. рублей	102,9	105,6	133,7	312,9	474,1	635,3	805,9	805,9
4. Расходы на реализацию мероприятий из федерального бюджета, млн. рублей	241,2	648,6	554,1	738,8	738,8	738,8	738,8	-
5. Индекс инфляции	1	1,07	1,14	1,23	1,31	1,4	1,5	-
6. Расходы на реализацию мероприятий из федерального бюджета, млн. рублей, с учетом прогноза цен на 2006 год	241,2	606,2	484	603,1	563,6	526,7	492,3	-
7. Бюджетный эффект от реализации мероприятий, млн. рублей, с учетом прогноза цен на 2006 год	-138,3	-500,6	-350,2	-230,2	-89,5	108,5	313,6	805,9
8. Коэффициент дисконтирования	1	1,08	1,166	1,26	1,36	1,469	1,587	0,127
9. Приведенный бюджетный эффект от реализации мероприятий, млн. рублей	-138,3	-463,5	-300,3	-230,4	-65,8	73,9	197,6	6 348,4

МЕТОДИКА

оценки социально-экономической и бюджетной эффективности федеральной целевой программы "Повышение безопасности дорожного движения в 2006 – 2012 годах"

1. Настоящая методика определяет основания и алгоритм расчета социально-экономической и бюджетной эффективности федеральной целевой программы "Повышение безопасности дорожного движения в 2006 – 2012 годах" (далее – Программа).

2. Настоящая методика содержит описание корректного (непротиворечивого и отражающего правила рационального экономического поведения хозяйствующих субъектов) метода расчета эффективности Программы.

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

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

5. В основу настоящей методики заложен метод расчета дисконтированного потока стоимости и определение чистого дисконтированного потока стоимости, изложенные в методических рекомендациях по оценке эффективности инвестиционных проектов, утвержденных Министерством экономики Российской Федерации, Министерством финансов Российской Федерации, Государственным комитетом Российской Федерации по строительной, архитектурной и жилищной политике 21 июня 1999 г. №ВК 477.

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

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

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

9. При определении результатов мероприятий Программы необходимо учитывать: прямой финансовый вклад в валовый внутренний продукт; репродуктивный и культурный вклад в валовый внутренний продукт; вклад в формирование доходов бюджета.

10. Предполагается, что: прямой финансовый вклад в валовый внутренний продукт определяется как прямое увеличение значения валового внутреннего продукта в результате реализации мероприятий Программы;

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

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

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

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

13. Предполагается, что: результат реализации Программы измерим, то есть имеет определенный показатель или набор показателей, измеримых в количественном выражении;

количественное значение результатов Программы имеет однозначное влияние на формирование вклада в валовый внутренний продукт, то есть каждому пункту количественного результата можно сопоставить оценку стоимости этого пункта для народного хозяйства.

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

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

$$NPV = \sum_{i=1}^T \frac{PN - C / (1 + j)^i}{(1 + k)^i} + \frac{PN_T}{k (1 + k)^T}$$

где:

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

T – срок реализации Программы, в годах;

Ni - количественное значение результата Программы в году i;

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

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

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

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

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

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

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

I. Характеристика проблемы

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

В 2004 году произошло свыше 208 тыс. дорожно-транспортных происшествий, в которых погибли 34,5 тыс. человек. По сравнению с 1997 годом число погибших возросло на 27,8 процента. Всего за последние 10 лет в результате дорожно-транспортных происшествий погибли 312,5 тыс. человек, из которых более четверти – люди наиболее активного трудоспособного возраста (26 – 40 лет).

Коренной перелом в состоянии аварийности произошел после 2000 года. Рост основных показателей аварийности в 2001 – 2004 годах по отношению к 1 проценту роста количества транспортных средств составил:

- по дорожно-транспортным происшествиям – 3,6 процента;
- по количеству лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий, – 2,7 процента;
- по количеству лиц, получивших ранения в результате дорожно-транспортных происшествий, – 4,5 процента.

Начиная с 2000 года устойчиво растут такие относительные показатели аварийности, как количество лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий, на 10 тыс. единиц транспорта (транспортный риск) и количество лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий, на 100 тыс. населения (социальный риск). В 2004 году они достигли своего максимума (более 10 и свыше 24 лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий, соответственно).

Дорожно-транспортные происшествия наносят экономике России значительный ущерб, составляющий в последние 4 года 2,2 – 2,6 процента валового внутреннего продукта страны (в 2004 году ущерб составил 369 млрд. рублей, в том числе в результате гибели и ранения людей – 227,7 млрд. рублей).

Основными видами дорожно-транспортных происшествий в России являются наезд на пешехода, препятствие и на стоящее транспортное средство, а также столкновение и опрокидывание. Свыше трех четвертей всех дорожно-транспортных происшествий связаны с нарушениями Правил дорожного движения Российской Федерации водителями транспортных средств. Около трети всех происшествий связаны с неправильным выбором скорости движения. Вследствие выезда на полосу встречного движения регистрируется около 13 процентов дорожно-транспортных происшествий. Каждое восьмое дорожно-транспортное происшествие совершил водитель, находившийся в состоянии опьянения, каждое седьмое – не имевший права на управление транспортным средством. Определяющее влияние на аварийность оказывают водители транспортных средств, принадлежащих физическим лицам. Удельный вес этих происшествий превышает 80 процентов всех происшествий, связанных с несоблюдением водителями требований безопасности дорожного движения.

Наиболее многочисленной и самой уязвимой группой участников дорожного движения являются пешеходы. За последние 8 лет количество пешеходов, погибших в резуль-

тате дорожно-транспортных происшествий, увеличилось на треть. Всего за этот период погибли свыше 100 тыс. и ранены свыше 500 тыс. пешеходов.

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

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

Так, современный уровень обеспечения автомобилями в городах уже превысил 200 штук на 1 тыс. жителей, тогда как дорожно-транспортная инфраструктура соответствует уровню 60 – 100 штук на 1 тыс. жителей.

Следствием такого положения дел являются ухудшение условий дорожного движения, нарушение экологической обстановки, увеличение количества заторов, расхода топлива, а также рост количества дорожно-транспортных происшествий. В настоящее время в городах и населенных пунктах происходит более 70 процентов всех дорожно-транспортных происшествий. Темпы увеличения количества лиц, пострадавших в результате дорожно-транспортных происшествий в городах, опережают темпы увеличения количества дорожно-транспортных происшествий. Почти 60 процентов дорожно-транспортных происшествий в городах приходится на столицы и административные центры субъектов Российской Федерации.

Изучение особенностей современного дорожно-транспортного травматизма показывает, что происходит постепенное увеличение количества дорожно-транспортных происшествий, в результате которых пострадавшие получают травмы, характеризующиеся особой степенью тяжести. Неэффективная организация работы по оказанию медицинской помощи лицам, пострадавшим в результате таких дорожно-транспортных происшествий, является одной из основных причин их высокой смертности. Общая смертность указанных лиц в 12 раз выше, чем при получении травм в результате других несчастных случаев, инвалидами они становятся в 6 раз чаще, а нуждаются в госпитализации в 7 раз чаще.

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

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

В ряде нормативных правовых актов дублируются функции федеральных органов исполнительной власти и органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления. Некоторые сферы общественных отношений

в области обеспечения безопасности дорожного движения не урегулированы. Нормы Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях не обеспечивают в полной мере функцию предупреждения правонарушений. Кроме того, отдельные положения законодательства Российской Федерации в области обеспечения безопасности дорожного движения не согласуются с нормами международных договоров, участницей которых является Российская Федерация.

Сложившееся положение дел усугубляется неэффективным использованием реальных рычагов воздействия на негативные процессы, происходящие в области обеспечения безопасности дорожного движения. Меры, принимаемые субъектами Российской Федерации, не носят целенаправленного характера, не подчинены единой задаче и, как следствие, не могут коренным образом изменить существующие негативные тенденции в этой области. Кроме того, в условиях дотационности большинства субъектов Российской Федерации и их значительных социальных обязательств существенно снижаются возможности для решения задач по обеспечению безопасности дорожного движения.

В России фактически отсутствует система организационно-планировочных и инженерных мер, направленных на совершенствование организации движения транспорта и пешеходов в городах (регламентация скоростных режимов, введение одностороннего движения и т.д.). Реализуемые мероприятия носят эпизодический характер. Не определены полномочия федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления, связанные с проведением указанных мероприятий. Поэтому в городах постоянно возникают заторы, существенно затрудняющие и ограничивающие дорожное движение.

Система организации прибытия на место дорожно-транспортного происшествия и оказания помощи лицам, пострадавшим в результате дорожно-транспортного происшествия, неэффективна. Так, по данным Министерства здравоохранения и социального развития Российской Федерации, доля лиц, погибших до прибытия в лечебное учреждение, составляет 55 процентов общего количества лиц, погибших вследствие дорожно-транспортных происшествий.

