

Методические рекомендации по разработке программ комплексного развития транспортной инфраструктуры крупнейших городских агломераций в рамках приоритетного направления стратегического развития Российской Федерации «Безопасные и качественные дороги»

Введение

Настоящие Методические рекомендации определяют основные принципы и подходы формирования программ комплексного развития транспортной инфраструктуры крупнейших городских агломераций (далее – ПКРТИ) в рамках приоритетного направления стратегического развития Российской Федерации «Безопасные и качественные дороги».

Для целей настоящих методических рекомендаций под термином «городская агломерация» понимается образуемая крупнейшим городским округом - «ядром агломерации» и муниципальными образованиями – «спутниками» многокомпонентная система с интенсивными производственными, транспортными и культурными связями, в частности, наличием «маятниковой» трудовой миграции населения в пределах одних суток. Определение конкретного состава городской агломерации производится администрацией субъекта Российской Федерации самостоятельно.

Под термином «дорожная сеть городской агломерации» понимается совокупность расположенных на территории городской агломерации автомобильных дорог общего пользования местного, регионального и федерального значения, а также следующие объекты улично-дорожной сети¹:

- магистральные дороги скоростного и регулируемого движения;
- магистральные улицы непрерывного и регулируемого движения общегородского значения, транспортно-пешеходные и пешеходно-транспортные районного значения;
- улицы и дороги местного значения: улицы в жилой застройке, улицы и дороги в научно-производственных, промышленных и коммунально-складских зонах (районах).

Порядок разработки и реализации ПКРТИ.

Разработка ПКРТИ осуществляется высшим исполнительным органом государственной власти субъекта Российской Федерации (далее – администрация субъекта Российской Федерации) с привлечением администраций входящих в городскую агломерацию муниципальных образований, соответствующего подведомственного Росавтодору федерального казенного учреждения, иных собственников дорог по согласованию с региональным подразделением ГИБДД России и филиалом ФАУ «Росдорнии».

¹ Согласно Своду правил «Градостроительство, планировка и застройка городских и сельских поселений СП 42.13330.2011. Актуализированная редакция СНиП 2.07.01-89»

ПКРТИ разрабатывается на основе имеющихся результатов диагностики автомобильных дорог и улиц, региональных программ социально-экономического развития, территориально-планировочных схем, а также результатов специальных полевых обследований, выполненных силами ФАУ «Росдорнии» для экспресс оценки транспортно-эксплуатационного состояния автомобильных дорог и улиц, уровня безопасности дорожного движения и условий движения транспортных потоков.

В целях организации взаимодействия с ФАУ «Росдорнии» администрация субъекта Российской Федерации совместно с собственниками дорог, входящих в дорожную сеть городской агломерации, и ГИБДД России в срок до 21 октября 2016 г. представляет в ФАУ «Росдорнии»:

сведения по формам «Таблица 1-3», согласно Приложению № 1;

паспорт и обоснование ПКРТИ по формам согласно Приложению № 3.

Проект ПКРТИ в срок до 15 ноября 2016 г. предоставляется администрацией субъекта Российской Федерации на рассмотрение в Минтранс России. Представляемый проект ПКРТИ должен быть согласован с ФАУ «Росдорнии», администрациями входящих в городскую агломерацию муниципальных образований, соответствующим подведомственным Росавтодору федеральным казенным учреждением, иными собственниками дорог, региональным подразделением ГИБДД, содержать информацию о его рассмотрении с представителями широкой общественности (общественные организации, СМИ и т.п.).

После согласования Минтрансом ПКРТИ включается в состав государственной программы субъекта Российской Федерации в сфере развития транспорта. Также с целью обеспечения финансирования ПКРТИ соответствующие мероприятия включаются в необходимые программные документы Российской Федерации, субъектов Российской Федерации, муниципальных образований.

Цели ПКРТИ.

Разработка и реализация ПКРТИ осуществляется в целях обеспечения:

безопасности, качества и эффективности транспортного обслуживания населения, а также юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность (далее - субъекты экономической деятельности), на территории поселения, городского округа;

доступности объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования поселения или нормативами градостроительного проектирования городского округа;

развития дорожной сети городской агломерации в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности - в перевозке пассажиров и грузов на территории поселений и городских округов (далее - транспортный спрос);

развития дорожной сети городской агломерации, сбалансированное с градостроительной деятельностью в поселениях, городских округах;

- условия для управления транспортным спросом;
- создания приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности;
- создания приоритетных условий движения транспортных средств общего пользования по отношению к иным транспортным средствам.

Задачи ПКРТИ.

Реализация ПКРТИ должна обеспечивать решение следующих приоритетных задач:

- 1) Обеспечение необходимого уровня безопасности дорожного движения на дорожной сети городских агломераций.
- 2) Приведение дорожной сети городских агломераций в нормативное транспортно-эксплуатационное состояние.
- 3) Устранение перегрузки дорожной сети городских агломераций, в том числе путем за счет переключения перевозок грузов на иные виды транспорта, перевозок пассажиров – на общественный транспорт, оптимизации транспортных потоков, повышения эффективности системы управления дорожным движением, перехода на современные модели развития транспортной инфраструктуры с использованием комплексных схем организации транспортного обслуживания населения общественным транспортом, синхронизации развития всех видов транспорта и транспортной инфраструктуры.
- 4) Формирование механизмов общественного контроля, в том числе с использованием информационных систем, для создания эффективной, публичной, общественно-ориентированной системы контроля за реализацией мероприятий в сфере выполнения дорожных работ, обеспечения безопасности дорожного движения и развития дорожного хозяйства как элемента транспортной системы Российской Федерации.
- 5) Повышение уровня удовлетворенности граждан состоянием дорожной сети городской агломерации.

Целевые показатели ПКРТИ.

При формировании ПКРТИ необходимо предусматривать систему показателей, состоящую из двух групп показателей– основные целевые показатели, аналитические целевые показатели.

Основные целевые показатели.

