

**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

УТВЕРЖДЕНА

**Координационным советом по развитию транспортной системы
г. Санкт-Петербурга и Ленинградской области 8 декабря 2016 г.**

(пункт __ раздела I протокола № __)

Санкт-Петербург

2016

СОСТАВ

Программы развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области на период до 2020 года:

Том 1. Основные положения Программы развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области на период до 2020 года

Том 2. Подпрограмма «Железнодорожный транспорт»

Том 3. Подпрограмма «Морской транспорт»

Том 4. Подпрограмма «Внутренний водный транспорт»

Том 5. Подпрограмма «Воздушный транспорт»

Том 6. Подпрограмма «Автомобильные дороги и улично-дорожная сеть»

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

Том 8. Подпрограмма «Наземный пассажирский транспорт общего пользования»

Том 9. Подпрограмма «Транспортно-пересадочные узлы и парковки»

Том 10. Подпрограмма «Безопасность дорожного движения, организация дорожного движения и интеллектуальные транспортные системы»

Том 11. Подпрограмма «Терминально-логистические центры»

**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 1. Основные положения**

**Санкт-Петербург
2016**

Содержание

ПАСПОРТ ПРОГРАММЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА И ЛЕНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ НА ПЕРИОД ДО 2020 ГОДА (ЦЕЛЕВОЙ ВАРИАНТ)	5
ВВЕДЕНИЕ	14
1. ХАРАКТЕРИСТИКА ПРОБЛЕМЫ, НА РЕШЕНИЕ КОТОРОЙ НАПРАВЛЕНА ПРОГРАММА.....	15
2. ОСНОВНЫЕ ЦЕЛИ И ЗАДАЧИ ПРОГРАММЫ, СРОКИ И ЭТАПЫ ЕЕ РЕАЛИЗАЦИИ.....	38
3. ЦЕЛЕВЫЕ ИНДИКАТОРЫ И ПОКАЗАТЕЛИ ПРОГРАММЫ.....	40
4. ПЕРЕЧЕНЬ МЕРОПРИЯТИЙ ПРОГРАММЫ	44
4.1. Мероприятия, включенные в консервативный вариант Программы.....	45
4.2. Мероприятия, включенные в целевой вариант Программы.....	49
5. РЕСУРСНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ МЕРОПРИЯТИЙ ПРОГРАММЫ	52
6. МЕХАНИЗМ РЕАЛИЗАЦИИ ПРОГРАММЫ.....	53
7. ОЦЕНКА СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ЭФФЕКТИВНОСТИ ПРОГРАММЫ	56
Приложения.....	60
Приложение 1	61
Сведения о показателях (индикаторах) Программы развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области на период до 2020 года (консервативный вариант).....	61
Сведения о показателях (индикаторах) Программы развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области на период до 2020 года (целевой вариант)	69
Приложение 2	78
Расходы на реализацию Программы развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области на период до 2020 года *	78
Приложение 3	82
Перечень мероприятий Программы, требующих софинансирования на период 2015-2020 гг. *	82

Паспорт Программы развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области на период до 2020 года (целевой вариант)

