

**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 8. Подпрограмма «Наземный пассажирский
транспорт общего пользования»**

УТВЕРЖДЕНА

**Координационным советом по развитию транспортной системы
г. Санкт-Петербурга и Ленинградской области _____ 2016 г.**
(пункт __ раздела __ протокола № __)

Санкт-Петербург
2016

Содержание

Паспорт подпрограммы «Наземный пассажирский транспорт общего пользования» (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	14
3. Перечень мероприятий подпрограммы	15
3.1. Мероприятия, включенные в консервативный вариант подпрограммы	16
3.2. Мероприятия, включенные в целевой вариант подпрограммы	18
4. Ресурсное обеспечение мероприятий подпрограммы	20
5. Ожидаемые результаты реализации целевого варианта подпрограммы	20
Приложения.....	21
Приложение 1. Сведения о показателях (индикаторах) подпрограммы «Наземный пассажирский транспорт общего пользования».....	22
Приложение 2. Расходы на реализацию подпрограммы «Наземный пассажирский транспорт общего пользования»	23

**Паспорт подпрограммы «Наземный пассажирский транспорт общего пользования»
(целевой вариант)**

Полное наименование Подпрограммы	Подпрограмма «Наземный пассажирский транспорт общего пользования»
Цели подпрограммы	Обеспечение комфортного, доступного, эффективного и безопасного транспортного обслуживания населения Санкт-Петербурга и Ленинградской области наземным пассажирским транспортом общего пользования в соответствии со спросом на перевозки.
Задачи подпрограммы	– повышение качества, доступности и безопасности услуг наземного пассажирского транспорта, в том числе для маломобильных групп населения; – развитие маршрутной сети и пополнение всех видов наземного пассажирского транспорта современным подвижным составом с улучшенными технико-экономическими и экологическими характеристиками; – модернизация и приведение в нормативное состояние объектов транспортной инфраструктуры наземного пассажирского транспорта; – обеспечение приоритета движения наземного пассажирского транспорта, в том числе за счет светофорного регулирования и выделения специальных полос движения; – комплексная информатизация работы всех видов пассажирского транспорта на основе использования современных телекоммуникационных и навигационных систем; – внедрение на всех видах транспорта электронных билетов.
Целевые индикаторы и показатели подпрограммы	– доля маршрутов с интервалом движения менее 10 минут в час «пик» в Санкт-Петербурге; – прирост протяженности новых линий наземного пассажирского транспорта в Санкт-Петербурге; – доля от общей численности транспортных средств наземного пассажирского транспорта общего пользования, адаптированных для перевозки лиц с ограниченными возможностями, по видам транспорта в Санкт-Петербурге; – доля поездок, оплаченных электронными билетами в Санкт-Петербурге; – обеспеченность автобусных маршрутов Ленинградской области подвижным составом, имеющим нормативные сроки службы; – доля от общей численности автобусов, обеспечивающих маршрутные перевозки в Ленинградской области, адаптированных для перевозки лиц с ограниченными возможностями.
Этапы и сроки реализации подпрограммы	Сроки реализации подпрограммы – 2015–2020 гг. Подпрограмма реализуется в два этапа: Этап 1 – 2015-2017 гг. Этап 2 – 2018-2020 гг.
Объемы и источники финансирования	Общий объем финансирования целевого варианта подпрограммы на период 2015-2020 гг. составляет в ценах соответствующих лет 102 005,41 млн. руб., из которых учтены в консервативном варианте

мероприятий подпрограммы	29 706,49 млн. руб. (29,1%), в том числе за счет средств: – бюджета Санкт-Петербурга – 18 517,15 млн. руб. (62,3%); – внебюджетных источников финансирования – 11 189,34 млн. руб. (37,7%). Дополнительная потребность в финансировании целевого варианта Программы составляет в ценах соответствующих лет 72 298,92 млн. руб. (70,9%).
Ожидаемые результаты реализации подпрограммы	Целевые показатели подпрограммы представлены в Приложении 1. В результате реализации комплекса мероприятий, предусмотренных в подпрограмме по целевому варианту реализации, к концу 2020 года прогнозируется: – увеличение доли маршрутов с интервалом движения менее 10 минут в час «пик» до 31% от их общего количества в Санкт-Петербурге; – увеличение количества транспортных средств, адаптированных для перевозки маломобильных групп населения, до 37% от общего количества транспортных средств, обеспечивающих маршрутные перевозки в Санкт-Петербурге; – увеличение доли поездок, оплаченных электронными билетами в Санкт-Петербурге до 85%, в Ленинградской области до 20% от всех оплаченных поездок; – увеличение обеспеченности автобусных маршрутов Ленинградской области подвижным составом, имеющим нормативные сроки службы, с 2,7 до 3,5 ед. на 1 маршрут; – увеличение количества автобусов, адаптированных для перевозки маломобильных групп населения, до 15% от общего количества транспортных средств, обеспечивающих маршрутные автобусные перевозки в Ленинградской области.
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

Система наземного городского и пригородного пассажирского транспорта Санкт-Петербурга дополняет систему внеуличного скоростного транспорта, обеспечивая транспортное обслуживание населения на межрайонных и внутрирайонных связях в границах административных районов Санкт-Петербурга, а также на связях с районами Ленинградской области.

Система наземного пассажирского транспорта Ленинградской области обеспечивает транспортное обслуживание населения на межмуниципальных, внутригородских и пригородных связях.

Наземный городской пассажирский транспорт Санкт-Петербурга включает 780 маршрутов, в том числе 693 автобусных (в том числе 390 социальных и 303 коммерческих), 42 трамвайных и 45 троллейбусных маршрутов.

Суммарная протяженность всех маршрутов в Санкт-Петербурге составляет 11896,7 км, в том числе:

- протяженность социальной маршрутной сети, на которой предоставляется право льготного проезда пассажирам, – 7471,7 км, она включает маршруты автобусов (6473,4 км), трамваев (487,2 км) и троллейбусов (511,1 км);
- протяженность коммерческой маршрутной сети, сформированной в основном дублирующими автобусными маршрутами, на которых не предоставляется право льготного проезда, – 4425 км.

В настоящее время зона пешеходной доступности до остановок трамвайного транспорта охватывает около 20% всей территории города, а до остановок троллейбусного транспорта – около 27% территории города.

Протяженность транспортной сети автобусов в Санкт-Петербурге составляет 2733 км, в том числе социальной – 1415,5 км, коммерческой – 1317,4 км. В настоящее время зона пешеходной доступности до остановок автобусного транспорта охватывает около 90% территории города.

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 общей сложности наземный городской и пригородный транспорт перевозит около 1050 млн. пассажиров год (около 56% перевозок общественным транспортом).

Характеристика маршрутной сети наземного городского и пригородного пассажирского транспорта Санкт-Петербурга, в том числе сведения о количестве действующих маршрутов общественного транспорта, интервалах движения, протяженности и плотности маршрутной сети каждого вида транспорта, представлена в табл. 1.1.