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

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

высокий уровень аварийности и тяжести последствий дорожно-транспортных происшествий (в том числе детский травматизм). При этом в 2012 году ожидается увеличение количества лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий, до 38 – 40 тыс. человек и количества дорожно-транспортных происшествий – до 212 тысяч; значительная доля людей наиболее активного трудоспособного возраста (26 – 40 лет) среди лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий; продолжающееся ухудшение условий дорожного движения в городах; низкий уровень безопасности перевозок пассажиров автомобильным транспортом.

Ожидаемые показатели аварийности в условиях отсутствия программно-целевого метода приведены в приложении №1.

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

- социально-экономическая острота проблемы;
- межотраслевой и межведомственный характер проблемы;
- необходимость привлечения к решению проблемы федеральных органов государственной власти, органов государственной власти субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления и общественных институтов.

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

Применение программно-целевого метода позволит осуществить:

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

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

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

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

В целях управления указанным риском в процессе реализации Программы предусматриваются:

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

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

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

II. Основные цели и задачи Программы

Целями Программы являются сокращение в 1,5 раза количества лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий, и на 10 процентов – количества дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими в 2012 году по сравнению с

2004 годом. Это позволит Российской Федерации приблизиться к уровню безопасности дорожного движения, характерному для стран с развитой автомобилизацией населения, снизить показатели аварийности и, следовательно, уменьшить социальную остроту проблемы.

Ожидаемая динамика достижения показателей Программы приведена в приложении №2.

Условиями достижения целей Программы является решение следующих задач:

предупреждение опасного поведения участников дорожного движения;
развитие системы подготовки водителей и их допуска к участию в дорожном движении;

сокращение детского дорожно-транспортного травматизма;
совершенствование организации движения транспорта и пешеходов в городах;
сокращение времени прибытия соответствующих служб на место дорожно-транспортного происшествия, повышение эффективности их деятельности по оказанию помощи лицам, пострадавшим в результате дорожно-транспортных происшествий;

повышение уровня безопасности транспортных средств;
повышение эффективности функционирования системы государственного управления в области обеспечения безопасности дорожного движения на федеральном, региональном и местном уровнях управления;

совершенствование правовых основ деятельности федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации и местного самоуправления в области обеспечения безопасности дорожного движения, исключение пробелов и противоречий в регламентации общественных отношений в указанной сфере.

Реализацию Программы предполагается осуществить в течение 7 лет (2006 – 2012 годы) в 2 этапа.

На I этапе (2006 – 2007 годы) планируется осуществление следующих первоочередных мероприятий:

создание системы пропагандистского воздействия на население с целью формирования негативного отношения к правонарушениям в сфере дорожного движения;

проведение пропагандистских кампаний, направленных на формирование у участников дорожного движения стереотипов законопослушного поведения;

обеспечение вовлечения в профилактическую работу институтов гражданского общества;

совершенствование системы лицензирования в сфере подготовки водителей, разработка правовой основы контроля за осуществлением гражданами самостоятельной подготовки для получения права на управление транспортными средствами категорий "А" и "В";

проработка нормативно-правовых и организационных аспектов внедрения коммиссионного принципа приема квалификационных экзаменов у кандидатов на получение права на управление транспортным средством;

подготовка предложений по введению в отношении автошкол механизмов, позволяющих повысить качество подготовки водителей;

подготовка предложений об изменении возрастных ограничений при решении вопроса о допуске граждан к управлению транспортными средствами;

создание федеральной информационной базы данных о водителях транспортных средств, привлеченных к административной ответственности за нарушение Правил дорожного движения Российской Федерации;

повышение уровня активной и пассивной безопасности транспортных средств;
усиление контроля за наличием, исправностью и применением средств безопасности;

повышение профилактики детского дорожно-транспортного травматизма, активное внедрение детских удерживающих устройств;

реализация пилотных проектов замены постов дорожно-патрульной службы техническими автоматическими системами контроля за соблюдением участниками дорожного движения Правил дорожного движения Российской Федерации и применения вертолетов для ускорения прибытия на место дорожно-транспортного происшествия;

техническое перевооружение Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации;

значительное увеличение объемов работ по организации движения транспорта и пешеходов, в том числе ликвидация мест концентрации дорожно-транспортных происшествий;

предотвращение дорожных заторов, оптимизация скоростных режимов движения на участках улично-дорожной сети, организация стоянок транспортных средств, применение современных инженерных схем организации дорожного движения, современных технических средств (светофоров, дорожных знаков, разметки и т.д.) и автоматизированных систем управления движением;

строительство и обустройство подземных и надземных пешеходных переходов;

расширение объема работ по строительству современных автодромов для подготовки водителей, решение вопросов выделения земельных участков для их строительства;

совершенствование механизма оперативного доведения информации о дорожно-транспортных происшествиях до дежурных служб, участвующих в ликвидации их последствий, введении единого федерального номера для вызова указанных служб на место дорожно-транспортного происшествия;

внедрение регламента взаимодействия дежурных служб на месте дорожно-транспортного происшествия;

разработка организационных и правовых основ оказания первичной медицинской помощи лицам, пострадавшим на месте дорожно-транспортного происшествия, и обучение этому работников служб, участвующих в проведении работ на месте дорожно-транспортного происшествия, а также участников дорожного движения;

оснащение стационарных постов дорожно-патрульной службы Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации средствами оказания первичной медицинской помощи;

проведение системных исследований, направленных на выявление закономерностей возникновения дорожно-транспортных происшествий, их влияния на социально-экономическое развитие страны, обоснование приоритетных направлений профилактики дорожно-транспортных происшествий и снижение тяжести их последствий;

построение оптимальных моделей управления системой безопасности дорожного движения на федеральном, региональном и местном уровнях;

проведение работ по совершенствованию нормативных правовых актов в области обеспечения безопасности дорожного движения;

разработка правовых и организационных механизмов повышения роли обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств в решении проблемы обеспечения безопасности дорожного движения;

мониторинг динамики дорожно-транспортного травматизма, общественного мнени-

ния по проблемам безопасности дорожного движения и реализации мероприятий Программы.

На II этапе (2008 – 2012 годы) предусматривается реализация следующих мероприятий:

дальнейшее увеличение объема работ по организации движения транспорта и пешеходов, в том числе внедрение комплексных схем и проектов организации дорожного движения, управления движением магистрального, районного и общегородского значения;

расширение объема работ по строительству подземных и надземных пешеходных переходов;

продолжение работ по созданию современных технических средств и систем нового поколения для переоснащения Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации;

продолжение пропагандистских кампаний, направленных на формирование у участников дорожного движения устойчивых стереотипов законопослушного поведения;

повышение роли общественных объединений и организаций в проведении профилактических мероприятий;

совершенствование работ по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма;

совершенствование форм и методов контроля и надзора за соблюдением участниками дорожного движения установленных нормативов и правил;

совершенствование форм и методов международного взаимодействия в сфере обеспечения безопасности дорожного движения;

продолжение мониторинга динамики дорожно-транспортного травматизма, общественного мнения по проблемам безопасности дорожного движения и реализации мероприятий Программы.

III. Перечень мероприятий Программы

Комплекс мероприятий Программы формируется и финансируется по статьям расходов на научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы, капитальные вложения и прочие нужды по следующим направлениям Программы.

Мероприятия, направленные на повышение правового сознания и предупреждение опасного поведения участников дорожного движения, приведены в приложении №3.

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

Организационно-планировочные и инженерные меры, направленные на совершенствование организации движения транспортных средств и пешеходов в городах, приведены в приложении №4.

Деятельность в указанном направлении предусматривает улучшение условий движения транспортных средств и пешеходов, внедрение современных методов регулирования транспортных потоков, комплексных схем организации дорожного движения, совершенствование организации пешеходного движения, снижение влияния дорожных усло-

вий на возникновение дорожно-транспортных происшествий, увеличение пропускной способности улично-дорожной сети, проведение инженерных мероприятий в местах концентрации дорожно-транспортных происшествий. При этом пилотные проекты будут направлены в первую очередь на реализацию комплекса мероприятий в тех субъектах Российской Федерации, в которых зафиксировано наибольшее количество лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий.

Мероприятия, направленные на развитие системы оказания помощи лицам, пострадавшим в результате дорожно-транспортных происшествий, приведены в приложении №5.

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

Мероприятия, направленные на совершенствование нормативно-правовых, методических и организационных основ системы управления деятельностью в области обеспечения безопасности дорожного движения, приведены в приложении №6.

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

IV. Ресурсное обеспечение Программы

При планировании ресурсного обеспечения Программы учитывались реальная ситуация в финансово-бюджетной сфере на федеральном и региональном уровнях, состояние аварийности, высокая экономическая и социально-демографическая значимость проблемы обеспечения безопасности дорожного движения, а также реальная возможность ее решения при федеральной поддержке.

