

ИТС идет в регионы

42 млрд рублей заложено на создание интеллектуальных транспортных систем в национальный проект «Безопасные и качественные автомобильные дороги» (БКАД) до 2024 года. Об архитектуре ИТС в масштабе всей страны журналу RUBEZH рассказал начальник Управления регионального развития и реализации национального проекта Федерального дорожного агентства **Дмитрий Лаптев**.

 **Беседовал:** Дмитрий Турчанинов

Что включает в себя само понятие «интеллектуальная транспортная система»?

ДМИТРИЙ ЛАПТЕВ: В 2019 году мы разработали проект Концепции внедрения интеллектуальных транспортных систем в городских агломерациях. Со ссылкой на ГОСТ Р 56829-2015 «Интеллектуальные транспортные системы. Термины и опре-

- заданной мобильности населения;
- максимизации показателей использования дорожной сети;
- повышения безопасности и эффективности транспортного процесса;
- комфортности для водителей и пользователей транспорта.

В перечень обязательных подсистем войдут только те, без которых функционирование ИТС на сети автодорог невозможно. Набор опционных подсистем будет довольно сильно различаться в зависимости от нужд конкретного региона

деления» авторы концепции определяют ИТС как систему управления, интегрирующую современные информационные и телематические технологии и предназначенную для автоматизированного поиска и принятия к реализации максимально эффективных сценариев управления транспортно-дорожным комплексом региона, конкретным транспортным средством или группой транспортных средств, с целью обеспечения:

Какие подсистемы ИТС регионы должны внедрить в обязательном порядке?

Д. ЛАПТЕВ: Перечни обязательных и опционных подсистем ИТС будут окончательно определены после утверждения «Методики оценки и ранжирования проектов для предоставления иных межбюджетных трансфертов субъектам Российской Федерации на внедрение ИТС в рамках реализации нацпроекта БКАД». Стоит добавить, что в перечень обязательных или базовых подсистем войдут только те подсистемы, без которых функционирование ИТС на сети автодорог той или иной агломерации невозможно. А набор опционных подсистем будет довольно сильно различаться в зависимости от нужд конкретного региона.

А как отрегулирован этот вопрос в проекте Концепции внедрения ИТС?

Д. ЛАПТЕВ: В Концепции нет строгой привязки к подсистемам. Заложена та самая вариатив-

ITS goes to the regions / By Dmitry Turchaninov

42 billion rubles were allocated for the creation of intelligent transport systems in the national project «Safe and High-Quality Roads» (BKAD) until 2024. The Head of the Regional Development and Implementation of the National Project of the Federal Road Agency Dmitry Laptev spoke to RUBEZH magazine about the architecture of ITS nationwide.

ность, о которой я уже упомянул. Если взглянуть на подсистемы через призму Концепции, правильнее говорить про три уровня организации ИТС в масштабах страны: муниципальный (локальный), субъекта Федерации, он же региональный, и верхний — федеральный уровень. Каждому из которых присущи определенные подсистемы.

Какие подсистемы включает муниципальный уровень?

Д. ЛАПТЕВ: Локальный проект ИТС может состоять из одной или нескольких комплексных подсистем:

- автоматизированная система управления дорожным движением, включающая в себя подсистему директивного управления транспортными потоками и подсистему косвенного управления транспортными потоками;
- автоматизированная система управления маршрутизированным транспортом;
- подсистема контроля соблюдения правил дорожного движения (ПДД) и контроля транспорта;
- подсистема управления состоянием дорог;
- подсистема пользовательских сервисов.

Локальный центр ИТС должен обладать всеми возможностями, инструментами, компетенциями и ответственностью для принятия решений по управлению дорожным движением на улично-дорожной сети городской агломерации.

Догадываюсь, что вышестоящие уровни будут агрегировать информацию от локальных центров ИТС и обрабатывать ее?

Д. ЛАПТЕВ: На региональном уровне планируется развернуть унифицированную Единую цифровую платформу транспортной системы (ЕЦПТС). ЕЦПТС будет представлять собой модульную систему сбора и аналитики транспортных потоков в режиме реального времени с возможностью визуализации и поддержки принятия решения.

Основное назначение ЕЦПТС — организация взаимосвязанного функционирования всех подсистем и сервисов ИТС дорожной сети агломераций как единого целого.

ЕЦПТС обеспечивает сбор и анализ данных ИТС агломерации, поступающих со всех внутренних подсистем и от внешних источников, в том числе от административно-технических инспекций агломерации, ГИБДД, дорожных служб, служб такси и операторов каршеринга.



