

**АНО «Дирекция по развитию транспортной системы
Санкт-Петербурга и Ленинградской области»**

ПРОГРАММА
развития транспортной системы
Санкт-Петербурга и Ленинградской области
на период до 2020 года

**Том 10. Подпрограмма «Безопасность дорожного
движения, организация дорожного движения и
интеллектуальные транспортные системы»**

УТВЕРЖДЕНА

**Координационным советом по развитию транспортной системы
г. Санкт-Петербурга и Ленинградской области 9 сентября 2014 года
(пункт 1 раздела I протокола № 49)**

Санкт-Петербург

2014

Содержание

Паспорт подпрограммы «Безопасность дорожного движения, организация дорожного движения и интеллектуальные транспортные системы» (целевой вариант)	3
1. Характеристика проблемы, на решение которой направлена подпрограмма	5
2. Основные цели и задачи подпрограммы, сроки и этапы ее реализации, целевые индикаторы и показатели	15
3. Перечень мероприятий подпрограммы	16
3.1. Мероприятия, включенные в консервативный вариант подпрограммы	18
3.2. Мероприятия, включенные в целевой вариант подпрограммы	20
4. Ресурсное обеспечение подпрограммы.....	21
5. Ожидаемые результаты реализации целевого варианта подпрограммы	21
Приложения	23
Приложение 1. Сведения о показателях (индикаторах) подпрограммы «Безопасность дорожного движения, организация дорожного движения и интеллектуальные транспортные системы»	24
Приложение 2. Расходы на реализацию подпрограммы «Безопасность дорожного движения, организация дорожного движения и интеллектуальные транспортные системы».....	26

**Паспорт подпрограммы «Безопасность дорожного движения,
организация дорожного движения и интеллектуальные транспортные
системы» (целевой вариант)**

Полное наименование	Подпрограмма «Безопасность дорожного движения, организация дорожного движения и интеллектуальные транспортные системы»
Цели подпрограммы	Повышение безопасности дорожного движения, совершенствование организации и управления дорожным движением, создание интеллектуальных транспортных систем в Санкт-Петербурге и Ленинградской области.
Задачи подпрограммы	<ul style="list-style-type: none"> – сокращение количества ДТП и снижение тяжести их последствий; – повышение уровня организации дорожного движения; – совершенствование системы информационного обеспечения участников дорожного движения, развитие основных компонентов интеллектуальных транспортных систем.
Целевые индикаторы и показатели подпрограммы	<ul style="list-style-type: none"> – сокращение общего количества ДТП на улично-дорожной сети Санкт-Петербурга и на автомобильных дорогах общего пользования в Ленинградской области к уровню 2013 г., %; – уменьшение значения индикатора социального риска (количество лиц, погибших в результате ДТП, на 100 тыс. населения) на улично-дорожной сети Санкт-Петербурга и на автомобильных дорогах общего пользования в Ленинградской области к уровню 2013 г., %; – увеличение средней скорости движения транспортных потоков на улично-дорожной сети Санкт-Петербурга и на автомобильных дорогах общего пользования в Ленинградской области к уровню 2013 г., %; – снижение удельных выбросов загрязняющих веществ от автотранспортных средств в Санкт-Петербурге и Ленинградской области к уровню 2013 г., %.
Этапы и сроки реализации подпрограммы	<p>Подпрограмма реализуется в два этапа.</p> <p>Сроки реализации подпрограммы - 2015-2020 годы</p> <p>Этап 1 – 2015-2017 годы</p> <p>Этап 2 – 2018-2020 годы</p>

<p>Объемы и источники финансирования мероприятий подпрограммы</p>	<p>Общий объем финансирования целевого варианта подпрограммы за период 2015-2020 гг. составляет в ценах соответствующих лет 15 920,3 млн руб., в том числе за счет:</p> <ul style="list-style-type: none"> - федерального бюджета – 5 125,7 млн руб. (32,2%); - бюджета Санкт-Петербурга – 2 381,6 млн руб. (15,0%); - бюджета Ленинградской области – 7 418,0 млн рублей (46,6%); - внебюджетных источников финансирования – 995,0 млн руб. (6,2%). <p>Дополнительная потребность в финансировании целевого варианта подпрограммы по сравнению с консервативным вариантом составляет в ценах соответствующих лет 8 387,1 млн руб., в том числе за счет:</p> <ul style="list-style-type: none"> - федерального бюджета – 4 702,4 млн руб. (56,1%); - бюджета Санкт-Петербурга – 770,0 млн руб. (9,2%); - бюджета Ленинградской области – 1 919,7 млн рублей (22,9%); - внебюджетных источников финансирования – 995,0 млн руб. (11,8%).
<p>Ожидаемые результаты реализации подпрограммы</p>	<p>В результате реализации комплекса мероприятий, предусмотренных в подпрограмме по целевому варианту, к концу 2020 года:</p> <ul style="list-style-type: none"> – общее количество ДТП на улично-дорожной сети Санкт-Петербурга и на автомобильных дорогах общего пользования в Ленинградской области снизится на 9% к уровню 2013 г.; – значение индикатора социального риска (количество лиц, погибших в результате ДТП, на 100 тыс. населения) на улично-дорожной сети Санкт-Петербурга и на автомобильных дорогах общего пользования в Ленинградской области уменьшится на 16% к уровню 2013 г.; – средняя скорость движения транспортных потоков на улично-дорожной сети Санкт-Петербурга и на автомобильных дорогах общего пользования в Ленинградской области увеличится на 10% к уровню 2013 г.; – удельные выбросы загрязняющих веществ от автотранспортных средств в Санкт-Петербурге и Ленинградской области снизятся на 5% к уровню 2013 г.
<p>Мероприятия подпрограммы и их финансовое обеспечение на период до 2020 года</p>	<p>Мероприятия подпрограммы и их финансовое обеспечение представлены в Приложении 1</p>

1. Характеристика проблемы, на решение которой направлена подпрограмма

Задача обеспечения безопасности дорожного движения в Санкт-Петербурге и Ленинградской области в последние годы приобрела особую актуальность. Изучение особенностей современного дорожно-транспортного травматизма показывает, что происходит постепенное увеличение доли ДТП, в результате которых пострадавшие получают травмы, характеризующиеся высокой степенью тяжести. Во многом это связано с низким уровнем обустройства автомобильных дорог: отсутствием дорожных ограждений, освещения участков дорог, проходящих в зоне населенных пунктов, разноуровневых пешеходных переходов и автотранспортных развязок в местах пересечения автомобильных и железных дорог.

Несмотря на некоторое снижение основных показателей аварийности в период с 2008 по 2010 гг., в период с 2011 по 2013 гг. на территории региона наблюдался рост показателей аварийности. Всего за период с 2009 по 2013 гг. на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области произошло 56 979 ДТП, что составляет 5,5% от общего количества ДТП, произошедших за этот период на территории Российской Федерации. В результате ДТП пострадали в общей сложности 75 675 чел., из которых погибли 5 356 чел., получили ранения – 70 319 чел.