Таблица 1.1

**Характеристика маршрутной сети наземного городского и пригородного
пассажирского транспорта Санкт-Петербурга на 01.01.2015**

Вид транспорта	Протяжен ность маршрут- ной сети, км	Средняя протяженн ость маршрута, км	Коли чество маршруто в, ед.	Плотность маршрут- ной сети, км/км²	Количество маршрутов с интервалом 10 мин и менее, % от общего числа маршрутов
Городские социальные автобусные маршруты	4453,5	13,4	332	3,1	12,9
Пригородные социальные автобусные маршруты	2019,8	32,1	63	1,4	0,0
Коммерческие автобусные маршруты	4517,4	14,7	306	3,1	0,0
Итого автобусный транспорт	10990,7	15,7	701	7,6	6,1
троллейбусные маршруты	505,8	11,0	46	0,3	41,3
трамвайные маршруты	466,4	11,1	42	0,3	61,9
Итого электротранспорт	972,2	11,1	88	0,7	51,4
Итого по маршрутной сети	11963,0	15,2	789	8,3	11,2

Источник: СПб ГКУ «Организатор перевозок»

Действующие в Санкт-Петербурге автобусные маршруты разделены на социальные и коммерческие. На социальных маршрутах утверждается тариф на перевозку пассажиров Правительством Санкт-Петербурга, на этих маршрутах осуществляются перевозки льготных категорий пассажиров. Кроме этого, социальные автобусные маршруты предполагают посадку и высадку пассажиров только в установленных остановочных пунктах. Все маршруты электротранспорта являются социальными и обслуживаются Санкт-Петербургским государственным унитарным предприятием «Горэлектротранс».

Характерной особенностью маршрутной сети наземного городского и пригородного транспорта Санкт-Петербурга является дублирование сети социальных маршрутов (с единым регулируемым тарифом и бюджетным субсидированием) сетью коммерческих маршрутов.

Высокий уровень дублирования маршрутных сетей различных видов наземного пассажирского транспорта наблюдается практически на всей улично-дорожной сети Санкт-Петербурга, в результате возникает конкуренция различных маршрутов и видов общественного транспорта, в которой наиболее активную роль играет коммерческий автобусный транспорт. Это, в свою очередь, негативно сказывается на экономических показателях функционирования социальных маршрутов и ведет к росту потребности в их бюджетном финансировании.

Для многих маршрутов наземного городского пассажирского транспорта характерна низкая регулярность движения в «пиковые» часы суток из-за задержки

подвижного состава в транспортных заторах, отсутствия выделенных полос движения и приоритета проезда перекрестков общественным транспортом.

Из 191 «социальных» маршрутов, работающих в Санкт-Петербурге по интервалу, только 7 маршрутов имеют в утренний «пиковый» период расчетные интервалы движения менее 5 минут, 47 маршрутов – от 5 до 10 минут, 114 маршрутов – от 10 до 20 минут, 23 маршрута – более 20 минут. Средняя маршрутная скорость в 2013 г. составила: для трамваев – 13,5 км/ч, для троллейбусов – 14,5 км/ч, для автобусов на городских маршрутах – 16,0 км/ч.

По договорам с Комитетом по транспорту Санкт-Петербурга маршрутная сеть наземного городского и пригородного транспорта обслуживается 17 транспортными компаниями. В их числе есть две государственные компании:

СПб ГУП «Пассажиравтотранс», обслуживающий основную часть социальных автобусных маршрутов;

СПб ГУП «Горэлектротранс», обслуживающий все маршруты городского электрического транспорта.

В настоящее время СПб ГУП «Пассажиравтотранс» обслуживает а 01.01.2014 136 автобусных маршрутов, включая 115 городских, 15 ночных и 6 пригородных маршрутов.

К частным (негосударственным) компаниям по обслуживанию автобусных маршрутов Санкт-Петербурга относятся: ОАО «Третий парк», ООО «Питеравто», ООО «Вест-Сервис», ООО «Петербургская транспортная компания», ООО «Шпунт-Северо-Запад», ЗАО «Такси-2», ООО «АТП Барс-2», ООО «Пальмира», ОАО «АТП-31», ООО «М.А.К.С.», ООО «Оникс», ООО «Автолайн», ООО «Управление предприятиями СЛК», ООО «5 Парк», ООО «Пассажиртранс».

Частные операторы обслуживают 543 автобусных маршрутов (78% от общей численности), из которых 243 ед. - с посадкой и высадкой пассажиров только в установленных остановочных пунктах и 300 ед. - с посадкой и высадкой пассажиров в местах, не запрещенных Правилами дорожного движения. Численность парка частных операторов, обслуживающих городские и пригородные маршруты, насчитывает свыше 3,7 тыс. автобусов разной вместимости.

Численность подвижного состава СПб ГУП «Пассажиравтотранс» по состоянию на 01.07.2015 г. составляет 1841 ед., средний эксплуатационный возраст автобусов - 5,6 лет, доля низкопольных машин - 75,23%. Все автобусы оснащены дизельными двигателями экологического класса не ниже ЕВРО-3.

В 2015 году парк предприятия пополнился 88 автобусами. Это позволило уменьшить средний возраст подвижного состава и увеличить долю низкопольных машин. В дальнейшем планируется закупка только низкопольных автобусов с дизельными двигателями класса не ниже ЕВРО-5 или с двигателями на газомоторном топливе.

Основная проблема пассажирского электротранспорта заключается в высокой степени износа его подвижного состава и инфраструктуры (путевого хозяйства и энергохозяйства). В настоящее время сверхнормативный износ имеют около 60% трамвайных вагонов и свыше 50% троллейбусов, а на 18% протяженности путей скорость движения трамвая ограничена из-за высокого износа пути. Парк трамвайных вагонов нуждается в интенсивном обновлении за счет закупки современного подвижного состава.

По состоянию на 01.01.2014 г. требуют ремонта 188,6 км одиночного пути, в том числе в аварийном состоянии – 28,1 км одиночного пути, на 45 адресах протяжением

85,3 км одиночного пути введено ограничение скорости. Ежегодно обеспечивается ремонт, в среднем, от 20 до 35 км одиночного пути.

В «Отраслевую схему развития объектов транспортной инфраструктуры наземного городского пассажирского транспорта в Санкт-Петербурге на 2011-2015 годы с перспективой до 2025 года» включен Примерный адресный перечень строительства трамвайных путей (22 участка) и троллейбусных линий (6 участков).

Протяженность контактной сети со сверхнормативным сроком эксплуатации составляет более 1100 км контактного провода (58% протяженности всей сети). В соответствии с нормативными сроками эксплуатации контактной сети трамвая (10 лет) и троллейбуса (10 лет) ежегодно требуется реконструкция не менее 55,6 км контактной сети трамвая и 68 км контактной сети троллейбуса.

В настоящее время в Санкт-Петербурге более 400 км кабелей нуждаются в замене. В соответствии с нормативным сроком эксплуатации кабельной сети трамвая и троллейбуса (26 лет) ежегодно требуется реконструкция не менее 44,5 км кабельной сети.

Основная часть оборудования тяговых подстанций имеет срок работы от 25 до 50 лет, что превышает нормативный срок эксплуатации. Значительная часть оборудования работает в полуаварийном режиме. Замена оборудования тяговых подстанций позволит уменьшить расход электроэнергии, сократить затраты на обслуживание оборудования, повысить пожаробезопасность и надежность его эксплуатации.