<p>Полное наименование Программы</p>	<p>Программа развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области на период до 2020 года</p>
<p>Подпрограммы, входящие в состав Программы</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Подпрограмма «Железнодорожный транспорт» 2. Подпрограмма «Морской транспорт» 3. Подпрограмма «Внутренний водный транспорт» 4. Подпрограмма «Воздушный транспорт» 5. Подпрограмма «Автомобильные дороги и улично-дорожная сеть» 6. Подпрограмма «Метрополитен и другие виды внеуличного скоростного пассажирского транспорта» 7. Подпрограмма «Наземный пассажирский транспорт общего пользования» 8. Подпрограмма «Транспортно-пересадочные узлы и парковки» 9. Подпрограмма «Безопасность дорожного движения, организация дорожного движения и интеллектуальные транспортные системы» 10. Подпрограмма «Терминально-логистические центры»
<p>Программно-целевые инструменты Программы</p>	<p>Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года, утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 22.11.2008 № 1734-р (ред. от 11.06.2014);</p> <p>Государственная программа Российской Федерации «Развитие транспортной системы», утвержденная постановлением Правительства Российской Федерации от 15 апреля 2014 г. № 319;</p> <p>Федеральная целевая программа «Развитие транспортной системы России (2010-2020 годы)», утвержденная постановлением Правительства Российской Федерации от 05.12.2001 № 848 (ред. от 13.10.2016);</p> <p>Федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах», утвержденная постановлением Правительства Российской Федерации от 3 октября 2013 г. № 864 (ред. от 11.10.2016);</p> <p>Федеральная адресная инвестиционная программа на 2015 год и на плановый период 2016 и 2017 годы;</p> <p>Стратегия социально-экономического развития Северо-Западного федерального округа на период до 2020 года, утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 18 ноября 2011 г. № 2074-р (ред. от 26.12.2014);</p> <p>Программа развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области на период до 2020 года, утвержденная Координационным советом по развитию транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области 27 ноября 2015 г. (пункт 1 раздела I протокола № 80);</p>

Стратегия экономического и социального 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 (ред. от 31.05.2016);

Государственная программа Санкт-Петербурга «Развитие транспортной системы Санкт-Петербурга» на 2015-2020 годы, утвержденная постановлением Правительства Санкт-Петербурга от 30.06.2014 № 552 (ред. от 26.07.2016);

Стратегия развития транспортно-логистического комплекса Санкт-Петербурга, утвержденная постановлением Правительства Санкт-Петербурга от 03.07.2007 № 741 (ред. от 22.03.2013);

Программа подготовки Санкт-Петербурга к проведению в 2018 году Чемпионата мира по футболу на 2014-2018 годы, утвержденная постановлением Правительства Санкт-Петербурга от 04.04.2014 № 233 (ред. от 28.09.2016);

Областной закон Ленинградской области от 08.08.2016 N 76-оз «О Стратегии социально-экономического развития Ленинградской области до 2030 года и признании утратившим силу областного закона «О Концепции социально-экономического развития Ленинградской области на период до 2025 года» (принят ЗС ЛО 13.07.2016);

Государственная программа Ленинградской области «Развитие автомобильных дорог Ленинградской области», утвержденная постановлением Правительства Ленинградской области от 14 ноября 2013 года № 397 (ред. от 02.08.2016);

Подпрограмма «Совершенствование транспортного обслуживания населения Ленинградской области» в составе Государственной программы Ленинградской области «Обеспечение устойчивого функционирования и развития коммунальной и инженерной инфраструктуры и повышение энергоэффективности в Ленинградской области», утвержденной постановлением Правительства Ленинградской области от 14 ноября 2013 года № 400 (ред. от 08.11.2016);

Подпрограмма «Повышение безопасности дорожного движения» государственной программе Ленинградской области «Безопасность Ленинградской области», утвержденной постановлением Правительства Ленинградской области от 14.11.2013 № 396 (ред. от 20.06.2016);

Проект Генеральной схемы развития железнодорожного узла транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области, одобренный в целом Координационным советом по развитию транспортной системы г. Санкт-Петербурга и Ленинградской области 9 сентября 2014 г. (пункт 2 раздела IV протокола № 49);

Адресные инвестиционные программы Санкт-Петербурга и Ленинградской области и др.