Показатели аварийности по Санкт-Петербургу и Ленинградской области, а также их сравнение с показателями аварийности по Российской Федерации за период 2009 – 2013 гг. представлены в табл. 1.1. Основными видами ДТП в Санкт-Петербурге и Ленинградской области являются следующие: столкновение, наезд на пешехода, опрокидывание, наезд на препятствие (в большей степени характерно для Санкт-Петербурга).

В соответствии с представленной статистикой, наиболее тяжкие последствия имели ДТП, происходившие на территории Ленинградской области. При этом около 30% ДТП на территории Ленинградской области пришлось на автомобильные дороги федерального значения, а 70% - на автомобильные дороги общего пользования регионального, межмуниципального и муниципального значения. Это связано, в первую очередь, с низким транспортно-эксплуатационным состоянием автомобильных дорог общего пользования регионального, межмуниципального и муниципального значения.

Таблица 1.1.

Показатели аварийности по Санкт-Петербургу, Ленинградской области и Российской Федерации с 2009 по 2013 гг.

Показатели аварийности	2009 год			2010 год			2011 год			2012 год			2013 год		
	Ленинградская область	Санкт - Петербург	Российская Федерация	Ленинградская область	Санкт - Петербург	Российская Федерация	Ленинградская область	Санкт - Петербург	Российская Федерация	Ленинградская область	Санкт - Петербург	Российская Федерация	Ленинградская область	Санкт - Петербург	Российская Федерация
Всего ДТП, ед.	3237	7931	210500	3324	7532	211000	3506	7450	199868	3576	8288	203597	3794	8341	204068
Всего погибло, чел.	604	514	26084	568	397	26567	641	469	27953	639	445	27991	635	444	27025
Всего ранено, чел.	4077	9364	257062	4380	8932	250635	4464	8764	251848	4825	10349	258618	5145	10019	258437
Индикатор социального риска (количество лиц, погибших в результате ДТП, на 100 тыс. населения)	36,9	11,2	18,4	34,7	8,1	18,7	39,2	9,6	19,5	37,1	9	19,6	36,3	8,8	18,9
Индикатор тяжести последствий ДТП (количество лиц, погибших в результате ДТП, на 100 пострадавших)	12,9	5,2	9,2	11,5	4,3	9,6	12,6	5,1	10	11,7	4,1	9,8	11	4,2	9,5

В рейтинге регионов Российской Федерации, проведенном на основании данных государственной статистической отчетности о доле автодорог регионального значения, отвечающих нормативным требованиям, Ленинградская область занимает 32 место. В 2013 г. только 42,5% общей протяженности автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения соответствовало нормативным требованиям по транспортно-эксплуатационному состоянию, остальные дороги нуждались в неотложном проведении работ по реконструкции и ремонту.

По числу дорожно-транспортных происшествий – 218,8 ДТП на 100 тыс. чел. населения – Ленинградская область занимает лидирующие позиции в Российской Федерации. В 2013 г. в Ленинградской области произошло 3794 дорожно-транспортных происшествий (2012 г. – 3576), в которых погибли 635 человек (2012 г. – 639) и пострадали 5145 чел. (2012 г. – 4825 чел.).

Индикатор социального риска (количество лиц, погибших в результате ДТП, на 100 тыс. населения) в Ленинградской области в 2013 г. почти в два раза превысил общероссийское значение (36,3 – в Ленинградской области и 18,9 – в целом по Российской Федерации). Индикатор тяжести последствий ДТП (количество лиц, погибших в результате ДТП, на 100 пострадавших) в Ленинградской области также выше, чем в целом по Российской Федерации (11 и 9,5 соответственно).

В 2013 году в два раза увеличилось количество ДТП, которым сопутствовали неудовлетворительные дорожные условия. Плохое состояние автомобильных дорог Ленинградской области привело в 2013 г. к 984 ДТП (2012 г. - 502), что составило 26% от общего числа ДТП. В результате данных ДТП погибли 163 чел. (2012 г. – 131 чел.) и получили ранения 1316 чел. (2012 г. – 961 чел.). Наибольшее количество таких ДТП зарегистрировано в Гатчинском (146 ДТП), Кировском (71 ДТП), Ломоносовском (86 ДТП) районах области.

Наибольшее количество ДТП совершается на участках автомобильных дорог в границах населенных пунктов, на одноуровневых пересечениях автомобильных дорог и железных дорог, а так же на участках автомобильных дорог, имеющих высокий уровень загрузки.

В настоящее время на сети дорог регионального и межмуниципального значения Ленинградской области насчитывается 217 участков концентрации ДТП.

Значительное количество пострадавших в результате ДТП являются пешеходами - к ним относятся до трети раненых и до половины погибших (в зависимости от рассматриваемого года). При этом практически треть всех ДТП с участием пешеходов

происходит на пешеходных переходах. Это обусловлено, в том числе, следующими причинами:

- недостаточная видимость пешеходных переходов;
- недостаточность / отсутствие островков безопасности;
- наличие на автомобильных дорогах с интенсивным движением пешеходных переходов в одном уровне;
- недостаточное количество светофорных объектов, оборудованных средствами коммуникационного оповещения для слабовидящих и незрячих лиц.

В ряде случаев участниками ДТП становятся дети. По статистике, 1-1,5% погибших и 6,5-7,5% раненых в результате ДТП в Санкт-Петербурге приходится на детей дошкольного и школьного возраста. Для Ленинградской области этот показатель составляет соответственно 2,4-2,8% и 8,2-8,6%. Поэтому задача профилактики детского дорожно-транспортного травматизма относится к числу приоритетных.

К причинам увеличения числа ДТП в Санкт-Петербурге и Ленинградской области относятся следующие факторы:

- рост уровня автомобилизации населения и численности автотранспортных средств, повышение доли жителей города и области, предпочитающих использовать для ежедневных поездок личный автомобильный транспорт вместо общественного транспорта;
- истощение пропускной способности автомобильных дорог и ухудшение их транспортно-эксплуатационного состояния;
- низкая дисциплина участников дорожного движения и др.

Постепенно ухудшающаяся ситуация с аварийностью требует применения системного подхода к обеспечению безопасности дорожного движения, выработки долгосрочной стратегии решения поставленной задачи, координации усилий всех государственных органов, коммерческих предприятий и общественных организаций, участвующих в процессе обеспечения безопасности дорожного движения.

Условия дорожного движения в Санкт-Петербурге и Ленинградской области характеризуются сложной дорожной обстановкой, снижением средних скоростей движения, увеличением затрат времени на поездки в наземном пассажирском транспорте общего пользования.

Ряд автомобильных дорог Санкт-Петербурга и Ленинградской области работают в режиме перегрузки и нуждаются в проведении различных мероприятий по повышению их пропускной способности.

