**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 _____ 2016 г.
(пункт __ раздела __ протокола № __)**

**Санкт-Петербург
2016**

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	8
3. Перечень мероприятий подпрограммы	9
3.1. Мероприятия, включенные в консервативный вариант подпрограммы	10
3.2. Мероприятия, включенные в целевой вариант подпрограммы	11
4. Ресурсное обеспечение мероприятий подпрограммы	12
5. Ожидаемые результаты реализации целевого варианта подпрограммы	12
Приложения	13
Приложение 1. Сведения о показателях (индикаторах) подпрограммы «Метрополитен и другие виды внеуличного скоростного пассажирского транспорта».....	14
Приложение 2. Расходы на реализацию подпрограммы «Метрополитен и другие виды внеуличного скоростного пассажирского транспорта»	15

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 257 687,37 млн. руб., из которых учтены в консервативном варианте 177 541,87 млн. руб. (68,9%), в том числе за счет средств:</p> <ul style="list-style-type: none"> – федерального бюджета – 12 099,66 млн. руб. (6,8%); – бюджета Санкт-Петербурга – 132 757,87 млн. руб. (74,8%); – внебюджетных источников финансирования – 32 684,34 млн. руб. (18,4%). <p>Дополнительная потребность в финансировании целевого варианта Программы составляет в ценах соответствующих лет</p>

	80 145,5 млн. руб. (31,1%).
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 7 новых станций метрополитена; – ввод в эксплуатацию новых линий метрополитена общей протяженностью 14,5 км; – рост пассажирских перевозок на метрополитене в 2020 году по отношению к 2015 году на 18%;
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 01.01.2016 г. составила 5225,7 тыс. чел., плотность населения - 3,6 тыс. чел. на 1 кв. км.

В Санкт-Петербурге наблюдаются высокие темпы жилищного строительства. 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 значительное 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.

В Санкт-Петербурге на долю городского транспорта общего пользования приходится около 70% от общего объема пассажирских перевозок (1768,3 млн поездок в 2015 г.), порядка 30% от общего числа поездок совершается на легковых автомобилях (758 млн поездок в 2015 г.).

В Ленинградской области на долю пассажирского транспорта общего пользования приходится 56% от общего объема пассажирских перевозок (94 млн поездок в 2015 г.), при этом 44% от общего числа поездок совершается на легковых автомобилях (74 млн поездок в 2015 г.).

Ежедневно в Санкт-Петербурге и Ленинградской области около 4 млн чел. пользуются услугами городского и пригородного пассажирского транспорта, поэтому от его функционирования и развития во многом зависит качество жизни населения и эффективность работы отраслей экономики.

Основной объем пассажирских перевозок в Санкт-Петербурге (98%) выполняют метрополитен, автобусный, трамвайный и троллейбусный виды транспорта. В обслуживании пассажиров также участвуют железнодорожный, речной и таксомоторный виды транспорта, удельный вес которых в общем объеме перевозок составляет около 2%.

В 2015 г. объем перевозок пассажиров всеми видами транспорта общего пользования в Санкт-Петербурге составил 1768,3 млн чел. Метрополитен обеспечил 42%, от общего объема перевозок пассажиров, автобусы на социальных маршрутах - 24%, на коммерческих маршрутах - 15%, трамвай - 10%, троллейбус - 8%, внутренний водный транспорт - 1%.

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 около 30% территории плотной застройки Санкт-Петербурга.

Транспортная сеть метрополитена общей протяженностью 113,5 км включает пять диаметральных линий: Кировско-Выборгскую (29,65 км), Московско-Петроградскую (30,1 км), Невско-Василеостровскую (22,6 км), Правобережную (11,21 км) и Фрунзенско-Приморскую (20,04 км). На линиях метрополитена функционирует 67 станций, 15 из которых образуют 7 крупных транспортно-пересадочных узлов, сопряженных с вокзалами и станциями внешнего и пригородного пассажирского транспорта. В настоящее время зона пешеходной доступности до станций метрополитена (1000 м) охватывает около 30% территории города.

Эксплуатацию метрополитена осуществляет ГУП «Петербургский метрополитен».

