

**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 7. Подпрограмма «Метрополитен
и другие виды внеуличного скоростного
пассажирского транспорта»**

УТВЕРЖДЕНА

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

**Санкт-Петербург
2014**

Содержание

Паспорт подпрограммы «Метрополитен и другие виды внеуличного скоростного пассажирского транспорта» (целевой вариант)	3
1. Характеристика проблемы, на решение которой направлена подпрограмма.....	5
2. Основные цели и задачи подпрограммы, сроки и этапы ее реализации, целевые индикаторы и показатели	10
3. Перечень мероприятий подпрограммы	11
3.1. Мероприятия, включенные в консервативный вариант подпрограммы	12
3.2. Мероприятия, включенные в целевой вариант подпрограммы	13
4. Ресурсное обеспечение мероприятий подпрограммы	15
5. Ожидаемые результаты реализации целевого варианта подпрограммы	16
Приложения	17
Приложение 1. Сведения о показателях (индикаторах) подпрограммы «Метрополитен и другие виды внеуличного скоростного пассажирского транспорта»	19
Приложение 2. Расходы на реализацию подпрограммы «Метрополитен и другие виды внеуличного скоростного пассажирского транспорта»	20

Паспорт подпрограммы «Метрополитен и другие виды внеуличного скоростного пассажирского транспорта» (целевой вариант)

Полное наименование подпрограммы	Подпрограмма «Метрополитен и другие виды внеуличного скоростного пассажирского транспорта»
Цели подпрограммы	Удовлетворение потребностей населения в скоростных пассажирских перевозках с минимальными затратами времени при обеспечении удобства, надежности и безопасности поездок.
Задачи подпрограммы	<ul style="list-style-type: none"> - строительство новых линий и станций скоростного внеуличного пассажирского транспорта для улучшения транспортной доступности периферийных районов Санкт-Петербурга и обеспечения скоростной связи с наиболее активно развивающимися пограничными районами Ленинградской области; - снижение перегрузки существующих линий и станций метрополитена; - увеличение объемов пассажирских перевозок на скоростных внеуличных видах пассажирского транспорта; - приобретение современного подвижного состава с улучшенными технико-эксплуатационными характеристиками; - повышение качества, надежности и безопасности поездок на скоростных внеуличных видах пассажирского транспорта.
Целевые индикаторы и показатели подпрограммы	<ul style="list-style-type: none"> - ввод в эксплуатацию новых станций метрополитена после завершения строительства; - протяженность введенных в эксплуатацию новых линий метрополитена после завершения строительства; - общее количество приобретенных вагонов метрополитена; - рост объема пассажирских перевозок на метрополитене (в процентах к 2013 г.); - протяженность введенных в эксплуатацию новых линий легкорельсового транспорта.
Этапы и сроки реализации подпрограммы	<p>Подпрограмма реализуется в два этапа.</p> <p>Сроки реализации подпрограммы – 2015–2020 гг.</p> <p>Этап 1 – 2015-2017 гг.</p> <p>Этап 2 – 2018-2020 гг.</p>
Объемы и источники финансирования мероприятий подпрограммы	<p>Общий объем финансирования целевого варианта подпрограммы за период 2015-2020 гг. составляет в ценах соответствующих лет 370 367,1 млн руб., в том числе за счет:</p> <ul style="list-style-type: none"> - федерального бюджета – 117 250,2 млн руб. (31,7%); - бюджета Санкт-Петербурга – 197 964,1 млн руб. (53,4%); - внебюджетных источников финансирования – 55 153 млн руб. (14,9%). <p>Дополнительная потребность в финансировании целевого варианта подпрограммы по сравнению с консервативным вариантом составляет в ценах соответствующих лет 132 902 млн руб., в том числе за счет:</p> <ul style="list-style-type: none"> - федерального бюджета – 104 425,7 млн руб. (78,6%); - бюджета Санкт-Петербурга – 5 323 млн руб. (4%); - внебюджетных источников финансирования – 23 153 млн руб.

	(17,4%).
Ожидаемые результаты реализации подпрограммы	<p>В результате реализации комплекса мероприятий, предусмотренных в подпрограмме по целевому варианту, к концу 2020 года прогнозируется:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ввод в эксплуатацию 16 новых станций метрополитена; - ввод в эксплуатацию новых линий метрополитена общей протяженностью 31,8 км; - закупка 919 вагонов метрополитена; - рост пассажирских перевозок на метрополитене в 2020 году по отношению к 2013 году на 18%; - ввод в эксплуатацию 4 новых линий легкорельсового транспорта общей протяженностью 55 км.
Мероприятия подпрограммы и их финансовое обеспечение на период до 2020 года	Мероприятия подпрограммы и их финансовое обеспечение представлены в Приложении 2.

1. Характеристика проблемы, на решение которой направлена подпрограмма

Санкт-Петербург - второй по величине город России, являющийся одним из крупнейших городов мира. Современный Санкт-Петербург с административно подчиненными территориями занимает площадь 1,439 тыс. кв. км. Численность постоянного населения Санкт-Петербурга на 01.01.2014 г. составила около 5,1 млн чел., плотность населения - 3,6 тыс. чел. на 1 кв. км.

В Санкт-Петербурге наблюдаются высокие темпы жилищного строительства. Ежегодные объемы ввода жилья за 2009-2013 годы в среднем составили более 2,6 млн кв. м. Увеличение селитебной территории привело к значительному росту дальности поездок как с трудовыми, так и с культурно-бытовыми целями, прежде всего - в центральные районы Санкт-Петербурга, где сконцентрировано наибольшее количество мест приложения труда, расположены учебные заведения и административные учреждения.

Особенности планировочной структуры Санкт-Петербурга в значительной степени определяют пространственное распределение потребности в обеспечении транспортного передвижения населения. К важнейшим из них относятся следующие:

- наличие значительных диспропорций в размещении мест приложения труда и расселении населения, усилившихся за годы массового жилищного строительства (в настоящее время в центре Санкт-Петербурга сосредоточено около 40% мест приложения труда, в то время как более 80% экономически активного населения проживает за его пределами, что вызывает мощные центростремительные пассажирские и транспортные потоки - ежедневно центр города привлекает с трудовыми, деловыми и культурно-бытовыми целями более 2 млн чел.);

- расчлененность Санкт-Петербурга дельтой р.Невы, реками и каналами, глубокими железнодорожными вводами, что затрудняет оптимальную организацию движения транспортных и пассажирских потоков и увеличивает роль скоростных внеуличных видов транспорта в обеспечении внутригородских пассажирских перевозок.