Средняя скорость движения в Санкт-Петербурге за последние 5 лет значительно снизилась и составляет примерно 25 км/ч, снижаясь в часы «пик» до 5 – 10 км/ч при оптимальных 30 – 35 км/ч.

При росте парка автомобилей в Санкт-Петербурге и Ленинградской области за последние 10 лет около 5% в год (от всего парка), ежегодный прирост протяженности автодорожной сети составляет менее 1%.

Основной причиной неблагоприятной транспортной ситуации в Санкт-Петербурге является несоответствие пропускной способности улично-дорожной сети растущему спросу на передвижения автомобильным транспортом. Влияние этой причины в перспективе до 2020 г. будет усиливаться, так как уровень автомобилизации в Санкт-Петербурге в настоящее время отстает от уровня развитых стран в 1,5-2 раза.

Улично-дорожная сеть Санкт-Петербурга в настоящее время не соответствует объективным транспортным потребностям города по всем основным параметрам – пропускной способности, плотности и связности. Улично-дорожную сеть характеризует недостаточное количество транспортных развязок, путепроводов, тоннелей. Отсутствие развязок в узлах пересечения магистралей опорной сети или несоответствие их параметров интенсивности движения на основных направлениях движения транспортных потоков приводит к формированию «транспортных барьеров», сдерживающих движение транспортных средств. Примерами таких барьеров могут быть: Светлановская площадь, площадь Мужества, подходы к мостам через Неву, подходы к Московскому и Невскому проспектам и др. Всего на территории города насчитывается более 30 таких барьерных узлов.

Кроме основной причины, можно выделить ряд сопутствующих факторов, оказывающих негативное влияние на условия и безопасность движения. К таким факторам относятся следующие:

- наличие парковки на значительном количестве магистралей, обусловленной сосредоточением мест приложения труда, объектов торговли и тяготения деловых передвижений. Парковка на проезжей части ухудшает условия движения на 20% протяженности магистралей в центральных районах города. При этом второстепенные улицы городского центра фактически работают в режиме дневных бесплатных парковок и по сути дела выбывают из состава функционирующей улично-дорожной сети;

- низкая привлекательность наземного пассажирского транспорта общего пользования из-за недостаточной скорости, комфортности, регулярности и надежности, в сочетании с отставанием в развитии системы скоростного внеуличного пассажирского транспорта,

приводят к тому, что жители города предпочитают использовать для ежедневных поездок легковые автомобили, что вызывает истощение пропускной способности улично-дорожной сети;

- отсутствие эффективных механизмов регулирования грузовых автомобильных перевозок и стоянки большегрузных грузовых автомобилей;
- недостаточное количество искусственных сооружений – мостовых переходов, многоуровневых развязок, внеуличных пешеходных переходов и т.д.;
- отсутствие эффективной системы управления светофорной сигнализацией и оперативного информирования всех участников дорожного движения в реальном режиме времени о текущем состоянии транспортной ситуации и др.

Перечисленные проблемы приводят к снижению устойчивости функционирования транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области, росту аварийности и ухудшению экологической обстановки.

На территории Санкт-Петербурга расположено свыше 1300 регулируемых перекрестков, управление транспортными и пешеходными потоками обеспечивают около 1,5 тыс. светофорных объектов. В Санкт-Петербурге в настоящее время существуют четыре независимых АСУДД, охватывающих 250 регулируемых перекрестков в основном в центральной части Санкт-Петербурга и на радиальных магистралях.

Сформировавшиеся к настоящему времени компоненты интеллектуальной транспортной системы АСУ ДД, АСУ ГПТ и другие не интегрированы в единую систему и имеют ограниченный охват:

- к АСУ ДД подключено около 20 % светофорных объектов;
- АСУ ГПТ контролирует движение всего подвижного состава, обслуживающего «социальные» маршруты наземного городского пассажирского транспорта, но при этом охватывает не весь подвижной состав, работающий на «коммерческих» маршрутах;
- оборудование СЭКОП установлено менее чем на 75 % подвижного состава, обслуживающего «социальные» маршруты наземного городского пассажирского транспорта, портативные валидаторы применяются на 100 % подвижного состава (включая подвижной состав, обслуживающий «коммерческие» маршруты).

Кроме того, отсутствует необходимая интеграция автоматизированных систем управления дорожным движением на основных магистральных автомобильных дорогах, на которых концентрируются наибольшие транспортные потоки. Так, не интегрированы в единую систему АСУ ДД на восточном полукольце Кольцевой автомобильной дороги и АСУ ДД на участке КАД, проходящем по комплексу защитных сооружений Санкт-Петербурга от

наводнений, АСУ ДД на федеральных автомобильных дорогах, подходящих к Санкт-Петербургу, и АСУ ДД на основных городских магистралях.

В сфере организации дорожного движения в Санкт-Петербурге выделяется ряд организационных и технических проблем:

- неэффективная система управления светофорной сигнализацией, характеризующаяся недостаточным развитием автоматизированных систем управления дорожным движением и использованием в ряде случаев неэффективных технологий управления светофорной сигнализацией;

- применение в ряде случаев неэффективных решений по организации дорожного движения при строительстве и реконструкции улично-дорожной сети из-за ориентации на минимизацию стоимости строительства;

- медленные темпы устранения "узких мест" на улично-дорожной сети, снижающих пропускную способность магистралей;

- отсутствие системы мониторинга дорожного движения и интегрированной информационной системы регулирования дорожного движения, что не позволяет получать объективные данные о дорожной ситуации и своевременно принимать эффективные решения.

Основными направлениями совершенствования организации дорожного движения являются:

- разработка и реализация комплексной программы развития интеллектуальных транспортных систем (далее - ИТС), включая обеспечение взаимодействия и стандартизацию обмена данными АСУ ДД Западного скоростного диаметра и других магистралей Санкт-Петербурга, КАД и других федеральных автомобильных дорог, а также региональных и межмуниципальных автомобильных дорог, проходящих по территории Ленинградской области;

- создание системы мониторинга организации дорожного движения;

- развитие системы выделенных полос для городского пассажирского транспорта общего пользования, обеспечение его приоритетного проезда на регулируемых перекрестках;

- повышение эффективности решений по организации дорожного движения при строительстве и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры;

- ликвидация "узких мест" на улично-дорожной сети как за счет локальных решений, предусматривающих расширение или изменение геометрических параметров проезжей части, так и за счет коррекции режимов работы светофорных объектов, изменения схем

организации движения и т.д.;

- регулирование движения грузового автотранспорта за счет формирования опорной дорожной сети для движения грузовых автомобилей;
- применение мер административной ответственности за нарушения правил дорожного движения на основе систем фото- и видеофиксации.

В условиях повышения уровня автомобилизации приоритетной задачей является **разработка и создание ИТС** как комплексной интегрированной системы информационного обеспечения и управления всеми видами наземного транспорта, основанной на применении современных информационных и телекоммуникационных технологий и методов управления.