1. Снижение количества мест концентрации дорожно-транспортных происшествий («очагов аварийности») на дорожной сети крупнейших городских агломераций (к уровню 2016 г.).

Целевые значения: 2018 г. – на 50%, 2025 г. – на 85% (ПКРТИ должна предусматривать достижение указанного или большего значения целевого показателя).

2. Доля протяженности дорожной сети крупнейших городских агломераций,

соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационному состоянию.

Целевые значения: 2018 г. – не менее 50%, 2025 г. – 85% (*ПКРТИ должна предусматривать достижение указанного или большего значения целевого показателя*).

Аналитические целевые показатели.

Аналитические целевые показатели формируются администрацией субъекта Российской Федерации по согласованию с ФАУ «Росдорнии», исходя из необходимости решения поставленных задач. Формирование системы данных показателей осуществляется с учетом необходимости ориентации на достижение конкретных счетных результатов целевые показатели с указанием алгоритмов расчета и предлагаемыми значениями на 2018 г. и 2025 г. При этом, данные показатели должны характеризовать в том числе (но не ограничиваясь) следующие параметры:

- безопасность дорожного движения, в том числе (но не ограничиваясь) количество погибших в дорожно-транспортных происшествиях, качество работы по профилактике нарушений Правил дорожного движения, снижению аварийности на железнодорожных переездах, обустройству железнодорожных переездов;

возможно использование показателей, аналогичных целевым показателям федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013 – 2020 года»²;

- качество управления транспортными потоками в рамках городской агломерации, долю протяженности автомобильных дорог, функционирующих в режиме перегрузки (в том числе с учетом необходимости уменьшения перегрузки дорожной сети за счет переориентации грузо- и пассажиропотоков на альтернативные виды транспорта и общественный транспорт);

доля дорожной сети, функционирующей в режиме перегрузки в «час-пик»;

объем пассажиро- и грузоперевозок иными видами транспорта;

доля территорий, не обеспеченных общественным транспортом;

количество (протяженность) маршрутов городского общественного транспорта;

- эффективность мультимодальных перевозок;

объем контейнерных и контрейлерных перевозок в городской агломерации;

количество перехватывающих парковок;

- транспортную доступности малонаселенных территорий;

доля населенных пунктов, не имеющая дорожной связи с твердым покрытием с сетью автомобильных дорог;

- удовлетворенность граждан состоянием дорожной сети и уровнем безопасности дорожного движения, вовлеченность граждан в процесс управления дорожной сетью городских агломераций;

доля граждан, удовлетворенных состоянием дорожной сети и уровнем безопасности дорожного движения в городской агломерации (согласно социологическим опросам);

² Здесь и далее курсивом приведены возможные к использованию целевые показатели.

доля граждан, вовлеченных в процессы управления дорожным хозяйством.

Требования к мероприятиям ПКРТИ.

Проект ПКРТИ должен быть сформирован исходя из необходимости концентрации ресурсов с целью решения поставленных задач и достижения установленных значений целевых показателей и в том числе предусматривать:

1. Выделение на реализацию программы комплексного развития транспортной инфраструктуры средств консолидированного бюджета субъекта Российской Федерации в объеме не менее 1 млрд. рублей (без учета предоставляемых средств федерального бюджета).

2. Обязательства субъекта Российской Федерации по реализации в полном объеме требований МВД России, Минтранса России и Росавтодора к обустройству автомобильных дорог в части обеспечения безопасности дорожного движения, в том числе (но не ограничиваясь) по:

- обустройству дорожной сети, в том числе подъездов к железнодорожным переездам источниками освещения, дорожными знаками, дорожной разметкой, пешеходными переходами и другими необходимыми элементами обустройства;

- соблюдению требований безопасности дорожного движения при проведении дорожных работ на всех этапах;

- реализации мероприятий по профилактике нарушений Правил дорожного движения.

3. Обязательства субъекта Российской Федерации по применению наиболее эффективных современных технологий и материалов при проведении дорожных работ, а также технико-экономического обоснования эффективности их применения.

4. Обязательства участников программы комплексного развития транспортной инфраструктуры по соблюдению требований технического регламента Таможенного союза «Безопасность автомобильных дорог» (ТР ТС 014/2011).

5. Достижение целей по уменьшению доли протяженности дорог, работающих в режиме перегрузки, должно осуществляться в том числе (но не ограничиваясь) за счет переключения перевозок грузов на иные виды транспорта, перевозок пассажиров – на общественный транспорт, оптимизации транспортных потоков, синхронизации развития всех видов транспорта и транспортной инфраструктуры.

При разработке ПКРТИ должны быть согласованы решения, принятые в рамках разработки и утверждения градостроительных планов; программ комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов; комплексных схем организации транспортного обслуживания населения общественным транспортом; планов организации дорожного движения и иных аналогичных документов, направленных на оптимизацию транспортных потоков, синхронизацию развития всех видов транспорта и транспортной инфраструктуры.

Мероприятия по данному направлению рекомендуется осуществлять в том числе с использованием передовых информационных технологий (создание систем управления дорожным движением и объектами транспортной инфраструктуры, проведением технической инвентаризации и паспортизации объектов дорожно-транспортной инфраструктуры, создание реестра объектов с гео-привязкой,

обеспечением учета и ведения планов организации дорожным движением в городских агломерациях и прочее). Возможные рекомендации по проведению таких мероприятий представлены в Приложении № 2.

6. Формирование механизмов общественного контроля, в том числе с использованием информационных систем, для создания эффективной, публичной, общественно-ориентированной системы контроля за реализацией мероприятий в сфере выполнения дорожных работ, обеспечения безопасности дорожного движения и развития управления дорожным движением в городских агломерациях.

7 Реализация ПКРТИ должна предусматриваться в 2 этапа.

1 этап, до 2018 г. - реализации некапиталоемких мероприятий, предусматривающих преимущественно выполнение работ по содержанию, обустройству и ремонту дорожной сети, мероприятий по повышению безопасности дорожного движения, мероприятий по организации дорожного движения.