Интенсивно развиваются районы Ленинградской области, граничащие с Санкт-Петербургом, что вызывает увеличение объема поездок на пассажирском транспорте. Ежедневный отток на работу из Ленинградской области в Санкт-Петербург составляет около 200 тыс. человек. В районах, граничащих с Санкт-Петербургом, проживает 46% от общей численности населения Ленинградской области и идет интенсивное жилищное

строительство. Согласно данным областного комитета по строительству, за 2013 год в Ленинградской области введено 1292,661 тыс. кв.м. жилья, лидерами по вводу жилых домов стали Всеволожский, Гатчинский и Выборгский районы. С учетом роста объемов строительства в пригородных районах, прогнозируется значительно увеличение спроса на пользование пассажирским транспортом.

В настоящее время перевозки пассажиров в Санкт-Петербурге выполняются следующими видами городского пассажирского транспорта общего пользования: метрополитеном, автобусами («социальные» и «коммерческие» маршруты), городским электротранспортом (трамвай, троллейбус), железнодорожным транспортом пригородного сообщения, легковыми такси и аквабусами.

Так, организациями городского пассажирского транспорта Санкт-Петербурга ежегодно перевозится около 2 млрд пассажиров (в среднем более 5 млн поездок в день).

В структуре пассажирских перевозок доминирует метрополитен – 40,6%. Удельный вес перевозок пассажиров на «социальных» автобусных маршрутах во внутригородском сообщении составляет 23%, трамваями – 10,7%, троллейбусами – 6,4%. Оставшиеся 19,3% перевозок приходится на «коммерческие» автобусные маршруты.

Ведущую роль метрополитена в системе пассажирских перевозок определяют высокая скорость сообщения (32–40 км/час¹) и низкие интервалы движения (от 1,5-2 мин. до 4-5 мин. в зависимости от линии и перегона).

Главной задачей метрополитена в Санкт-Петербурге является обеспечение магистральных внутригородских перевозок населения по направлениям, связывающим периферийные районы города с его центром и между собой и характеризующимся наиболее устойчивыми мощными пассажиропотоками. Провозная возможность метрополитена в настоящее время составляет около 45 тыс. пассажиров в час в одном направлении. При этом зона пешеходной доступности станций метрополитена покрывает только чуть более 30% территории плотной застройки Санкт-Петербурга.

Работу метрополитена обеспечивают шесть (включая ремонтное депо ТЧ-2 «Дачное») электродепо, причем только две линии (Линия 1 (Кировско-Выборгская) и Линия 2 (Московско-Петроградская)) имеют электродепо около каждой из конечных станций. Имеющегося количества электродепо недостаточно.

Динамика эксплуатационной длины линий Санкт-Петербургского метрополитена и количества станций приведена в табл. 1.1.

¹ Скорость сообщения на автобусе и троллейбусе при отсутствии выделенной полосы составляет не более 15–18 км/ч, снижаясь в часы пик до 8–10 км/ч

Таблица 1.1.

**Эксплуатационная длина линий Санкт-Петербургского метрополитена
и количество станций**

Наименование показателей	Год						
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Эксплуатационная длина линий, км: в том числе	105,6	110,3	110,3	110,3	110,3	113,6	113,6
Линия 1	29,6	29,6	29,6	29,6	29,65	29,65	29,65
Линия 2	30,1	30,1	30,1	30,1	30,1	30,1	30,1
Линия 3	22,6	22,6	22,6	22,6	22,6	22,6	22,6
Линия 4	23,3	28,0	11,2	11,2	11,21	11,21	11,21
Линия 5	-	-	16,8	16,8	16,8	20,1	20,1
Количество станций, ед.	60	63	63	64	64	67	67

На сегодняшний день основные технические характеристики метрополитена определяются следующими параметрами:

- количество линий – 5;
- количество станций – 67;
- количество вестибюлей – 73;
- количество площадок депо – 5;
- эксплуатационная длина линий в двухпутном исчислении – 113,6 км;
- максимальный размер движения – 34 пары поездов в час;
- минимальный интервал движения – 87 сек.;
- количество станций с эскалаторами – 61;
- количество станций без эскалаторов – 6;
- конструктивная скорость подвижного состава – 90 км/ч;
- максимальная эксплуатационная скорость – 40 км/ч;
- средняя длина перегона – 1775 м, самый длинный перегон – 3,7 км между станциями «Площадь Александра Невского» и «Елизаровская», самый короткий перегон – 848 м между станциями «Владимирская» и «Площадь Восстания»;
- наибольшая глубина заложения – 110 м.

За период с 2008 по 2013 гг. было введено в эксплуатацию 7 новых станций метрополитена. При этом все мероприятия по вводу в эксплуатацию новых станций метрополитена относились к формированию пятой Фрунзенско-Приморской линии.

Средняя дальность поездки на метрополитене составляет 10,8 км. По данным ГУП «Петербургский метрополитен» наиболее напряженными месяцами в году являются март, октябрь, ноябрь и декабрь, когда перевозится более 70 млн. чел. в месяц, в январе, июле и августе поток минимальный – около 58 млн. чел.

В настоящее время многие станции и перегоны метрополитена работают в режиме перегрузки. Так, перегруженными (по данным ГУП «Петербургский метрополитен») являются 16 станций и узлов метрополитена, а именно: «Проспект Ветеранов», «Автово», «Нарвская», «Площадь Восстания» - «Маяковская», «Чернышевская», «Купчино», «Московская», «Московские ворота», «Петроградская», «Пионерская», «Проспект Просвещения», «Василеостровская», «Улица Дыбенко», «Проспект Большевиков», «Ладжская», «Комендантский проспект». 24 перегона (37 км в двухпутном исчислении) работают на пределе своих пропускных возможностей, к ним относятся подавляющее число перегонов Московско-Петроградской линии (от Станции метро «Московская» до станции метро «Удельная»), перегоны Кировско-Выборгской линии (от станции метро «Автово» до станции метро «Чернышевская»), а также перегоны Правобережной линии (от станции метро «Достоевская» до станции метро «Ладжская»).

Перегрузка станций и перегонов метрополитена приводит к значительной транспортной усталости населения, оттоку пассажиров на наземные виды транспорта, снижению производительности труда и росту непроизводительных затрат времени горожан. Это свидетельствует о необходимости развития сети метрополитена и других скоростных внеуличных видов транспорта.

В Санкт-Петербурге остро стоят вопросы своевременной замены изношенных и выработавших нормативные сроки вагонов метрополитена и объектов инфраструктуры. Динамика численности инвентарного парка вагонов Санкт-Петербургского метрополитена приведена в табл. 1.2.

При общем парке пассажирских вагонов метрополитена, составляющем 1619 единиц, 50% достигли нормативного срока службы.

Таблица 1.2.