За период 2011-2015 гг. объем перевозок пассажиров на метрополитене снизился с 768 млн чел. до 741,8 млн чел. (на 3,4%), что связано с переключением части населения

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

на пользование легковыми автомобилями и автобусным транспортом. Наиболее загруженные станции метрополитена расположены в периферийных районах города с высокой плотностью населения («Проспект Просвещения», «Пионерская», «Ладожская», «Комендантский проспект», «Проспект Ветеранов», «Купчино») и в центральных районах («Василеостровская», «Площадь Восстания», «Невский проспект», «Горьковская»), где отмечается высокая концентрация предприятий и учебных заведений.

Сложившаяся сеть метрополитена обслуживает преимущественно радиальные связи между периферийными и центральными районами города, при этом из-за отсутствия хордовых и кольцевых линий не обеспечиваются перевозки населения по широтным связям между густонаселенными окраинными районами Санкт-Петербурга.

Затраты времени на трудовые и учебные передвижения в метрополитене в одну сторону составляют в среднем 35 - 40 мин. (без учета затрат времени на передвижения до станций). Средняя скорость сообщения в метрополитене - 38,8 км/ч. Средний интервал движения поездов метрополитена составляет 2,04 мин.

Из 1680 вагонов метрополитена 73,8% амортизировано, средний срок службы составляет 27 лет. За последние 5 лет было закуплено 264 вагона метрополитена (21% от потребности). В 2016-2020 гг. планируется закупка 20 составов метрополитена (160 вагонов).

За период с 2010 по 2015 гг. было введено в эксплуатацию 6 новых станций метрополитена: «Обводный канал» (2010 год), «Адмиралтейская» (2011 год), «Бухарестская» (2012 год), «Международная» (2012 год), вестибюль «Спасская» (2013 год), вестибюль 2 «Спортивная» (2015 год). При этом все мероприятия по вводу в эксплуатацию новых станций метрополитена относились к формированию пятой Фрунзенско-Приморской линии.

В настоящее время многие станции и перегоны метрополитена работают в режиме перегрузки. 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.

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 обслуженных 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, в рамках целевого варианта 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».

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

- обновление парка вагонов метрополитена подвижным составом с высокими показателями энергоэффективности;

- разработка и введение в действие регламента применения диспетчерских режимов управления;

- введение в эксплуатацию новых линий метрополитена.

Важной составной частью в развитии пассажирского транспорта должны стать скоростные системы рельсового транспорта с транспортно-пересадочными узлами, 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 ценах соответствующих лет в размере **257 687,37 млн. руб.**, из которых учтены в консервативном варианте **177 541,87 млн. руб.** (68,9%), в том числе за счет средств:

- федерального бюджета – **12 099,66 млн. руб.** (6,8%);
- бюджета Санкт-Петербурга – **132 757,87 млн. руб.** (74,8%);
- внебюджетных источников финансирования – **32 684,34 млн. руб.** (18,4%).

Дополнительная потребность в финансировании целевого варианта Программы составляет в ценах соответствующих лет **80 145,5 млн. руб.** (31,1%).

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 7 новых станций метрополитена;
- ввод в эксплуатацию новых линий метрополитена общей протяженностью 14,5 км;
- рост пассажирских перевозок на метрополитене в 2020 году по отношению к 2015 году на 18%.

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

«Метрополитен и другие виды внеуличного скоростного пассажирского транспорта» (консервативный вариант)

№ п/п	Наименование целевого показателя	Единица измерения	Значение целевого показателя	
			2015 г. (отчет)	2020 г. (прогноз)
1	Ввод в эксплуатацию новых станций метрополитена после завершения строительства, нарастающим итогом	шт.	-	7
2	Протяженность введенных в эксплуатацию новых линий метрополитена после завершения строительства, нарастающим итогом	км	-	14,5
3	Общее количество приобретенных вагонов метрополитена, нарастающим итогом	ед.	-	-
4	Рост объема пассажирских перевозок метрополитеном (в процентах по отношению к 2015 г.)	%	100	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	
			2015 г. (отчет)	2020 г. (прогноз)
1	Ввод в эксплуатацию новых станций метрополитена после завершения строительства, нарастающим итогом	шт.	-	7
2	Протяженность введенных в эксплуатацию новых линий метрополитена после завершения строительства, нарастающим итогом	км	-	14,5
3	Общее количество приобретенных вагонов метрополитена, нарастающим итогом	ед.	-	-
4	Рост объема пассажирских перевозок метрополитеном (в процентах по отношению к 2015 г.)	%	100	118
5	Протяженность введенных в эксплуатацию новых линий легкорельсового транспорта, нарастающим итогом	км	-	-