2 этап, до 2025 г. - реализация капиталоемких мероприятий, связанных со строительством и реконструкцией дорожных объектов.

Требования к составу ПКРТИ.

ПКРТИ должна содержать следующие разделы.

1. Паспорт и обоснование ПКРТИ.
2. Состояние улично-дорожной сети. Характеристика проблемы обеспечения безопасности дорожного движения.
3. Цели, задачи и целевые индикаторы ПКРТИ.
4. Комплексы мероприятий ПКРТИ.
5. Механизм реализации, организация управления реализацией ПКРТИ и контроль за ходом ее реализации.

Приложения:

Приложение 1. Ресурсное обеспечение мероприятий ПКРТИ.

Приложение 2. Мероприятия по приведению дорожной сети городской агломерации в соответствие с нормативными требованиями по транспортно-эксплуатационным показателям.

Приложение 3. Мероприятия по улучшению дорожных условий на аварийно-опасных участках.

Приложение 4. Мероприятия по профилактике ДТП на участках дорог и улиц с неудовлетворительными дорожными условиями.

Приложение 5. Мероприятия по совершенствованию системы управления дорожным движением в городских агломерациях.

Приложение 6. Пояснительная записка.

Краткое описание разделов ПКРТИ.

1. Паспорт и обоснование ПКРТИ по формам приведенным в Приложении № 3.

2. Состояние улично-дорожной сети. Характеристика проблемы обеспечения безопасности дорожного движения

В разделе приводятся следующие основные данные:

- протяженность дорог, в том числе федерального, регионального и местного значения (в том числе с твердым покрытием), дорог и улиц городов, входящих в агломерацию;

- сведения о протяженности перегруженных движением участках улично-дорожной сети;

- сведения о протяженности дорог и улиц, не соответствующих нормативным требованиям по транспортно-эксплуатационным показателям;

В данный раздел включаются:

- краткий аналитический обзор состояния аварийности в агломерации;

- выводы о тенденциях изменения основных показателей аварийности за последние 3 года;

- основные результаты анализа распределения ДТП по протяженности улично-дорожной сети, сведения о количестве аварийно-опасных участках и совершенных на них ДТП, в том числе количестве погибших и раненых в ДТП;

- сведения о количестве ДТП, в местах совершения которых выявлены недостатки транспортно-эксплуатационного состояния УДС;

- общие выводы об основных причинах аварийности и факторах, ухудшающих условия движения на УДС.

3. Цели, задачи и целевые показатели ПКРТИ.

Данный раздел Программы должен содержать:

- формулировку целей и задач ПКТРИ;

- систему целевых показателей ПКРТИ с указанием их значений по годам реализации ПКРТИ и описанием алгоритмов мониторинга достижения данных целевых показателей.

4. Комплексы мероприятий ПКРТИ.

Комплексы мероприятий ПКТРИ структурируются исходя из поставленных задач и включают в себя следующие подразделы.

4.1. Мероприятия по обеспечению необходимого уровня безопасности дорожного движения на дорожной сети городских агломераций.

В данном подразделе:

- определяются основные направления деятельности, способных улучшить ситуацию с дорожно-транспортной аварийностью в агломерации;

- определяются первоочередные некапиталоемкие мероприятия, связанные преимущественно с выполнением работ по содержанию, обустройству и ремонту дорожной сети городских агломераций;

- кратко указывается, что предусматривается выполнить в рамках основных направлений деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения.

4.2. Мероприятия по приведению дорожной сети городских агломераций в нормативное транспортно-эксплуатационное состояние.

В данный подраздел включается укрупненное описание мероприятий, направленных на приведение дорожной сети городских агломераций в нормативное транспортно-эксплуатационное состояние, в том числе требования к проведению таких мероприятий.

4.3. Мероприятия по устранению перегрузки дорожной сети городских агломераций.

В данный подраздел включается описание мероприятий, направленных на устранение перегрузки дорожной сети городских агломераций, в том числе требования к проведению таких мероприятий.

4.4. Мероприятия по формированию механизмов общественного контроля за ходом выполнения дорожных работ.

В данный подраздел включается описание мероприятий, направленных на формирование механизмов общественного контроля за ходом выполнения дорожных работ, в том числе требования к проведению таких мероприятий.

5. Механизм реализации, организация управления реализацией ПКРТИ и контроль за ходом ее реализации.

В данном разделе приводятся:

- порядок финансирования ПКРТИ с указанием основных источников финансирования;

- формы и методы организации управления ПКРТИ и мониторинга за ходом ее реализации;

- формы и методы контроля, оценки качества и сроков выполнения мероприятий программы, обеспечивающие формирование общественно-ориентированной системы контроля за выполнением дорожных работ;

- определяются функции координатора ПКРТИ, участников реализации ПКРТИ;

- порядок информационного обеспечения процесса управления реализацией ПКРТИ;

При необходимости подготавливается перечень мероприятий (работ) по научно-методическому, научно-техническому и информационному обеспечению процесса управления реализацией ПКРТИ.

Приложения к ПКРТИ:

Приложение 1 должно содержать:

объемы финансирования работ по строительству, реконструкции и ремонту дорожной сети городской агломерации, необходимых для реализации мероприятий ПКРТИ (по дорогам федерального, регионального, местного значения, объектам улично-дорожной сети).

техико-экономическое обоснование бюджета программы и сроков ее реализации, направленное на достижение максимальных результатов в заданные сроки при минимизации расходов;

предложения и обоснования по привлечению внебюджетных источников финансирования комплексных программ, в том числе с использованием механизмов государственно-частного партнерства.

Приложение 2 должно содержать адресный (пообъектный) перечень проведения дорожных работ, в том числе сведения об объемах работ в физических единицах, объемах финансирования, в том числе по годам и источникам финансирования.

Приложение 3 должно содержать адреса аварийно-опасных участков, адресный (пообъектный) перечень мероприятий по ликвидации очагов аварийности, в том числе с указанием с указанием объемов их финансирования по годам и

источникам финансирования, мест размещения камер фото/видеофиксации и регламента работы с данными с указанных камер, их интеграции с централизованными информационными системами.