1. Сеть выделенных полос для движения наземного городского пассажирского транспорта в Санкт-Петербурге включает:

- обособленные трамвайные пути общей протяженностью около 150 км (в двухпутном выражении);
- выделенные полосы для движения автобусов и троллейбусов (Большой пр. Петроградской Стороны и ул. Б. Пушкарская, Невский пр. от пл. Восстания до наб. р. Мойки, реверсивные полосы на Загородном пр. от Владимирской пл. до Звенигородской ул. и на Гороховой ул. от М.Морской ул. до наб. р. Фонтанки);
- выделенные полосы для движения трамваев и автобусов (Лиговский проспект от Кузнечного пер. до Расстанной ул.).

В «Отраслевую схему развития объектов транспортной инфраструктуры наземного городского пассажирского транспорта в Санкт-Петербурге на 2011-2015 годы с перспективой до 2025 года» включен Примерный адресный перечень участков улиц для организации выделенных полос для движения наземного пассажирского транспорта, в который вошли 165 участков улично-дорожной сети города.

2. Остановочные пункты.

В настоящее время маршрутная сеть наземного городского пассажирского транспорта Санкт-Петербурга включает около 7 тысяч остановочных пунктов, которые оборудованы информационными знаками остановок. На 66% остановочных пунктах имеются павильоны ожидания.

3. Производственные площадки для хранения, технического обслуживания и ремонта пассажирского и специального подвижного состава, а также обслуживания маршрутов наземного городского и пригородного пассажирского транспорта.

В состав СПб ГУП «Горэлектротранс» входят 5 трамвайных парков (8 производственных площадок), 3 троллейбусных парка (4 производственные площадки), 1 совмещённый трамвайно-троллейбусный парк. Практически все трамвайные и троллейбусные парки нуждаются в проведении ремонта или реконструкции.

Неоптимальное размещение трамвайных парков на территории Санкт-Петербурга обуславливает значительные парковые пробеги подвижного состава. Для обслуживания северо-восточных и южных районов Санкт-Петербурга необходимо строительство двух новых трамвайных парков.

СПб ГУП «Пассажиравтотранс» имеет 10 производственных площадок, в т.ч. в городах Колпино, Пушкин, Петродворец. В настоящее время необходимо техническое переоснащение всех автобусных парков, в т.ч. для обслуживания подвижного состава, использующего газомоторное топливо.

Газомоторное топливо является альтернативным по отношению к традиционно применяемому на автобусном транспорте дизельному топливу. Преимущества использования природного газа в качестве моторного топлива заключаются в его высоких показателях экологичности и экономичности. При использовании газомоторного топлива экономия затрат по статье «топливо» составляет порядка 38%.

Правительством Российской Федерации поставлена задача доведения к 2020 году в субъектах Российской Федерации уровня использования природного газа в качестве моторного топлива на общественном автомобильном транспорте и транспорте дорожно-коммунальных служб в городах с численностью населения более 1 млн. человек - до 50 процентов общего количества единиц техники.

В Санкт-Петербурге реализуется «Программа внедрения газомоторного топлива в автотранспортном комплексе». В настоящее время в городе эксплуатируется 55 газобаллонных автобусов, в 2016 г. планируется поставка еще 47 ед. подвижного состава, использующего газомоторное топливо. Для размещения автобусов, использующих компримированный природный газ в качестве моторного топлива, проведено техническое перевооружение автобусного парка № 7. Планируется разработка совместно с ООО «Газпром газомоторное топливо» инвестиционного проекта по строительству автобусного парка для обслуживания 400 газобаллонных автобусов в производственной зоне «Каменка». Проектам строительства сети АГНКС присвоен статус стратегических инвестиционных проектов Санкт-Петербурга.

Увеличение численности автобусов, использующих газомоторное топливо, потребует также расширения соответствующей инфраструктуры: строительства сети газозаправочных станций и специализированных пунктов технического обслуживания и ремонта транспортных средств.

В Санкт-Петербурге проживает более 668 тыс. инвалидов (13% от общей численности населения), поэтому важно обеспечить для них доступность транспортных услуг и объектов транспортной инфраструктуры.

В 2015 г. 23,6 % от общей численности парка автобусов, 26,5% от общей численности парка трамваев и 64,4% от общей численности парка троллейбусов были оборудованы для перевозки маломобильных групп населения в Санкт-Петербурге.

В настоящее время весь подвижной состав СПб ГУП «Горэлектротранс» (1367 трамваев и троллейбусов), а также 434 автобуса СПб ГУП «Пассажиравтотранс» обеспечены бортовым оборудованием системы «Говорящий город», предназначенным для

радиоинформирования и звукового ориентирования слепых и слабовидящих людей. Требования по наличию бортового оборудования системы «Говорящий город» включены в конкурсную документацию на закупку нового подвижного состава. Весь приобретаемый в Санкт-Петербурге подвижной состав также оборудован аппарелью для маломобильных групп населения, оснащается автоинформаторами и внутрисалонным табло «бегущая строка». Планируется обеспечить абонентскими устройствами инвалидов по зрению, с помощью которых они будут получать информацию о прибытии транспорта на остановку и о нахождении входной двери.

В городе реализуется государственная программа «Развитие транспортной системы Санкт-Петербурга», в которой предусмотрены мероприятия по закупке подвижного состава, строительству и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры и внедрению элементов интеллектуальной транспортной системы (ИТС).

Транспортная сеть пассажирского транспорта общего пользования Ленинградской области представлена направлениями движения пригородных железнодорожных поездов и автобусными маршрутами.

В 2015 г. общий объем пассажирских перевозок в Ленинградской области составил около 94 млн чел., 72% от общего объема перевозок обеспечил автобусный транспорт, 28% - железнодорожный транспорт.

Железнодорожные перевозки в пригородном сообщении осуществляются по 99 маршрутам, из которых 66 следует по территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, 25 – только по территории области и 8 – только по территории города. Кроме того, действует 18 маршрутов в соседние субъекты Российской Федерации - в Новгородскую, Псковскую, Вологодскую области и Республику Карелия.

Железнодорожная инфраструктура, обеспечивающая пассажирские перевозки на территории Ленинградской области, включает 2 крупных железнодорожных вокзала в Выборге и Волховстрое, 44 малых железнодорожных вокзалов и 312 железнодорожных станций и остановочных пунктов. Размеры пригородного движения составляют 283 и 347 пар поездов в будние дни и выходные дни соответственно.

Пригородные железнодорожные перевозки осуществляет ОАО «Северо-Западная пригородная пассажирская компания» (СЗППК), которая заключает договоры с субъектами РФ на организацию транспортного обслуживания населения. Договор на транспортное обслуживание между СЗППК и Санкт-Петербургом подписан на 15 лет, а с Ленинградской областью – на 3 года. В договоре с Санкт-Петербургом предусмотрено формирование инвестиционной составляющей в тарифах, что позволит обновить парк пригородных поездов. В 2015 г. впервые была получена прибыль от пригородных пассажирских перевозок в Санкт-Петербурге и Ленинградской области за счет использования экономически обоснованных тарифов, что позволило СЗППК начать реализацию ряда инвестиционных проектов, направленных на улучшение системы пригородного железнодорожного сообщения для жителей Санкт-Петербурга и Ленинградской области.