Финансирование мероприятий Программы будет осуществляться за счет средств федерального бюджета, бюджетов субъектов Российской Федерации, местных бюджетов и внебюджетных источников.

Общий объем финансирования Программы в 2006 – 2012 годах составляет 52 765 млн. рублей, в том числе за счет средств федерального бюджета – 21 630 млн. рублей, бюджетов субъектов Российской Федерации – 30 602,7 млн. рублей, внебюджетных источников – 532,3 млн. рублей.

Объемы финансирования Программы за счет средств федерального бюджета, бюджетов субъектов Российской Федерации и иных источников по направлениям приведены в приложении №7.

Объемы финансирования Программы за счет средств федерального бюджета, бюджетов субъектов Российской Федерации и иных источников по годам приведены в приложении №8.

Распределение средств федерального бюджета, выделяемых на реализацию Программы, между государственными заказчиками Программы приведено в приложении №9.

V. Механизм реализации Программы

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

Организационно-правовые аспекты управления реализацией Программы

Управление реализацией Программы осуществляют государственный заказчик – координатор Программы, государственные заказчики Программы, совет по координации Программы, дирекция Программы.

Руководителем Программы является министр внутренних дел Российской Федерации.

В реализации Программы участвуют органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органы местного самоуправления.

В целях обеспечения взаимодействия государственных заказчиков Программы в установленном порядке создается совет по координации Программы, который является коллегиальным совещательным органом управления реализацией Программы.

Текущее управление реализацией Программы осуществляют государственный заказчик – координатор Программы, государственные заказчики Программы и дирекция Программы.

Дирекция Программы создается Правительством Российской Федерации в форме федерального государственного учреждения "Дирекция по управлению федеральной целевой программой "Повышение безопасности дорожного движения в 2006 – 2012 годах".

Дирекция Программы имеет право в установленном порядке осуществлять предпринимательскую и иную приносящую доход деятельность, средства от которой направляются на реализацию Программы.

Дирекция Программы реализует следующие основные функции:

подготовка проекта ежегодного плана мероприятий Программы на следующий финансовый год и координация деятельности по вопросам, касающимся его согласования с государственными заказчиками Программы;

выполнение комплекса мероприятий по скоординированному взаимодействию с органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органами местного самоуправления и организациями различной организационно-правовой формы;

сбор и систематизация статистической и аналитической информации о реализации мероприятий Программы;

мониторинг результатов реализации мероприятий Программы, формирование ана-

литической информации о реализации указанных мероприятий и подготовка отчетности о реализации Программы;

организация независимой оценки показателей результативности, эффективности мероприятий Программы и их соответствия индикаторам и показателям Программы;

внедрение и обеспечение применения информационных технологий в целях управления реализацией Программы и контроля за реализацией мероприятий Программы;

осуществление деятельности по информированию общественности о ходе и результатах реализации Программы, в том числе на основе контентного обеспечения специализированного сайта в сети Интернет по Программе;

иные функции, предусмотренные уставом дирекции Программы.

Полномочия дирекции Программы, а также порядок ее деятельности определяются уставом, утверждаемым в установленном порядке.

Исполнители мероприятий Программы определяются в порядке, установленном законодательством Российской Федерации.

Государственный заказчик – координатор Программы в установленном порядке представляет в Правительство Российской Федерации, Министерство экономического развития и торговли Российской Федерации, Министерство финансов Российской Федерации, Министерство образования и науки Российской Федерации (в части научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ гражданского назначения) отчетность о ходе и результатах реализации Программы.

Федеральная служба государственной статистики совместно с государственными заказчиками Программы организует ведение статистической отчетности по реализации Программы.

Государственный заказчик – координатор Программы до начала реализации Программы утверждает положение об управлении реализацией Программы, определяющее порядок формирования организационно-финансового плана реализации Программы, механизмы корректировки мероприятий Программы и их ресурсного обеспечения в ходе реализации Программы, процедуры предоставления государственными заказчиками Программы государственному заказчику – координатору Программы отчетности о ходе и результатах реализации Программы, процедуры обеспечения публичности (открытости) информации о значениях индикаторов и показателей Программы, результатах мониторинга реализации Программы, мероприятиях Программы и об условиях участия в них исполнителей.

Финансовые аспекты управления реализацией Программы

Финансирование мероприятий Программы осуществляется за счет средств федерального бюджета и средств бюджетов субъектов Российской Федерации. При этом субъекты Российской Федерации могут разрабатывать собственные региональные программы, финансируемые из средств своих бюджетов, с аналогичным названием и использованием признаков, применяемых для Программы, или отдельные региональные мероприятия. Для реализации Программы привлекаются также средства внебюджетных источников.

Государственный заказчик – координатор Программы совместно с федеральными органами исполнительной власти, в ведении которых находятся государственные заказчики Программы, государственными заказчиками Программы и по согласованию с Министерством экономического развития и торговли Российской Федерации и органами

исполнительной власти субъектов Российской Федерации ежегодно определяет адресный перечень объектов финансирования.

При софинансировании мероприятий Программы, предусматривающих строительство (реконструкцию, модернизацию) объектов, приобретение оборудования и специальных транспортных средств, доля финансирования из средств федерального бюджета не может превышать 70 процентов стоимости таких мероприятий при условии финансирования начала их реализации за счет средств бюджетов субъектов Российской Федерации, местных бюджетов и организаций.

Государственный заказчик – координатор Программы до 1 мая 2006 г. заключает соглашение (договор) с органами государственной власти субъектов Российской Федерации на весь срок реализации Программы о софинансировании мероприятий Программы за счет средств федерального бюджета, бюджетов субъектов Российской Федерации и внебюджетных источников с учетом общей стоимости работ.

Передача субъектам Российской Федерации материально-технических ресурсов (оборудования, не требующего монтажа, специальных транспортных средств), приобретенных за счет средств федерального бюджета, осуществляется государственными заказчиками Программы в порядке, устанавливаемом Правительством Российской Федерации.

Прекращение действия Программы наступает в случае завершения ее реализации, а досрочное прекращение – в случае признания неэффективности ее реализации в соответствии с решением Правительства Российской Федерации согласно порядку разработки и реализации федеральных целевых программ и межгосударственных целевых программ, в осуществлении которых участвует Российская Федерация, утвержденному постановлением Правительства Российской Федерации от 26 июня 1995 г. №594.

VI. Оценка социально-экономической и бюджетной эффективности Программы

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

В 2012 году по сравнению с 2004 годом ожидается сокращение количества лиц, погибших за год, на 11,5 тыс. человек и количества дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими – на 20,3 тыс.. Всего за время реализации Программы будут сохранены жизни 54 тыс. человек по сравнению с вариантом развития ситуации в условиях отсутствия программно-целевого метода.

Общий результат проведенных мероприятий даст социально-экономический эффект в 626 059,2 млн. рублей (с учетом прогноза цен на 2006 год) при положительном эффекте для федерального бюджета в 85 079,5 млн. рублей. На уровень положительной текущей бюджетной эффективности Программа выйдет в 2009 году.

Расчет социально-экономической эффективности Программы приведен в приложении №10.

Расчет бюджетной эффективности Программы приведен в приложении №11.

Мероприятия, направленные на повышение правового сознания и предупреждение опасного поведения участников дорожного движения, совершенствование организации движения транспортных средств и пешеходов в городах, развитие системы оказания по-

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

Расчет социально-экономической эффективности мероприятий, направленных на повышение правового сознания и предупреждение опасного поведения участников дорожного движения, приведен в приложении №12.

Расчет бюджетной эффективности мероприятий, направленных на повышение правового сознания и предупреждение опасного поведения участников дорожного движения, приведен в приложении №13.

Расчет социально-экономической эффективности организационно-планировочных и инженерных мер, направленных на совершенствование организации движения транспортных средств и пешеходов в городах, приведен в приложении №14.

Расчет бюджетной эффективности организационно-планировочных и инженерных мер, направленных на совершенствование организации движения транспортных средств и пешеходов в городах, приведен в приложении №15.

Расчет социально-экономической эффективности мероприятий, направленных на развитие системы оказания помощи лицам, пострадавшим в результате дорожно-транспортных происшествий, приведен в приложении №16.

Расчет бюджетной эффективности мероприятий, направленных на развитие системы оказания помощи лицам, пострадавшим в результате дорожно-транспортных происшествий, приведен в приложении №17.

Снижение социально-экономического ущерба от гибели людей определено в соответствии с методикой оценки и расчета нормативов социально-экономического ущерба от дорожно-транспортных происшествий (№Р-03112199-0502-00). При этом в качестве базового значения рассматривается показатель числа лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий, с расчетным (на конец 2004 года) нормативом величины ущерба в размере 3,817 млн. рублей. Реальное снижение социально-экономического ущерба будет значительно больше, так как в приведенных прогнозах не учитывается показатель числа лиц, пострадавших в результате дорожно-транспортных происшествий.

