

**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 \_\_\_\_\_ 2016 г.  
(пункт \_\_ раздела \_\_ протокола № \_\_)**

**Санкт-Петербург  
2016**

## Содержание

<b>Паспорт подпрограммы «Безопасность дорожного движения, организация дорожного движения и интеллектуальные транспортные системы» (целевой вариант) .....</b>	<b>3</b>
<b>1. Характеристика проблемы, на решение которой направлена подпрограмма .....</b>	<b>5</b>
<b>2. Основные цели и задачи подпрограммы, сроки и этапы ее реализации, целевые индикаторы и показатели .....</b>	<b>13</b>
<b>3. Перечень мероприятий подпрограммы .....</b>	<b>14</b>
3.1. Мероприятия, включенные в консервативный вариант подпрограммы .....	15
3.2. Мероприятия, включенные в целевой вариант подпрограммы .....	17
<b>4. Ресурсное обеспечение подпрограммы.....</b>	<b>17</b>
<b>5. Ожидаемые результаты реализации целевого варианта подпрограммы .....</b>	<b>17</b>
<b>Приложения .....</b>	<b>19</b>
Приложение 1. Сведения о показателях (индикаторах) подпрограммы «Безопасность дорожного движения, организация дорожного движения и интеллектуальные транспортные системы» .....	20
Приложение 2. Расходы на реализацию подпрограммы «Безопасность дорожного движения, организация дорожного движения и интеллектуальные транспортные системы».....	22

**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"> <li>– сокращение количества ДТП и снижение тяжести их последствий;</li> <li>– повышение уровня организации дорожного движения;</li> <li>– совершенствование системы информационного обеспечения участников дорожного движения, развитие основных компонентов интеллектуальных транспортных систем.</li> </ul>
Целевые индикаторы и показатели подпрограммы	<ul style="list-style-type: none"> <li>– сокращение общего количества ДТП на улично-дорожной сети Санкт-Петербурга и на автомобильных дорогах общего пользования в Ленинградской области</li> <li>– 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;</li> <li>– увеличение средней скорости движения транспортных потоков на улично-дорожной сети Санкт-Петербурга и на автомобильных дорогах общего пользования в Ленинградской области;</li> <li>– снижение удельных выбросов загрязняющих веществ от автотранспортных средств в Санкт-Петербурге и Ленинградской области.</li> </ul>
Этапы и сроки реализации подпрограммы	Подпрограмма реализуется в два этапа. Сроки реализации подпрограммы - 2015-2020 годы Этап 1 – 2015-2017 годы Этап 2 – 2018-2020 годы
Объемы и источники финансирования мероприятий подпрограммы	<p>Общий объем финансирования <b>целевого варианта подпрограммы</b> за период 2015-2020 гг. составляет в ценах соответствующих лет <b>7 084,15 млн. руб.</b>, из которых учтены в консервативном варианте <b>3 075,58 млн. руб. (43,4%)</b>, в том числе за счет средств:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– федерального бюджета – <b>824,74 млн. руб. (26,8%)</b>;</li> <li>– бюджета Санкт-Петербурга – <b>2 248,84 млн. руб. (73,1%)</b>;</li> <li>– бюджета Ленинградской области – <b>2 млн. руб. (0,1%)</b>.</li> </ul> <p><b>Дополнительная потребность</b> в финансировании целевого варианта Программы составляет в ценах соответствующих лет <b>4 008,57 млн. руб. (56,6%)</b>.</p>
Ожидаемые	В результате реализации комплекса мероприятий,

<p>результаты реализации подпрограммы</p>	<p>предусмотренных в подпрограмме по целевому варианту, к концу 2020 года:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– общее количество ДТП на улично-дорожной сети Санкт-Петербурга и на автомобильных дорогах общего пользования в Ленинградской области снизится на 5% к уровню 2015 г.;</li> <li>– 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 10% к уровню 2015 г.</li> </ul>
<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.

В период с 2012 по 2013 гг. на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области наблюдался рост показателей аварийности. Всего за период с 2011 по 2015 гг. на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области произошло 57 925 ДТП, что составляет 5,8% от общего количества ДТП, произошедших за этот период на территории Российской Федерации. В результате ДТП пострадали в общей сложности 77 499 чел., из которых погибли 5 354 чел., получили ранения – 72 145 чел.

Показатели аварийности по Санкт-Петербургу и Ленинградской области, а также их сравнение с показателями аварийности по Российской Федерации за период 2011 – 2015 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).