Характеристика инвентарного парка вагонов Санкт-Петербургского метрополитена

Наименование показателя	Год						
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Парк подвижного состава метрополитена, вагонов	1498	1524	1525	1540	1538	1538	1619

В метрополитене эксплуатируется 255 эскалаторов 16 типов. 39 эскалаторов 1-ой и 2-ой линий находятся в эксплуатации более 50 лет, отработали нормативный срок службы и имеют значительный износ.

На 01.01.2014 г. техническое состояние сооружений вентиляционных шахт метрополитена обеспечивает заданные объемы перевозок и параметры микроклимата. Вместе с тем, по ряду объектов требуется проведение комплексной реконструкции.

В метрополитене эксплуатируется 260 вентиляторов главного проветривания. Из общего числа вентиляционных агрегатов существенная часть выработала свой ресурс и требует замены.

До настоящего времени существенная доля устройств диспетчерского управления и устройств управления движением поездов реализована на базе технических решений предыдущих поколений. Для обеспечения планируемых объемов транспортной работы требуется техническое перевооружение метрополитена с внедрением современных решений на базе микропроцессорной техники.

Реализация первоочередных мероприятий по развитию метрополитена не приведет к существенному росту объемов перевозок пассажиров на данном виде транспорта, так как новые станции метрополитена, планируемые к вводу, будут обслуживать в основном те районы города, жители которых уже пользуются метрополитеном, но вынуждены добираться до станций метрополитена с использованием наземного городского пассажирского транспорта. В свою очередь, развитие сети метрополитена будет способствовать росту привлекательности данного вида транспорта и создавать предпосылки для отказа от пользования личными автомобилями.

В Санкт-Петербургской агломерации существенное снижение затрат времени на передвижения населения возможно обеспечить только за счет развития скоростных видов внеуличного пассажирского транспорта, обладающих высокой провозной способностью и полностью или в значительной степени изолированных от движения автомобильных транспортных потоков. Сегодня около 70% территории города находится вне зоны пешеходной доступности населения до станций метрополитена. Петербургский метрополитен имеет радиальную структуру, здесь отсутствуют кольцевые линии, что предопределяет высокую нагрузку на станции пересадок и значительную загрузку наземных видов транспорта на широтных магистралях.

В сложившихся условиях отставания в развитии метрополитена от роста спроса населения на скоростные перевозки, истощения пропускной способности основных магистралей города и нехватки провозных возможностей наземных видов пассажирского

транспорта для улучшения транспортного обслуживания населения необходимо развивать современные внеуличные виды транспорта.

В Санкт-Петербурге для обеспечения перевозок населения по магистральным направлениям, не обслуживаемым метрополитеном, целесообразно строительство и ввод в эксплуатацию линий легкорельсового транспорта (ЛРТ), который позволит при существенном сокращении затрат времени горожан на транспортные передвижения обеспечить необходимые провозные возможности, качество и безопасность поездки, и при движении по изолированным трассам в надземном пространстве значительно сэкономить дорогостоящие городские территории.

ЛРТ относится к скоростным внеуличным видам пассажирского транспорта, который характеризуется высокими скоростями движения, широким диапазоном провозных способностей, низкой нагрузкой на окружающую среду. Удельная стоимость строительства и эксплуатации линий ЛРТ существенно ниже, чем у метрополитена. Преимуществом ЛРТ также является возможность его поэтапного развития и интеграции с уже существующими трамвайными линиями, системой метрополитена и пригородно-городских железных дорог.

Развитие системы ЛРТ сдерживают устаревшие и не обновлявшиеся много десятилетий нормы их проектирования, не учитывающие характеристик современного подвижного состава. Кроме того, созданию современных интегрированных систем ЛРТ препятствует отсутствие отечественного подвижного состава.

Учитывая преимущества ЛРТ, приоритетной для Санкт-Петербурга является задача разработки и внедрения систем легкого рельсового транспорта по направлениям концентрации мощных пассажиропотоков, не обслуживаемых метрополитеном.

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

Целью подпрограммы «Метрополитен и другие виды внеуличного скоростного пассажирского транспорта» является удовлетворение потребностей населения в скоростных пассажирских перевозках с минимальными затратами времени при обеспечении удобства, надежности и безопасности поездок.

К основным задачам подпрограммы относятся следующие:

- строительство новых линий и станций скоростного внеуличного пассажирского транспорта для улучшения транспортной доступности периферийных районов Санкт-Петербурга и обеспечения скоростной связи с наиболее активно развивающимися пограничными районами Ленинградской области;

- снижение перегрузки существующих линий и станций метрополитена;

- увеличение объемов пассажирских перевозок на скоростных внеуличных видах пассажирского транспорта;

- приобретение современного подвижного состава с улучшенными технико-эксплуатационными характеристиками;

- повышение качества, надежности и безопасности поездок на скоростных внеуличных видах пассажирского транспорта.

Сроки реализации подпрограммы – 2015-2020 гг.

Подпрограмма реализуется в два этапа:

- этап 1 – 2015-2017 гг.

- этап 2 – 2018-2020 гг.

Разработанный комплекс мероприятий по развитию метрополитена и других видов внеуличного скоростного пассажирского транспорта направлен на достижение следующих показателей и индикаторов:

- ввод в эксплуатацию новых станций метрополитена после завершения строительства;

- ввод в эксплуатацию новых линий метрополитена после завершения строительства;

- закупка новых вагонов метрополитена;

- рост объема пассажирских перевозок на метрополитене (в процентах к 2013 г.);

- ввод в эксплуатацию новых линий легкорельсового транспорта.

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 следующие утвержденные документы или проекты документов:

- Стратегия социально-экономического развития Санкт-Петербурга до 2030 года, утвержденная постановлением Правительства Санкт-Петербурга от 13.05.2014 № 355;
- Транспортная стратегия Санкт-Петербурга до 2025 года, утвержденная постановлением Правительства Санкт-Петербурга от 13.07.2011 № 945;
- Стратегия развития транспортно-логистического комплекса Санкт-Петербурга, утвержденная постановлением Правительства Санкт-Петербурга от 03.07.2001 № 741;
- Постановление Правительства Санкт-Петербурга от 23 января 2008 года № 44 «О Концепции развития системы пассажирского транспорта в Санкт-Петербурге, в том числе метрополитена и других видов скоростного транспорта, на период до 2020 года»;
- Постановление Правительства Санкт-Петербурга от 28 июня 2011 года № 836 «Об Отраслевой схеме развития метрополитена в Санкт-Петербурге на 2011 - 2015 годы с перспективой до 2025 года»;
- Постановление Правительства Санкт-Петербурга от 4 апреля 2014 года № 233 «О Программе подготовки Санкт-Петербурга к проведению в 2018 году Чемпионата мира по футболу на 2014-2018 годы»;
- Государственная программа Санкт-Петербурга «Развитие транспортной системы Санкт-Петербурга» на 2015-2020 годы, утвержденная постановлением Правительства Санкт-Петербурга от 30.06.2014 № 552.