К основным задачам ИТС относятся:

- снижение задержек и увеличение скорости сообщения на всех видах транспорта на основе создания системы управления транспортными потоками и транспортными средствами, действующей в реальном времени;
- обеспечение оперативного контроля движения общественного транспорта на маршрутах, создание приоритетных условий движения общественного транспорта;
- повышение уровня собираемости оплаты проезда на основе создания интегрированной системы электронных платежей;
- обеспечение оперативного автоматизированного контроля движения транспорта и оперативного управления им на базе использования систем позиционирования и навигации;
- обеспечение сбора платы на платных участках сети автомобильных дорог;
- улучшение информационного обеспечения органов управления транспортным комплексом и всех участников движения;
- повышение оперативности управления парком транспортных средств специальных, ремонтных, эксплуатационных и аварийных служб, в том числе с использованием системы позиционирования;
- сокращение количества и тяжести последствий дорожно-транспортных происшествий.

Особенностью мероприятий по созданию ИТС является их высокая социально-экономическая эффективность: комплексное внедрение ИТС позволяет повысить пропускную способность транспортной системы на 15-20% без привлечения капитальных вложений в строительство и реконструкцию объектов транспортной инфраструктуры.

Базовыми компонентами ИТС являются:

- автоматизированная система управления дорожным движением, включая систему управления парковочным пространством;
- автоматизированная система управления внегородскими магистралями;

- автоматизированная система транспортной информации (в том числе подсистема информации для контроля, планирования и управления и подсистема информации для участников движения);
- автоматизированная система управления городским пассажирским транспортом общего пользования;
- автоматизированная система электронных платежей на различных видах транспорта, включая подсистемы сбора платы на платных элементах дорожной инфраструктуры и сбора платы за проезд грузового транспорта по платным дорогам на базе ГЛОНАСС/GPS;
- автоматизированная система обеспечения безопасности, включая подсистемы оперативного управления парком специальных транспортных средств (МЧС, ГИБДД, скорой медицинской помощи), выявления ДТП, видеонаблюдения за объектами транспортной инфраструктуры и транспортными потоками, выявления нарушений Правил дорожного движения.

К основным направлениям развития интеллектуальных транспортных систем в Санкт-Петербурге и Ленинградской области относятся следующие:

- автоматизация информационных и управляющих процессов в сфере пассажирского транспорта общего пользования;
- автоматизация информационных процессов в сфере парковки;
- автоматизация управляющих и информационных процессов в сфере дорожного движения;
- автоматизация процессов контроля и управления в сфере грузовых перевозок;
- автоматизация процессов контроля и управления в сфере безопасности.

В Ленинградской области внедрение интеллектуальных транспортных систем на сети автомобильных дорог предусматривает реализацию следующих мероприятий:

- мероприятия по развитию автоматизированной системы управления дорожным движением на автомобильных дорогах регионального и межмуниципального значения Ленинградской области;
- мероприятия по развитию автоматизированной системы метеорологического обеспечения;
- мероприятия по созданию системы информирования участников дорожного движения и пассажиров транспорта общего пользования, включая экстренное информирование и управление действиями в условиях ДТП, нештатных и чрезвычайных ситуаций;
- мероприятия по развитию системы фиксации нарушений ПДД;

- мероприятия по созданию системы наблюдения за работой постов весового контроля автотранспорта;

- мероприятия по созданию системы управления содержанием автомобильных дорог.

Реализация мероприятий по созданию ИТС автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения Ленинградской области предусматривается в 2 этапа. На первом этапе (2014 – 2017 г.г.) планируется выполнение следующих мероприятий:

- разработка и ввод в эксплуатацию центра управления и мониторинга системы управления дорожным движением;

- разработка и ввод в эксплуатацию центра консолидации данных и мониторинга системы метеобеспечения;

- разработка и ввод в эксплуатацию центра системы управления содержанием автомобильных дорог;

- разработка и ввод в эксплуатацию центра системы фиксации нарушений ПДД;

- разработка и ввод в эксплуатацию центра системы контроля работы весовых постов;

- разработка и ввод в эксплуатацию центра системы информирования участников дорожного движения и пассажиров транспорта общего пользования;

- выполнение проектно-изыскательских и строительно-монтажных работ по первой очереди создания системы информирования в части установки дорожных информационных табло на подъездах к КАД со стороны Ленинградской области.

Комитетом по дорожному хозяйству Ленинградской области организована работа передвижных постов весового контроля на автомобильных дорогах с использованием современных модернизированных комплексов взвешивания автотранспортных средств. Для осуществления постоянного контроля планируется построить стационарные весовые посты с системой динамического предварительного взвешивания. Постоянные пункты весового контроля будут расположены на Карельском перешейке, где сосредоточено большинство карьеров нерудных материалов. Разработка и ввод в эксплуатацию центра системы контроля работы весовых постов позволит контролировать движение сверхтяжелых грузовых автомобилей по дорожной сети Ленинградской области, предотвращать разрушение дорожного покрытия и взимать плату за ущерб от нанесения вреда автомобильным дорогам транспортными средствами, осуществляющими перевозки тяжеловесных грузов.

На втором этапе (2018 – 2025 г.г.) планируется выполнение следующих мероприятий:

- разработка проектной документации и выполнение строительно-монтажных работ по расширению полевой части системы управления дорожным движением в соответствии с

адресной программой реконструкции и нового строительства на автомобильных дорогах регионального и муниципального значения;

- разработка проектной документации и выполнение строительно-монтажных работ по расширению полевой части системы метеобеспечения на автомобильных дорогах;
- разработка проектной документации и выполнение строительно-монтажных работ по расширению полевой части системы фиксации ПДД на автомобильных дорогах;
- разработка проектной документации и выполнение строительно-монтажных работ по расширению полевой части системы контроля работы весовых постов на автомобильных дорогах;
- разработка и ввод в эксплуатацию пользовательской части системы информирования участников движения и пассажиров транспорта общего пользования в рамках создания ИТС Ленинградской области;
- разработка и ввод в эксплуатацию бортовой части системы управления содержанием автомобильных дорог в рамках создания ИТС Ленинградской области.

Реализация мероприятий по внедрению ИТС на автомобильных дорогах Ленинградской области позволит улучшить условия движения автотранспорта, увеличить скорость перевозки грузов и пассажиров, снизить транспортные издержки, сократить число дорожно-транспортных происшествий и выбросы загрязняющих веществ от автотранспортных средств.

2. Основные цели и задачи подпрограммы, сроки и этапы ее реализации, целевые индикаторы и показатели

Целью подпрограммы «Безопасность дорожного движения, организация дорожного движения и интеллектуальные транспортные системы» является повышение безопасности дорожного движения, совершенствование организации и управления дорожным движением, создание интеллектуальных транспортных систем в Санкт-Петербурге и Ленинградской области.