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 и другие виды внеуличного скоростного пассажирского транспорта»			Всего	257 687,4	24 162,5	30 329,1	36 615,2	36 529,4	57 430,3	72 620,8
			учтено, в том числе:	177 541,9	24 162,5	30 329,1	31 355,0	26 391,4	34 059,8	31 244,0
			Федеральный бюджет	12 099,7	3 803,4	3 999,6	4 296,7	-	-	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	132 757,9	16 759,2	21 906,1	22 597,4	21 391,4	27 259,8	22 844,0
			Внебюджетные источники	32 684,3	3 600,0	4 423,4	4 460,9	5 000,0	6 800,0	8 400,0
			дополнительная потребность	80 145,5	-	-	5 260,2	10 138,0	23 370,5	41 376,8
1	повышение качества, надежности и безопасности поездок на скоростных внеуличных видах пассажирского транспорта	Реконструкция вентиляционных шахт метрополитена (полная замена вентиляционного оборудования и конструкций вентшахт) (вш N 306 - Московский пр., д. 99, сооружение 1, литера А; вш N 403 - Университетская наб., д. 13а, литера Г; вш N 201 - Лиговский пр., д. 4а, литера А; вш N 307 - Московский пр., д. 79, сооружение 1, литера К)	Всего	1 847,6	378,3	0,0	50,0	487,0	452,6	479,7
			учтено, в том числе:	488,3	378,3	0,0	50,0	60,0	-	-
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	488,3	378,3	0,0	50,0	60,0	-	-
			дополнительная потребность	1 359,3	-	-	-	427,0	452,6	479,7
2	снижение перегрузки существующих линий и станций метрополитена	Полная замена эскалаторов с частичной заменой конструкций наклонного хода и вестибюля ст. "Пушкинская"	Всего	273,6	143,6	-	130,0	-	-	-
			учтено, в том числе:	143,6	143,6	-	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-

			Бюджет Санкт-Петербурга	143,6	143,6	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	130,0	-	-	130,0	-	-	-
3	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	Замена эскалаторов, выработавших нормативный срок службы с увеличением количества эскалаторов до 4-х	Всего	1 740,0	50,0	50,0	442,7	386,0	397,7	413,6
			учтено, в том числе:	173,5	50,0	50,0	17,0	17,9	18,9	19,7
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	173,5	50,0	50,0	17,0	17,9	18,9	19,7
			дополнительная потребность	1 566,5	-	-	425,7	368,1	378,8	393,9
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 второй очереди Фрунзенского радиуса от ст. "Международная" до ст. "Южная"(Шушары). электродепо "Южное", включая проектирование (стадия рд)	Всего	7 164,8	1 596,1	1 999,7	2 765,0	804,0	-	-
			учтено, в том числе:	7 164,8	1 596,1	1 999,7	2 765,0	804,0	-	-
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	7 164,8	1 596,1	1 999,7	2 765,0	804,0	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
5	строительство новых	Строительство Красносельско-	Всего	43 937,2	550,6	870,0	2 833,2	8 443,0	10 813,7	20 426,8

	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	Калининской линии, от станции "Казаковская" до станции "Обводный Канал-2" с электродепо "Красносельское", включая проектирование (стадия рд). Участок от станции "Казаковская" до станции "Путиловская"	учтено, в том числе:	42 537,2	550,6	870,0	1 433,2	8 443,0	10 813,7	20 426,8	
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	42 537,2	550,6	870,0	1 433,2	8 443,0	10 813,7	20 426,8	
			дополнительная потребность	1 400,0	-	-	1 400,0	-	-	-	
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 Фрунзенского радиуса за ст. "Международная" до ст. "Южная", включая проектирование (стадия рд)	Всего	16 991,8	5 709,8	4 113,9	4 809,8	2 358,2	-	-	
			учтено, в том числе:	16 991,8	5 709,8	4 113,9	4 809,8	2 358,2	-	-	
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	16 991,8	5 709,8	4 113,9	4 809,8	2 358,2	-	-	
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-	
7	строительство новых линий и станций скоростного внеуличного пассажирского	Строительство линии 4 (Правобережная) метрополитена. участок от ст. "Садовая" до ст. "Комендантский пр." второй	Всего	1 467,5	1 467,5	-	-	-	-	-	
			учтено, в том числе:	1 467,5	1 467,5	-	-	-	-	-	
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-	