Цель Программы	Удовлетворение спроса населения и отраслей экономики на транспортные услуги с требуемыми показателями доступности, надежности, экономичности и безопасности, эффективное развитие транспортной инфраструктуры для повышения конкурентоспособности Санкт-Петербурга и Ленинградской области, улучшения качества жизни населения и устойчивого экономического роста.
Задачи Программы	<p>В рамках подпрограммы «Железнодорожный транспорт»:</p> <ul style="list-style-type: none"> - увеличение пропускной способности участков железнодорожной сети; - строительство новых и реконструкция существующих железнодорожных линий для организации скоростного и высокоскоростного пассажирского движения; - строительство новых и модернизация существующих грузовых терминалов, железнодорожных станций, вокзалов; - обеспечение надежности и безопасности функционирования железнодорожного транспорта на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области. <p>В рамках подпрограммы «Морской транспорт»:</p> <ul style="list-style-type: none"> - увеличение портовых мощностей, пропускной способности терминалов и подходов к ним, обеспечение эффективного развития портовой инфраструктуры; - обеспечение надежности и безопасности функционирования морского транспорта на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области. <p>В рамках подпрограммы «Внутренний водный транспорт»:</p> <ul style="list-style-type: none"> - обеспечение надежности объектов инфраструктуры и безопасности судоходства на внутренних водных путях; - развитие инфраструктуры внутреннего водного транспорта в Санкт-Петербурге и Ленинградской области, увеличение пассажирских перевозок в городском и пригородном сообщении, на туристических маршрутах. <p>В рамках подпрограммы «Воздушный транспорт»:</p> <ul style="list-style-type: none"> - увеличение объемов авиаперевозок за счет развития авиатранспортной инфраструктуры; - обеспечение развития сети вертолетных площадок; - обеспечение безопасности воздушных перевозок; - обеспечение развития учебных заведений и центров подготовки персонала гражданской авиации. <p>В рамках подпрограммы «Автомобильные дороги и улично-дорожная сеть»:</p> <ul style="list-style-type: none"> - увеличение протяженности соответствующих нормативным требованиям автомобильных дорог федерального значения, входящих в систему международных транспортных коридоров; - увеличение протяженности соответствующих нормативным требованиям автомобильных дорог федерального значения; - повышение надежности и безопасности движения по автомобильным дорогам федерального значения; - развитие магистральной дорожной сети для обеспечения скоростных связей по направлениям концентрации транспортных потоков; - формирование устойчивых транспортных связей между

районами Санкт-Петербурга и Ленинградской области;

- совершенствование автодорожных подходов к крупным промышленным и транспортным узлам;
- устранение участков автомобильных дорог, работающих в режиме перегрузки;
- ликвидация разрывов и «узких мест» на дорожной сети;
- формирование устойчивых транспортных связей с населенными пунктами, не имеющими постоянной связи с сетью автомобильных дорог общего пользования по дорогам с твердым покрытием.

В рамках подпрограммы «Метрополитен и другие виды внеуличного скоростного пассажирского транспорта»:

- 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.

В рамках подпрограммы «Наземный пассажирский транспорт общего пользования»:

- 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.

В рамках подпрограммы «Транспортно-пересадочные узлы и парковки»:

- строительство новых транспортно-пересадочных узлов на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области.

В рамках подпрограммы «Безопасность дорожного движения, организация дорожного движения и интеллектуальные транспортные системы»:

- сокращение количества ДТП и снижение тяжести их последствий;
- повышение уровня организации дорожного движения;