В настоящее время организовано движение ускоренных комфортных электропоездов «Ласточка» от Санкт-Петербурга до Выборга, Волховстроя, Любани и Луги. ОАО «Северо-Западная пригородная пассажирская компания» также планирует организовать движение электропоездов «Ласточка» в город Всеволожск Ленинградской области. Прорабатываются проекты по организации тактового движения пригородных

поездов на участке Санкт-Петербург – Ораниенбаум, а также железнодорожного маршрута Санкт-Петербург – Сертолово.

Автобусный транспорт в Ленинградской области является важным элементом обеспечения мобильности населения при реализации трудовых, социальных и рекреационных потребностей. По регулярным маршрутам автобусного транспорта области реализуется практически половина всех поездок, выполняемых на транспорте общего пользования.

Маршрутная сеть автобусного транспорта Ленинградской области в настоящее время включает 661 маршрутов: 58 пригородных, 137 городских (поселковых) и 466 муниципальных и межмуниципальных маршрутов.

За период 2011-2015 гг. объем перевозок на автобусном транспорте в Ленинградской области снизился с 76 млн чел. до 67,8 млн чел. (на 12%). Весь автобусный транспорт Ленинградской области принадлежит частным предприятиям.

Наибольшая плотность маршрутной сети автобусного транспорта (0,6-2,5 км/км²) отмечается в районах Ленинградской области, граничащих с Санкт-Петербургом, а наименьшая (0,2-0,5 км/км²) – в удаленных районах области, граничащих с другими субъектами Российской Федерации. Наибольшая плотность маршрутной сети наблюдается в Кингисеппском муниципальном районе и Сосновоборском городском округе, наименьшая – в Подпорожском, Бокситогорском, Волховском, Выборгском и Киришском муниципальных районах Ленинградской области.

Транспортное обслуживание населения Ленинградской области автомобильным транспортом общего пользования осуществляется только частными предприятиями и индивидуальными предпринимателями.

Ежегодно Правительством Ленинградской области формируется государственный заказ на обслуживание социально значимых маршрутов, на которых граждане имеют право проезда по Единым социальным проездным билетам.

На основе проведенных конкурсов Комитетом по жилищно-коммунальному хозяйству и транспорту Ленинградской области заключаются договоры на транспортное обслуживание населения с перевозчиками, предусматривающие выполнение определенных объемов перевозок, соблюдение расписаний движения, требований к качеству обслуживания и безопасности пассажиров, компенсацию за счет средств областного бюджета выпадающих доходов от перевозки региональных льготников.

В настоящее время 803 сельских населенных пункта Ленинградской области (28% от их общего количества) не обеспечены постоянной круглогодичной связью с дорожной сетью общего пользования по автомобильным дорогам с твердым покрытием, из них 13 населенных пунктов имеют население более 100 человек. Из-за отсутствия дорог с твердым покрытием около 15 тыс. жителей Ленинградской области в весенний и осенний периоды не имеют доступа к услугам транспорта общего пользования.

Проведенный анализ показал, что к основным проблемам работы наземного пассажирского транспорта в Санкт-Петербурге и Ленинградской области относятся следующие:

Отставание в развитии систем скоростного внеуличного пассажирского транспорта от потребностей населения. Наибольший спрос на перевозки скоростными внеуличными видами пассажирского транспорта формируется на связях между центральными и периферийными районами города, а также по направлениям

пригородных перевозок между Санкт-Петербургом и Ленинградской областью. Во многом это вызвано селитебно-трудовой несбалансированностью, связанной с концентрацией мест приложения труда в центральных районах Санкт-Петербурга, а мест проживания населения – в периферийных районах города и за Кольцевой автодорогой на территории Ленинградской области. Селитебно-трудовая несбалансированность приводит к возникновению мощных центростремительных пассажиропотоков в утренние часы пик и центробежных – в вечерние часы пик.

В наибольшей степени по темпам развития отстает метрополитен (если в Москве за последние 5 лет открыли 18 станций метро, то в Санкт-Петербурге – только 5). В настоящее время:

- исчерпана пропускная способность ряда станций, перегонов и пересадочных узлов метрополитена, что приводит к очередям на входы станций, перегрузке вагонов и пересадочных тоннелей в часы «пик»;

- целый ряд районов города, значительных по площади и численности проживающего населения, не обслуживается метрополитеном, в том числе: Пискаревка, Ржевка, Охта, По-роховые, Каменка, Сосновая Поляна, Лигово, западная часть Васильевского острова и др.;

- низкая плотность станций метрополитена, в зоне пешеходной доступности до станций метрополитена проживает только 30% населения города, что вынуждает жителей Санкт-Петербурга использовать подвозочные маршруты наземных видов пассажирского транспорта к станциям метрополитена;

- из-за отсутствия хордовых и кольцевых линий метрополитена не обеспечиваются перевозки населения по широтным связям между густонаселенными окраинными районами Санкт-Петербурга, все пересадочные станции сконцентрированы в центральной части города, что значительно увеличивает время поездки пассажиров и создает дополнительную нагрузку на транспортно-пересадочные узлы.

Незначительный удельный вес железнодорожного транспорта в обеспечении городских пассажирских перевозок из-за низкого уровня интеграции железной дороги с другими видами городского пассажирского транспорта, отсутствия сквозных железнодорожных связей между северными, южными и восточными районами города, а также между всеми железнодорожными вокзалами.

Отсутствие скоростных беспересадочных связей между пассажирскими терминалами внешних видов транспорта, а также между ними и центром Санкт-Петербурга ведет к увеличению затрат времени на поездки, вызывает неудобство горожан и снижает привлекательность Санкт-Петербурга для развития бизнеса и туризма.

Неоптимальная маршрутная сеть наземных видов пассажирского транспорта в Санкт-Петербурге, высокий уровень дублирования маршрутов различных видов транспорта, несоблюдение расписания и значительные интервалы движения подвижного состава на маршрутах приводит к ухудшению качества обслуживания пассажиров, росту транспортной усталости и непроизводительным потерям времени.

Нуждается в оптимизации маршрутная автобусная сеть Ленинградской области, которая не в полной мере соответствует потребностям населения.

Отсутствует достоверная и полная информация о пассажиропотоках на различных видах транспорта, не проводятся комплексные транспортные исследования передвижений населения, что не позволяет провести оптимизацию маршрутной сети с учетом спроса на перевозки.

Изношенность парка городского электротранспорта Санкт-Петербурга и низкий технический уровень его производственной базы. В настоящее время сверхнормативный износ имеют 73,8% от общей численности вагонов метрополитена, около 70% трамвайных вагонов и 23% троллейбусов.

Отсутствует эффективная система контроля за работой автобусного транспорта на маршрутах. Не весь парк автобусов, обслуживающих маршрутную сеть, подключен к системе ГЛОНАСС, что не позволяет контролировать работу водителей на маршрутах и соблюдение расписаний движения. Отсутствуют эффективные меры по выявлению нелегальных перевозчиков, которые забирают часть пассажиров у транспортных компаний, работающих по договору с органами исполнительной власти, и тем самым снижают экономическую эффективность их деятельности. Нелегальные перевозчики зачастую пренебрегают обеспечением безопасности перевозок и качеством обслуживания пассажиров, недостаточный уровень квалификации их водителей ведет к росту ДТП.