	транспорта для улучшения транспортной доступности периферийных районов Санкт-Петербурга и обеспечения скоростной связи с наиболее активно развивающимися пограничными районами Ленинградской области	вестибюль ст. "Спортивная", включая проектирование (стадия рд)	Бюджет Санкт-Петербурга	1 467,5	1 467,5	-	-	-	-	-
			дополнительная 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 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	314,0	134,0	180,0	-	-	-	-
			учтено, в том числе:	314,0	134,0	180,0	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	314,0	134,0	180,0	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
9	строительство новых линий и станций скоростного внеуличного пассажирского транспорта для улучшения транспортной доступности периферийных районов Санкт-Петербурга и	Создание искусственного земельного участка в районе территории Крестовского острова	Всего	2 256,5	2 256,5	-	-	-	-	-
			учтено, в том числе:	2 256,5	2 256,5	-	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	2 256,5	2 256,5	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-

	обеспечения скоростной связи с наиболее активно развивающимися пограничными районами Ленинградской области									
10	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 метрополитена от станции "Приморская" до станции "Улица Савушкина", включая станцию "Новокрестовская" в рамках реализации пункта 3.3 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 N 233	Всего	34 445,4	4 304,9	14 678,2	14 167,6	1 294,7	-	-
			учтено, в том числе:	34 445,4	4 304,9	14 678,2	14 167,6	1 294,7	-	-
			Федеральный бюджет	12 099,7	3 803,4	3 999,6	4 296,7	-	-	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	22 345,8	501,6	10 678,6	9 870,9	1 294,7	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
11	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 Лахтинско-Правобережной линии метрополитена от станции "Спасская" до станции "Морской Фасад" (1-й пусковой комплекс от станции "Спасская" до станции "Большой проспект")	Всего	26 848,8	1 833,3	1 272,3	3 443,9	6 190,5	14 108,8	-
			учтено, в том числе:	24 260,3	1 833,3	1 272,3	855,4	6 190,5	14 108,8	-
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	24 260,3	1 833,3	1 272,3	855,4	6 190,5	14 108,8	-
			дополнительная потребность	2 588,5	-	-	2 588,5	-	-	-

	Ленинградской области									
12	приобретение современного подвижного состава с улучшенными технико-эксплуатационными характеристиками	Приобретение новых вагонов метрополитена, в том числе в рамках реализации пункта 3.9 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	24 188,9	2 030,6	4 199,0	4 033,0	4 207,4	4 819,5	4 899,4
			учтено, в том числе:	24 188,9	2 030,6	4 199,0	4 033,0	4 207,4	4 819,5	4 899,4
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	13 745,6	2 030,6	2 660,7	2 494,7	2 104,2	2 190,5	2 265,0
			Внебюджетные источники	10 443,2	-	1 538,3	1 538,3	2 103,2	2 629,0	2 634,4
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
13	снижение перегрузки существующих линий и станций метрополитена	Реконструкция систем управления эскалаторов	Всего	715,3	50,0	50,0	75,0	66,9	59,9	413,6
			учтено, в том числе:	173,4	50,0	50,0	17,0	17,9	18,9	19,7
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	173,4	50,0	50,0	17,0	17,9	18,9	19,7
			дополнительная потребность	541,9	-	-	58,0	49,0	41,0	393,9
14	повышение качества, надежности и безопасности поездок на скоростных внеуличных видах пассажирского транспорта	Поддержание горных выработок шахт № 534, № 321а, № 321б, № 616 в безопасном состоянии	Всего	141,7	13,2	19,4	58,0	16,1	17,0	17,9
			учтено, в том числе:	141,7	13,2	19,4	58,0	16,1	17,0	17,9
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	141,7	13,2	19,4	58,0	16,1	17,0	17,9
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
15	повышение качества, надежности и безопасности поездок на скоростных внеуличных видах пассажирского транспорта	Оснащение объектов метрополитена комплексной автоматизированной системой диспетчерского управления (КАС ДУ) (станции: "Пролетарская"; "Чернышевская"; "Ленинский проспект"; "Владимирская"; "Невский проспект";	Всего	239,7	-	-	34,9	30,4	29,4	145,0
			учтено, в том числе:	79,9	-	-	34,9	-	-	45,0
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	79,9	-	-	34,9	-	-	45,0
			дополнительная потребность	159,8	-	-	-	30,4	29,4	100,0