Целевой вариант подпрограммы предусматривает помимо мероприятий, включенных в консервативный вариант, дополнительные мероприятия, необходимые для повышения доступности метрополитена для жителей Санкт-Петербурга и Ленинградской области.

3.1. Мероприятия, включенные в консервативный вариант подпрограммы

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

- 1) мероприятия по сооружению и вводу в эксплуатацию новых линий и станций метрополитена;
- 2) мероприятия по продлению существующих линий метрополитена (в рамках предусмотренного развития действующей сети с продлением существующих линий на 1-3 перегона);

3) мероприятия по развитию материально-технической базы метрополитена, предусматривающие реконструкцию существующих и сооружение новых электродепо, закупку современного подвижного состава, обеспечение комфортных условий поездки пассажиров, в том числе инвалидов и других маломобильных групп населения, повышение провозной способности, надежности и безопасности работы метрополитена.

В частности, планируются к реализации следующие основные мероприятия:

- строительство второй очереди Фрунзенского радиуса метрополитена от ст. «Международная» до ст. «Южная» с сооружением электродепо «Южное»;
- строительство участка Невско-Василеостровской линии метрополитена от станции «Приморская» до станции «Улица Савушкина», включая станцию «Новокрестовская»;
- строительство Лахтинско-Правобережной линии метрополитена от ст. «Спасская» до ст. «Морской Фасад», в том числе 1-й пусковой комплекс от ст. «Спасская» до ст. «Большой пр.» и др.

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 обеспечить спрос на перевозки пассажиров скоростными внеуличными видами транспорта, приведет к дальнейшей перегрузке станций и перегонов метрополитена, ухудшению его материальной базы и увеличению спроса на наземные виды пассажирского транспорта, а также на поездки на личных автомобилях, что еще в большей степени усугубит проблемную ситуацию, связанную с заторами на улично-дорожной сети города и вылетных магистралях.

Для обеспечения развития скоростных внеуличных видов транспорта необходима реализация дополнительных мероприятий, предусмотренных в целевом варианте подпрограммы.

3.2. Мероприятия, включенные в целевой вариант подпрограммы

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

Мероприятия по развитию метрополитена по целевому варианту включают:

- разработку проектной документации с учетом внедрения новых технических решений при проектировании линий, станционных комплексов, электродепо с учетом применения современных мировых технологий, позволяющих минимизировать площади участков, более эффективно использовать территории в условиях плотной городской застройки;

- строительство и ввод в эксплуатацию новых линий и станций метрополитена, сооружение современных объектов материально-технической базы;

- закупку подвижного состава и пр.

В частности, в дополнение к мероприятиям, включенным в консервативный вариант подпрограммы, планируется:

- строительство участка Невско-Василеостровской линии метрополитена от станции «Улица Савушкина» до станции «Зоопарк»;

- строительство Лахтинской правобережной линии метрополитена от станции «Улица Дыбенко» до станции «Юго-Восточная»;

- строительство Фрунзенско-Приморской линии метрополитена от станции «Комендантский проспект» до станции «Шуваловский проспект» и др.

Также планируется значительно увеличить закупки подвижного состава и объемы финансирования мероприятий по модернизации существующей инфраструктуры метрополитена, а именно:

- в дополнение к объемам, предусмотренным консервативным вариантом, приобрести дополнительно 385 вагонов метрополитена нового поколения;

- заменить эскалаторы, выработавшие нормативный срок службы, с увеличением их количества до 4-х;

- внедрить комплексную автоматизированную систему диспетчерского управления в метрополитене;

- модернизировать высоковольтные тяговые сети существующих линий метрополитена;

- оснастить станции существующих линий автоматическими стационарными дверями;

- провести реконструкцию кабельных линий внешнего снабжения и др.

Помимо развития метрополитена, в Санкт-Петербурге планируется реализация 4 проектов строительства линий ЛРТ в период 2015-2020 гг.:

- от станции метрополитена «Звездная» до аэропорта «Пулково»;

- от станции метрополитена «Озерки» или «Парнас» до г. Сертолово;

- от станции метрополитена «Рыбацкое» до г. Колпино;

- от станции метрополитена «Ладожская» до г. Всеволожск.

Строительство и эксплуатация перечисленных линий ЛРТ планируется на основе использования механизмов государственно-частного партнерства. Учитывая высокую готовность Санкт-Петербурга к реализации проектов создания системы легкорельсового транспорта, предлагается разработать комплекс мер по организации в городе производства подвижного состава ЛРТ с учетом применения современных инновационных решений. Результаты реализации пилотных проектов строительства линий ЛРТ могут быть в дальнейшем тиражированы в других крупных городах Российской Федерации.

Важной составной частью единой скоростной системы рельсового транспорта должны стать транспортно-пересадочные узлы, которые будут размещаться в местах пересечения линий различных видов скоростного внеуличного транспорта, в непосредственной близости к остановкам наземного пассажирского транспорта и перехватывающим парковкам.

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

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

4. Ресурсное обеспечение мероприятий подпрограммы

Для реализации целевого варианта подпрограммы «Метрополитен и другие виды внеуличного скоростного пассажирского транспорта» за период 2015-2020 гг. потребуется общий объем финансирования в размере 370 367,1 млн руб. в ценах соответствующих лет, в том числе за счет:

- федерального бюджета – 117 250,2 млн руб. (31,7%);
- бюджета Санкт-Петербурга – 197 964,1 млн руб. (53,4%);
- внебюджетных источников финансирования – 55 153 млн руб. (14,9%).

Дополнительная потребность в финансировании целевого варианта подпрограммы по сравнению с консервативным вариантом составляет в ценах соответствующих лет 132 902 млн руб., в том числе за счет:

- федерального бюджета – 104 425,7 млн руб. (78,6%);

- бюджета Санкт-Петербурга – 5 323 млн руб. (4%);
- внебюджетных источников финансирования – 23 153 млн руб. (17,4%).

5. Ожидаемые результаты реализации целевого варианта подпрограммы

В результате реализации комплекса мероприятий, предусмотренных в целевом варианте, за весь период реализации подпрограммы прогнозируется:

- ввод в эксплуатацию 16 новых станций метрополитена;
- ввод в эксплуатацию новых линий метрополитена общей протяженностью 31,8 км;
- закупка 919 вагонов метрополитена;
- рост пассажирских перевозок на метрополитене в 2020 году по отношению к 2013 году на 18%;
- ввод в эксплуатацию 4 новых линий легкорельсового транспорта общей протяженностью 55 км.