Таблица 1.1.

## Показатели аварийности по Санкт-Петербургу, Ленинградской области и Российской Федерации с 2011 по 2015 гг.

Показатели аварийности	2011 год			2012 год			2013 год			2014 год			2015 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.	3506	7450	199868	3576	8288	203597	3794	8341	204068	4074	8222	199720	3431	7243	184000
Всего погибло, чел.	641	469	27953	639	445	27991	635	444	27025	704	412	26963	611	354	23114
Всего ранено, чел.	4464	8764	251848	4825	10349	258618	5145	10019	258437	5562	10004	251785	4501	8512	231197
Индикатор социального риска (количество лиц, погибших в результате ДТП, на 100 тыс. населения)	39,2	9,6	19,5	37,1	9	19,6	36,3	8,8	18,9	39,9	8	18,8	34,4	6,8	15,8
Индикатор тяжести последствий ДТП (количество лиц, погибших в результате ДТП, на 100 пострадавших)	12,6	5,1	10	11,7	4,1	9,8	11	4,2	9,5	11,2	3,9	9,7	11,9	4	9,1

В рейтинге регионов Российской Федерации, проведенном на основании данных государственной статистической отчетности о доле автодорог регионального значения, отвечающих нормативным требованиям, Ленинградская область занимает 41 место. В 2015 г. 60% 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.

В 2015 г. в Ленинградской области произошло 3431 дорожно-транспортных происшествий (2014 г. – 4074), в которых погибли 611 человек (2014 г. – 704) и пострадали 4501 чел. (2014 г. – 5562 чел.).

Индикатор социального риска (количество лиц, погибших в результате ДТП, на 100 тыс. населения) в Ленинградской области в 2015 г. в два раза превысил общероссийское значение (34,4 – в Ленинградской области и 15,8 – 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 (11,9 и 9,1 соответственно).

В 2015 году на 22% увеличилось количество ДТП, которым сопутствовали неудовлетворительные дорожные условия. Плохое состояние автомобильных дорог Ленинградской области привело в 2015 г. к 984 ДТП (2014 г. - 808), что составило 29% от общего числа ДТП. В результате данных ДТП погибли 211 чел. (2014 г. – 160 чел.) и получили ранения 1314 чел. (2014 г. – 1086 чел.).

Наибольшее количество ДТП совершается на участках автомобильных дорог в границах населенных пунктов, на одноуровневых пересечениях автомобильных дорог и железных дорог, а также 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, в 2015 году 4,8% погибших и 17,3% раненых в результате ДТП в Санкт-Петербурге приходится на детей дошкольного и школьного возраста. Для Ленинградской области этот показатель составляет соответственно 8,3% и 18,4%. 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;
- исчерпание 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 задач, 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.

Важнейшей проблемой существующей УДС Санкт-Петербурга является отставание ее развития от темпов автомобилизации и темпов градостроительного освоения новых территорий, что порождает низкий уровень транспортного обслуживания жителей новых районов и как следствие снижение качества жизни населения.

Скорости сообщения в часы пик на автомобильном транспорте составляют в среднем по центральной планировочной зоне - 10-15 км/ч, в пределах плотной застройки - 20-26 км/ч, а на заторовых направлениях - всего 6-10 км/ч. Системные заторы регулярно возникают на подходах к 245 перекресткам, что составляет около 20 процентов всех пересечений. При этом в периферийных районах периоды неблагоприятных условий движения продолжаются с 7:30 до 10:30 и с 17:00 до 20:30, в центре - с 8:30 до 22:00, а единичные заторы могут наблюдаться до 01:30. Зона неблагоприятных условий движения охватывает практически всю опорную сеть магистралей городского значения и значительную часть магистралей районного значения.

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 исчерпание 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, 64 тыс. дорожных знаков и дорожная разметка общей протяженностью 3 тыс. км. 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 АСУДД на восточном полукольце Кольцевой автомобильной дороги и АСУДД на участке КАД, проходящем по комплексу защитных сооружений

Санкт-Петербурга от наводнений, АСУДД на федеральных автомобильных дорогах, подходящих к Санкт-Петербургу, и АСУДД 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, использованием устаревших технологий управления светофорной сигнализацией, широким использованием диспетчерских (ручных) режимов управления;
- применение неэффективных решений по организации дорожного движения при строительстве и реконструкции улично-дорожной сети из-за ориентации на минимизацию стоимости строительства;
- недостаточное внимание решению задачи по устранению «узких мест» на улично-дорожной сети, снижающих пропускную способность УДС;
- 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 участков УДС, снижающих пропускную способность УДС по совершенствованию организации дорожного движения.