		"Петроградская")								
16	повышение качества, надежности и безопасности поездов на скоростных внеуличных видах пассажирского транспорта	Реконструкция устройств автоматики, телемеханики движения поездов (АТДП) на станциях с оснащением микропроцессорной системой централизации стрелок и сигналов (станция "Гражданский проспект")	Всего	868,2	-	-	-	208,3	179,9	480,0
			учтено, в том числе:	42,0	-	-	-	-	42,0	-
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	42,0	-	-	-	-	42,0	-
			дополнительная потребность	826,2	-	-	-	208,3	137,9	480,0
17	повышение качества, надежности и безопасности поездов на скоростных внеуличных видах пассажирского транспорта	Реализация мероприятий по оснащению объектов метрополитена инженерно-техническими средствами обеспечения транспортной безопасности	Всего	2 882,8	39,2	11,4	849,4	422,9	830,0	730,0
			учтено, в том числе:	426,8	39,2	11,4	191,4	84,9	50,0	50,0
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	426,8	39,2	11,4	191,4	84,9	50,0	50,0
			дополнительная потребность	2 456,0	-	-	658,0	338,0	780,0	680,0
18	снижение перегрузки существующих линий и станций метрополитена	Модернизация инфраструктуры метрополитена	Всего	22 241,1	3 600,0	2 885,1	2 922,6	2 896,8	4 171,0	5 765,6
			учтено, в том числе:	22 241,1	3 600,0	2 885,1	2 922,6	2 896,8	4 171,0	5 765,6
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	-	-	-	-	-	-	-
			Внебюджетные источники	22 241,1	3 600,0	2 885,1	2 922,6	2 896,8	4 171,0	5 765,6
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
19	строительство новых линий и станций скоростного внеуличного пассажирского транспорта для улучшения транспортной доступности периферийных районов	Строительство участка Невско-Василеостровской линии от станции "Улица Савушкина" до станции "Зоопарк"	Всего	12 000,0	-	-	-	3 000,0	4 000,0	5 000,0
			учтено, в том числе:	-	-	-	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	12 000,0	-	-	-	3 000,0	4 000,0	5 000,0

	Санкт-Петербурга и обеспечения скоростной связи с наиболее активно развивающимися пограничными районами Ленинградской области									
20	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	18 000,0	-	-	-	3 000,0	6 000,0	9 000,0
			учтено, в том числе:	-	-	-	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	18 000,0	-	-	-	3 000,0	6 000,0	9 000,0
21	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	Строительство Фрунзенско-Приморской линии от станции "Комендантский проспект" до станции "Шуваловский проспект"	Всего	10 000,0	-	-	-	2 000,0	3 500,0	4 500,0
			учтено, в том числе:	-	-	-	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	10 000,0	-	-	-	2 000,0	3 500,0	4 500,0

	районами Ленинградской области									
22	повышение качества, надежности и безопасности поездов на скоростных внеуличных видах пассажи́рского 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, в том числе:	-	-	-	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Санкт- Петербурга	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	700,0	-	-	-	350,0	350,0	
23	повышение качества, надежности и безопасности поездов на скоростных внеуличных видах пассажи́рского транспорта	Усиление сети 825В Линии 3 (станции Линии 3)	Всего	1 309,6	-	-	-	717,2	592,4	-
			учтено, в том числе:	-	-	-	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Санкт- Петербурга	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	1 309,6	-	-	-	717,2	592,4	-
24	увеличение объемов пассажи́рских перевозок на скоростных внеуличных видах пассажи́рского транспорта	Проектирование объекта "Линия легкорельсового транспорта по маршруту: Аэропорт "Пулково" - станция метро "Купчино"	Всего	13 673,0	5,0	-	-	-	-	13 668,0
			учтено, в том числе:	5,0	5,0	-	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Санкт- Петербурга	5,0	5,0	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	13 668,0	-	-	-	-	13 668,0	
25	увеличение объемов пассажи́рских перевозок на скоростных внеуличных видах пассажи́рского транспорта	Строительство линии ЛРТ от станции метрополитена «Ладожская» до г. Всеволожск	Всего	13 439,7	-	-	-	-	7 108,4	6 331,3
			учтено, в том числе:	-	-	-	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Санкт- Петербурга	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	13 439,7	-	-	-	7 108,4	6 331,3	

* 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.