Комплексный подход к взаимоувязанному развитию метрополитена, линий легкорельсового транспорта, наземного пассажирского транспорта и транспортно-пересадочных узлов приведет к улучшению показателей обслуживания всей системой городского пассажирского транспорта Санкт-Петербургской агломерации:

- к снижению средних затрат времени населения на поездки;
- к повышению комфортности передвижения и качества транспортного обслуживания пассажиров;
- к улучшению транспортной доступности периферийных районов;
- к повышению безопасности и надежности системы городского пассажирского транспорта.

Приложения

Приложение 1.

Сведения о показателях (индикаторах) подпрограммы «Метрополитен и другие виды внеуличного скоростного пассажирского транспорта» (консервативный вариант)

№ п/п	Наименование целевого показателя	Единица измерения	Значение целевого показателя			
			2013 г. (отчет)	2014 г. (план)	2017 г. (прогноз)	2020 г. (прогноз)
1	Ввод в эксплуатацию новых станций метрополитена после завершения строительства, нарастающим итогом	шт.	-	-	1	13
2	Протяженность введенных в эксплуатацию новых линий метрополитена после завершения строительства, нарастающим итогом	км	-	-	3,1	25,8
3	Общее количество приобретенных вагонов метрополитена, нарастающим итогом	ед.	-	42	378	576
4	Рост объема пассажирских перевозок метрополитеном (в процентах по отношению к 2013 г.)	%	100	102	105	110
5	Протяженность введенных в эксплуатацию новых линий легкорельсового транспорта, нарастающим итогом	км	-	-	-	-

Сведения о показателях (индикаторах) подпрограммы «Метрополитен и другие виды внеуличного скоростного пассажирского транспорта» (целевой вариант)

№ п/п	Наименование целевого показателя	Единица измерения	Значение целевого показателя			
			2013 г. (отчет)	2014 г. (план)	2017 г. (прогноз)	2020 г. (прогноз)
1	Ввод в эксплуатацию новых станций метрополитена после завершения строительства, нарастающим итогом	шт.	-	-	1	16
2	Протяженность введенных в эксплуатацию новых линий метрополитена после завершения строительства, нарастающим итогом	км	-	-	3,1	31,8
3	Общее количество приобретенных вагонов метрополитена, нарастающим итогом	ед.	-	42	582	919
4	Рост объема пассажирских перевозок метрополитеном (в процентах по отношению к 2013 г.)	%	100	102	108	118
5	Протяженность введенных в эксплуатацию новых линий легкорельсового транспорта, нарастающим итогом	км	-	-	-	55

Приложение 2.

Расходы на реализацию подпрограммы «Метрополитен и другие виды внеуличного скоростного пассажирского транспорта» *

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 «Метрополитен»			Всего	370367,1	42625,2	42843,6	75854,3	74148,5	66149,8	68745,7
			учтено	237465,6	35957,2	34935,2	36854,2	44839,5	40150,1	44729,4
			дополнительная потребность	132901,7	6668,1	7908,4	39000,1	29309,0	25999,7	24016,4
			Федеральный бюджет	117250,2	10671,6	9954,4	33262,1	20466,0	19579,7	23316,4
			учтено	12824,5	4003,5	4296,0	4525,0	-	-	-
			дополнительная потребность	104425,7	6668,1	5658,4	28737,1	20466,0	19579,7	23316,4
			Бюджет Санкт-Петербурга	197964,1	28553,7	27739,2	30752,2	41239,5	33350,1	36329,4
			учтено	192641,1	28553,7	26739,2	27829,2	39839,5	33350,1	36329,4
			дополнительная потребность	5323,0	-	1000,0	2923,0	1400,0	-	-
			Внебюджетные источники	55153,0	3400,0	5150,0	11840,0	12443,0	13220,0	9100,0
			учтено	32000,0	3400,0	3900,0	4500,0	5000,0	6800,0	8400,0
			дополнительная потребность	23153,0	-	1250,0	7340,0	7443,0	6420,0	700,0
1	повышение качества, надежности и безопасности поездок на скоростных внеуличных	Полная замена вентиляционного оборудования и конструкций вентшахт	Всего	4932,6	810,5	760,0	802,8	827,0	852,6	879,7
			учтено	2385,3	405,3	380,0	400,0	400,0	400,0	400,0
			дополнительная потребность	2547,4	405,3	380,0	402,8	427,0	452,6	479,7

№ п/п	Наименование задачи	Наименование мероприятия	Источники финансирования	Расходы, млн рублей по годам						
				2015-2020	2015	2016	2017	2018	2019	2020
	видах пассажирского транспорта		Федеральный бюджет	2547,4	405,3	380,0	402,8	427,0	452,6	479,7
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	2547,4	405,3	380,0	402,8	427,0	452,6	479,7
			Бюджет Санкт-Петербурга	2385,3	405,3	380,0	400,0	400,0	400,0	400,0
			учтено	2385,3	405,3	380,0	400,0	400,0	400,0	400,0
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
2	снижение перегрузки существующих линий и станций метрополитена	Полная замена эскалаторов с частичной заменой конструкций наклонного хода и вестибюля ст. "Пушкинская"	Всего	70,0	70,0	-	-	-	-	-
			учтено	70,0	70,0	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	70,0	70,0	-	-	-	-	-
			учтено	70,0	70,0	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
3	строительство новых линий и станций скоростного внеуличного пассажирского транспорта для улучшения транспортной доступности периферийных районов	Строительство второй очереди Фрунзенского радиуса от ст. "Международная" до ст. "Южная" (Шушары). электродепо "Южное", включая проектирование (стадия рд)	Всего	18023,1	2800,0	2000,0	1826,9	9645,1	550,2	1200,9
			учтено	18023,1	2800,0	2000,0	1826,9	9645,1	550,2	1200,9
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная	-	-	-	-	-	-	-