Расчеты социально-экономической и бюджетной эффективности проводились в соответствии с методическими рекомендациями по оценке эффективности инвестиционных проектов, утвержденными Министерством экономики Российской Федерации, Министерством финансов Российской Федерации, Государственным комитетом Российской Федерации по строительной, архитектурной и жилищной политике 21 июня 1999 г. №ВК 477.

Методика оценки социально-экономической и бюджетной эффективности Программы приведена в приложении №18.

ПРИКАЗ

от 6 июня 2006 г.

№413

Москва

**ОБ УТВЕРЖДЕНИИ СТРУКТУРЫ
ФЕДЕРАЛЬНОГО ГОСУДАРСТВЕННОГО
УЧРЕЖДЕНИЯ "ДИРЕКЦИЯ ПО УПРАВЛЕНИЮ ФЕДЕРАЛЬНОЙ
ЦЕЛЕВОЙ ПРОГРАММОЙ
"ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ
В 2006 – 2012 ГОДАХ"**

Утвердить структуру федерального государственного учреждения "Дирекция по управлению федеральной целевой программой "Повышение безопасности дорожного движения в 2006 – 2012 годах" согласно приложению.

Министр
генерал армии

Р. НУРГАЛИЕВ

**СТРУКТУРА
ФЕДЕРАЛЬНОГО ГОСУДАРСТВЕННОГО УЧРЕЖДЕНИЯ
"ДИРЕКЦИЯ ПО УПРАВЛЕНИЮ
ФЕДЕРАЛЬНОЙ ЦЕЛЕВОЙ ПРОГРАММОЙ
"ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ
В 2006 – 2012 ГОДАХ"**



Всего 70 единиц

ПРИКАЗ

"28" августа 2006 г.

№678

Москва

**ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ПОЛОЖЕНИЯ ОБ УПРАВЛЕНИИ
РЕАЛИЗАЦИЕЙ ФЕДЕРАЛЬНОЙ ЦЕЛЕВОЙ ПРОГРАММЫ
"ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО
ДВИЖЕНИЯ В 2006 – 2012 ГОДАХ" И ПОЛОЖЕНИЯ
О СОВЕТЕ ПО КООРДИНАЦИИ РЕАЛИЗАЦИИ ФЕДЕРАЛЬНОЙ
ЦЕЛЕВОЙ ПРОГРАММЫ "ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ
ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ
В 2006 – 2012 ГОДАХ"**

В целях реализации постановления Правительства Российской Федерации от 20 февраля 2006 г. №100 "О федеральной целевой программе "Повышение безопасности дорожного движения в 2006 – 2012 годах"

ПРИКАЗЫВАЮ:

1. Утвердить:

1.1. Положение об управлении реализацией федеральной целевой программы "Повышение безопасности дорожного движения в 2006 – 2012 годах" (приложение №1).

1.2. Состав Совета по координации реализации федеральной целевой программы "Повышение безопасности дорожного движения в 2006 – 2012 годах" (приложение №2).

1.3. Положение о Совете по координации реализации федеральной целевой программы "Повышение безопасности дорожного движения в 2006 – 2012 годах" (приложение №3).

2. Контроль за исполнением настоящего приказа оставляю за собой.

Министр
генерал армии

Р. НУРГАЛИЕВ

**ПОЛОЖЕНИЕ
ОБ УПРАВЛЕНИИ РЕАЛИЗАЦИЕЙ
ФЕДЕРАЛЬНОЙ ЦЕЛЕВОЙ ПРОГРАММЫ
"ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ
В 2006 – 2012 ГОДАХ"**

г. Москва, 2006 г.

1. Общие положения

1.1. Настоящее Положение об управлении реализацией федеральной целевой программы "Повышение безопасности дорожного движения в 2006 – 2012 годах" определяет порядок формирования организационно-финансового плана реализации федеральной целевой программы "Повышение безопасности дорожного движения в 2006 – 2012 годах", механизмы корректировки программных мероприятий и их ресурсного обеспечения в ходе реализации Программы, процедуры обеспечения публичности (открытости) информации о значениях целевых индикаторов и показателей, результатах мониторинга реализации Программы, программных мероприятиях и об условиях участия в них исполнителей.

1.2. В деятельности по реализации Программы государственный заказчик – координатор Программы, государственные заказчики Программы, федеральные органы исполнительной власти, в ведении которых находятся государственные заказчики Программы, а также иные структуры, формируемые для реализации Программы, руководствуются Конституцией Российской Федерации, международными договорами Российской Федерации, федеральными конституционными законами, федеральными законами, указами и распоряжениями Президента Российской Федерации, постановлениями и распоряжениями Правительства Российской Федерации и иными нормативными правовыми актами Российской Федерации и настоящим Положением об управлении.

1.3. Общее руководство реализацией Программы осуществляет министр внутренних дел Российской Федерации.

1.4. Непосредственное руководство реализацией Программы по поручению министра внутренних дел Российской Федерации осуществляет Главный государственный инспектор безопасности дорожного движения Российской Федерации.

2. Основные участники реализации Программы

2.1. Государственный заказчик – координатор Программы – Министерство внутренних дел Российской Федерации

2.2. Государственные заказчики Программы:

2.2.1. Министерство внутренних дел Российской Федерации

2.2.2. Министерство Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий

- 2.2.3. Федеральное агентство по здравоохранению и социальному развитию
- 2.2.4. Федеральное агентство по образованию
- 2.2.5. Федеральное дорожное агентство
- 2.3. Федеральные органы исполнительной власти, в ведении которых находятся государственные заказчики Программы:
 - 2.3.1. Министерство здравоохранения и социального развития Российской Федерации
 - 2.3.2. Министерство образования и науки Российской Федерации
 - 2.3.3. Министерство транспорта Российской Федерации
- 2.4. Структуры, формируемые для реализации Программы:
 - 2.4.1. Совет по координации федеральной целевой программы "Повышение безопасности дорожного движения в 2006 – 2012 годах"
 - 2.4.2. Федеральное государственное учреждение "Дирекция по реализации федеральной целевой программы "Повышение безопасности дорожного движения в 2006 – 2012 годах".

3 . Основные задачи и функции, реализуемые участниками Программы

- 3.1. Государственный заказчик – координатор Программы и государственные заказчики Программы осуществляют полномочия в соответствии с Федеральным законом от 21 июля 2005 года №94-ФЗ "О размещении заказов на поставки товаров, выполнение работ, оказание услуг для государственных и муниципальных нужд".
- 3.2. Федеральные органы исполнительной власти, в ведении которых находятся государственные заказчики Программы, обеспечивают реализацию Программы по направлениям деятельности.
- 3.3. Совет осуществляет свою деятельность в соответствии с Положением о Совете.
- 3.4. Дирекция Программы осуществляет свою деятельность в соответствии с Уставом Дирекции.

4. Порядок ресурсного обеспечения мероприятий Программы

- 4.1. Ресурсное обеспечение мероприятий Программы осуществляется за счет средств федерального бюджета, бюджетов субъектов Российской Федерации, а также за счет внебюджетных источников.
- 4.2. Мероприятия Программы выполняются на основе государственных контрактов (договоров) на закупку товаров (выполнение работ, оказание услуг) для государственных нужд, заключаемых с исполнителями мероприятий Программы.
- 4.3. Государственные заказчики Программы представляют в Министерство экономического развития и торговли Российской Федерации и Министерство финансов Российской Федерации предложения по формированию объемов финансирования Программы.
- 4.4. Государственные заказчики Программы готовят и представляют государственному заказчику – координатору Программы копии бюджетных заявок на ассигнования из федерального бюджета для финансирования мероприятий Программы на соответствующий финансовый год.

5. Порядок формирования организационно-финансового плана реализации мероприятий Программы

- 5.1. Реализация мероприятий Программы осуществляется в соответствии с организационно-финансовыми планами'
- 5.2. Формирование ОФП включает:
 - 5.2.1. Разработку проектов ОФП каждым государственным заказчиком Программы, их согласование с государственным заказчиком – координатором Программы и утверждение соответствующим государственным заказчиком Программы.
 - 5.2.2. Направление в установленном порядке проекта ОФП в дирекцию Программы.
- 5.3. В целях отражения расходных статей федерального бюджета по реализации Программы в проекте федерального бюджета на соответствующий финансовый год государственные заказчики Программы в установленном порядке направляют предложения по мероприятиям и объемам их финансирования государственному заказчику – координатору Программы.