К основным задачам подпрограммы относятся следующие:

- сокращение количества ДТП и снижение тяжести их последствий;
- повышение уровня организации дорожного движения;
- совершенствование системы информационного обеспечения участников дорожного движения, развитие основных компонентов интеллектуальных транспортных систем.

Сроки реализации подпрограммы – 2015–2020 гг.

Подпрограмма реализуется в два этапа:

- этап 1 – 2015-2017 гг.
- этап 2 – 2018-2020 гг.

Предлагаемый комплекс мероприятий подпрограммы «Безопасность дорожного движения, организация дорожного движения и интеллектуальные транспортные системы» направлен на достижение следующих показателей и индикаторов:

- сокращение общего количества ДТП на улично-дорожной сети Санкт-Петербурга и на автомобильных дорогах общего пользования в Ленинградской области к уровню 2013 г., %;
- уменьшение значения индикатора социального риска (количество лиц, погибших в результате ДТП, на 100 тыс. населения) на улично-дорожной сети Санкт-Петербурга и на автомобильных дорогах общего пользования в Ленинградской области к уровню 2013 г., %;
- увеличение средней скорости движения транспортных потоков на улично-дорожной сети Санкт-Петербурга и на автомобильных дорогах общего пользования в Ленинградской области к уровню 2013 г., %;
- снижение удельных выбросов загрязняющих веществ от автотранспортных средств в Санкт-Петербурге и Ленинградской области к уровню 2013 г., %.

Прогнозные значения целевых индикаторов и показателей на период до 2020 года за счет реализации комплекса программных мероприятий представлены в Приложении 1.

3. Перечень мероприятий подпрограммы

Мероприятия подпрограммы разработаны для двух вариантов:

- первый вариант – консервативный;
- второй вариант – целевой.

Консервативный вариант подпрограммы предусматривает реализацию мероприятий, включенных в утвержденные документы транспортного планирования:

- Государственная программа Российской Федерации «Развитие транспортной системы», утвержденная постановлением Правительства Российской Федерации от 15 апреля 2014 г. № 319;
- Федеральная целевая программа «Развитие транспортной системы (2010-2020 годы)», утвержденная постановлением Правительства Российской Федерации от 05.12.2001 № 848 с изменениями и дополнениями от 15.05.2014 № 445;

- Федеральная адресная инвестиционная программа на 2014 год и на плановый период 2015 и 2016 годов;

- Федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2013 - 2020 годах», утвержденная постановлением Правительства Российской Федерации № 864 от 3 октября 2013 г.;

- Стратегия социально-экономического развития Санкт-Петербурга до 2030 года, утвержденная постановлением Правительства Санкт-Петербурга от 13.05.2014 № 355;

- Транспортная стратегия Санкт-Петербурга до 2025 года, утвержденная постановлением Правительства Санкт-Петербурга от 13.07.2011 № 945;

- Стратегия развития транспортно-логистического комплекса Санкт-Петербурга, утвержденная постановлением Правительства Санкт-Петербурга от 03.07.2001 № 741;

- Постановление Правительства Санкт-Петербурга от 22.11.2011 № 1603 (ред. от 04.04.2014) «О программе «Целевая программа «Развитие транспортного комплекса Санкт-Петербурга до 2015 года»;

- Государственная программа Ленинградской области «Развитие автомобильных дорог Ленинградской области», утвержденная постановлением Правительства Ленинградской области от 14 ноября 2013 года № 397;

- Постановление Правительства Ленинградской области от 14.11.2013 № 396 «О государственной программе Ленинградской области «Безопасность Ленинградской области»;

- подпрограмма «Совершенствование транспортного обслуживания населения Ленинградской области» в составе Государственной программы Ленинградской области «Обеспечение устойчивого функционирования и развития коммунальной и инженерной инфраструктуры и повышение энергоэффективности в Ленинградской области», утвержденной постановлением Правительства Ленинградской области от 14 ноября 2013 года № 400;

- проект Стратегии развития автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения в Ленинградской области на период до 2025 года;

- Государственная программа Санкт-Петербурга «Развитие транспортной системы Санкт-Петербурга» на 2015-2020 годы, утвержденная постановлением Правительства Санкт-Петербурга от 30.06.2014 № 552;

— и др.

Целевой вариант подпрограммы предусматривает помимо мероприятий, включенных в консервативный вариант, дополнительные мероприятия, необходимые для повышения безопасности дорожного движения, совершенствования организации дорожного движения и

внедрения интеллектуальных транспортных систем в Санкт-Петербурге и Ленинградской области.

3.1. Мероприятия, включенные в консервативный вариант подпрограммы

К основным мероприятиям, включенным в консервативный вариант подпрограммы, относятся следующие:

1. Повышение эффективности функционирования системы государственного управления в области обеспечения безопасности дорожного движения (БДД).

В рамках мероприятия планируется проведение специализированных обучающих семинаров и целевых конференций по функционированию модели управления в области обеспечения БДД на региональном и местном уровнях, а также по методам анализа и оценки эффективности деятельности органов исполнительной власти, участвующих в обеспечении БДД, на региональном и местном уровнях (для профильных комитетов, сотрудников Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации, комиссий по обеспечению БДД муниципальных образований и заинтересованных организаций) и проведение специализированных обучающих семинаров и целевых конференций, посвященных методам снижения влияния факторов аварийности, направлениям и мерам профилактики ДТП и снижения тяжести их последствий.

2. Предупреждение опасного поведения участников дорожного движения.

В рамках мероприятия планируется проведение конкурса профессионального мастерства водителей автобусов.

3. Сокращение аварийности на участках концентрации ДТП инженерными методами.

В рамках мероприятия планируется проведение аудита дорожной безопасности автомобильных дорог, выявление опасных участков концентрации ДТП, разработка мероприятий по их сокращению и приобретение стационарных комплексов автоматической фото- и видеофиксации нарушений ПДД, обследование трасс регулярных автобусных маршрутов на соответствие требованиям обеспечения БДД.

4. Предупреждение детского дорожно-транспортного травматизма.

В рамках мероприятия планируется организация и проведение занятий по ПДД с учащимися младших классов в образовательных учреждениях и детских оздоровительных лагерях.

5. Повышение качества контроля технического состояния автотранспорта.

В рамках мероприятия планируется организация и проведение конкурсов профессионального мастерства экспертов пунктов технического осмотра транспортных средств.

6. Внедрение ИТС на сети дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения Ленинградской области.

7. Мероприятия по снижению аварийности на сети автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения Ленинградской области, включая обустройство наружным освещением.

Данные мероприятия предусматривают ликвидацию существующих участков концентрации ДТП и меры по их предупреждению на наиболее аварийно-опасных участках автомобильных дорог путем их оснащения техническими средствами организации дорожного движения и элементами обустройства – наружным освещением, светофорными объектами, дорожными знаками, разметкой, ограждениями и пр.

8. Строительство АСУДД как элемента Интеллектуальной транспортной системы Санкт-Петербурга.