№ п/п	Наименование задачи	Наименование мероприятия	Источники финансирования	Расходы, млн рублей по годам						
				2015-2020	2015	2016	2017	2018	2019	2020
	Санкт-Петербурга и обеспечения скоростной связи с наиболее активно развивающимися пограничными районами Ленинградской области		потребность							
			Бюджет Санкт-Петербурга	18023,1	2800,0	2000,0	1826,9	9645,1	550,2	1200,9
			учтено	18023,1	2800,0	2000,0	1826,9	9645,1	550,2	1200,9
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
4	строительство новых линий и станций скоростного внеуличного пассажирского транспорта для улучшения транспортной доступности периферийных районов Санкт-Петербурга и обеспечения скоростной связи с наиболее активно развивающимися пограничными районами Ленинградской области	Строительство Красносельско-Калининской линии, от станции "Казаковская" до станции "Обводный Канал-2" с электродепо "Красносельское", включая проектирование (стадия рд)	Всего	120299,6	3400,0	3200,0	24663,4	28426,3	28998,6	31611,3
			учтено	86482,7	1700,0	1600,0	5542,7	18781,2	28448,4	30410,4
			дополнительная потребность	33816,9	1700,0	1600,0	19120,7	9645,1	550,2	1200,9
			Федеральный бюджет	33816,9	1700,0	1600,0	19120,7	9645,1	550,2	1200,9
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	33816,9	1700,0	1600,0	19120,7	9645,1	550,2	1200,9
			Бюджет Санкт-Петербурга	86482,7	1700,0	1600,0	5542,7	18781,2	28448,4	30410,4
			учтено	86482,7	1700,0	1600,0	5542,7	18781,2	28448,4	30410,4
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
5	строительство новых линий и станций скоростного внеуличного пассажирского транспорта для улучшения транспортной доступности периферийных районов Санкт-Петербурга и обеспечения скоростной	Строительство Фрунзенского радиуса за ст. "Международная" до ст. "Южная", включая проектирование (стадия рд)	Всего	18864,7	8000,0	2858,9	6000,0	2005,8	-	-
			учтено	18864,7	8000,0	2858,9	6000,0	2005,8	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	18864,7	8000,0	2858,9	6000,0	2005,8	-	-

№ п/п	Наименование задачи	Наименование мероприятия	Источники финансирования	Расходы, млн рублей по годам						
				2015-2020	2015	2016	2017	2018	2019	2020
	связи с наиболее активно развивающимися пограничными районами Ленинградской области		учтено	18864,7	8000,0	2858,9	6000,0	2005,8	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Всего	963,0	963,0	-	-	-	-	-
6	строительство новых линий и станций скоростного внеуличного пассажирского транспорта для улучшения транспортной доступности периферийных районов Санкт-Петербурга и обеспечения скоростной связи с наиболее активно развивающимися пограничными районами Ленинградской области	Строительство линии 4 (Правобережная) метрополитена. участок от ст. "Садовая" до ст. "Комендантский пр." второй вестибюль ст. "Спортивная", включая проектирование (стадия рд)	учтено	963,0	963,0	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	963,0	963,0	-	-	-	-	-
			учтено	963,0	963,0	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
7	строительство новых линий и станций скоростного внеуличного пассажирского транспорта для улучшения транспортной доступности периферийных районов Санкт-Петербурга и обеспечения скоростной связи с наиболее активно развивающимися пограничными районами	Строительство Фрунзенского радиуса метрополитена Санкт-Петербурга от ст. "Садовая" ("пл. Мира-III") до ст. Международная" ("ул. Белы Куна") с участком переключения от ст. "Достоевская" до ст. "Спасская" ("пл. Мира-II"), включая проектирование (корректировка проекта, стадия рд)	Всего	70,0	70,0	-	-	-	-	-
			учтено	70,0	70,0	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	70,0	70,0	-	-	-	-	-
			учтено	70,0	70,0	-	-	-	-	-
			дополнительная	-	-	-	-	-	-	-

№ п/п	Наименование задачи	Наименование мероприятия	Источники финансирования	Расходы, млн рублей по годам						
				2015-2020	2015	2016	2017	2018	2019	2020
	Ленинградской области		потребность							
8	строительство новых линий и станций скоростного внеуличного пассажирского транспорта для улучшения транспортной доступности периферийных районов Санкт-Петербурга и обеспечения скоростной связи с наиболее активно развивающимися пограничными районами Ленинградской области	Строительство участка Невско-Василеостровской линии от станции "Приморская" до станции "Улица Савушкина", включая станцию "Новокрестовская"	Всего	33508,1	10636,4	10044,9	10274,8	2552,0	-	-
			учтено	33508,1	10636,4	10044,9	10274,8	2552,0	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	12824,5	4003,5	4296,0	4525,0	-	-	-
			учтено	12824,5	4003,5	4296,0	4525,0	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	20683,6	6632,9	5748,9	5749,8	2552,0	-	-
			учтено	20683,6	6632,9	5748,9	5749,8	2552,0	-	-
9	строительство новых линий и станций скоростного внеуличного пассажирского транспорта для улучшения транспортной доступности периферийных районов Санкт-Петербурга и обеспечения скоростной связи с наиболее активно развивающимися пограничными районами Ленинградской области	Строительство Лахтинско-Правобережной линии от ст. "Спасская" до ст. "Морской Фасад", в том числе 1-й пусковой комплекс от ст. "Спасская" до ст. "Большой пр."	Всего	18809,4	5000,0	6000,0	4780,9	3028,5	-	-
			учтено	18809,4	5000,0	6000,0	4780,9	3028,5	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	18809,4	5000,0	6000,0	4780,9	3028,5	-	-
			учтено	18809,4	5000,0	6000,0	4780,9	3028,5	-	-
10	снижение перегрузки	Проектно-изыскательские	Всего	8439,2	885,5	1400,0	1400,0	1200,0	1633,1	1920,5

№ п/п	Наименование задачи	Наименование мероприятия	Источники финансирования	Расходы, млн рублей по годам						
				2015-2020	2015	2016	2017	2018	2019	2020
	существующих линий и станций метрополитена	работы по строительству и реконструкции объектов метрополитена Санкт-Петербурга	учтено	8439,2	885,5	1400,0	1400,0	1200,0	1633,1	1920,5
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	8439,2	885,5	1400,0	1400,0	1200,0	1633,1	1920,5
			учтено	8439,2	885,5	1400,0	1400,0	1200,0	1633,1	1920,5
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
11	приобретение современного подвижного состава с улучшенными технико-эксплуатационными характеристиками	Приобретение новых вагонов метрополитена, в том числе в рамках реализации пункта 3.11 Программы подготовки Санкт-Петербурга к проведению в 2018 году Чемпионата мира по футболу на 2014-2018 годы, утвержденной постановлением Правительства Санкт-Петербурга от 04.04.2014 №233	Всего	39407,5	5002,8	7570,3	9147,6	4054,3	7705,6	5926,9
			учтено	25110,5	2299,1	7440,0	3211,7	3704,2	4190,5	4265,0
			дополнительная потребность	14297,0	2703,7	130,3	5935,9	350,1	3515,1	1661,9
			Федеральный бюджет	14297,0	2703,7	130,3	5935,9	350,1	3515,1	1661,9
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	14297,0	2703,7	130,3	5935,9	350,1	3515,1	1661,9
			Бюджет Санкт-Петербурга	17110,5	1899,1	6640,0	2011,7	2104,2	2190,5	2265,0
			учтено	17110,5	1899,1	6640,0	2011,7	2104,2	2190,5	2265,0
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Внебюджетные источники	8000,0	400,0	800,0	1200,0	1600,0	2000,0	2000,0
			учтено	8000,0	400,0	800,0	1200,0	1600,0	2000,0	2000,0
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-