Основными направлениями совершенствования организации дорожного движения являются:

- разработка и реализация комплексной программы развития интеллектуальных транспортных систем (далее - ИТС), в том числе АСУДД;
- создание системы мониторинга организации дорожного движения в Санкт-Петербурге;
- развитие системы выделенных полос для городского пассажирского транспорта общего пользования с приоритетным проездом на регулируемых пересечениях;
- повышение эффективности решений по организации дорожного движения при строительстве и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры;
- ликвидация "узких мест" на улично-дорожной сети, предусматривающая как локальные расширения или изменение геометрии проезжей части, так и коррекцию режимов работы светофорных объектов, изменение схемы организации движения и т.п.;
- упорядочение движения грузового автотранспорта за счет формирования опорной дорожной сети для движения грузовых автомобилей;
- внедрение в широкую практику применения 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 метеообеспечения;
- 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;

- Федеральная адресная инвестиционная программа на 2015 год и на плановый период 2016 и 2017 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;

- Государственная программа Санкт-Петербурга «Развитие транспортной системы Санкт-Петербурга» на 2015-2020 годы, утвержденная постановлением Правительства

- Санкт-Петербурга от 30.06.2014 № 552;

- 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;

– Стратегия развития автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения в Ленинградской области на период до 2025 года;

– 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 дорожкой 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 интеллектуальная транспортная система» за период 2015-2020 гг. потребуется общий объем финансирования в ценах соответствующих лет в размере **7 084,15 млн. руб.**, из которых учтены в консервативном варианте **3 075,58 млн. руб.** (43,4%), в том числе за счет средств:

- федерального бюджета – **824,74 млн. руб.** (26,8%);
- бюджета Санкт-Петербурга – **2 248,84 млн. руб.** (73,1%);
- бюджета Ленинградской области – **2 млн. руб.** (0,1%).

**Дополнительная потребность** в финансировании целевого варианта Программы составляет в ценах соответствующих лет **4 008,57 млн. руб.** (56,6%).

## 5. Перечень мероприятий 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 5% к уровню 2015 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 10% к уровню 2015 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	
			2015 г. (отчет)	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 2015 г.	%	-	4
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 2015 г.	%	-	8

**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	
			2015 г. (отчет)	2020 г.* (прогноз)
1	Снижение общего количества ДТП на улично-дорожной сети	%	-	5

	Санкт-Петербурга и на автомобильных дорогах общего пользования в Ленинградской области, к уровню 2015 г.			
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 2015 г.	%	-	10

**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	7 084,1	379,9	965,6	1 209,2	779,2	1 067,6	2 682,6
			учтено, в том числе:	3 075,6	379,9	965,6	712,8	197,2	402,5	417,6
			Федеральный бюджет	824,7	6,9	665,6	152,2	-	-	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	2 248,8	372,9	300,0	558,6	197,2	402,5	417,6
			Бюджет Ленинградской области	2,0	-	-	2,0	-	-	-
			дополнительная потребность	4 008,6	-	-	496,5	582,0	665,1	2 265,0
1	Сокращение количества ДТП и снижение тяжести их последствий	Устройство пешеходного перехода на разных уровнях на автомобильной дороге общего пользования регионального значения «Санкт - Петербург – Морье» на км 10	Всего	1,0	-	-	1,0	-	-	-
			учтено, в том числе:	1,0	-	-	1,0	-	-	-
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Ленинградской области	1,0	-	-	1,0	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
2	Сокращение количества ДТП и снижение тяжести их последствий	Устройство пешеходного перехода на разных уровнях на автомобильной дороге общего пользования регионального значения «Парголово-Огоньки» на км 26	Всего	1,0	-	-	1,0	-	-	-
			учтено, в том числе:	1,0	-	-	1,0	-	-	-
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Ленинградской области	1,0	-	-	1,0	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
3	Совершенствование	Строительство АСУДД	Всего	441,2	41,7	60,0	270,7	19,7	23,8	25,2