Если взглянуть на подсистемы через призму концепции, правильнее говорить про три уровня организации ИТС в масштабах страны: муниципальный (локальный), субъекта Федерации, он же региональный, и верхний — федеральный уровень

Мы полагаем, что в функции цифровой платформы верхнего уровня — федеральной системы управления ИТС — войдут:

- поддержка стратегического управления развития автомобильного транспорта и дорожного хозяйства в РФ;
- ведение общесистемного отраслевого банка данных по автомобильному транспорту и дорожному хозяйству;
- управление общехозяйственной деятельностью;
- обеспечение процессов управления информационно-аналитической информацией;
- управление и контроль хода выполнения работ по строительству и реконструкции автодорог;
- управление автотранспортом и дорожным хозяйством в условиях чрезвычайных и кризисных ситуаций;



Распределение межбюджетных трансфертов в целях внедрения интеллектуальных транспортных систем до 2022 года¹ (утверждено распоряжением правительства РФ от 21 декабря 2019 года № 3136-р)

Регион	Размер субсидии (млн руб.)		
	2020 год	2021 год	2022 год
Республика Башкортостан	220	220	220
Республика Бурятия	100	100	100
Республика Дагестан	120	120	120
Республика Крым	80	80	80
Республика Мордовия	80	80	80
Республика Саха (Якутия)	80	80	80
Республика Северная Осетия — Алания	80	80	80
Республика Татарстан	370	370	370
Удмуртская Республика	120	120	120
Чувашская Республика	100	100	100
Алтайский край	120	120	120
Забайкальский край	80	80	80
Краснодарский край	260	260	260
Красноярский край	220	220	220
Пермский край	220	220	220
Приморский край	120	120	120
Ставропольский край	100	100	100
Хабаровский край	120	120	120
Архангельская область	80	80	80
Астраханская область	120	120	120
Белгородская область	80	80	80
Брянская область	100	100	100
Владимирская область	80	80	80
Волгоградская область	300	300	300
Вологодская область	160	160	160
Воронежская область	220	220	220
Ивановская область	100	100	100
Иркутская область	120	120	120
Калининградская область	100	100	100

Регион	Размер субсидии (млн руб.)		
	2020 год	2021 год	2022 год
Калужская область	80	80	80
Кемеровская область — Кузбасс	240	240	240
Кировская область	120	120	120
Курганская область	80	80	80
Курская область	100	100	100
Липецкая область	120	120	120
Нижегородская область	250	250	250
Новосибирская область	310	310	310
Омская область	220	220	220
Оренбургская область	120	120	120
Орловская область	80	80	80
Пензенская область	120	120	120
Ростовская область	220	220	220
Рязанская область	120	120	120
Самарская область	380	380	380
Саратовская область	160	160	160
Свердловская область	330	330	330
Смоленская область	80	80	80
Тверская область	100	100	100
Томская область	120	120	120
Тульская область	100	100	100
Тюменская область	160	160	160
Ульяновская область	120	120	120
Челябинская область	320	320	320
Ярославская область	120	120	120
Город Севастополь	100	100	100
Ханты-Мансийский автономный округ — Югра	80	80	80
Всего	8 400 000	8 400 000	8 400 000

¹ Распределение межбюджетных трансфертов на период 2023–2024 гг. на данный момент не утверждено

42 млрд руб.

выделит федеральный бюджет на финансирование интеллектуальных транспортных систем до 2024 года

- управление и контроль проведения дорожных работ по содержанию и ремонту автомобильных дорог и искусственных сооружений на них;
- управление транспортно-эксплуатационным состоянием автодорог;
- управление международными автомобильными перевозками;
- функции дорожного метеомониторинга и метеопрогноза;
- функции мониторинга транспортных потоков на автодорогах и другие.

Какой объем финансирования ИТС заложен в БКАД?

Д. ЛАПТЕВ: Национальным проектом предусмотрено финансирование из федерального бюджета в объеме 42 млрд рублей до 2024 года. По 8,4 млрд рублей ежегодно. Доведение данных средств планируется путем предоставления трансфертов из федерального бюджета.

Могут ли регионы и муниципалитеты закупать на эти деньги оборудование систем безопасности, комплексы видеофиксации?

Д. ЛАПТЕВ: Если данное оборудование будет заложено в проект ИТС агломерации, то безусловно.

Опыт каких субъектов Федерации или городов, внедряющих ИТС, может быть оценен как положительный? Кто среди лидеров?

Д. ЛАПТЕВ: Пожалуй, среди лидеров, и это не будет неожиданностью, я бы указал Москву, Санкт-Петербург и Казань, а также Белгород. В этих городах помимо передовых подсистем управления дорожным движением внедрены различные вспомогательные подсистемы: фотовидеофиксации, управления парковочным пространством, выявления транспортных инцидентов и т. п.



10-я Юбилейная Казахстанская международная выставка
Охрана, безопасность, средства спасения,
противопожарная защита

10 лет
госбезопасности



securex
Kazakhstan

Алматы, Казахстан

17-19 марта 2020

КЦДС «Атакент»



Системы и технические средства видеонаблюдения



Системы и средства ограничения доступа



Системы защиты периметра



Системы и средства обеспечения пожарной безопасности



Технические средства обеспечения безопасности

РЕКЛАМА

www.securex.kz



TОО "Iteca"
Тел.: +7 727 258 34 34
E-mail: julia.palagutina@iteca.kz

Генеральный партнер



Партнер регистрации



Информационный партнер