№ п/п	Наименование задачи	Наименование мероприятия	Источники финансирования	Расходы, млн рублей по годам						
				2015-2020	2015	2016	2017	2018	2019	2020
12	снижение перегрузки существующих линий и станций метрополитена	Модернизация эскалаторов, замена эскалаторов, выработавших нормативный срок службы с увеличением количества эскалаторов до 4-х	Всего	1739,9	350,5	175,2	17,0	386,0	397,7	413,5
			учтено	173,4	50,0	50,0	17,0	17,9	18,9	19,7
			дополнительная потребность	1566,5	300,5	125,2	-	368,1	378,8	393,9
			Федеральный бюджет	1566,5	300,5	125,2	-	368,1	378,8	393,9
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	1566,5	300,5	125,2	-	368,1	378,8	393,9
			Бюджет Санкт-Петербурга	173,4	50,0	50,0	17,0	17,9	18,9	19,7
			учтено	173,4	50,0	50,0	17,0	17,9	18,9	19,7
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
13	повышение качества, надежности и безопасности поездок на скоростных внеуличных видах пассажирского транспорта	Поддержание горных выработок шахт № 534, № 321а, № 321б, № 616 в безопасном состоянии	Всего	94,0	13,2	14,5	15,3	16,1	17,0	17,9
			учтено	94,0	13,2	14,5	15,3	16,1	17,0	17,9
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	94,0	13,2	14,5	15,3	16,1	17,0	17,9
			учтено	94,0	13,2	14,5	15,3	16,1	17,0	17,9
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
14	повышение качества, надежности и безопасности поездок на	Внедрение комплексной автоматизированной системы диспетчерского	Всего	870,0	145,0	145,0	145,0	145,0	145,0	145,0
			учтено	79,9	-	-	34,9	-	-	45,0
			дополнительная	790,1	145,0	145,0	110,1	145,0	145,0	100,0

№ п/п	Наименование задачи	Наименование мероприятия	Источники финансирования	Расходы, млн рублей по годам						
				2015-2020	2015	2016	2017	2018	2019	2020
	скоростных внеуличных видах пассажирского транспорта	управления (КАС ДУ)	потребность							
			Федеральный бюджет	790,1	145,0	145,0	110,1	145,0	145,0	100,0
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	790,1	145,0	145,0	110,1	145,0	145,0	100,0
			Бюджет Санкт-Петербурга	79,9	-	-	34,9	-	-	45,0
			учтено	79,9	-	-	34,9	-	-	45,0
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
15	повышение качества, надежности и безопасности поездок на скоростных внеуличных видах пассажирского транспорта	Техническое перевооружение устройств автоматики, телемеханики движения поездов (АТДП) на станциях с оснащением микропроцессорной централизации стрелок и сигналов	Всего	2266,2	208,3	137,9	480,0	480,0	480,0	480,0
			учтено	80,7	-	-	-	38,7	42,0	-
			дополнительная потребность	2185,6	208,3	137,9	480,0	441,3	438,0	480,0
			Федеральный бюджет	2185,6	208,3	137,9	480,0	441,3	438,0	480,0
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	2185,6	208,3	137,9	480,0	441,3	438,0	480,0
			Бюджет Санкт-Петербурга	80,7	-	-	-	38,7	42,0	-
			учтено	80,7	-	-	-	38,7	42,0	-
16	повышение качества, надежности и безопасности поездок на скоростных внеуличных видах пассажирского транспорта	Реализация мероприятий по оснащению объектов метрополитена инженерно-техническими средствами обеспечения транспортной безопасности	Всего	311,6	64,7	46,9	50,0	50,0	50,0	50,0
			учтено	311,6	64,7	46,9	50,0	50,0	50,0	50,0
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-

№ п/п	Наименование задачи	Наименование мероприятия	Источники финансирования	Расходы, млн рублей по годам						
				2015-2020	2015	2016	2017	2018	2019	2020
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	311,6	64,7	46,9	50,0	50,0	50,0	50,0
			учтено	311,6	64,7	46,9	50,0	50,0	50,0	50,0
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
17	снижение перегрузки существующих линий и станций метрополитена	Модернизация инфраструктуры метрополитена	Всего	24000,0	3000,0	3100,0	3300,0	3400,0	4800,0	6400,0
			учтено	24000,0	3000,0	3100,0	3300,0	3400,0	4800,0	6400,0
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	-	-	-	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Внебюджетные источники	24000,0	3000,0	3100,0	3300,0	3400,0	4800,0	6400,0
			учтено	24000,0	3000,0	3100,0	3300,0	3400,0	4800,0	6400,0
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
18	строительство новых линий и станций скоростного внеуличного пассажирского транспорта для	Строительство участка Невско-Василеостровской линии от станции "Улица Савушкина" до станции "Зоопарк"	Всего	12000,0	-	-	-	3000,0	4000,0	5000,0
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	12000,0	-	-	-	3000,0	4000,0	5000,0
			Федеральный бюджет	12000,0	-	-	-	3000,0	4000,0	5000,0

№ п/п	Наименование задачи	Наименование мероприятия	Источники финансирования	Расходы, млн рублей по годам						
				2015-2020	2015	2016	2017	2018	2019	2020
	улучшения транспортной доступности периферийных районов Санкт-Петербурга и обеспечения скоростной связи с наиболее активно развивающимися пограничными районами Ленинградской области		учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	12000,0	-	-	-	3000,0	4000,0	5000,0
			Бюджет Санкт-Петербурга	-	-	-	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
19	строительство новых линий и станций скоростного внеуличного пассажирского транспорта для улучшения транспортной доступности периферийных районов Санкт-Петербурга и обеспечения скоростной связи с наиболее активно развивающимися пограничными районами Ленинградской области	Строительство Лахтинской правобережной линии от станции "Улица Дыбенко" до станции "Юго-Восточная"	Всего	18000,0	-	-	-	3000,0	6000,0	9000,0
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	18000,0	-	-	-	3000,0	6000,0	9000,0
			Федеральный бюджет	18000,0	-	-	-	3000,0	6000,0	9000,0
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	18000,0	-	-	-	3000,0	6000,0	9000,0
			Бюджет Санкт-Петербурга	-	-	-	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
20	строительство новых линий и станций скоростного внеуличного пассажирского транспорта для улучшения транспортной доступности периферийных районов	Строительство Фрунзенско-Приморской линии от станции "Комендантский проспект" до станции "Шуваловский проспект"	Всего	10000,0	-	-	-	2000,0	3500,0	4500,0
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	10000,0	-	-	-	2000,0	3500,0	4500,0
			Федеральный бюджет	10000,0	-	-	-	2000,0	3500,0	4500,0
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная	10000,0	-	-	-	2000,0	3500,0	4500,0