Приложения 4-5 должны содержать.

адресные (пообъектные) перечни дорожных работ с указанием объемов работ в физических единицах, объемы финансирования, в том числе по годам и источникам финансирования;

подробное описание иных мероприятий с указанием их планируемых результатов, объемов и источников финансирования по годам.

Приложение 6 должно содержать.

1. Краткую характеристику существующего состояния транспортной инфраструктуры городской агломерации:

анализ положения городской агломерации в структуре пространственной организации субъектов Российской Федерации;

социально-экономическую характеристику городской агломерации;

характеристику функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта;

характеристику дорожной сети городской агломерации, параметры дорожного движения (скорость, плотность, состав и интенсивность движения потоков транспортных средств, коэффициент загрузки дорог движением и иные показатели, характеризующие состояние дорожного движения, экологическую нагрузку на окружающую среду от автомобильного транспорта и экономические потери), оценку качества содержания дорог;

анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации в городской агломерации, обеспеченность парковками (парковочными местами);

характеристику работы транспортных средств общего пользования, включая анализ пассажиропотока;

характеристику движения грузовых транспортных средств, оценку работы транспортных средств коммунальных и дорожных служб, состояния инфраструктуры для данных транспортных средств;

оценку уровня негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье населения;

характеристику существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры городской агломерации;

оценку нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития дорожной сети городской агломерации;

оценку финансирования дорожной сети городской агломерации.

2. Прогноз транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории поселения, городского округа:

прогноз социально-экономического и градостроительного развития городской агломерации;

прогноз транспортного спроса городской агломерации, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов по видам транспорта, имеющегося на территории городской агломерации;

- прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта;
- прогноз развития дорожной сети городской агломерации (при условии не реализации ПКРТИ);
- прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения (при условии не реализации ПКРТИ);
- прогноз показателей безопасности дорожного движения (при условии не реализации ПКРТИ).

Приложение № 3 к Методическим рекомендациям по разработке программ комплексного развития транспортной инфраструктуры крупнейших городских агломераций в рамках приоритетного направления стратегического развития Российской Федерации «Безопасные и качественные дороги»

Формы таблиц исходных данных

Сведения об участках с повреждённым дорожным покрытием на дорожной сети городских агломераций^{*)}

Таблица 1

№ пп	Название дорог/улиц	Общая протяжённость, км	Адреса участков с проезжей частью, находящейся в неудовлетворительном состоянии, км ^{*)}		Протяжённость участков с проезжей частью, находящейся в неудовлетворительном состоянии	
			начало участка	конец участка	км	%
	Ядро агломерации					
	Всего					
	Дороги регионального или межмуниципального, местного значения					
	Всего					

^{*)} Для муниципальных дорог и улиц – номер дома

Сведения об участках, перегруженных дорожным движением, на дорожной сети городских агломераций^{*)}

Таблица 2

№ пп	Название дорог/улиц	Общая протяжённость, км	Адреса участков перегруженных дорожным движением, км ^{*)}		Протяжённость участков перегруженных дорожным движением	
			начало участка	конец участка	км	%
	Ядро агломерации					
	Всего					
	Дороги регионального или межмуниципального, местного значения					
	Всего					

^{*)} Для муниципальных дорог и улиц – номер дома

Сведения об аварийно-опасных участках (места концентрации ДТП) за 2015 г. на автомобильных дорогах городских агломераций*).

Наименование автомобильной дороги (улицы) по титулу	Адреса аварийно-опасных участков (места концентрации ДТП по Федеральному закону ФЗ № 296 от 3 июля 2016г.)		Количество ДТП с пострадавшими на аварийно-опасных участках, шт., 2015 г.		Количество пострадавших, чел., 2015 г.		Коды недостатков транспортно-эксплуатационного состояния в местах совершения ДТП по карточкам учета	Первоочередные предложения по совершенствованию дорожных условий	Необходимые мероприятия по устранению недостатков транспортно-эксплуатационного состояния и профилактики возникновения ДТП
	Начало км+м	Конец км+м	Всего/в т.ч по видам*)	С недостатками транспортно-эксплуатационного состояния УДС	Погибло	Ранено			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

*) Коды видов ДТП:

0 – Наезд на животное; 1 – Столкновение; 2 – опрокидывание; 3 – Наезд на стоящее ТС; 4 – Наезд на препятствие; 5 – Наезд на пешехода; 6 – Наезд на велосипедиста; 7 – Наезд на гужевой транспорт; 8 – Падение пассажира; 9 – Иной вид ДТП

Приложение № 3 к Методическим рекомендациям по разработке программ комплексного развития транспортной инфраструктуры крупнейших городских агломераций в рамках приоритетного направления стратегического развития Российской Федерации «Безопасные и качественные дороги»

Методические рекомендации по реализации с использованием информационных технологий мероприятий, направленных на оптимизацию дорожного движения.

Введение

В настоящее время существует множество технических решений, позволяющих повышать безопасность на дорогах общего пользования, а также оптимизировать процесс организации дорожного движения. Зачастую данные решения лежат не только в плоскости проектирования, применения технических средств организации дорожного движения, реконструкции существующей улично-дорожной сети (далее – УДС), но и в применении ИТ технологий.

С учетом того, что развитие транспортного комплекса является многомерной задачей, которая безусловно предполагает использование множества технических решений, до старта проекта необходимо иметь структурное понимание и последовательность применяемых мероприятий, что позволит достичь максимальной эффективности и минимизировать затраты на реализацию и последующую эксплуатацию созданной инфраструктуры.