	<p>- совершенствование системы информационного обеспечения участников дорожного движения, развитие основных компонентов интеллектуальных транспортных систем.</p> <p>В рамках подпрограммы «Терминально-логистические центры»:</p> <ul style="list-style-type: none"> - создание сети транспортно-логистических центров и «терминальных деревень»; - создание портово-промышленных зон.
<p>Целевые индикаторы и показатели Программы</p>	<p>доля железнодорожных линий общего пользования, имеющих ограничение пропускной способности;</p> <p>ввод в эксплуатацию участков железнодорожных путей после строительства и реконструкции;</p> <p>ввод в эксплуатацию железнодорожных станций после строительства реконструкции;</p> <p>реконструкция железнодорожных вокзалов в Санкт-Петербурге;</p> <p>объем перевалки грузов в морских портах, расположенных на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области;</p> <p>объем перевалки контейнерных и накатных (ро-ро) грузов в морских портах, расположенных на территории Санкт-Петербурга;</p> <p>объем перевалки контейнерных и накатных (ро-ро) грузов в морских портах, расположенных на территории Ленинградской области;</p> <p>доля гидротехнических сооружений, не соответствующих нормативным требованиям безопасности эксплуатации;</p> <p>протяженность внутренних водных путей с ограничениями пропускной способности;</p> <p>количество эксплуатируемых объектов инфраструктуры воздушного транспорта, расположенных на прилегающих к медицинским учреждениям территориях в Санкт-Петербурге;</p> <p>количество аварийных посадочных площадок для вертолетов в Санкт-Петербурге;</p> <p>строительство грузового аэропорта «Усть-Луга»;</p> <p>ввод в эксплуатацию автомобильных дорог общего пользования федерального значения после строительства и реконструкции;</p> <p>ввод в эксплуатацию автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения после строительства и реконструкции;</p> <p>ввод в эксплуатацию новых путепроводов после завершения строительства, решающих задачу ликвидации пересечений автомобильных и железных дорог в одном уровне;</p> <p>доля протяженности автомобильных дорог общего пользования федерального значения, обслуживающих движение в режиме перегрузки на территории Ленинградской области;</p> <p>доля протяженности автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения Ленинградской области, обслуживающих движение в режиме перегрузки;</p>

	<p>доля протяженности автомобильных дорог общего пользования регионального значения, проходящих по территории Санкт-Петербурга, обслуживающих движение в режиме перегрузки;</p> <p>ввод в эксплуатацию станций метрополитена после строительства;</p> <p>ввод в эксплуатацию линий метрополитена после строительства;</p> <p>общая протяженность введенных в эксплуатацию линий легкорельсового транспорта;</p> <p>доля транспортных средств наземного пассажирского транспорта общего пользования, адаптированных для перевозки маломобильных групп населения, в Санкт-Петербурге;</p> <p>доля автобусов, адаптированных для перевозки маломобильных групп населения, обслуживающих маршрутные перевозки в Ленинградской области;</p> <p>количество построенных ТПУ на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области;</p> <p>снижение общего количества ДТП на улично-дорожной сети Санкт-Петербурга и на автомобильных дорогах общего пользования в Ленинградской области к уровню 2015 г.;</p> <p>количество построенных крупных транспортно-логистических центров и «терминальных деревень»;</p> <p>количество созданных портово-промышленных зон (ППЗ);</p> <p>количество информационно-управляющих логистических центров, созданных на основе единой платформы информационного взаимодействия и единых стандартов электронного оформления и сопровождения грузовых перевозок, действующих в морских портах, расположенных на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области.</p>
<p>Этапы и сроки реализации Программы</p>	<p>Программа реализуется в два этапа.</p> <p>Сроки реализации Программы – 2015–2020 гг.</p> <p>Этап 1 – 2015-2017 гг.</p> <p>Этап 2 – 2018-2020 гг.</p>
<p>Объемы и источники финансирования мероприятий Программы</p>	<p>Общий объем финансирования целевого варианта Программы на период 2015-2020 гг. составляет в ценах соответствующих лет 1 214 267,82 млн. руб., из которых учтены в консервативном варианте 599 866,19 млн. руб. (49,4%), в том числе за счет средств:</p> <ul style="list-style-type: none"> - федерального бюджета – 157 767,29 млн. руб. (26,3%); - бюджета Санкт-Петербурга – 241 587,69 млн. руб. (40,3%); - бюджета Ленинградской области – 4 083,53 млн. руб. (0,7%); - средств ОАО «РЖД» – 58 327,9 млн. руб. (9,7%); - средств ГК «Автодор» – 60 672,3 млн. руб. (10,1%); - внебюджетных источников финансирования – 77 427,48 млн. руб. (12,9%). <p>Дополнительная потребность в финансировании целевого варианта Программы составляет в ценах соответствующих лет 614 401,63 млн. руб. (50,6%).</p>