6. Порядок мониторинга выполнения мероприятий Программы

- 6.1. Организация мониторинга за ходом реализации мероприятий Программы осуществляется в соответствии с порядком, утверждаемым государственным заказчиком – координатором Программы, путем сбора, обработки, анализа статистической, справочной и другой информации о реализации мероприятий Программы и оценки достигнутых результатов.
- 6.2. Результаты мониторинга мероприятий Программы публикуются на официальных сайтах государственного заказчика – координатора Программы и государственных заказчиков Программы, а также иных структур, формируемых для реализации Программы.
- 6.3. Оценка эффективности мероприятий Программы определяется на основании целевых показателей и целевых индикаторов Программы.
- 6.4. Оперативная информация о ходе реализации Программы, отдельных ее мероприятий, об условиях проведения торгов размещается на соответствующих сайтах сети Интернет.
- 6.5. Государственные заказчики Программы в установленные сроки представляют государственному заказчику – координатору Программы отчеты о ходе выполнения мероприятий Программы, достигнутых результатах и эффективности использования финансовых средств по формам, установленным Министерством экономического развития и торговли Российской Федерации, Министерством финансов Российской Федерации, Министерством образования и науки Российской Федерации и Федеральной службой государственной статистики.

7. Механизм корректировки реализации мероприятий Программы

- 7.1. Корректировка и продление срока мероприятий Программы осуществляются на основе данных о ходе их выполнения и достигнутых результатах по предложениям государственного заказчика – координатора Программы, государственных заказчиков Программы.

7.2. Обоснование продления срока реализации мероприятий Программы, подготовки новой Программы или корректировки Программы должно включать данные о результатах ее реализации за отчетный период, подтверждение актуальности нерешенных проблем, а также сведения об источниках финансирования затрат.

8. Порядок реализации процедуры обеспечения публичности (открытости) информации по реализации Программы

8.1. Процедура обеспечения публичности (открытости) информации о значениях целевых показателей и целевых индикаторов, результатах мониторинга реализации Программы, мероприятий Программы и об условиях участия в них исполнителей, а также о проводимых торгах и критериях определения победителей, обеспечивается:

8.1.1. Разработкой и реализацией мероприятий, направленных на повышение открытости хода реализации Программы.

8.1.2. Обеспечением максимальной публичности и доступности данных статистической и аналитической отчетности (за исключением сведений, составляющих государственную тайну).

8.1.3. Формированием интернет-сайта Программы.

8.1.4. Внедрением периодических публичных каналов "обратной связи" с каждой из целевых групп мероприятий Программы с привлечением средств массовой информации.

8.1.5. Работой по взаимодействию с общественностью.

8.2. Совет создается МВД России в целях координации Программы.

СОСТАВ СОВЕТА ПО КООРДИНАЦИИ РЕАЛИЗАЦИИ ФЕДЕРАЛЬНОЙ ЦЕЛЕВОЙ ПРОГРАММЫ "ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В 2006 – 2012 ГОДАХ"

Председатель Совета:

Кирьянов Виктор Николаевич – начальник Департамента обеспечения безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации

Заместитель председателя Совета:

Швецов Владимир Владимирович – заместитель начальника Департамента обеспечения безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации

Члены Совета:

Войтенков Алексей Иванович – начальник отдела подготовки стратегических решений и разработки целевых программ Департамента обеспечения безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации

Кондратьев Виктор Дмитриевич – начальник государственного учреждения "Научно-исследовательский центр проблем безопасности дорожного движения" Министерства внутренних дел Российской Федерации

Виноградов Дмитрий Иванович – заместитель начальника государственного учреждения "Центр оперативного реагирования и специальных мероприятий в области обеспечения безопасности дорожного движения" Министерства внутренних дел Российской Федерации

Циклис Борис Евгеньевич – и.о. генерального директора федерального государственного учреждения "Дирекция по управлению федеральной целевой программой "Повышение безопасности дорожного движения в 2006 – 2012 годах"

Полещук Сергей Евгеньевич – заместитель руководителя Федерального дорожного агентства "по согласованию"

Дергунов Николай Федорович – начальник отдела проектов и программ развития медицинской помощи и курортного дела Министерства здравоохранения и социального развития Российской Федерации "по согласованию"

Мельников Владимир Иванович – заместитель директора Департамента предупреждения чрезвычайных ситуаций Министерства Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий "по согласованию"

Мельниченко Игорь Иннокентьевич – начальник Управления по делам молодежи Федерального агентства по образованию "по согласованию"

Апатенко Сергей Николаевич – директор Департамента государственной молодежной политики, воспитания и социальной защиты детей Министерства образования и науки Российской Федерации "по согласованию"

Шевченко Сергей Борисович – начальник Управления организации медицинской помощи и санаторно-курортного лечения Федерального агентства по здравоохранению и социальному развитию "по согласованию"

Москвичев Евгений Сергеевич – заместитель министра транспорта Российской Федерации

Старовойтов Олег Игоревич – директор Департамента государственной политики в области дорожного хозяйства, автомобильного и городского пассажирского транспорта Министерства транспорта Российской Федерации

Секретарь Совета:

Рыков Сергей Александрович – начальник отделения отдела подготовки стратегических решений и разработки целевых программ Департамента обеспечения безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации

ПОЛОЖЕНИЕ О СОВЕТЕ ПО КООРДИНАЦИИ РЕАЛИЗАЦИИ ФЕДЕРАЛЬНОЙ ЦЕЛЕВОЙ ПРОГРАММЫ "ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В 2006 – 2012 ГОДАХ"

1. Совет по координации федеральной целевой программы "Повышение безопасности дорожного движения в 2006 – 2012 годах" является совещательным органом и создается государственным заказчиком – координатором федеральной целевой программы "Повышение безопасности дорожного движения в 2006 – 2012 годах" по согласованию с государственными заказчиками Программы и федеральными органами исполнительной власти, в ведении которых находятся государственные заказчики Программы, с целью осуществления координации и взаимодействия федеральных министерств, ведомств и других заинтересованных организаций по вопросам реализации Программы.

2. Совет осуществляет свою деятельность в соответствии с Конституцией Российской Федерации, общепризнанными принципами и нормами международного права, международными договорами Российской Федерации, федеральными конституционными законами, федеральными законами, указами и распоряжениями Президента Российской Федерации, постановлениями и распоряжениями Правительства Российской Федерации, нормативными правовыми актами Министерства внутренних дел Российской Федерации, настоящим Положением.

3. Совет осуществляет следующие функции:

3.1. Определяет стратегию реализации Программы и обеспечение выполнения мероприятий Программы.

3.2. Согласовывает документы, связанные с Программой.

3.3. Разрабатывает предложения по совершенствованию процесса управления Программой.

3.4. Ежегодно согласовывает выполнение планов реализации мероприятий Программы.

3.5. Рассматривает вопросы о внесении государственным заказчиком – координатором Программы, государственным заказчиком Программы предложений по корректировке Программы, продлению срока реализации Программы.

4. Председателем Совета является Главный государственный инспектор безопасности дорожного движения Российской Федерации.

5. Персональный состав Совета формируется на основании письменных предложений соответствующих федеральных органов исполнительной власти – основных участников реализации Программы и утверждается председателем Совета.

6. Председатель Совета и заместитель председателя Совета осуществляют оперативное руководство деятельностью Совета, контроль выполнения решений Совета, координацию работы членов Совета и привлекаемых к работе специалистов.

7. По отдельным направлениям деятельности Совета разрабатываются регламенты, которые утверждаются председателем Совета.

8. Заседание Совета проводит председатель Совета, а в его отсутствие – заместитель председателя Совета.

9. Заседание Совета считается правомочным, если на нем присутствуют более половины его членов.

10. Решения Совета принимаются открытым голосованием и считаются принятыми, если за них проголосовали более половины членов Совета, присутствующих на заседании. При равенстве голосов членов Совета голос председательствующего на заседании является решающим.

11. Решения Совета оформляются протоколами заседаний, которые подписывает председательствующий на заседании.

12. Совет образует Научно-техническую секцию Программы. НТС является постоянно действующим совещательным и экспертно-консультативным органом для рассмотрения и выработки рекомендаций по наиболее значимым вопросам научно-технической политики в области обеспечения безопасности дорожного движения в рамках Программы. Деятельность НТС регламентируется Положением, утверждаемым председателем Совета.

13. Совет может создавать рабочие группы для рассмотрения и выработки рекомендаций по наиболее значимым вопросам в рамках реализации Программы.

ПРИКАЗ

10 августа 2006 г.