9. Проектирование строительства, реконструкции и модернизации технических средств организации и систем управления дорожным движением (включая элементы интеллектуальных транспортных систем) на улично-дорожной сети Санкт-Петербурга.

10. Строительство светофорных объектов на улично-дорожной сети Санкт-Петербурга.

11. Реконструкция светофорных объектов на улично-дорожной сети Санкт-Петербурга.

В рамках данных мероприятий будет осуществляться установка новых или реконструкция существующих светофорных объектов, часть из которых будет иметь локальное адаптивное управление. Все вводимые в эксплуатацию светофорные объекты будут оборудованы средствами коммуникационного оповещения слабовидящих и незрячих лиц.

Все мероприятия, включенные в консервативный вариант подпрограммы, приведены в Приложении 2. По данным мероприятиям показаны запланированные по годам программного периода объемы и источники их финансирования по графе «учтено».

В случае принятия консервативного варианта подпрограммы реализация перечисленных мероприятий не позволит в полном объеме решить проблемы безопасности дорожного движения, существенно улучшить организацию дорожного движения и реализовать намеченные задачи по созданию ИТС в Санкт-Петербурге и Ленинградской области.

Для достижения поставленных целей и задач подпрограммы «Безопасность дорожного движения, организация дорожного движения и интеллектуальные транспортные системы» необходима реализация дополнительных мероприятий, предусмотренных в целевом варианте подпрограммы.

3.2. Мероприятия, включенные в целевой вариант подпрограммы

Целевой вариант подпрограммы предусматривает реализацию следующих дополнительных мероприятий, не включенных в настоящее время в утвержденные документы транспортного планирования:

- развитие Центра управления дорожным движением с интеграцией с АСУ КАД и АСУ ЗСД и создание информационных сервисов для населения;
- реализация Пилотного проекта совместно с Всемирным банком «Развитие городских транспортных систем» в Санкт-Петербурге, предусматривающего мероприятия по повышению безопасности дорожного движения, совершенствованию организации дорожного движения и созданию системы информирования о текущей транспортной ситуации.

Кроме того, целевой вариант подпрограммы предусматривает увеличение объемов финансирования следующих мероприятий:

- внедрение ИТС на сети дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения в Ленинградской области;
- строительство АСУДД как элемента Интеллектуальной транспортной системы Санкт-Петербурга;
- проектирование строительства, реконструкции и модернизации технических средств организации и систем управления дорожным движением (включая элементы интеллектуальных транспортных систем) на улично-дорожной сети Санкт-Петербурга.

Все мероприятия, включенные в целевой вариант подпрограммы, приведены в Приложении 2. По данным мероприятиям показаны запланированные по годам программного периода объемы и источники их финансирования по графе «дополнительная потребность».

Реализация целевого варианта подпрограммы позволит достичь целевые индикаторы и показатели, приведенные в Приложении 1.

4. Ресурсное обеспечение подпрограммы

Для реализации целевого варианта подпрограммы «Безопасность дорожного движения, организация дорожного движения и интеллектуальные транспортные системы» за период 2015-2020 гг. потребуется общий объем финансирования в ценах соответствующих лет в размере 15 920,3 млн руб., в том числе за счет:

- федерального бюджета – 5125,7 млн руб. (32,2%);
- бюджета Санкт-Петербурга – 2 381,6 млн руб. (15,0%);
- бюджета Ленинградской области – 7 418,0 млн рублей (46,6%);
- внебюджетных источников финансирования – 995,0 млн руб. (6,2%).

Дополнительная потребность в финансировании целевого варианта подпрограммы по сравнению с консервативным вариантом составляет в ценах соответствующих лет 8 387,1 млн руб., в том числе за счет:

- федерального бюджета – 4 702,4 млн руб. (56,1%);
- бюджета Санкт-Петербурга – 770,0 млн руб. (9,2%);
- бюджета Ленинградской области – 1 919,7 млн рублей (22,9%);
- внебюджетных источников финансирования – 995,0 млн руб. (11,8%).

5. Ожидаемые результаты реализации целевого варианта подпрограммы

В результате реализации комплекса мероприятий, предусмотренных в целевом варианте подпрограммы, к концу 2020 года прогнозируется, что:

- общее количество ДТП на улично-дорожной сети Санкт-Петербурга и на автомобильных дорогах общего пользования в Ленинградской области снизится на 9% к уровню 2013 г.;
- значение индикатора социального риска (количество лиц, погибших в результате ДТП, на 100 тыс. населения) на улично-дорожной сети Санкт-Петербурга и на автомобильных дорогах общего пользования в Ленинградской области уменьшится на 16% к уровню 2013 г.;
- средняя скорость движения транспортных потоков на улично-дорожной сети Санкт-Петербурга и на автомобильных дорогах общего пользования в Ленинградской области увеличится на 10% к уровню 2013 г.;
- удельные выбросы загрязняющих веществ от автотранспортных средств в Санкт-Петербурге и Ленинградской области снизятся на 5% к уровню 2013 г.

Приложения

Приложение 1.

Сведения о показателях (индикаторах) подпрограммы «Безопасность дорожного движения, организация дорожного движения и интеллектуальные транспортные системы» (консервативный вариант)

№ п/п	Наименование целевого показателя	Единица измерения	Значение целевого показателя			
			2013 г. (отчет)	2014 г. (план)	2017 г.* (прогноз)	2020 г.** (прогноз)
1	Снижение общего количества ДТП на улично-дорожной сети Санкт-Петербурга и на автомобильных дорогах общего пользования в Ленинградской области, к уровню 2013 г.	%	-	1	6	9
2	Снижение значения индикатора социального риска (количество лиц, погибших в результате ДТП, на 100 тыс. населения) на улично-дорожной сети Санкт-Петербурга и на автомобильных дорогах общего пользования в Ленинградской области, к уровню 2013 г.	%	-	4	12	16
3	Увеличение средней скорости движения транспортных потоков на улично-дорожной сети Санкт-Петербурга и на автомобильных дорогах общего пользования в Ленинградской области, к уровню 2013 г.	%	-	1	1	2
4	Снижение удельных выбросов загрязняющих веществ от автотранспортных средств в Санкт-Петербурге и Ленинградской области, к уровню 2013 г.	%	-	0,5	0,5	1

Сведения о показателях (индикаторах) подпрограммы «Безопасность дорожного движения, организация дорожного движения и интеллектуальные транспортные системы» (целевой вариант)

№ п/п	Наименование целевого показателя	Единица измерения	Значение целевого показателя			
			2013 г. (отчет)	2014 г. (план)	2017 г.* (прогноз)	2020 г.** (прогноз)
1	Снижение общего количества ДТП на улично-дорожной сети Санкт-Петербурга и на автомобильных дорогах общего пользования в Ленинградской области, к уровню 2013 г.	%	-	1	6	9
2	Снижение значения индикатора социального риска (количество лиц, погибших в результате ДТП, на 100 тыс. населения) на улично-дорожной сети Санкт-Петербурга и на автомобильных дорогах общего пользования в Ленинградской области, к уровню 2013 г.	%	-	4	12	16
3	Увеличение средней скорости движения транспортных потоков на улично-дорожной сети Санкт-Петербурга и на автомобильных дорогах общего пользования в Ленинградской области, к уровню 2013 г.	%	-	2	8	10
4	Снижение удельных выбросов загрязняющих веществ от автотранспортных средств в Санкт-Петербурге и Ленинградской области, к уровню 2013 г.	%	-	1	3	5

Приложение 2.