<p>Ожидаемые результаты реализации Программы</p>	<p>В результате реализации комплекса мероприятий, предусмотренных в целевом варианте Программы, к концу 2020 года будут достигнуты следующие результаты:</p> <ul style="list-style-type: none"> – доля железнодорожных линий общего пользования, имеющих ограничение пропускной способности, в Санкт-Петербурге и Ленинградской области в целом составит – 6% (176,4 км); – ввод в эксплуатацию 37 железнодорожных станций после строительства и реконструкции; – увеличение объема перевалки грузов в морских портах, расположенных на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, в 1,3 раза; – увеличение объема перевалки контейнерных грузов в морских портах, расположенных на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области в 2раза; – увеличение объема перевалки грузов ро-ро в морских портах, расположенных на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, в 2,9 раза; – увеличение объема перевозок пассажиров морским транспортом через морские порты, расположенные на территории Санкт-Петербурга, в 4,9 раза; – снижение доли гидротехнических сооружений, не соответствующих нормативным требованиям безопасности эксплуатации на территории Ленинградской области на 33%; – увеличение объема перевозок пассажиров на внутреннем водном транспорте в Санкт-Петербурге до 3 200 чел. (в 1,4 раза по сравнению с 2015 г.); – увеличение объема перевозок грузов на внутреннем водном транспорте в Санкт-Петербурге и Ленинградской области до 15 млн. тонн (в 2,8 раза); – доля протяженности Волго-Балтийского водного пути с ограничениями пропускной способности на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области составит 11,1%; – увеличение объемов пассажирских авиаперевозок в Санкт-Петербурге и Ленинградской области с 13,5 млн. пасс. в 2015 г. до 19 млн. пасс. в 2020 г.; – увеличение объемов грузовых авиаперевозок в Санкт-Петербурге и Ленинградской области с 27 тыс. тонн в 2015 г. до 60 тыс. тонн в 2020 г.; – строительство 4-х вертолетных посадочных площадок на территории Ленинградской области в целях оказания скорой специализированной медицинской помощи; – строительство 2-х вертолетных аварийно-посадочных площадок на территории Санкт-Петербурга;
--	--

- строительство грузового аэропорта «Усть-Луга»;
- будет обеспечен ввод в эксплуатацию автомобильных дорог общего пользования федерального значения после строительства – 278,6 км (консервативный вариант – 164,2 км);
- будет обеспечен ввод в эксплуатацию автомобильных дорог общего пользования федерального значения после реконструкции – 327,9 км (консервативный вариант – 168,8 км);
- будет обеспечен ввод в эксплуатацию автомобильных дорог общего пользования регионального значения в Санкт-Петербурге после строительства – 55,8 км (консервативный вариант – 53,8 км);
- будет обеспечен ввод в эксплуатацию автомобильных дорог общего пользования регионального значения в Санкт-Петербурге после реконструкции – 18,7 км (консервативный вариант – 12,7 км);
- будет обеспечен ввод в эксплуатацию автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения Ленинградской области после строительства – 27,7 км (консервативный вариант – 18,7 км);
- будет обеспечен ввод в эксплуатацию автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения Ленинградской области после реконструкции – 44,5 км; (консервативный вариант – 4,8 км);
- доля протяжённости автомобильных дорог общего пользования федерального значения, проходящих по территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, обслуживающих движение в режиме перегрузки составит 21%;
- доля протяжённости автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения Ленинградской области, обслуживающих движение в режиме перегрузки составит 0,85%;
- доля протяжённости автомобильных дорог общего пользования регионального значения Санкт-Петербурга, обслуживающих движение в режиме перегрузки составит 41%;
- общее количество введенных в эксплуатацию путепроводов, решающих задачу ликвидации пересечений автомобильных и железных дорог в одном уровне, составит - 42 шт., в том числе 13 шт. – на территории Санкт-Петербурга и 29 шт. – на территории Ленинградской области;
- 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%;
- 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;

– ввод в эксплуатацию после завершения строительства 5 транспортно-пересадочных узлов на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области;

– создание 4200 обустроенных машино-мест на перехватывающих парковках на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области;