	системы информационного обеспечения участников дорожного движения, развитие основных компонентов интеллектуальных транспортных систем	(включая элементы Интеллектуальных транспортных систем)	учтено, в том числе:	420,0	41,7	60,0	249,5	19,7	23,8	25,2
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	420,0	41,7	60,0	249,5	19,7	23,8	25,2
			дополнительная потребность	21,2	-	-	21,2	-	-	-
4	Повышение уровня организации дорожного движения	Строительство светофорных объектов, Санкт-Петербург	Всего	790,7	187,5	92,0	194,8	90,7	109,6	116,1
			учтено, в том числе:	693,4	187,5	92,0	97,5	90,7	109,6	116,1
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	693,4	187,5	92,0	97,5	90,7	109,6	116,1
			дополнительная потребность	97,3	-	-	97,3	-	-	-
5	Повышение уровня организации дорожного движения	Реконструкция светофорных объектов, Санкт-Петербург	Всего	728,3	110,8	88,0	197,3	86,8	119,1	126,2
			учтено, в том числе:	690,7	110,8	88,0	159,7	86,8	119,1	126,2
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	690,7	110,8	88,0	159,7	86,8	119,1	126,2
			дополнительная потребность	37,6	-	-	37,6	-	-	-
6	Совершенствование системы информационного обеспечения участников дорожного движения, развитие основных компонентов интеллектуальных транспортных систем	Реконструкция моста лейтенанта Шмидта через реку Неву в Санкт-Петербурге. 2-я очередь. Перепланировка пл. Труда АСУДД	Всего	32,8	32,8	-	-	-	-	-
			учтено, в том числе:	32,8	32,8	-	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	32,8	32,8	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
7	Сокращение количества ДТП и снижение тяжести их последствий	Строительство внеуличных пешеходных переходов, Санкт-Петербург	Всего	300,1	0,1	-	-	-	150,0	150,0
			учтено, в том числе:	300,1	0,1	-	-	-	150,0	150,0
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	300,1	0,1	-	-	-	150,0	150,0

			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-	
8	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	Всего	2 265,0	-	-	-	-	-	-	2 265,0
			учтено, в том числе:	-	-	-	-	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	-	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	2 265,0	-	-	-	-	-	-	2 265,0
9	Совершенствование системы информационного обеспечения участников дорожного движения, развитие основных компонентов интеллектуальных транспортных систем	Строительство интеллектуальной транспортной системы организации дорожного движения на автомобильной дороге А-121 "Сортавала" - Санкт-Петербург - Сортавала - автомобильная дорога Р-21 "Кола" на участке КАД-Скотное, Ленинградская область	Всего	484,7	5,0	419,8	59,9	-	-	-	
			учтено, в том числе:	424,8	5,0	419,8	-	-	-	-	
			Федеральный бюджет	424,8	5,0	419,8	-	-	-	-	
			Бюджет Санкт-Петербурга	-	-	-	-	-	-	-	
			дополнительная потребность	59,9	-	-	59,9	-	-	-	
10	Сокращение количества ДТП и снижение тяжести их последствий	Устройство искусственного электроосвещения на автомобильной дороге А-114 Вологда – Тихвин – автомобильная дорога Р-21 "Кола" на участках в н.п. Овино, н.п. Курья, н.п. Иссад, Ленинградская область	Всего	30,3	-	24,9	5,4	-	-	-	
			учтено, в том числе:	30,3	-	24,9	5,4	-	-	-	
			Федеральный бюджет	30,3	-	24,9	5,4	-	-	-	
			Бюджет Санкт-Петербурга	-	-	-	-	-	-	-	
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-	
11	Сокращение количества ДТП и снижение тяжести их последствий	Устройство искусственного электроосвещения на автомобильной дороге А-181 "Скандинавия" Санкт-Петербург - Выборг - граница с Финляндской Республикой на участке в н.п.Кондратьево, Ленинградская область	Всего	14,5	-	-	14,5	-	-	-	
			учтено, в том числе:	-	-	-	-	-	-	-	
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-	
			Бюджет Санкт-Петербурга	-	-	-	-	-	-	-	
			дополнительная потребность	14,5	-	-	14,5	-	-	-	
12	Сокращение количества ДТП и снижение тяжести их последствий	Устройство искусственного электроосвещения на автомобильной дороге Р-23	Всего	101,2	-	70,0	31,2	-	-	-	
			учтено, в том числе:	101,2	-	70,0	31,2	-	-	-	