Таким образом, пошаговый комплекс мероприятий направленный на повышение безопасности дорожного движения на дорожной сети Субъектов Российской Федерации подразделяется на следующие подпрограммы:

- Изыскательские и исследовательские работы (ИТ-решение: система учета и паспортизации объектов ДТИ);
- Разработка ИТ инфраструктуры по сбору, обработке и анализу данных о дорожно-транспортной ситуации;
- Компьютерное моделирование дорожно-транспортной ситуации и разработка программы по оптимизации загруженности УДС (ИТ-решение: система моделирования транспортных потоков);
- Разработка локальных проектов по внедрению технических средств организации дорожного движения (далее – ТСОДД), в части периферийного оборудования и подсистем интеллектуальных транспортных систем (далее – ИТС)

(ИТ-решение: ситуационный центр и централизованная система управления ТСОДД);

– Проведение работ по реконструкции и ремонту существующей УДС (ИТ-решение: Система контроля и учета содержания и ремонта ОДС на основании данных ГЛОНАСС/GPS);

– Проведение строительно-монтажных (далее – СМР) и пуско-наладочных работ (далее – ПНР) по установке и внедрению ТСОДД;

- Координация работ по новому строительству, ремонту УДС, благоустройству прилегающих территорий, работ в охранной зоне УДС (ИТ-решение: Информационная Система Обеспечения Градостроительной деятельности - ИСОГД, в том числе: утверждение проектов планировки территории, ГПЗУ, выдача разрешений на строительство, ордеров на производство земляных работ, порубочных билетов);

– Ввод в промышленную эксплуатацию внедренной инфраструктуры, с дальнейшим проведением аналитических исследований в течение установленных сроков.

Сформированный перечень направлений позволяет разработать пошаговую программу по повышению безопасности дорожного движения, которая в свою очередь будет направлена на достижение поставленных целей с максимальной эффективностью.

Пошаговый комплекс мероприятий по повышению безопасности дорожного движения

Изыскательские и исследовательские работы

Изыскательские и исследовательские работы предполагают деления на два основных блока:

- **Инженерные изыскания** — работа по сбору данных о состоянии дорожного полотна, наличии и состоянии разметки и ТСОДД, а также иной существующей дорожно-транспортной инфраструктуры (далее – ДТИ), включая паспортизацию собранной информации

Таким образом, инженерные изыскания включают в себя работу лабораторий на УДС, которые собирают массив данных о ДТИ, а также работу аналитических групп, совершающих натурные обследования опорной УДС Субъекта. Указанные данные необходимо обрабатывать и загружать в созданную ИТ инфраструктуру, для проведения дальнейших аналитических работ на основе автоматизированной системы учета и паспортизации объектов ДТИ. Аналитические работы, выполненные в рамках данного блока позволят определить объем соответствующих ресурсов, на проведение работ по ремонту, модернизации и дооснащению существующей УДС.

Созданная система учета, позволит не только рассчитать ресурсы, но и создать основу для **разработки программы по оптимизации загруженности УДС**, которая в свою очередь включает создание комплексной схемы организации дорожного движения (далее – КСОДД), а также разработку специализированных мероприятий по повышению безопасности вблизи социально значимых объектов.

Кроме того, в рамках данного блока на период сбора данных необходимо внедрять подсистему ИТС по мониторингу параметров транспортного потока, результаты работы которой позволят провести достоверную научно-исследовательскую работу, а также построить статическую транспортную модель Субъекта, позволяющую проводить самостоятельные исследования в сфере организации и безопасности дорожного движения.

- **Научно-исследовательская работа** – совокупность работ направленная на разработку детализированного плана по реализации проекта, включая определение основных аварийно-опасных участков и разработке предложений по перечню проводимых работ в части компьютерного моделирования и созданию локальных проектов по внедрению ТСОДД и подсистем ИТС

Таким образом, данный блок, включает в себя углубленную обработку собранных материалов в рамках **инженерных изысканий**, на основании которых формируется структурированная программа с указанием перечня конкретных работ с привязкой к участкам УДС. Данные работы также учитывают отечественный и зарубежный опыт проведения подобных проектов и позволяют получить адаптированную программу под условия функционирования каждого уникального Субъекта.

Стоит отметить, что данная работа предполагает разработку архитектуры ИТС, а также модели мониторинга и управления дорожным движением диспетчерами ситуационного центра при помощи внедряемой **ИТ инфраструктуры**, которая непосредственная связана с подсистемами ИТС установленными на УДС.

Кроме того, данный блок предусматривает собой разработку программы по дальнейшему сопровождению реализованных решений в части сбора статистической информации о достигнутых результатах, формирование заключения независимой научно-технической комиссии о качестве и эффективности реализованного проекта, а также обоснование для дальнейшего развития ДТИ Субъекта.

Компьютерное моделирование дорожно-транспортной ситуации и разработка программы по оптимизации загруженности УДС

Компьютерное моделирование дорожно-транспортной ситуации – математическое моделирование распределения существующих и перспективных транспортных потоков для анализа транспортной сети и для последующего

формирования краткосрочных и долгосрочных мероприятий по решению транспортных проблем: оптимизация движения транспортных и пешеходных потоков, организация дорожного движения, а также обоснование инвестиций в строительство объектов транспортной инфраструктуры.

Разработка локальных проектов по внедрению ТСОДД, в части периферийного оборудования и подсистем ИТС

Локальный проект (в части дорожно-транспортной инфраструктуры) – проект, представляющий собой совокупность эскизно-технического проекта и научно-технического обоснования по внедрению специализированных ТСОДД и подсистем ИТС для решения поставленной задачи на конкретной локации УДС.

Локальный проект разрабатывается на основании **инженерных изысканий, научно-исследовательских работ, результатах компьютерного моделирования и КСОДД** и позволяет получить детализированную схему расстановки специализированных ТСОДД и каждой уникальной единицы периферийного оборудования подсистем ИТС, а также запроектировать необходимую инфраструктуру для реализации технологического процесса по установке оборудования.

Создание локальных проектов позволяет сформировать требования к каждой внедряемой подсистеме, в результате чего достигается максимальная эффективность работы периферийного оборудования.

Кроме того, в рамках реализации локальных проектов формируется пакет документов, позволяющий минимизировать трудозатраты по согласованию мест размещения и подключения периферийного оборудования.