№621

"О ПРОВЕДЕНИИ МОНИТОРИНГА"

В целях реализации федеральной целевой программы "Повышение безопасности дорожного движения в 2006 – 2012 годах" (далее – Программа), утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 20 февраля 2006 г. №100 (Собрание законодательства Российской Федерации, 2006. №9, ст. 1020),

ПРИКАЗЫВАЮ:

1. Департаменту ОБДД МВД России (В.Н. Кирьянову):
 - 1.1 Разработать и направить в срок до 15 сентября 2006 года в МВД, ГУВД, УВД субъектов Российской Федерации методику проведения мониторинга общественного мнения по проблемам безопасности дорожного движения.
 - 1.2 Обеспечить, начиная с 1 октября 2006 года, проведение мониторинга динамики дорожно-транспортного травматизма и реализации мероприятий Программы.
2. Министрам внутренних дел, начальникам ГУВД, УВД субъектов Российской Федерации:
 - 2.1 Обеспечить, начиная с 1 октября 2006 года, проведение мониторинга общественного мнения по проблемам безопасности дорожного движения.
 - 2.2 Использовать результаты мониторинга общественного мнения по проблемам безопасности дорожного движения в целях формирования у граждан стереотипов законопослушного поведения, негативного отношения к правонарушениям в сфере дорожного движения, разработки первоочередных мер по обеспечению безопасности дорожного движения.
 - 2.3 Ежеквартально, до 20 числа месяца, следующего за отчетным периодом, предоставлять в Департамент ОБДД МВД России аналитическую справку с предложениями и прилагаемыми к ней обобщенными сведениями по вопросам анкетирования о результатах мониторинга общественного мнения по проблемам безопасности дорожного движения.
3. Департаменту ОБДД МВД России (В.Н. Кирьянову) обеспечить информирование о ходе проведения мониторинга динамики дорожно-транспортного травматизма, общественного мнения по проблемам безопасности дорожного движения и реализации мероприятий Программы:
 - 3.1 В установленном порядке – федеральных органов исполнительной власти.
 - 3.2 Ежеквартально – министра внутренних дел Российской Федерации.
4. Считать утратившим силу подпункт 6.5.2 приказа МВД России от 2 июля 2002 г. №627.
5. Контроль за выполнением настоящего приказа оставляю за собой.

Министр
генерал армии

Р. НУРГАЛИЕВ

"О ПЕРВООЧЕРЕДНЫХ МЕРАХ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ"

Указ Президента Российской Федерации от 22 сентября 2006 г. №1042 О первоочередных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения. Опубликовано 26 сентября 2006 г.

В целях повышения безопасности дорожного движения, сокращения количества граждан, пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях, и снижения тяжести их последствий постановляю:

1. Правительству Российской Федерации совместно с органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации принять неотложные меры, направленные:

а) на дальнейшее совершенствование нормативно-правовой базы, регулирующей вопросы безопасности дорожного движения;

б) на улучшение условий дорожного движения, увеличение пропускной способности улиц и дорог, в первую очередь в городах федерального значения и административных центрах субъектов Российской Федерации; на организацию работ по строительству и обустройству достаточного количества мест для парковки транспортных средств, подземных и надземных переходов, созданию безопасных условий для пешеходов;

в) на создание системы образования и информационно-пропагандистского обеспечения в области безопасности дорожного движения;

г) на повышение эффективности и оперативности оказания экстренной помощи гражданам, пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях;

д) на реализацию в установленные сроки федеральной целевой программы "Повышение безопасности дорожного движения в 2006 – 2012 годах";

е) на разработку и реализацию комплекса дополнительных мероприятий по социальной и правовой защищенности сотрудников Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации.

2. Правительству Российской Федерации:

а) утвердить до 1 ноября 2006 г.:

перечень государственных органов, на транспортные средства которых устанавливаются специальные световые и звуковые сигналы (далее – специальные сигналы) при отсутствии специальных цветографических схем на наружных поверхностях этих транспортных средств, предусмотрев, что их общее количество не должно превышать 1000 единиц (за исключением транспортных средств, обслуживающих лиц, подлежащих государственной охране);

требования к транспортным средствам, названным в подпункте "б" пункта 3 настоящего Указа; положение о подготовке и допуске водителей к управлению транспортными средствами, оборудованными специальными сигналами; положение о сопровождении транспортных средств автомашинами Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации и военной автомобильной инспекции, предусмотрев в нем перечень случаев сопровождения и условия, при которых сопровождение осуществляется по требованиям безопасности;

б) внести в месячный срок в Государственную Думу Федерального Собрания Российской Федерации проект федерального закона, предусматривающий внесение изменений в законодательные акты Российской Федерации, устанавливающих, в частности, запрет на оборудование транспортных средств, предоставляемых членам Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации и депутатам Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации, особыми государственными регистрационными знаками, а также порядок оборота специальных сигналов (ввоз, производство, торговля, установка);

в) обеспечить решение финансовых, организационных и иных вопросов, связанных с реализацией настоящего Указа;

г) представить в 2-месячный срок в установленном порядке предложения о внесении изменений в нормативные правовые акты Президента Российской Федерации в связи с изданием настоящего Указа;

д) привести свои нормативные правовые акты в соответствие с настоящим Указом.

3. Установить, что:

а) с 1 февраля 2007 г. на территории Российской Федерации не допускается использование особых государственных регистрационных знаков. Мероприятия, связанные с отменой указанных регистрационных знаков, осуществлять поэтапно, начиная со дня вступления в силу настоящего Указа;

б) устройствами для подачи специальных сигналов при наличии специальных цветографических схем на наружных поверхностях транспортных средств оборудуются транспортные средства пожарной охраны, милиции, скорой медицинской помощи, аварийно-спасательных служб и военной автомобильной инспекции, используемые для осуществления неотложных действий по защите жизни и здоровья граждан.

4. Настоящий Указ вступает в силу со дня его официального опубликования.

Президент Российской Федерации

В. ПУТИН

Государственным
заказчикам
ФЦП "Повышение
безопасности
дорожного движения
в 2006 – 2012 годах"
МЧС России
Росздрав
Рособразование
Росавтодор

Государственным заказчиком
ФЦП "Повышение безопасности
дорожного движения в 2006 – 2012 годах"
(по списку)
№1/8554 от 24.10.2006

24.10.2006 г.

№1/8554

ОБ ОТЧЕТНОСТИ ПО ФЦП

29.09.2006 г.

№1/7813

О ПРИНЯТИИ МЕР ПО УСТРАНЕНИЮ ДОПУЩЕННОГО ОТСТАВАНИЯ В ВЫПОЛНЕНИИ ФЕДЕРАЛЬНОЙ ЦЕЛЕВОЙ ПРОГРАММЫ "ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В 2006 – 2012 ГОДАХ"

**Поручение Правительства Российской
Федерации от 7 сентября 2006 года №31
(раздел III, пункт 5)**

В соответствии с протокольным решением Правительства Российской Федерации признано необходимым рассмотреть ход реализации федеральных целевых программ, по которым допущено отставание их реализации в первом полугодии 2006 г., на заседаниях Правительства Российской Федерации в IV квартале 2006 года.

В связи с этим, а также принимая во внимание письмо Минэкономразвития России от 15 сентября 2006 года №13712-гг/ Д17, прошу представить в срок до 10 октября 2006 года государственному заказчику – координатору Программы "Повышение безопасности дорожного движения в 2006 – 2012 годах" предложения по устранению имеющихся недостатков в выполнении Программы (с учетом утвержденных индикаторов и показателей) и дальнейшему совершенствованию намеченных мероприятий.

Министр

Р. НУРГАЛИЕВ

В целях обеспечения мониторинга и упорядочения отчетности по ФЦП "Повышение безопасности дорожного движения в 2006-2012 годах" в соответствии с письмами Минэкономразвития России от 3 февраля 2006 года №1335-ВС/Д17, от 7 апреля 2006 года №4783-АШ/Д17, от 30 июня 2006 года №9480-ВС/Д17 и от 25 сентября 2006 года №14211-ВС/Д17, мониторинга исполнения федерального бюджета, усиления контроля за использованием государственных бюджетных средств в соответствии с поручением Правительства Российской Федерации от 14 сентября 2005 года №МФ-П13-4616 о ежеквартальном представлении в Правительство Российской Федерации сводной информации о ходе выполнения федеральных целевых программ для рассмотрения на заседаниях Правительства Российской Федерации мониторинга и анализа хода реализации федеральных целевых программ, а также письмом Росстата от 3 апреля 2006 года №АК-11-21/183 и постановлением Росстата от 17 октября 2005 №71 государственным заказчиком необходимо представлять в ФГУ "Дирекция Программы ПБДД" следующую информацию.

1. В срок до 5 числа месяца, следующего за отчетным, показатели ежемесячного мониторинга реализации федеральной целевой программы по мероприятиям государственного заказчика.

2. В срок до 10 числа месяца, следующего за отчетным кварталом, отчет о количестве строек, по которым предусмотрен лимит государственных капитальных вложений в текущем году и отчет о ходе строительства строек и объектов для федеральных государственных нужд (ФАИП) нарастающим итогом с аналитической запиской о ходе реализации федеральной адресной инвестиционной программы за отчетный период с указанием причин срыва сроков или объемов реализации по мероприятиям государственного заказчика.