Низкая скорость сообщения наземного пассажирского транспорта из-за перегрузки улично-дорожной сети Санкт-Петербурга. В городе недостаточно развита система приоритетного движения наземного пассажирского транспорта по улично-дорожной сети и на вылетных магистралях в Ленинградскую область.

На большинстве остановок Санкт-Петербурга отсутствуют электронные табло с указанием времени прибытия подвижного состава и возможностью его использования для инвалидов. Низкий уровень информационного обеспечения населения Ленинградской области о работе пассажирского транспорта.

Отсутствует единый центр управления городскими и пригородными пассажирскими перевозками всех видов транспорта в реальном времени.

Отсутствует единая диспетчерская служба контроля межмуниципальных перевозок в Ленинградской области.

Не хватает современных автобусных вокзалов в Санкт-Петербурге и Ленинградской области, обслуживающих международные, междугородние и пригородные перевозки.

Не хватает современных транспортно-пересадочных узлов в местах концентрации мощных пассажирских и транспортных потоков вблизи вокзалов и станций пересадки с различных видов транспорта.

Остро стоит проблема обслуживания маломобильных групп населения. В Санкт-Петербурге для перевозки маломобильных групп населения оборудованы 23,6 % от общей численности парка автобусов, 26,5% от общей численности парка трамваев и 64,4% от общей численности парка троллейбусов. Метрополитен Санкт-Петербурга практически не приспособлен для оказания транспортных услуг инвалидам. В Ленинградской области только 4% автобусов, обслуживающих регулярные маршруты, оборудованы для перевозки маломобильных групп населения. Из-за этого многие инвалиды не могут воспользоваться услугами пассажирского транспорта и видят транспортные барьеры в качестве основной причины, препятствующей их трудоустройству.

Перечисленные проблемы, связанные с отставанием в развитии городского и пригородного пассажирского транспорта от потребностей населения Санкт-Петербурга и Ленинградской области, ведут к росту затрат времени на передвижения, снижению качества транспортных услуг, сдерживанию экономического роста и ухудшению качества окружающей среды.

Прогноз объемов пассажирских перевозок на наземных видах транспорта общего пользования в Санкт-Петербурге и Ленинградской области выполнен с учётом прогнозируемого роста численности и транспортной подвижности населения региона, перспектив социально-экономического и градостроительного развития, планов по строительству линий скоростных видов транспорта (метрополитена и легкорельсового транспорта) и развитию системы железнодорожных сообщений. Прогноз объёмов пассажирских перевозок на наземных видах транспорта общего пользования в Санкт-Петербурге и Ленинградской области приведён в табл. 1.4.

Прогнозируемый рост спроса на услуги наземных видов пассажирского транспорта общего пользования в Санкт-Петербурге и Ленинградской области требует развития маршрутной сети, модернизации основных фондов транспортных предприятий, закупки современного подвижного состава, приспособленного для перевозки маломобильных групп населения, внедрения современных информационных и навигационных систем для управления движением транспортных средств, обеспечения приоритета проезда общественного транспорта по дорожной сети и улучшения качества обслуживания населения.

Таблица 1.4

Прогноз объемов пассажирских перевозок на наземных видах транспорта общего пользования в Санкт-Петербурге и Ленинградской области

Показатели	2013 г.	2017 г.	2020 г.
Количество перевезенных пассажиров на всех видах наземного городского пассажирского транспорта общего пользования на территории Санкт-Петербурга, млн. пасс. в год	1250	1340	1420
Количество перевезенных пассажиров на всех видах наземного пассажирского транспорта общего пользования на территории Ленинградской области, млн. пасс. в год	31	32,5	35

Развитие наземных видов пассажирского транспорта будет способствовать экономическому росту, созданию новых рабочих мест и улучшению качества жизни жителей Санкт-Петербурга и Ленинградской области.

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

Целью подпрограммы «Наземный пассажирский транспорт общего пользования» является обеспечение комфортного, доступного, эффективного и безопасного

транспортного обслуживания населения Санкт-Петербурга и Ленинградской области наземным пассажирским транспортом общего пользования в соответствии со спросом на перевозки.

К основным задачам подпрограммы относятся следующие:

- повышение качества, доступности и безопасности услуг наземного пассажирского транспорта, в том числе для маломобильных групп населения;
- развитие маршрутной сети и пополнение всех видов наземного пассажирского транспорта современным подвижным составом с улучшенными технико-экономическими и экологическими характеристиками;
- модернизация и приведение в нормативное состояние объектов транспортной инфраструктуры наземного пассажирского транспорта;
- обеспечение приоритета движения наземного пассажирского транспорта, в том числе за счет светофорного регулирования и выделения специальных полос движения;
- комплексная информатизация работы всех видов пассажирского транспорта на основе использования современных телекоммуникационных и навигационных систем;
- внедрение на всех видах транспорта электронных билетов.

Сроки реализации подпрограммы – 2015–2020 гг.

Подпрограмма реализуется в два этапа:

- этап 1 – 2015-2017 гг.
- этап 2 – 2018-2020 гг.

Предлагаемый комплекс мероприятий по развитию наземного пассажирского транспорта на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области направлен на достижение следующих показателей и индикаторов:

- увеличение доли маршрутов с интервалом движения менее 10 минут в час «пик» в Санкт-Петербурге;
- прирост протяженности новых линий наземного пассажирского транспорта в Санкт-Петербурге;
- рост доли транспортных средств наземного пассажирского транспорта общего пользования, адаптированных для перевозки лиц с ограниченными возможностями, по видам транспорта в Санкт-Петербурге;
- увеличение доли поездок, оплаченных электронными билетами в Санкт-Петербурге;
- увеличение обеспеченности автобусных маршрутов Ленинградской области подвижным составом, имеющим нормативные сроки службы;
- увеличение доли от общей численности автобусов, обеспечивающих маршрутные перевозки в Ленинградской области, адаптированных для перевозки лиц с ограниченными возможностями.

Прогнозные значения целевых индикаторов и показателей на период до 2020 года за счет реализации комплекса программных мероприятий представлены в Приложении 1.

3. Перечень мероприятий подпрограммы

Мероприятия подпрограммы разработаны для двух вариантов:

- первый вариант – консервативный;
- второй вариант – целевой.

Консервативный вариант подпрограммы предусматривает реализацию мероприятий, включенных в утвержденные документы транспортного планирования федерального и регионального уровня:

- Государственная программа Российской Федерации «Развитие транспортной системы», утвержденная постановлением Правительства Российской Федерации от 15 апреля 2014 г. № 319;
- Федеральная целевая программа «Развитие транспортной системы (2010-2020 годы)», утвержденная постановлением Правительства Российской Федерации от 05.12.01 № 848;
- Федеральная адресная инвестиционная программа на 2015 год и на плановый период 2016 и 2017 годов;
- Распоряжение Правительства РФ от 13 мая 2013 г. № 767-р «О регулировании отношений в сфере использования газового моторного топлива, в том числе природного газа в качестве моторного топлива»;
- 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;
- Постановление Правительства Санкт-Петербурга от 28.06.2011 № 837 «Об Отраслевой схеме развития объектов транспортной инфраструктуры наземного городского пассажирского транспорта в Санкт-Петербурге на 2011-2015 годы с перспективой до 2025 года»;
- Постановление Правительства Санкт-Петербурга от 04.04.2014 № 233 «О Программе подготовки Санкт-Петербурга к проведению в 2018 году Чемпионата мира по футболу на 2014-2018 годы»;
- Государственная программа «Обеспечение устойчивого функционирования и развития коммунальной и инженерной инфраструктуры и повышение энергоэффективности в Ленинградской области», утвержденная постановлением Правительства Ленинградской области от 14.11.2013 № 400, подпрограмма «Совершенствование транспортного обслуживания населения Ленинградской области на 2014-2016 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 обеспечения комфортного, доступного, эффективного и безопасного транспортного обслуживания населения Санкт-Петербурга и Ленинградской области наземным пассажирским транспортом.

