

Приложение 1
к Итоговой резолюции
IX региональной конференции и выставки «ИТС регионам»
(«Интеллектуальные транспортные системы регионам»)

16 апреля 2026 года

Перечень предложений по актуализации Методических рекомендаций по разработке заявок (включая локальные проекты по созданию и модернизации интеллектуальных транспортных систем) субъектов Российской Федерации на получение субсидий из федерального бюджета бюджетам субъектов Российской Федерации в целях реализации мероприятия «Внедрены интеллектуальные транспортные системы, предусматривающие автоматизацию процессов управления дорожным движением в городских агломерациях, включающих города с населением свыше 300 тысяч человек» в рамках федерального проекта «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства» государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы» – АК-95-р.

1. Подсистема обеспечения приоритета движения транспортных средств (на всех светофорных объектах в городской агломерации, подключенных к центру управления дорожным движением). Внедрение подсистемы обеспечения приоритета движения транспортных средств на всех светофорных объектах городской агломерации нецелесообразно и в большинстве случаев сопровождается риском снижения пропускной способности на улично-дорожной сети для обычных участников движения, не относящихся к приоритетным категориям. Пример – проспект Ленина в городе Туле, основная магистральная улица, по которой проходит 90% маршрутов общественного транспорта. При использовании приоритета проезда на всех примыкающих улицах будут образовываться заторы. В связи с риском снижения пропускной способности для обычных участников движения при полном охвате агломерации предлагается при расчёте показателя учитывать только наличие подсистемы обеспечения приоритета движения транспортных средств.

2. Доля в городской агломерации уличных парковочных мест, охваченных подсистемой управления парковочным пространством.

Необходимо уточнение, какие именно парковочные места учитываются при расчете. Предлагается при расчетах показателя учитывать платное парковочное пространство. Его границы четко определены, имеется информация о точном количестве парковочных мест, им можно управлять. Включение в расчёт исключительно платных парковочных мест позволяет избежать неоднозначности, связанной с учётом всех возможных уличных парковок (вдоль проезжей части, у торговых объектов, парков и других мест притяжения), где границы и способы управления могут быть не определены.

3. Доля подвижного состава общественного транспорта, обеспечивающего передачу данных о местоположении и заполняемости пассажирами. Требуется уточнение механизма оснащения подвижного состава перевозчиков оборудованием для учёта пассажиропотока. В регионах множество перевозок осуществляется частными компаниями, оборудование этого транспорта системами подсчета заполняемости фактически невозможно, и всё финансовое бремя ложится на частную компанию, которая не заинтересована в данных расходах. Для целей расчёта предлагается использовать данные исключительно по парку транспортных средств государственных (муниципальных) перевозчиков.

4. Доля наземных пешеходных переходов, оборудованных элементами ИТС, позволяющими идентифицировать пешеходов. Предлагается учитывать в расчёте только наземные нерегулируемые пешеходные переходы, расположенные на магистральных улицах.