3. В срок до 15 числа месяца, следующего за отчетным кварталом, копию отчета (с отметкой Росстата) по форме 1-ФП "Об использовании средств из бюджетных и внебюджетных источников финансирования ФЦП и отчет по форме 1-ФП (индикаторы) "О целевых индикаторах и показателях реализации ФЦП".

4. В срок до 8 числа месяца, следующего за отчетным кварталом, статистическую отчетность по форме 1-торги "О проведении торгов на размещение заказов на поставки товаров, выполнение работ, оказание услуг для государственных и муниципальных нужд".

Вся отчетность представляется в печатном виде за подписью заместителя руководителя государственного заказчика ФЦП и в электронном виде в форматах требования Минэкономразвития России и по e-mail адресу: adm@fcp-bdd.ru.

Главный государственный
инспектор безопасности
дорожного движения
Российской Федерации

В. КИРЬЯНОВ

**О ВЗАИМОДЕЙСТВИИ (СОТРУДНИЧЕСТВЕ)
ПО РЕАЛИЗАЦИИ ФЕДЕРАЛЬНОЙ ЦЕЛЕВОЙ ПРОГРАММЫ
"ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО
ДВИЖЕНИЯ В 2006 – 2012 ГОДАХ"
МЕЖДУ МИНИСТЕРСТВОМ ВНУТРЕННИХ ДЕЛ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ И ПРАВИТЕЛЬСТВОМ
(НАИМЕНОВАНИЕ СУБЪЕКТА)**

г. Москва

2006 г.

Министерство внутренних дел Российской Федерации в лице министра внутренних дел Российской Федерации Нургалиева Р.Г., действующего на основании Положения о Министерстве внутренних дел Российской Федерации, утвержденного Указом Президента Российской Федерации от 19 июля 2004 г. №927, с одной стороны, и Правительство (наименование субъекта) в лице Губернатора (наименование субъекта) (фамилия, инициалы), действующего на основании Устава (наименование субъекта), принятого Законодательным собранием (или Думой) (наименование субъекта) "___" ___20__ г., с другой стороны, совместно именуемые в дальнейшем Стороны, заключили настоящее Соглашение о нижеследующем:

1. Предмет Соглашения

1.1. Предметом настоящего Соглашения является взаимодействие Сторон по реализации федеральной целевой программы "Повышение безопасности дорожного движения в 2006 – 2012 годах", утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 20 февраля 2006 года №100 (далее именуется – Программа).

2. Основные направления взаимодействия Сторон

Основными направлениями взаимодействия Сторон по реализации Программы являются:

2.1. создание благоприятных условий для выполнения мероприятий Программы на территории (наименование субъекта), направленных на сокращение числа лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий, повышение уровня безопасности дорожного движения на улично-дорожной сети области, обеспечивающих жизненно важные интересы региона и страны в целом;

2.2. объединение усилий всех заинтересованных федеральных и региональных органов власти, дорожных, коммунальных, транспортных предприятий, учреждений образования и здравоохранения, иных организаций, обеспечивающих реализацию программных мероприятий на территории региона;

2.3. реализация региональной программы (наименование субъекта), финансируемой из средств своего бюджета, с аналогичным названием и использованием признаков, применяемых для Программы, или отдельных программных мероприятий;

2.4. обеспечение по согласованию Сторон предусмотренных Программой объемов

софинансирования мероприятий на территории региона из федерального бюджета, областного бюджета, муниципальных бюджетов, а также из внебюджетных источников в установленные сроки, в согласованных объемах и по адресному перечню объектов финансирования;

2.5. организация мониторинга и взаимного обмена информацией по реализации мероприятий, предусмотренных Программой, а также мероприятий, реализуемых на территории (наименование субъекта);

2.6. выработка предложений по совершенствованию нормативной правовой базы, регламентирующей инвестиционную деятельность в области обеспечения безопасности дорожного движения;

2.7. подготовка совместных предложений по актуализации программных мероприятий в соответствии с возникающими обстоятельствами;

2.8. осуществление мероприятий по формированию социального видения эффективности инвестиций в дорожную, транспортную инфраструктуру и ее влияния на повышение качества жизни населения;

2.9. внедрение практики заключения инвестиционных договоров с применением принципов концессий при строительстве объектов в области обеспечения безопасности дорожного движения общегосударственного и регионального значения;

2.10. взаимный обмен информацией о ходе реализации программных мероприятий, существующих и вновь возникающих проблемах, для своевременного принятия мер по их разрешению;

2.11. разработка предложений по упрощению действующих процедур получения разрешений, согласований, экспертных заключений в ходе реализации инвестиционных проектов для принятия необходимых решений органами и структурами исполнительной власти Российской Федерации.

3. Взаимодействие по управлению реализацией Программы

3.1. Взаимодействие государственных заказчиков Программы осуществляется в рамках Совета по координации Программы, являющегося коллегиальным совещательным органом управления реализацией Программы.

3.2. Текущее управление реализацией Программы осуществляют государственный заказчик-координатор Программы, государственные заказчики Программы и федеральное государственное учреждение "Дирекция по управлению федеральной целевой программой "Повышение безопасности дорожного движения в 2006 – 2012 годах" (далее – Дирекция Программы), действующее на основании Устава и переданных в установленном порядке функций.

3.3. В реализации Программы участвуют органы исполнительной власти и органы местного самоуправления (наименование субъекта) в рамках согласованных обязательств и полномочий.

3.4. Взаимодействие (сотрудничество) по вопросам управления реализацией программных мероприятий организуется на принципах экономического партнерства, нормативной основой которого являются Бюджетный кодекс Российской Федерации, Федеральный закон от 25 февраля 1999 года №39-ФЗ "Об инвестиционной деятельности в Российской Федерации, осуществляемой в форме капитальных вложений", Федеральный закон от 21 июля 2005 года №94-ФЗ "О размещении заказов на поставки товаров, выполнение работ, оказание услуг для государственных и муниципальных нужд", поста-

новление Правительства Российской Федерации от 20 февраля 2006 года №100 "О федеральной целевой программе "Повышение безопасности дорожного движения в 2006 – 2012 годах", постановление Правительства Российской Федерации от 11 октября 2001 года №714 "Об утверждении положения о формировании перечня строек и объектов для федеральных государственных нужд и их финансировании за счет федерального бюджета", а также Положения об управлении Программой.

4. Взаимодействие в области финансовых аспектов управления реализацией Программы

4.1. Объемы и источники финансирования программных мероприятий на территории (наименование субъекта) указываются в приложении к настоящему Соглашению.

4.2. Финансирование программных мероприятий организуется на основе принципов, установленных в Программе, и, как правило, предусматривает несколько источников финансирования: федеральный бюджет, областной бюджет (наименование субъекта), местные бюджеты муниципальных образований (наименование субъекта) и внебюджетные источники, включающие как собственные средства предприятий и организаций, так и привлеченные средства.

4.3. Начало реализации мероприятий Программы, предусматривающих строительство (реконструкцию, модернизацию) объектов, приобретение оборудования и специальных транспортных средств на условиях софинансирования, осуществляется при первоочередном финансировании за счет средств областного бюджета (наименование субъекта), местных бюджетов и организаций.

Доля финансирования из средств федерального бюджета не может превышать 70 процентов стоимости таких мероприятий.

4.4. Объемы инвестиций на реализацию программных мероприятий и их пообъектный перечень, указываемые в приложении к настоящему Соглашению, подлежат ежегодному уточнению в соответствии с бюджетным процессом.

4.5. Ежегодное определение адресного перечня объектов финансирования проводится в установленном порядке Министерством внутренних дел Российской Федерации совместно с соответствующими федеральными органами исполнительной власти и по согласованию с Министерством экономического развития и торговли Российской Федерации и Правительством (наименование субъекта).

5. Полномочия Сторон

5.1. Стороны совместно:

5.1.1. оказывают содействие друг другу в реализации программных мероприятий и осуществляют взаимный обмен информацией о ходе реализации Программы на территории (наименование субъекта);

5.1.2. осуществляют согласование проектов заявок по федеральному и региональному бюджетам на выполнение программных мероприятий на очередной финансовый год, проводят согласование региональных программ (проектов) по обеспечению безопасности дорожного движения в сопоставлении и координации с Программой;

5.1.3. проводят взаимные консультации по актуализации (уточнению) программных мероприятий, привлечению инвестиций в соответствии с федеральными и региональными потребностями;

5.1.4. согласовывают предложения по совершенствованию законодательной и нормативно-технической базы, направленные на упрощение действующих процедур получения разрешений, согласований, экспертных заключений в ходе реализации инвестиционных проектов для принятия необходимых решений различными органами и структурами исполнительной власти Российской Федерации.