№ п/п	Наименование задачи	Наименование мероприятия	Источники финансирования	Расходы, млн рублей по годам						
				2015-2020	2015	2016	2017	2018	2019	2020
	Санкт-Петербурга и обеспечения скоростной связи с наиболее активно развивающимися пограничными районами Ленинградской области		потребность							
			Бюджет Санкт-Петербурга	-	-	-	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
21	повышение качества, надежности и безопасности поездок на скоростных внеуличных видах пассажирского транспорта	Стабилизация массива пород с целью локализации зоны осадков территории, ограниченной Новороссийской ул., ул. Карбышева, Политехнической ул. и пл. Мужества	Всего	700,0	-	-	-	-	350,0	350,0
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	700,0	-	-	-	-	350,0	350,0
			Федеральный бюджет	700,0	-	-	-	-	350,0	350,0
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	700,0	-	-	-	-	350,0	350,0
			Бюджет Санкт-Петербурга	-	-	-	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
22	повышение качества, надежности и безопасности поездок на скоростных внеуличных видах пассажирского транспорта	Усиление сети 825В Линии 3 (станции Линии 3)	Всего	1488,5	178,9	717,2	592,4	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	1488,5	178,9	717,2	592,4	-	-	-
			Федеральный бюджет	1488,5	178,9	717,2	592,4	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	1488,5	178,9	717,2	592,4	-	-	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	-	-	-	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-

№ п/п	Наименование задачи	Наименование мероприятия	Источники финансирования	Расходы, млн рублей по годам						
				2015-2020	2015	2016	2017	2018	2019	2020
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
23	повышение качества, надежности и безопасности поездок на скоростных внеуличных видах пассажирского транспорта	Реконструкция верхнего строения пути Линии 3 с усовершенствованием конструкций скрепления	Всего	900,0	150,0	150,0	150,0	150,0	150,0	150,0
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	900,0	150,0	150,0	150,0	150,0	150,0	150,0
			Федеральный бюджет	900,0	150,0	150,0	150,0	150,0	150,0	150,0
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	900,0	150,0	150,0	150,0	150,0	150,0	150,0
			Бюджет Санкт-Петербурга	-	-	-	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
24	повышение качества, надежности и безопасности поездок на скоростных внеуличных видах пассажирского транспорта	Реконструкция кабельных линий внешнего электроснабжения	Всего	2788,0	836,4	1533,4	418,2	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	2788,0	836,4	1533,4	418,2	-	-	-
			Федеральный бюджет	2788,0	836,4	1533,4	418,2	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	2788,0	836,4	1533,4	418,2	-	-	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	-	-	-	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
25	повышение качества,	Реконструкция объекта РГ-	Всего	623,7	-	139,4	345,0	139,4	-	-

№ п/п	Наименование задачи	Наименование мероприятия	Источники финансирования	Расходы, млн рублей по годам						
				2015-2020	2015	2016	2017	2018	2019	2020
	надежности и безопасности поездок на скоростных внеуличных видах пассажирского транспорта	490 в части замены фильтров фильтровентиляционной установки	учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	623,7	-	139,4	345,0	139,4	-	-
			Федеральный бюджет	623,7	-	139,4	345,0	139,4	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	623,7	-	139,4	345,0	139,4	-	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	-	-	-	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
26	повышение качества, надежности и безопасности поездок на скоростных внеуличных видах пассажирского транспорта	Оснащение 4-х станций метрополитена Линии 3 автоматическими станционными дверями	Всего	440,0	40,0	100,0	100,0	100,0	100,0	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	440,0	40,0	100,0	100,0	100,0	100,0	-
			Федеральный бюджет	440,0	40,0	100,0	100,0	100,0	100,0	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	440,0	40,0	100,0	100,0	100,0	100,0	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	-	-	-	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
27	увеличение объемов пассажирских перевозок на скоростных внеуличных видах	Строительство линии ЛРТ от станции метрополитена «Звездная» до аэропорта «Пулково»	Всего	7605,0	-	1500,0	4005,0	2100,0	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	7605,0	-	1500,0	4005,0	2100,0	-	-

№ п/п	Наименование задачи	Наименование мероприятия	Источники финансирования	Расходы, млн рублей по годам						
				2015-2020	2015	2016	2017	2018	2019	2020
	пассажирского транспорта		Федеральный бюджет	2282,0	-	500,0	1082,0	700,0	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	2282,0	-	500,0	1082,0	700,0	-	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	5323,0	-	1000,0	2923,0	1400,0	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	5323,0	-	1000,0	2923,0	1400,0	-	-
28	увеличение объемов пассажирских перевозок на скоростных внеуличных видах пассажирского транспорта	Строительство линии ЛРТ от станции метрополитена «Озерки» или «Парнас» до г. Сертолово	Всего	9293,0	-	-	2700,0	4193,0	2400,0	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	9293,0	-	-	2700,0	4193,0	2400,0	-
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Внебюджетные источники	9293,0	-	-	2700,0	4193,0	2400,0	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	9293,0	-	-	2700,0	4193,0	2400,0	-
29	увеличение объемов пассажирских перевозок на скоростных внеуличных видах пассажирского транспорта	Строительство линии ЛРТ от станции метрополитена «Рыбацкое» до г. Колпино	Всего	6480,0	-	1250,0	3750,0	1480,0	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	6480,0	-	1250,0	3750,0	1480,0	-	-
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная	-	-	-	-	-	-	-

№ п/п	Наименование задачи	Наименование мероприятия	Источники финансирования	Расходы, млн рублей по годам						
				2015-2020	2015	2016	2017	2018	2019	2020
			потребность							
			Внебюджетные источники	6480,0	-	1250,0	3750,0	1480,0	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	6480,0	-	1250,0	3750,0	1480,0	-	-
			Всего	7380,0	-	-	890,0	1770,0	4020,0	700,0
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	7380,0	-	-	890,0	1770,0	4020,0	700,0
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Внебюджетные источники	7380,0	-	-	890,0	1770,0	4020,0	700,0
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	7380,0	-	-	890,0	1770,0	4020,0	700,0
30	увеличение объемов пассажирских перевозок на скоростных внеуличных видах пассажирского транспорта	Строительство линии ЛРТ от станции метрополитена «Ладожская» до г. Всеволожск								

*** 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.