	последствий	Санкт-Петербург – Псков – Пустошка – Невель – граница с Республикой Белоруссия на участках в н.п. Парушино, н.п. Кузнецово, н.п. Беково, н.п. Покровка, н.п. Крупели, н.п. Городок, н.п. Жглино, транспортная развязка на 111 км с подходами, Ленинградская область	Федеральный бюджет	101,2	-	70,0	31,2	-	-	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
13	Сокращение количества ДТП и снижение тяжести их последствий	Устройство искусственного электроосвещения на автомобильной дороге Р-21 "Кола" Санкт-Петербург - Петрозаводск – Мурманск - Печенга - граница с Королевством Норвегия на участках в н.п. Юшково, н.п. Селиваново, н.п. Потанино, Ленинградская область (2 этап)	Всего	24,9	-	-	5,0	19,9	-	-
			учтено, в том числе:	-	-	-	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	24,9	-	-	5,0	19,9	-	-
14	Сокращение количества ДТП и снижение тяжести их последствий	Расходы на мероприятия по повышению уровня обустройства автомобильных дорог федерального значения. Строительство пешеходного перехода в разных уровнях на автомобильной дороге Р-21 «Кола» Санкт-Петербург – Петрозаводск – Мурманск – Печенга – граница с Королевством Норвегия в н.п. Кисельня, Ленинградская область	Всего	84,4	-	50,0	34,4	-	-	-
			учтено, в том числе:	84,4	-	50,0	34,4	-	-	-
			Федеральный бюджет	84,4	-	50,0	34,4	-	-	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
15	Сокращение количества ДТП и снижение тяжести их последствий	Устройство искусственного электроосвещения на автомобильной дороге Р-23 Санкт-Петербург - Псков - Пустошка - Невель - граница с Республикой Белоруссия на участках н.п. Дони, н.п. Зайцево, н.п. Вайя, Транспортная развязка на обходе г. Гатчина, н.п. Большие Колпаны, н.п. Вакколово, н.п. Лядино, Ленинградская область (1 этап)	Всего	95,2	-	30,9	64,3	-	-	-
			учтено, в том числе:	95,2	-	30,9	64,3	-	-	-
			Федеральный бюджет	95,2	-	30,9	64,3	-	-	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-

16	Сокращение количества ДТП и снижение тяжести их последствий	Устройство искусственного электроосвещения на автомобильной дороге А-120 "Санкт-Петербургское южное полукольцо" Кировск – Мга – Гатчина – Большая Ижора на участках в н.п. Большая Ижора, н.п. Черемыкино, н.п. Сяськелево, н.п. Войковицы, н.п. Тяглино, н.п. Пухолово, Ленинградская область	Всего	86,9	-	70,0	16,9	-	-	-
			учтено, в том числе:	86,9	-	70,0	16,9	-	-	-
			Федеральный бюджет	86,9	-	70,0	16,9	-	-	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
17	Сокращение количества ДТП и снижение тяжести их последствий	Устройство искусственного электроосвещения на автомобильной дороге Р-21 "Кола" Санкт-Петербург - Петрозаводск - Мурманск - Печенга - граница с Королевством Норвегия на участке км 41+800 - км 51+764, Ленинградская область	Всего	111,8	-	60,0	51,8	-	-	-
			учтено, в том числе:	111,8	-	60,0	51,8	-	-	-
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	111,8	-	60,0	51,8	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
18	Сокращение количества ДТП и снижение тяжести их последствий	Устройство искусственного электроосвещения на автомобильной дороге М-10 "Россия" Москва - Тверь - Великий Новгород - Санкт-Петербург на участках н.п. Бабино, н.п. Ям-Ижора, Ленинградская область	Всего	58,0	-	-	-	15,0	43,0	-
			учтено, в том числе:	-	-	-	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	58,0	-	-	-	15,0	43,0	-
19	Сокращение количества ДТП и снижение тяжести их последствий	Устройство искусственного электроосвещения на автомобильной дороге Р-21 "Кола" Санкт-Петербург - Петрозаводск - Мурманск - Печенга - граница с Королевством Норвегия на участке км 66+436 - км 80+126, Ленинградская область	Всего	113,8	-	-	10,0	50,0	53,8	-
			учтено, в том числе:	-	-	-	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	113,8	-	-	10,0	50,0	53,8	-
20	Сокращение количества ДТП и снижение тяжести их последствий	Устройство искусственного электроосвещения на автомобильной дороге М-10 "Россия" Москва - Тверь - Великий Новгород - Санкт-	Всего	294,6	-	-	90,0	130,0	74,6	-
			учтено, в том числе:	-	-	-	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-