3.1. Мероприятия, включенные в консервативный вариант подпрограммы

К основным мероприятиям инвестиционного характера, включенным в консервативный вариант подпрограммы для Санкт-Петербурга, относятся следующие:

- приобретение подвижного состава;
- развитие и модернизация материально-технической базы, включая парки, депо, производственно-технические базы, конечные станции, остановочные пункты и др.;
- реализация программ повышения надежности энергоснабжения наземного пассажирского электротранспорта;
- реконструкция и модернизация кабельной сети городского электрического транспорта и троллейбусных линий;
- комплексное сопровождение и развитие ГИС «Автоматизированная система управления городским пассажирским транспортом (АСУ ГПТ)».

Программой предусматривается оснащение наземного пассажирского транспорта Санкт-Петербурга современными моделями подвижного состава:

- автобусами с низким уровнем пола, с гибридным приводом или использующими альтернативные виды топлива, климат-контролем, накопителями энергии;
- троллейбусами с низким уровнем пола, имеющими источники энергии для обеспечения автономного хода, устройства автоматической установки токоприемников на контактную сеть, асинхронный электропривод, устройство климат-контроля;
- трамвайными вагонами с низким уровнем пола, имеющими асинхронный электропривод, устройства рекуперации и накопители электроэнергии, использующие модульный принцип построения и оснащенные устройствами климат-контроля. Часть подвижного состава должна быть оснащена двусторонними кабинами управления и выходами из вагона.

В настоящее время в подпрограмме «Совершенствование транспортного обслуживания населения Ленинградской области на 2014-2016 годы», входящей в состав государственной программы «Обеспечение устойчивого функционирования и развития коммунальной и инженерной инфраструктуры и повышение энергоэффективности в Ленинградской области», утвержденной постановлением Правительства Ленинградской области от 14.11.2013 № 400, не предусмотрены инвестиционные мероприятия по развитию наземного пассажирского транспорта общего пользования в Ленинградской области.

По аналогии с приведенным выше документом в консервативный вариант подпрограммы «Наземный пассажирский транспорт общего пользования» не вошли инвестиционные мероприятия, направленные на развитие наземного пассажирского транспорта общего пользования в Ленинградской области.

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 решить поставленных задач в сфере развития наземного пассажирского транспорта и обеспечить достижение запланированных целевых показателей.

Для обеспечения развития наземного пассажирского транспорта общего пользования в соответствии со спросом на перевозки в Санкт-Петербурге и

Ленинградской области необходима реализация дополнительных мероприятий, предусмотренных в целевом варианте подпрограммы.

3.2. Мероприятия, включенные в целевой вариант подпрограммы

В целях достижения поставленных настоящей подпрограммой целей и задач, разработан целевой вариант рекомендуемых инвестиционных мероприятий, которые не включены в настоящее время в утвержденные документы транспортного планирования.

Для решения задачи по развитию и модернизации материально-технической базы наземного пассажирского транспорта Санкт-Петербурга в целевом варианте подпрограммы предусматривается:

- реконструкция трамвайных путей;
- строительство и реконструкция объектов транспортной инфраструктуры (конечных станций, остановок и др.) наземного пассажирского транспорта, обеспечивающих работу социальных маршрутов;
- Комплексное сопровождение и развитие ГИС "Система электронного контроля и оплаты проезда (ГИС СЭКОП).

В настоящее время обслуживание Красногвардейского района Санкт-Петербурга по выпуску подвижного состава осуществляется из двух трамвайных парков, расположенных в Петроградском и Невском районах. Это приводит к увеличению непроизводительных парковых пробегов и росту себестоимости перевозок.

В соответствии с решениями заседания Межведомственной комиссии по отбору концепций проектов в целях их реализации путем участия Санкт-Петербурга в государственно-частных партнерствах при Правительстве Санкт-Петербурга от 23.06.2015 признано целесообразным реализацию проекта «Строительство и эксплуатация трамвайных путей в Красногвардейском районе Санкт-Петербурга» путем участия Санкт-Петербурга в государственно-частном партнерстве со сроком ввода в эксплуатацию объекта концессионного соглашения – январь 2017 года. В составе Концепции предусмотрено Строительство трамвайного депо для требуемого количества подвижного состава на территории объекта незавершенного строительства – трамвайного парка № 11 Красногвардейского района.

Ввод в эксплуатацию Трамвайного парка № 11 позволит:

- повысить эффективность пассажирских перевозок и качество транспортного обслуживания жителей Красногвардейского района;
- сократить парковые пробеги трамваев;
- уменьшить себестоимость перевозок на трамвайных линиях в северо-восточной части Санкт-Петербурга.

Планируемое в консервативном варианте выделение средств на финансирование мероприятий по приобретению подвижного состава наземного городского транспорта Санкт-Петербурга является не только недостаточным для замены амортизированного парка транспортных средств и уменьшения среднего возраста подвижного состава, но и не позволяет в полной мере решить задачи:

- по обеспечению транспортного обслуживания мероприятий Чемпионата мира по футболу, матчи которого пройдут в Санкт-Петербурге в 2018 году;

- по увеличению численности автобусов, работающих на газомоторном топливе в Санкт-Петербурге;
- по повышению качества транспортного обслуживания пассажиров.

Общий объем дополнительных средств, необходимых на приобретение подвижного состава наземного пассажирского транспорта Санкт-Петербурга в 2015-2020 годах, составляет 53,6 млрд руб. Эти средства необходимы для закупки 2017 автобусов, 484 трамвайных вагонов, 240 троллейбусов.

На период 2017-2020 гг. за счет дополнительных средств СПБ ГУП «Пассажиравтотранс» будет иметь возможность приобрести:

- в 2017 году - 254 дизельных автобуса большой вместимости, 155 дизельных автобусов особо большой вместимости, 162 газомоторных автобуса большой вместимости;
- в 2018 году – 146 дизельных автобуса особо большой вместимости, 362 газомоторных автобуса большой вместимости, 100 газомоторных автобуса особо большой вместимости;
- в 2019 году – 120 дизельных автобусов особо большой вместимости, 163 газомоторных автобуса большой вместимости;
- в 2020 году – 65 дизельных автобуса особо большой вместимости, 163 газомоторных автобуса большой вместимости.

Выбытие устаревшего подвижного парка составит в целом за период 2017-2020 гг. 1047 автобусов большой и особо большой вместимости. Общее количество автобусов СПБ ГУП «Пассажиравтотранс» на конец 2020 г. составит 2500 ед.

Реализация данных мероприятий по обновлению и увеличению численности автобусов в Санкт-Петербурге позволит достичь следующих показателей к 2020 г.:

- доля автобусов с низким полом - 100%;
- доля автобусов, оборудованных для перевозки маломобильных групп населения, – 73,8%;
- доля автобусов с системами бортового оборудования «под ключ» – 100%;
- доля автобусов на газомоторном топливе – 50%.