Разработка ИТ инфраструктуры по сбору, обработке и анализу данных о дорожно-транспортной ситуации

ИТ инфраструктура по сбору, обработке и анализу данных о дорожно-транспортной ситуации – аппаратно-программный комплекс, бесперебойно выполняющий задачу по сбору данных от периферийного оборудования, проведению удаленного мониторинга его работоспособности, а также формирующий достоверную картину о транспортной ситуации в режиме реального времени

ИТ инфраструктура разрабатывается на основании материалов, полученных в ходе **инженерных изысканий, научно-исследовательской работы и локальных проектов**. Данный подход позволяет оптимизировать процесс разработки и/или адаптации специализированного программного обеспечения, под функционирующие ситуационные центры Субъектов и эксплуатируемое периферийное оборудование соответственно.

Стоит отметить, что ИТ инфраструктура является неотъемлемой частью функционирования комплексного решения по повышению безопасности дорожного движения, и представляет собой верхний уровень ИТС.

Функционирование данного блока позволит оперативно собирать информацию с периферийного оборудования, реагировать на произошедшие инциденты, а также определять эффективность краткосрочных и долгосрочных принимаемых решений по организации и безопасности дорожного движения.

Проведение работ по реконструкции и ремонту существующей УДС

Данный блок работ проводится на основании **инженерных изысканий и разработанных локальных проектов** и включает в себя проведение ремонтных работ дорожного полотна, а также проведения масштабных мероприятий по проведению реконструкции существующей УДС и строительство необходимо инфраструктуры и коммуникаций для **СМР и ПНР специализированных ТСОДД и систем ИТС**.

Проведение СМР и ПНР по установке и внедрению ТСОДД, подсистем ИТС и ИТ инфраструктуры

Данный блок работ проводится на основании **инженерных изысканий, разработанной КСОДД, разработанных локальных проектов** и включает в себя проведение СМР и ПНР специализированных ТСОДД и подсистем ИТС на построенную инфраструктуру в рамках блока **работ по реконструкции и ремонта существующей УДС**.

Ввод в опытную эксплуатацию внедренной инфраструктуры и установленного программного обеспечения

В рамках данного блока производится проверка функционирования всех вычислительных мощностей и работы периферийного оборудования установленного на УДС. При положительном результате проверки запускается опытная эксплуатация основной целью которой является сопровождение ПО, сбор информации от пользователей о работоспособности систем и периферийного оборудования, а также доработка реализованного функционала и повышение удобства пользования профессиональными продуктами.

Ввод в промышленную эксплуатацию внедренной инфраструктуры, с дальнейшим проведением аналитических исследований в течение установленных сроков.

Данный блок является заключительной частью первичной программы по повышению безопасности дорожного движения в Субъектах Российской Федерации.

При введении внедренной инфраструктуры необходимо определить ответственные структурные подразделения за каждый объект транспортной инфраструктуры, а также на основании имеющихся ресурсов сформировать

окончательные предложения по дальнейшему развитию дорожно-транспортного комплекса Субъекта.

Приложение № 3 к Методическим рекомендациям по разработке программ комплексного развития транспортной инфраструктуры крупнейших городских агломераций в рамках приоритетного направления стратегического развития Российской Федерации «Безопасные и качественные дороги»

ПАСПОРТ
программы комплексного развития транспортной инфраструктуры городской агломерации
<Наименование городской агломерации>.

1. ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Наименование направления	<i>Приоритетное направление стратегического развития Российской Федерации «Безопасные и качественные дороги»</i>		
Наименование городской агломерации	<i><Наименование городской агломерации></i>	Срок начала и окончания проекта	<i><Планируемая дата начала и окончания проекта в формате ДД.ММ.ГГГГ></i>
Куратор	<i><Глава субъекта Российской Федерации></i>		
Старшее должностное лицо (СДЛ)*	<i>< Лицо (ФИО и должность), назначенное в статусе заместителя председателя проектного комитета. Оказывает необходимую организационную и административную поддержку реализации проекта; обеспечивает оперативное сопровождение проекта, координацию и взаимодействие органов государственной власти, органов проектного управления проекта в целях своевременного принятия ими решений и осуществления иных действий, необходимых для реализации проекта; оказывает содействие руководителю проекта в согласовании позиций с функциональным заказчиком проекта, органами государственной власти и участниками проекта в ходе его реализации. Старшее должностное лицо проекта должно обладать необходимым уровнем квалификации в сфере проектного управления. В случае отсутствия СДЛ в графе ставится прочерк></i>		

Функциональный заказчик	<Орган исполнительной власти с указанием ответственного должностного лица (ФИО и должность)>
Руководитель проекта	<Лицо (ФИО и должность), обладающее необходимым уровнем квалификации в сфере проектного управления, наделенное полномочиями и ответственностью по управлению проектом>
Ключевые участники проекта	<Список федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, муниципальных образований и иных организаций, являющихся ключевыми участниками проекта>

2. СОДЕРЖАНИЕ ПРИОРИТЕТНОГО ПРОЕКТА

Цель проекта	<Одна цель с указанием даты достижения 1-2 основных показателей на 2016-2018 годы и, при возможности, с указанием перспективного значения показателя на 2020 и 2025 годы. Пример: Обеспечить к концу 2018 года прирост несырьевого неэнергетического экспорта не менее чем на 15% (к концу 2025 года – в 1,8 раза) и увеличить экспорта услуг на 20-25% (к концу 2025 года – в 1,8-2 раза)>
План достижения показателей проекта	<Список и значения ключевых показателей, отраженных в цели проекта по годам реализации проекта и на перспективу 2025 года. Также могут приводиться иные аналитические показатели>

Показатель	Тип показателя	Базовое значение*	Период, год			
			2017	2018	2019	2025**
<1. Прирост несырьевого неэнергетического экспорта, %>	основной					
<2. Прирост экспорта услуг, %>	основной					
<3. Рост числа экспортеров, %>	аналитический					
<4. Объем инвестиций в технологические инновации, млн руб.>	аналитический					
<5. Доля экспорта продукции высоких технологий в общем объеме экспорта, %>	аналитический					