Расходы на реализацию подпрограммы «Безопасность дорожного движения, организация дорожного движения и интеллектуальные транспортные системы»*

в ценах соответствующих лет, млн руб.

№ п/п	Наименование задачи	Наименование мероприятия	Источники финансирования	Расходы, млн рублей по годам						
				2015-2020	2015	2016	2017	2018	2019	2020
	Всего по подпрограмме «Безопасность дорожного движения, организация дорожного движения и интеллектуальная транспортная система»		Всего	15 920,3	1 638,6	2 461,8	2 173,4	2 879,8	2 364,1	4 402,5
			учтено	7 533,2	1 433,6	1 476,8	1 005,4	1 163,6	1 229,6	1 224,2
			дополнительная потребность	8 387,1	205,0	985,0	1 168,1	1 716,3	1 134,5	3 178,3
			Федеральный бюджет	5 125,7	180,8	980,0	619,8	1 035,0	560,1	1 750,0
			учтено	423,3	64,1	118,3	45,0	107,0	88,9	-
			дополнительная потребность	4 702,4	116,7	861,7	574,8	928,0	471,2	1 750,0
			Бюджет Санкт-Петербурга	2 381,6	238,2	236,0	265,2	453,7	310,4	878,1
			учтено	1 611,6	238,2	236,0	250,2	278,7	295,4	313,1
			дополнительная потребность	770,0	-	-	15,0	175,0	15,0	565,0
			Бюджет Ленинградской области	7 418,0	1 219,6	1 230,8	1 088,5	1 191,2	1 293,6	1 394,4
			учтено	5 498,3	1 131,3	1 122,5	710,2	777,9	845,3	911,1
			дополнительная потребность	1 919,7	88,3	108,3	378,3	413,3	448,3	483,3
			Внебюджетные источники	995,0	-	15,0	200,0	200,0	200,0	380,0
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	995,0	-	15,0	200,0	200,0	200,0	380,0
1	Сокращение количества ДТП и снижение тяжести их	Повышение эффективности функционирования	Всего	5,18	0,83	0,87	0,87	0,87	0,87	0,87
			учтено	5,18	0,83	0,87	0,87	0,87	0,87	0,87
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-

№ п/п	Наименование задачи	Наименование мероприятия	Источники финансирования	Расходы, млн рублей по годам						
				2015-2020	2015	2016	2017	2018	2019	2020
	последствий	системы государственного управления в области обеспечения безопасности дорожного движения	Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	-	-	-	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Ленинградской области	5,18	0,83	0,87	0,87	0,87	0,87	0,87
			учтено	5,18	0,83	0,87	0,87	0,87	0,87	0,87
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Внебюджетные источники	-	-	-	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
2	Сокращение количества ДТП и снижение тяжести их последствий	Предупреждение опасного поведения участников дорожного движения	Всего	2,61	0,41	0,44	0,44	0,44	0,44	0,44
			учтено	2,61	0,41	0,44	0,44	0,44	0,44	0,44
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	-	-	-	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Ленинградской области	2,61	0,41	0,44	0,44	0,44	0,44	0,44
			учтено	2,61	0,41	0,44	0,44	0,44	0,44	0,44
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Внебюджетные источники	-	-	-	-	-	-	-

№ п/п	Наименование задачи	Наименование мероприятия	Источники финансирования	Расходы, млн рублей по годам						
				2015-2020	2015	2016	2017	2018	2019	2020
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
3	Сокращение количества ДТП и снижение тяжести их последствий	Сокращение аварийности на участках концентрации ДТП инженерными методами	Всего	3 069,99	661,64	677,67	417,67	427,67	437,67	447,67
			учтено	1 340,31	573,36	569,39	49,39	49,39	49,39	49,39
			дополнительная потребность	1 729,68	88,28	108,28	368,28	378,28	388,28	398,28
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	-	-	-	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Ленинградской области	3 069,99	661,64	677,67	417,67	427,67	437,67	447,67
			учтено	1 340,31	573,36	569,39	49,39	49,39	49,39	49,39
			дополнительная потребность	1 729,68	88,28	108,28	368,28	378,28	388,28	398,28
			Внебюджетные источники	-	-	-	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
4	Сокращение количества ДТП и снижение тяжести их последствий	Предупреждение детского дорожно- транспортного травматизма	Всего	8,87	1,42	1,49	1,49	1,49	1,49	1,49
			учтено	8,87	1,42	1,49	1,49	1,49	1,49	1,49
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	-	-	-	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-

№ п/п	Наименование задачи	Наименование мероприятия	Источники финансирования	Расходы, млн рублей по годам						
				2015-2020	2015	2016	2017	2018	2019	2020
			Бюджет Ленинградской области	8,87	1,42	1,49	1,49	1,49	1,49	1,49
			учтено	8,87	1,42	1,49	1,49	1,49	1,49	1,49
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Внебюджетные источники	-	-	-	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
5	Сокращение количества ДТП и снижение тяжести их последствий	Повышение качества контроля технического состояния автотранспорта	Всего	1,85	0,30	0,31	0,31	0,31	0,31	0,31
			учтено	1,85	0,30	0,31	0,31	0,31	0,31	0,31
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	-	-	-	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Ленинградской области	1,85	0,30	0,31	0,31	0,31	0,31	0,31
			учтено	1,85	0,30	0,31	0,31	0,31	0,31	0,31
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Внебюджетные источники	-	-	-	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
6	Совершенствование системы информационного обеспечения участников дорожного	Внедрение ИТС на сети дорог общего пользования регионального и межмуниципального	Всего	2 509,00	30,00	609,00	620,00	685,00	250,00	315,00
			учтено	740,00	30,00	30,00	110,00	150,00	190,00	230,00
			дополнительная потребность	1 769,00	-	579,00	510,00	535,00	60,00	85,00
			Федеральный бюджет	1 579,00	-	579,00	500,00	500,00	-	-