Данные мероприятия предлагается реализовать на условиях софинансирования из федерального бюджета в размере 50% необходимых средств на приобретение подвижного состава городского пассажирского транспорта Санкт-Петербурга на период 2015-2020 годы.

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 «Наземный пассажирский транспорт общего пользования» за период 2015-2020 гг. потребуется общий объем финансирования в ценах соответствующих лет в размере **102 005,41 млн. руб.**, из которых учтены в консервативном варианте **29 706,49 млн. руб.** (29,1%), в том числе за счет средств:

- бюджета Санкт-Петербурга – **18 517,15 млн. руб.** (62,3%);
- внебюджетных источников финансирования – **11 189,34 млн. руб.** (37,7%).

Дополнительная потребность в финансировании целевого варианта Программы составляет в ценах соответствующих лет **72 298,92 млн. руб.** (70,9%).

5. Ожидаемые результаты реализации целевого варианта подпрограммы

В результате реализации комплекса мероприятий, предусмотренных в целевом варианте подпрограммы «Наземный пассажирский транспорт общего пользования» по целевому варианту, к концу 2020 года прогнозируется:

- увеличение доли маршрутов с интервалом движения менее 10 минут в час «пик» до 31% от их общего количества в Санкт-Петербурге;
- увеличение количества транспортных средств, адаптированных для перевозки маломобильных групп населения, до 37% от общего количества транспортных средств, обеспечивающих маршрутные перевозки в Санкт-Петербурге;
- увеличение доли поездок, оплаченных электронными билетами в Санкт-Петербурге до 85%, в Ленинградской области до 20% от всех оплаченных поездок;
- увеличение обеспеченности автобусных маршрутов Ленинградской области подвижным составом, имеющим нормативные сроки службы, с 2,7 до 3,5 ед. на 1 маршрут;
- увеличение количества автобусов, адаптированных для перевозки маломобильных групп населения, до 15% от общего количества транспортных средств, обеспечивающих маршрутные автобусные перевозки в Ленинградской области.

Приложения

Приложение 1

Сведения о показателях (индикаторах) подпрограммы «Наземный пассажирский транспорт общего пользования» (консервативный вариант)

№ п/п	Наименование целевого показателя	Единица измерения	Значение целевого показателя	
			2015 г. (отчет)	2020 г. (прогноз)
1.	Доля маршрутов с интервалом движения менее 10 минут в час «пик» в Санкт-Петербурге	% от общего количества маршрутов	28	31
2.	Доля поездок в наземном пассажирском транспорте общего пользования, оплаченных электронными билетами в Санкт-Петербурге	% от общего количества поездок	78	85
3.	Доля поездок в автобусном транспорте общего пользования, оплаченных электронными билетами в Ленинградской области	% от общего количества поездок	5	15
4.	Доля транспортных средств наземного пассажирского транспорта общего пользования, оборудованных для перевозки маломобильных групп населения, всего в Санкт-Петербурге	% от общего парка транспортных средств	31	34
5.	Доля автобусов, оборудованных для перевозки маломобильных групп населения, обслуживающих маршрутные перевозки в Ленинградской области	% от общего парка автобусов	4,1	9
6.	Обеспеченность автобусных маршрутов Ленинградской области подвижным составом, имеющим нормативные сроки службы	ед. на 1 маршрут	2,7	3,1

**Сведения о показателях (индикаторах) подпрограммы «Наземный пассажирский транспорт общего пользования»
(целевой вариант)**

№ п/п	Наименование целевого показателя	Единица измерения	Значение целевого показателя	
			2015 г. (отчет)	2020 г. (прогноз)
1.	Доля маршрутов с интервалом движения менее 10 минут в час «пик» в Санкт-Петербурге	% от общего количества маршрутов	28	31
2.	Доля поездок в наземном пассажирском транспорте общего пользования, оплаченных электронными билетами в Санкт-Петербурге	% от общего количества поездок	78	85
3.	Доля поездок в автобусном транспорте общего пользования, оплаченных электронными билетами в Ленинградской области	% от общего количества поездок	5	20
4.	Доля транспортных средств наземного пассажирского транспорта общего пользования, оборудованных для перевозки маломобильных групп населения, всего в Санкт-Петербурге	% от общего парка транспортных средств	31	37
5.	Доля автобусов, оборудованных для перевозки маломобильных групп населения, обслуживающих маршрутные перевозки в Ленинградской области	% от общего парка автобусов	4,1	15
6.	Обеспеченность автобусных маршрутов Ленинградской области подвижным составом, имеющим нормативные сроки службы	ед. на 1 маршрут	2,7	3,5

Приложение 2

Расходы на реализацию подпрограммы «Наземный пассажирский транспорт общего пользования» *

в ценах соответствующих лет

№ п/п	Наименование задачи	Наименование мероприятия	Источники финансирования	Расходы, млн рублей по годам						
				2015-2020	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Всего по подпрограмме: «Наземный пассажирский транспорт общего пользования»			Всего	102 005,4	3 372,1	4 377,7	24 912,0	28 080,8	21 564,2	19 698,6
			учтено, в том числе:	29 706,5	3 372,1	4 377,7	7 849,4	5 729,0	4 092,4	4 285,9
			Бюджет Санкт-Петербурга	18 517,1	2 083,7	2 853,6	5 926,7	3 674,5	1 957,7	2 020,9
			Внебюджетные источники	11 189,3	1 288,4	1 524,1	1 922,7	2 054,5	2 134,6	2 265,0
			дополнительная потребность	72 298,9	-	-	17 062,7	22 351,8	17 471,8	15 412,7
1	Развитие маршрутной сети и пополнение всех видов наземного пассажирского транспорта современным подвижным составом с улучшенными технико-экономическими и экологическими характеристиками	Приобретение трамвайных вагонов, Санкт-Петербург	Всего	23 843,3	535,3	528,7	6 388,2	5 214,4	5 546,2	5 630,4
			учтено, в том числе:	3 387,1	535,3	528,7	1 414,7	210,0	343,3	355,0
			Бюджет Санкт-Петербурга	3 084,5	324,8	436,7	1 414,7	210,0	343,3	355,0
			Внебюджетные источники	302,5	210,5	92,0	-	-	-	-
			дополнительная потребность	20 456,2	-	-	4 973,5	5 004,4	5 202,9	5 275,4
2	Развитие маршрутной сети и пополнение всех видов наземного пассажирского транспорта современным подвижным составом с улучшенными технико-экономическими и экологическими характеристиками	Приобретение троллейбусов, Санкт-Петербург	Всего	3 896,7	129,2	68,0	971,3	899,7	899,4	929,0
			учтено, в том числе:	711,3	129,2	68,0	209,2	104,4	98,5	101,9
			Бюджет Санкт-Петербурга	711,3	129,2	68,0	209,2	104,4	98,5	101,9
			дополнительная потребность	3 185,4	-	-	762,1	795,3	800,9	827,1
3	Развитие маршрутной	Приобретение автобусов для	Всего	35 806,5	1 439,0	1 905,5	7 753,2	12 437,8	6 459,2	5 811,8