* базовое значение показателя на отчетную дату

** указывается год получения стратегических результатов проекта

<p>Результаты проекта</p>	<p><i><Непосредственные результаты, создаваемые в рамках реализации проекта, которые позволяют достичь цели проекта (способ достижения цели), а также требования к результатам проекта с указанием качественных и количественных характеристик.</i></p> <p><i>Пример:</i></p> <p>1. XXX IT-технопарков введено в эксплуатацию:</p> <ul style="list-style-type: none"> - размещение не менее XX резидентов в одном технопарке; - наличие коворкинг-центров, конференц-залов, дискуссионных площадок и зон бизнес-образования; - доступ к широкополосному доступу сети Интернет со скоростью не ниже XX Мбит/с. <p>2. Разработаны программы поддержки IT-технопарков на региональном уровне:</p> <ul style="list-style-type: none"> - финансирование программ осуществляется в пропорции: XX% федеральные средства, XX% региональные средства.
<p>Описание модели функционирования результатов проекта</p>	<p><i><Краткое описание модели (бизнес-модели) функционирования результатов проекта после передачи их в эксплуатацию, включая описание модели функционирования организационных, финансовых, правовых и иных механизмов. Описание модели функционирования результатов проекта должно включать обоснование работоспособности планируемых к получению результатов, а также их способности и достаточности для достижения цели проекта и целевых значений его показателей.</i></p> <p><i>При необходимости более подробного описания модели информация выносится в приложение к настоящему паспорту проекта></i></p>

3. ЭТАПЫ И КОНТРОЛЬНЫЕ ТОЧКИ

<Перечень этапов и ключевых контрольных точек проекта из расчета не менее 2-6 в год, распределенных в течение года.

Указываются обязательные этапы «Проект инициирован (паспорт проекта утвержден)» и «Проект завершен».

При выделении этапов реализации проекта мероприятия очередного этапа начинаются при наличии соответствующего решения президиума Совета; при выделении контрольных точек отдельное решение президиума Совета не требуется, прохождение контрольных точек осуществляется с представлением отчета>

№ п/п	Наименование	Тип (завершение этапа/контрольная точка)	Срок
1.			
2.			
3.			
4.			
5.			

4. БЮДЖЕТ ПРИОРИТЕТНОГО ПРОЕКТА

<Таблица с указанием объема требуемых для реализации проекта средств и источников финансирования по годам>

Источники финансирования		Год реализации				Всего
		2017	2018	2019	2020-...*	
Бюджетные источники, млн руб.	Федеральные					
	Субъектов Российской Федерации					
	Местные					
Внебюджетные источники, млн руб.						
ИТОГО						

* указывается год получения стратегических результатов проекта

5. ОПИСАНИЕ ПРИОРИТЕТНОГО ПРОЕКТА

Связь с государственными программами Российской Федерации	<Перечень государственных программ Российской Федерации в сфере реализации проекта, в рамках которых реализуется проект>
Формальные основания для инициации	<p><Связь с целями социально-экономического развития, указами, поручениями. Пример:</p> <ul style="list-style-type: none"> – протокол поручений Президента РФ В.В. Путина по итогам всероссийского предпринимательского форума «Малый бизнес – национальная идея?» от 26 января 2016 г., Пр-115 – п.4 Разработать механизм поддержки экспорта продукции субъектов малого и среднего предпринимательства >
Ключевые риски и возможности	<p><Краткое описание 3-5 ключевых рисков и возможностей с отражением негативных последствий от наступления риска, а также позитивных эффектов от ключевых возможностей. Также указывается перечень мероприятий, которые будут способствовать предупреждению наступления риска, и мероприятий, которые будут способствовать реализации ключевых возможностей.</p> <p>1. Пример риска: отсутствие должного количества резидентов технопарков и бизнес-акселераторов. Мероприятия по предупреждению наступления риска: подготовка медиа-плана и проведение PR-компаний по привлечению резидентов. Предоставление льготных условий для размещения резидентов.</p> <p>2. Пример возможности: повышение качества подготовки IT-специалистов региональными ВУЗами. Мероприятия по реализации возможности: заключение соглашений между ВУЗами, осуществляющими подготовку IT-специалистов, и IT-технопарками на предмет организации на базе технопарков практики, целевого обучения и пр.></p>