№ п/п	Наименование задачи	Наименование мероприятия	Источники финансирования	Расходы, млн рублей по годам						
				2015-2020	2015	2016	2017	2018	2019	2020
	движения, развитие основных компонентов интеллектуальных транспортных систем	значения	учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	1 579,00	-	579,00	500,00	500,00	-	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	-	-	-	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Ленинградской области	930,00	30,00	30,00	120,00	185,00	250,00	315,00
			учтено	740,00	30,00	30,00	110,00	150,00	190,00	230,00
			дополнительная потребность	190,00	-	-	10,00	35,00	60,00	85,00
			Внебюджетные источники	-	-	-	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
7	Сокращение количества ДТП и снижение тяжести их последствий	Мероприятия по снижению аварийности на сети автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения Ленинградской области, включая обустройство наружным освещением	Всего	3 399,50	525,00	520,00	547,70	575,40	602,80	628,60
			учтено	3 399,50	525,00	520,00	547,70	575,40	602,80	628,60
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	-	-	-	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Ленинградской области	3 399,50	525,00	520,00	547,70	575,40	602,80	628,60
			учтено	3 399,50	525,00	520,00	547,70	575,40	602,80	628,60
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Внебюджетные источники	-	-	-	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-

№ п/п	Наименование задачи	Наименование мероприятия	Источники финансирования	Расходы, млн рублей по годам						
				2015-2020	2015	2016	2017	2018	2019	2020
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
8	Совершенствование системы информационного обеспечения участников дорожного движения, развитие основных компонентов интеллектуальных транспортных систем	Строительство АСУДД (включая элементы Интеллектуальных транспортных систем)	Всего	326,68	20,00	152,74	41,20	42,47	45,02	25,25
			учтено	132,74	20,00	20,00	21,20	22,47	23,82	25,25
			дополнительная потребность	193,94	-	132,74	20,00	20,00	21,20	-
			Федеральный бюджет	193,94	-	132,74	20,00	20,00	21,20	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	193,94	-	132,74	20,00	20,00	21,20	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	132,74	20,00	20,00	21,20	22,47	23,82	25,25
			учтено	132,74	20,00	20,00	21,20	22,47	23,82	25,25
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Ленинградской области	-	-	-	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Внебюджетные источники	-	-	-	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
9	Совершенствование системы информационного обеспечения участников дорожного движения, развитие основных компонентов интеллектуальных транспортных систем	Проектирование строительства, реконструкции и модернизации технических средств организации и систем управления дорожным движением (включая элементы интеллектуальных транспортных систем)	Всего	570,73	154,93	186,01	92,97	48,46	42,89	45,46
			учтено	241,23	38,23	36,01	38,17	40,46	42,89	45,46
			дополнительная потребность	329,50	116,70	150,00	54,80	8,00	-	-
			Федеральный бюджет	329,50	116,70	150,00	54,80	8,00	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	329,50	116,70	150,00	54,80	8,00	-	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	241,23	38,23	36,01	38,17	40,46	42,89	45,46
			учтено	241,23	38,23	36,01	38,17	40,46	42,89	45,46
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-

№ п/п	Наименование задачи	Наименование мероприятия	Источники финансирования	Расходы, млн рублей по годам						
				2015-2020	2015	2016	2017	2018	2019	2020
		на улично-дорожной сети Санкт-Петербурга	Бюджет Ленинградской области	-	-	-	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Внебюджетные источники	-	-	-	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
10	Повышение уровня организации дорожного движения	Строительство светофорных объектов	Всего	610,61	92,00	92,00	97,52	103,37	109,57	116,15
			учтено	610,61	92,00	92,00	97,52	103,37	109,57	116,15
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	610,61	92,00	92,00	97,52	103,37	109,57	116,15
			учтено	610,61	92,00	92,00	97,52	103,37	109,57	116,15
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Ленинградской области	-	-	-	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Внебюджетные источники	-	-	-	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
11	Повышение уровня организации дорожного движения	Реконструкция светофорных объектов	Всего	626,99	88,00	88,00	93,28	112,36	119,10	126,25
			учтено	626,99	88,00	88,00	93,28	112,36	119,10	126,25
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-

№ п/п	Наименование задачи	Наименование мероприятия	Источники финансирования	Расходы, млн рублей по годам						
				2015-2020	2015	2016	2017	2018	2019	2020
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	626,99	88,00	88,00	93,28	112,36	119,10	126,25
			учтено	626,99	88,00	88,00	93,28	112,36	119,10	126,25
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Ленинградской области	-	-	-	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Внебюджетные источники	-	-	-	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Всего	2 265,00	-	-	-	-	-	2 265,00
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	2 265,00	-	-	-	-	-	2 265,00
12	Совершенствование системы информационного обеспечения участников дорожного движения, развитие основных компонентов интеллектуальных транспортных систем	Развитие Центра управления дорожным движением с интеграцией с АСУ КАД и АСУ ЗСД и создание информационных сервисов для населения	Федеральный бюджет	1 700,00	-	-	-	-	-	1 700,00
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	1 700,00	-	-	-	-	-	1 700,00
			Бюджет Санкт-Петербурга	565,00	-	-	-	-	-	565,00
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	565,00	-	-	-	-	-	565,00
			Бюджет Ленинградской области	-	-	-	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Внебюджетные источники	-	-	-	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Внебюджетные источники	-	-	-	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-

№ п/п	Наименование задачи	Наименование мероприятия	Источники финансирования	Расходы, млн рублей по годам						
				2015-2020	2015	2016	2017	2018	2019	2020
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
13	Совершенствование системы информационного обеспечения участников дорожного движения, развитие основных компонентов интеллектуальных транспортных систем	Реализация Пилотного проекта совместно с Всемирным банком «Развитие городских транспортных систем» в Санкт-Петербурге	Всего	2 100,00	-	15,00	215,00	775,00	665,00	430,00
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	2 100,00	-	15,00	215,00	775,00	665,00	430,00
			Федеральный бюджет	900,00	-	-	-	400,00	450,00	50,00
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	900,00	-	-	-	400,00	450,00	50,00
			Бюджет Санкт-Петербурга	205,00	-	-	15,00	175,00	15,00	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	205,00	-	-	15,00	175,00	15,00	-
			Бюджет Ленинградской области	-	-	-	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Внебюджетные источники	995,00	-	15,00	200,00	200,00	200,00	380,00
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	995,00	-	15,00	200,00	200,00	200,00	380,00
14	Повышение уровня организации дорожного движения	Обустройство пешеходных переходов в разных уровнях на автомобильных дорогах федерального значения	Всего	423,31	64,06	118,30	45,00	107,00	88,94	-
			учтено	423,31	64,06	118,30	45,00	107,00	88,94	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	423,31	64,06	118,30	45,00	107,00	88,94	-
			учтено	423,31	64,06	118,30	45,00	107,00	88,94	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	-	-	-	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-

№ п/п	Наименование задачи	Наименование мероприятия	Источники финансирования	Расходы, млн рублей по годам						
				2015-2020	2015	2016	2017	2018	2019	2020
			Бюджет Ленинградской области	-	-	-	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Внебюджетные источники	-	-	-	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-

*** Примечание:**

- в графе «учтено» представлены объемы финансирования мероприятий в соответствии с консервативным вариантом;
- в графе «дополнительная потребность» представлены дополнительные объемы финансирования, необходимые для реализации мероприятий в соответствии с целевым вариантом.