	сети и пополнение всех видов наземного пассажирского транспорта современным подвижным составом с улучшенными технико-экономическими и экологическими характеристиками	социальных перевозок	учтено, в том числе:	10 222,4	1 439,0	1 905,5	923,3	3 136,6	1 383,0	1 435,0
			Бюджет Санкт-Петербурга	7 801,6	1 017,4	1 383,8	578,9	2 776,1	1 005,6	1 039,8
			Внебюджетные источники	2 420,7	421,6	521,6	344,3	360,5	377,4	395,2
			дополнительная потребность	25 584,1	-	-	6 829,9	9 301,2	5 076,2	4 376,8
4	Развитие маршрутной сети и пополнение всех видов наземного пассажирского транспорта современным подвижным составом с улучшенными технико-экономическими и экологическими характеристиками	Приобретение автобусов особо большого класса (трехосных, сочлененных) для транспортного обслуживания Чемпионата мира по футболу в Санкт-Петербурге (пункт 3.8 Программы подготовки Санкт-Петербурга к проведению в 2018 году Чемпионата мира по футболу на 2014-2018 годы, утвержденной постановлением Санкт-Петербурга от 04.04.2014 № 233)	Всего	2 281,4	-	-	2 281,4	-	-	-
			учтено, в том числе:	2 281,4	-	-	2 281,4	-	-	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	2 281,4	-	-	2 281,4	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
5	Модернизация и приведение в нормативное состояние объектов транспортной инфраструктуры наземного пассажирского транспорта	Реконструкция кабельной сети городского электрического транспорта	Всего	2 732,1	188,9	262,3	496,2	587,0	589,0	608,7
			учтено, в том числе:	1 486,4	188,9	262,3	207,2	278,4	270,2	279,4
			Бюджет Санкт-Петербурга	1 486,4	188,9	262,3	207,2	278,4	270,2	279,4
			дополнительная потребность	1 245,7	-	-	289,0	308,6	318,8	329,3
6	Модернизация и приведение в нормативное состояние объектов транспортной инфраструктуры наземного пассажирского транспорта	Реконструкция троллейбусных линий	Всего	843,0	116,4	127,5	185,6	128,6	140,0	144,8
			учтено, в том числе:	843,0	116,4	127,5	185,6	128,6	140,0	144,8
			Бюджет Санкт-Петербурга	843,0	116,4	127,5	185,6	128,6	140,0	144,8
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
7	Модернизация и приведение в нормативное состояние объектов транспортной инфраструктуры	Реконструкция контактной сети трамвая	Всего	551,5	117,6	137,7	119,3	177,0	-	-
			учтено, в том числе:	551,5	117,6	137,7	119,3	177,0	-	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	551,5	117,6	137,7	119,3	177,0	-	-

	наземного пассажирского транспорта		дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
8	Модернизация и приведение в нормативное состояние объектов транспортной инфраструктуры наземного пассажирского транспорта	Реконструкция и техническое перевооружение трамвайных и троллейбусных парков	Всего	4 313,0	185,8	149,1	855,5	1 108,6	951,0	1 062,9
			учтено, в том числе:	3 288,4	185,8	149,1	560,5	667,5	791,0	934,4
			Бюджет Санкт-Петербурга	-	-	-	-	-	-	-
			Внебюджетные источники	3 288,4	185,8	149,1	560,5	667,5	791,0	934,4
			дополнительная потребность	1 024,6	-	-	295,0	441,1	160,0	128,5
9	Модернизация и приведение в нормативное состояние объектов транспортной инфраструктуры наземного пассажирского транспорта	Модернизация оборудования тяговых подстанций городского электрического транспорта Санкт-Петербурга	Всего	965,4	109,5	120,9	172,5	180,4	187,8	194,2
			учтено, в том числе:	965,4	109,5	120,9	172,5	180,4	187,8	194,2
			Бюджет Санкт-Петербурга	-	-	-	-	-	-	-
			Внебюджетные источники	965,4	109,5	120,9	172,5	180,4	187,8	194,2
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
10	Модернизация и приведение в нормативное состояние объектов транспортной инфраструктуры наземного пассажирского транспорта	Реконструкция и техническое перевооружение автобусных парков	Всего	11 614,5	360,9	640,4	2 075,9	3 184,6	2 654,1	2 698,7
			учтено, в том числе:	4 212,3	360,9	640,4	845,4	846,1	778,4	741,2
			Бюджет Санкт-Петербурга	-	-	-	-	-	-	-
			Внебюджетные источники	4 212,3	360,9	640,4	845,4	846,1	778,4	741,2
			дополнительная потребность	7 402,2	-	-	1 230,5	2 338,5	1 875,7	1 957,5
11	Модернизация и приведение в нормативное состояние объектов транспортной инфраструктуры наземного пассажирского транспорта	Реконструкция трамвайных путей под ускоренный режим движения	Всего	4 722,9	136,9	38,8	1 219,0	1 173,7	797,3	1 357,2
			учтено, в том числе:	375,8	136,9	38,8	-	-	100,0	100,0
			Бюджет Санкт-Петербурга	375,8	136,9	38,8	-	-	100,0	100,0
			дополнительная потребность	4 347,1	-	-	1 219,0	1 173,7	697,3	1 257,2
12	Модернизация и	Строительство трамвайного	Всего	7 250,9	-	-	1 000,0	2 500,0	3 000,0	750,9

	приведение в нормативное состояние объектов транспортной инфраструктуры наземного пассажирского транспорта	парка №11	учтено, в том числе:	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	7 250,9	-	-	1 000,0	2 500,0	3 000,0	750,9
13	Обеспечение приоритета движения наземного пассажирского транспорта, в том числе за счет светофорного регулирования и выделения специальных полос движения	Строительство и реконструкция объектов транспортной инфраструктуры наземного городского пассажирского транспорта для обслуживания "социальных" маршрутов	Всего	1 512,7	-	-	433,7	459,0	310,0	310,0
			учтено, в том числе:	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	1 512,7	-	-	433,7	459,0	310,0	310,0
14	Внедрение на всех видах транспорта электронных билетов	Комплексное сопровождение и развитие ГИС "Система электронного контроля и оплаты проезда (ГИС СЭКОП)"	Всего	319,1	29,1	-	30,0	30,0	30,0	200,0
			учтено, в том числе:	29,1	29,1	-	-	-	-	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	29,1	29,1	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	290,0	-	-	30,0	30,0	30,0	200,0
15	Комплексная информатизация работы всех видов пассажирского транспорта на основе использования современных телекоммуникационных и навигационных систем	Комплексное сопровождение и развитие ГИС "Автоматизированная система управления городским пассажирским транспортом (АСУ ГПТ)"	Всего	23,4	23,4	-	-	-	-	-
			учтено, в том числе:	23,4	23,4	-	-	-	-	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	23,4	23,4	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
16	Комплексная информатизация работы всех видов пассажирского транспорта на основе использования современных телекоммуникационных и навигационных систем	Реализация Концессионного соглашения о создании, реконструкции и эксплуатации трамвайной сети в Красногвардейском районе Санкт-Петербурга	Всего	1 329,0	-	398,7	930,3	-	-	-
			учтено, в том числе:	1 329,0	-	398,7	930,3	-	-	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	1 329,0	-	398,7	930,3	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-

*** 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.