		Петербург на участках обхода г. Тосно км 637+000 - км 657+500, Ленинградская область	Бюджет Санкт-Петербурга	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	294,6	-	-	90,0	130,0	74,6	-
21	Сокращение количества ДТП и снижение тяжести их последствий	Устройство искусственного электроосвещения на автомобильной дороге А-121 «Сортавала» Санкт-Петербург – Сортавала – автомобильная дорога Р-21 «Кола» в н.п. Орехово, н.п. Иваново, н.п. Колосково, н.п. Петровское, н.п. Лосево, н.п. Саперное, н.п. Шумилово, н.п. Суходолье, н.п. Отрадное, н.п. Починок, н.п. Ларионово, г. Приозерск, н.п. Бригадное, н.п. Бурнево, Ленинградская область (1 этап)	Всего	316,7	-	-	90,0	140,0	86,7	-
			учтено, в том числе:	-	-	-	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	316,7	-	-	90,0	140,0	86,7	-
22	Сокращение количества ДТП и снижение тяжести их последствий	Устройство искусственного электроосвещения на участке км 422+600 – км 424+000 автомобильной дороги А-114 Вологда – Тихвин – автомобильная дорога Р-21 «Кола», Ленинградская область	Всего	17,9	1,9	-	16,0	-	-	-
			учтено, в том числе:	1,9	1,9	-	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	1,9	1,9	-	-	-	-	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	16,0	-	-	16,0	-	-	-
23	Сокращение количества ДТП и снижение тяжести их последствий	Устройство пешеходного перехода в разных уровнях на автомобильной дороге М-10 "Россия" от Москвы через Тверь, Новгород до Санкт-Петербурга в н.п. Ульяновка, Ленинградская область	Всего	106,7	-	-	20,0	86,7	-	-
			учтено, в том числе:	-	-	-	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	106,7	-	-	20,0	86,7	-	-
24	Сокращение количества ДТП и снижение тяжести их последствий	Строительство пешеходного перехода в разных уровнях на автомобильной дороге М-10 "Россия" от Москвы через Тверь, Новгород до Санкт-Петербурга в н.п. Трубников Бор на км 602+170 ,	Всего	34,5	-	-	-	5,0	29,5	-
			учтено, в том числе:	-	-	-	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	-	-	-	-	-	-	-

		Ленинградская область	дополнительная потребность	34,5	-	-	-	5,0	29,5	-
25	Сокращение количества ДТП и снижение тяжести их последствий	Строительство пешеходного перехода в разных уровнях на автомобильной дороге М-10 "Россия" от Москвы через Тверь, Новгород до Санкт-Петербурга в н.п.Любань на км 616+048 Ленинградская область	Всего	38,0	-	-	-	5,0	33,0	-
			учтено, в том числе:	-	-	-	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	38,0	-	-	-	5,0	33,0	-
26	Сокращение количества ДТП и снижение тяжести их последствий	Строительство пешеходного перехода в разных уровнях на автомобильной дороге М-10 "Россия" от Москвы через Тверь, Новгород до Санкт-Петербурга в н.п.Рябово на км 624+200, Ленинградская область	Всего	52,1	-	-	-	5,0	47,1	-
			учтено, в том числе:	-	-	-	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	52,1	-	-	-	5,0	47,1	-
27	Сокращение количества ДТП и снижение тяжести их последствий	Строительство пешеходного перехода в разных уровнях на автомобильной дороге М-10 "Россия" от Москвы через Тверь, Новгород до Санкт-Петербурга в н.п.Ушаки на км 633+300, Ленинградская область	Всего	56,2	-	-	-	5,0	51,2	-
			учтено, в том числе:	-	-	-	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	56,2	-	-	-	5,0	51,2	-
28	Сокращение количества ДТП и снижение тяжести их последствий	Устройство искусственного электроосвещения на автомобильной дороге М-10 "Россия" от Москвы через Тверь, Новгород до Санкт-Петербурга на подходах к г. Тосно, Ленинградская область	Всего	105,4	-	-	35,0	70,4	-	-
			учтено, в том числе:	-	-	-	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	105,4	-	-	35,0	70,4	-	-
29	Сокращение количества ДТП и снижение тяжести их последствий	Устройство искусственного электроосвещения на км 599+319 - км 666+700	Всего	296,2	-	-	-	50,0	246,2	-
			учтено, в том числе:	-	-	-	-	-	-	-

	последствий	автомобильной дороги М-10 "Россия" Москва - Тверь - Великий Новгород - Санкт-Петербург, Ленинградская область	Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	296,2	-	-	-	50,0	246,2	-

**\* 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.