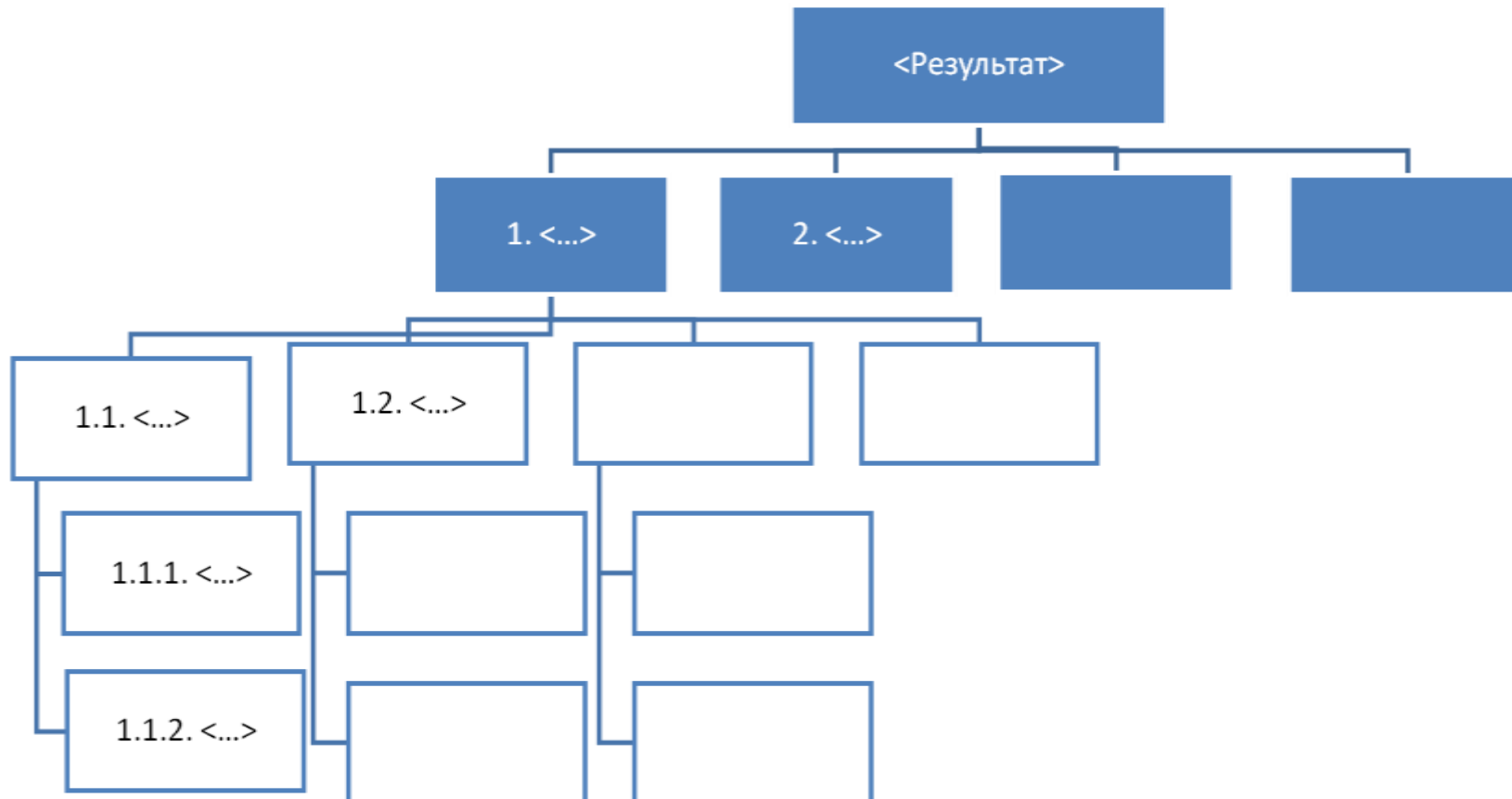
Дополнительная информация	<p><i><Описание того, что не входит в рамки проекта: какие работы (возможно смежные) не планируется выполнять и какие результаты не будут достигнуты по итогам реализации проекта.</i></p> <p><i>1. Пример: В рамках проекта не будет осуществлена замена устаревшего медицинского оборудования карет скорой помощи в частных медицинских организациях РФ.</i></p> <p><i>Описание факторов, существенным образом влияющих на работу команды проекта и реализацию проекта в целом.</i></p> <p><i>2. Пример: Ограничением проекта является дефицит профессионально-кадрового ресурса в пилотных территориях реализации проекта; использование только техники, отечественного производства></i></p>
---------------------------	--

ОБОСНОВАНИЕ ПАСПОРТА ПРИОРИТЕТНОГО ПРОЕКТА

<Наименование приоритетного проекта>

1. Структурная декомпозиция результатов (продукта) проекта

<Иерархическое представление взаимосвязанных результатов (продуктов), создаваемых в ходе реализации проекта и направленных на достижение его цели и показателей. На верхнем уровне иерархии приводятся 3-7 основных результатов (составляющих результатов), которые впоследствии детализируются на результаты нижних уровней>



3. Этапы и контрольные точки

<Перечень этапов и контрольных точек проекта с указанием типа (завершение этапа, контрольная точка), срока наступления (дата в формате ДД.ММ.ГГГГ), ответственного за исполнение участника проекта и уровня контроля (президиум Совета, проектный комитет)>

№	Наименование	Тип (завершение этапа/контрольная точка)	Срок	Ответственный	Уровень контроля
1.					
2.					
3.					

4. Реестр заинтересованных сторон

<Перечень федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, муниципальных образований и иных организаций, заинтересованных к реализации проекта. Также указывается представитель заинтересованной стороны (ФИО, должность) и ожидание организации от реализации проекта, достижения его цели, показателей и результатов>

№ п/п	Организация	Представитель интересов (ФИО, должность)	Ожидание от реализации проекта
1.			
2.			
3.			

5. Реестр рисков проекта

<Перечень рисков проекта с указанием возможных негативных последствий от их наступления, мероприятий по реагированию, а также вероятности наступления риска (низкая, средняя, высокая) и уровня влияния риска на реализацию проекта (низкий, средний, высокий)>

№ п/п	Наименование риска	Ожидаемые последствия	Мероприятия по реагированию	Вероятность наступления	Уровень влияния на проект
1.					
2.					
3.					

6. Реестр возможностей проекта

<Перечень возможностей проекта с указанием позитивных эффектов от их наступления, мероприятий по реализации возможностей, а также вероятности наступления (низкая, средняя, высокая) и уровня влияния на реализацию проекта (низкий, средний, высокий)>

№ п/п	Наименование возможности	Ожидаемые эффекты	Мероприятия по реализации возможностей	Вероятность наступления	Уровень влияния на проект
1.					
2.					

3.					
----	--	--	--	--	--

7. Бюджет проекта

< Таблица с указанием объема требуемых для реализации проекта средств и источников финансирования в разрезе этапов и задач проекта. Нумерация строк таблицы, а также этапы и задачи проекта приводятся в соответствии нумерацией, этапами и задачами, отраженными в таблице 2 «Календарный план-график работ проекта» >

№ п/п	Наименование этапа, задачи	Бюджетные источники финансирования, млн руб.			Внебюджетные источники финансирования, млн руб.	Всего, млн руб.
		Федеральные	Субъектов Российской Федерации	Местные		
1.						
2.						
3.						
4.						
5.						
ИТОГО						