5.2. Министерство внутренних дел Российской Федерации:

5.2.1. координирует деятельность государственных заказчиков Программы по реализации программных мероприятий на территории (наименование субъекта);

5.2.2. обеспечивает финансирование в объемах, предусмотренных федеральным бюджетом, программных мероприятий на территории (наименование субъекта);

5.2.3. организует проведение переговоров по вопросам внебюджетного финансирования строительства объектов;

5.2.4. организует проведение государственной экспертизы предпроектной и проектной документации по всем объектам, независимо от источников финансирования;

5.2.5. осуществляет функции Заказчика-застройщика в установленном порядке и в соответствии с переданными полномочиями;

5.2.6. участвует в подборе организаций для последующей эксплуатации объектов;

5.2.7. организует (осуществляет) передачу (наименование субъекта) в установленном Правительством Российской Федерации порядке материально-технических ресурсов (оборудования, не требующего монтажа, специальных транспортных средств), приобретенных за счет средств федерального бюджета;

5.2.8. разрабатывает и направляет Правительству (наименование субъекта) формы отчетности о реализации Программы и методики расчета интегральных показателей по оценке эффективности реализации мероприятий и их индикаторов;

5.2.9. анализирует предоставляемую Правительством (наименование субъекта) информацию о реализации мероприятий Программы на предмет соответствия фактически достигнутых результатов установленным показателям;

5.2.10. при необходимости подготавливает рекомендации для Правительства (наименование субъекта), направленные на повышение эффективности реализации мероприятий Программы;

5.2.11. определяет порядок проведения и проводит проверки (в том числе выездные) хода реализации мероприятий Программы на территории (наименование субъекта), готовит заключения по итогам проведенных проверок;

5.2.12. в пределах своей компетенции оказывает Правительству (наименование субъекта) консультативную, экспертную и иную помощь, либо содействие в реализации Программы на его территории;

5.2.13. доводит до сведения Правительства (наименование субъекта) положительный опыт реализации мероприятий Программы в других регионах Российской Федерации;

5.2.14. рассматривает и, в случае отсутствия возражений, согласовывает предложения Правительства (наименование субъекта) об изменении (дополнении) реализуемых мероприятий, вносит предложения в соответствующие инстанции по их изменению в установленном порядке;

5.2.15. организует проведение либо принимает участие в мероприятиях, проводимых на территории (наименование субъекта) и касающихся реализации Программы;

5.2.16. совершает иные действия, необходимые для реализации Программы.

5.3. Правительство (наименование субъекта):

**О ПРЕДОСТАВЛЕНИИ СВЕДЕНИЙ О СРЕДСТВАХ,
НАПРАВЛЕННЫХ НА РЕАЛИЗАЦИЮ МЕРОПРИЯТИЙ
ФЦП "ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО
ДВИЖЕНИЯ В 2006 – 2012 ГОДАХ"**

16.11.2006 г.

№1/9229

В соответствии с Указом Президента Российской Федерации от 22 сентября 2006 года №1042 "О первоочередных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения" (п. 1д) для подготовки отчета о ходе реализации федеральной целевой программы "Повышение безопасности дорожного движения в 2006 – 2012 годах" за 2006 г. прошу Вас предоставить в срок до 15 января 2007 г. в адрес МВД России сведения о средствах, направленных на реализацию мероприятий, указанных в приложении.

Приложение: на 3 л. в 1 экз.

Главный государственный инспектор
безопасности дорожного движения
Российской Федерации

В.Н. КИРЬЯНОВ

5.3.1.предоставляет Дирекции Программы информацию о планируемых и фактически направленных объемах финансирования программных мероприятий на территории (наименование субъекта) за счет средств областного бюджета и муниципальных бюджетов;

5.3.2.обеспечивает финансирование программных мероприятий (объектов) в объемах, предусмотренных областным бюджетом;

5.3.3.обеспечивает координацию усилий органов исполнительной власти (наименование субъекта) по реализации программных мероприятий на территории области;

5.3.4.обеспечивает участие своих представителей в переговорах по вопросам привлечения внебюджетного финансирования строительства объектов на территории (наименование субъекта) и устанавливает при необходимости порядок возмещения затрат средств инвестора;

5.3.5.обеспечивает участие своих представителей, а также представителей муниципальных образований, находящихся на территории (наименование субъекта), в мероприятиях, проводимых государственным заказчиком Программы (и/или Дирекцией Программы) в связи с реализацией Программы;

5.3.6.участвует в конкурсных комиссиях по размещению государственных заказов на выполнение подрядных, проектных работ, проведению закупок за счет средств бюджета (наименование субъекта), в соответствии с действующим законодательством;

5.3.7.после приемки объектов в эксплуатацию государственной комиссией заключает договоры с организациями на эксплуатацию объектов, переданных в собственность (наименование субъекта);

5.3.8.совершает иные действия, необходимые для реализации Программы.

6. Заключительные Положения

6.1. Настоящее Соглашение вступает в силу со дня подписания Сторонами и действует до конца 2012 года, с правом пролонгации за 6 месяцев до окончания срока действия.

6.2. Стороны могут досрочно расторгнуть настоящее Соглашение путем письменного уведомления за три месяца.

6.3. Изменения и дополнения к настоящему Соглашению оформляются по взаимной договоренности Сторон дополнительными соглашениями, которые становятся его неотъемлемой частью.

6.4. Настоящее Соглашение заключено в двух экземплярах, которые имеют одинаковую юридическую силу.

Подписи Сторон:

Министр внутренних дел
Российской Федерации

Р.Г. НУРГАЛИЕВ

Губернаторы

**БЮДЖЕТНЫЕ АССИГНОВАНИЯ НА 2006 ГОД,
ВЫДЕЛЯЕМЫЕ ЗА СЧЕТ СРЕДСТВ
РЕГИОНАЛЬНОГО БЮДЖЕТА,
В РАМКАХ ФЕДЕРАЛЬНОЙ ЦЕЛЕВОЙ ПРОГРАММЫ
"ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ
В 2006 – 2012 ГОДАХ"**

Наименование мероприятий	Единицы измерения	Количество	Объем финансирования (тыс.рублей)
1	2	3	4
I. Объем ассигнований за счет средств субъектов			
Государственные капитальные вложения			
Прочие нужды			
II. Обоснование ассигнований на реализацию программы, в том числе :			
Государственные капитальные вложения			
<p>Оснащение техническими комплексами подразделений, осуществляющих контрольные и надзорные функции в области обеспечения безопасности дорожного движения:</p> <p>комплексами видеофиксации нарушений Правил дорожного движения Российской Федерации (не менее 9600 комплексов)</p> <p>специальным транспортом, оборудованным средствами контроля и выявления правонарушений (не менее 7200 автомобилей)</p> <p>техническими комплексами для приема экзаменов у кандидатов в водители (не менее 1800 комплексов)</p>			

<p>Модернизация АСУД и светофорных объектов (оснащение светодиодными светофорами, современными управляющими контроллерами, экологическими датчиками, детекторами транспорта, табло обратного отсчета времени разрешающего сигнала, дополнительными звуковыми сопровождающими устройствами, современным программным обеспечением, а также техническое переоснащение центральных управляющих пунктов АСУД линиями связи, аппаратурой для связи с периферийными объектами, налаживание радиоканала)</p> <p>Обустройство наиболее опасных участков улично-дорожной сети дорожными ограждениями (не менее 850 км)</p> <p>Создание системы маршрутного ориентирования участников дорожного движения (установка не менее 93800 дорожных знаков)</p> <p>Оснащение подразделений дорожно-патрульной службы аппаратно-программными комплексами, позволяющими с помощью электронной карты местности определить оптимальный маршрут движения к месту дорожно-транспортного происшествия патрульного транспорта</p>			
Прочие нужды			
<p>Проведение ширококомасштабных акций "Внимание – дети!", "Внимание – пешеход!", "Вежливый водитель", "Зебра" и т.д. Привлечение информационных и рекламных агентств к проведению профилактических акций, направленных на укрепление дисциплины участников дорожного движения, размещение материалов в средствах массовой информации по вопросам безопасности дорожного движения</p> <p>Создание тематических телепередач по пропаганде культуры поведения участников дорожного движения разных возрастных категорий (на 2 федеральных каналах)</p> <p>Создание видео- и телевизионной информационно-пропагандистской продукции, организа-</p>			

<p>ция тематической наружной социальной рекламы (баннеры, перетяжки), а также размещение материалов в средствах массовой информации, общественном транспорте, кинотеатрах и т.д.</p> <p>Проведение межгосударственных слетов юных инспекторов движения государств – участников СНГ</p> <p>Изготовление и распространение световозвращающих приспособлений в среде дошкольников и учащихся младших классов</p> <p>Приобретение специальных грузовых (564) и легковых (1833) автомобилей для приема экзаменов</p> <p>Оснащение городских эксплуатационных организаций на конкурсной основе техникой для обслуживания технических средств организации дорожного движения</p>			
---	--	--	--