– общее количество ДТП на улично-дорожной сети Санкт-Петербурга и на автомобильных дорогах общего пользования в Ленинградской области снизится на 5% к уровню 2015 г.;

– значение индикатора социального риска (количество лиц, погибших в результате ДТП, на 100 тыс. населения) на улично-дорожной сети Санкт-Петербурга и на автомобильных дорогах общего пользования в Ленинградской области уменьшится на 10% к уровню 2015 г.;

– ввод в эксплуатацию 2 800 тыс. кв. м качественных складских площадей в Санкт-Петербурге и Ленинградской области;

– строительство 3 новых крупных транспортно-логистических центров в Санкт-Петербурге и Ленинградской области;

– создание 2 портово-промышленных зон (ППЗ) в районе морского торгового порта Усть-Луга и в районе ММПК Бронка;

– создание 3 информационно-управляющих логистических центров в Большом порту Санкт-Петербург, морском торговом порту Усть-Луга и на ММПК Бронка на основе единой платформы информационного взаимодействия и единых стандартов электронного оформления и сопровождения грузовых перевозок.

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

Введение

Программа развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области на период до 2020 года (далее – Программа) разработана во исполнение поручения Министра транспорта Российской Федерации И.Е. Левитина и одобрена в первой редакции Координационным советом по развитию транспортной системы г. Санкт-Петербурга и Ленинградской области, образованным на основании Постановления Правительства Российской Федерации от 4 апреля 2011 года № 241 «О Координационном совете по развитию транспортной системы г. Санкт-Петербурга и Ленинградской области» (далее – Координационный совет) в апреле 2012 года.

Во исполнение указания Президента Российской Федерации В.В. Путина от 26 марта 2014 года № Пр-646 и поручения Заместителя Председателя Правительства Российской Федерации А.В. Дворковича от 26 апреля 2014 года № АД-П9-3093 в 2014 году завершена работа по актуализации Программы для последующего принятия решения о корректировке Государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы» (далее – Государственная программа) в части включения в нее основных разделов, предусмотренных Программой.

Координационным советом в сентябре 2014 года дано поручение обеспечить ежегодную актуализацию Программы в целях достижения запланированных индикаторов и показателей Программы (пункт 5 раздела I протокола от 9 сентября 2014 г. № 49).

Перечень мероприятий Программы разработан в соответствии с программно-целевыми инструментами Программы.

Программа развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области на период до 2020 года разработана для двух вариантов: консервативного и целевого. При определении объемов финансирования мероприятий Программы и подпрограмм, входящих в ее состав, учтен объем финансирования, предусмотренный для реализации данных мероприятий в государственных программах Российской Федерации, Санкт-Петербурга и Ленинградской области. На основе проделанной работы выявлена дополнительная потребность в финансировании мероприятий развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области и показаны достигаемые целевые показатели и индикаторы в случае их реализации на период до 2020 года.

1. Характеристика проблемы, на решение которой направлена Программа

Транспортная система Санкт-Петербурга и Ленинградской области обеспечивает значительную часть грузовых и пассажирских перевозок в Российской Федерации. Через Санкт-Петербургский транспортный узел осуществляется наибольший в России объем международных перевозок, что связано с прохождением по территории региона международных транспортных коридоров, расположением морских портов Балтийского моря, автодорожных и железнодорожных магистралей, обеспечивающих выходы в страны ЕС, наличием Единой глубоководной системы Европейской части Российской Федерации, связывающей по внутренним водным путям Белое, Балтийское, Каспийское, Азовское и Чёрное моря.

Сегодня транспорт – одна из базовых наиболее динамично развивающихся отраслей экономики Санкт-Петербурга и Ленинградской области:

- в структуре валового регионального продукта Санкт-Петербурга доля транспортной отрасли составляет 11,8%, в Ленинградской области – 15,9%;

- в Санкт-Петербурге и Ленинградской области зарегистрировано свыше 31 тыс. транспортных предприятий, на которых работает более 290 тыс. человек (8% от общей численности занятых по Санкт-Петербургу и Ленинградской области). В Санкт-Петербурге в транспортном комплексе работает 29 тыс. предприятий, на которых трудится свыше 230 тыс. чел. (около 9% от общего числа занятых в экономике города). В Ленинградской области в транспортной отрасли работает около 2,4 тыс. предприятий, где трудится более 60 тыс. чел. (около 8% от общей численности занятых по области);

- общий объем инвестиций в развитие транспортного комплекса Санкт-Петербурга и Ленинградской области в 2015 г. составил 190 млрд руб., что составляет 26% от общего объема инвестиций в Санкт-Петербурге и Ленинградской области. В Санкт-Петербурге объем инвестиций в развитие транспортного комплекса превысил в 2015 г. 127 млрд руб. (24,4% от общего объема инвестиций в экономику Санкт-Петербурга). В Ленинградской области инвестиции в развитие транспортной области составили 63 млрд руб., (31,7% от всех инвестиционных вложений области);

- в 2015 г. по Санкт-Петербургу и Ленинградской области общий объем экспорта и импорта транспортных услуг составил 2454 млн. долларов США. (57,2% от общего объема экспорта и импорта услуг отраслей экономики региона). Суммарный объем экспорта и импорта транспортных услуг достиг в Санкт-Петербурге в 2015 г. 1901 млн. долларов США (54,3% от общего объема экспорта и импорта услуг отраслей экономики Санкт-Петербурга), при этом в суммарном объеме транспортных услуг доля экспорта составляет 67%, а импорта – 33%. В Ленинградской области суммарный объем экспорта и импорта транспортных услуг достиг 553 млн. долларов США (68% от общего объема экспорта и импорта услуг отраслей экономики области), при этом в суммарном объеме транспортных услуг доля экспорта составляет 97%, а доля импорта незначительная (3%).

Эффективное развитие транспортного комплекса, объединяющего различные виды транспорта и дорожное хозяйство, является важным фактором повышения

привлекательности Санкт-Петербурга и Ленинградской области для жизни и работы людей, роста экономической активности, расширения производства, сферы обслуживания и туризма, повышения конкурентоспособности и инвестиционной привлекательности региона.

Развитие внешних видов транспорта, обеспечивающих грузовые перевозки

К доставке грузов через портовые комплексы Санкт-Петербурга и Ленинградской области тяготеет почти вся Европейская часть России, в которой проживает 112 млн. чел. (76% от общей численности населения страны), сконцентрированы крупнейшие города и расположены основные предприятия базовых отраслей промышленности, крупные торговые и терминально-логистические комплексы.

В общем объеме грузовой работы транспортного комплекса Санкт-Петербурга и Ленинградской области около 70% приходится на обслуживание транзитных для региона грузопотоков, следующих в другие регионы России или в другие страны.

Через морские порты Санкт-Петербурга и Ленинградской области проходит кратчайший маршрут из Российской Федерации в Европейский Союз.

За период 2011-2015 гг. грузооборот морских портов, расположенных на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, увеличился со 172,3 млн тонн до 218,1 млн тонн (на 26,6%). Доля грузооборота морских портов Санкт-Петербурга и Ленинградской области в общем грузообороте морских портов Российской Федерации составила 32% в 2015 г.

Порт Усть-Луга занимает второе место по грузообороту среди российских портов, порт Приморск - 4 место, а Большой порт Санкт-Петербург - 5 место. Таким образом, из 5 морских портов, расположенных на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, три порта входят в первую пятерку крупнейших портов России по грузообороту.

Большой порт Санкт-Петербург лидирует в России по грузообороту контейнерных грузов, через него проходит 44% всех контейнерных грузов, перегружаемых в морских портах РФ.

К основным проблемам, сдерживающим развитие морских портов Санкт-Петербурга и Ленинградской области, относятся следующие:

– недостаточные глубины восточной части Балтийского моря ограничивают прием современных океанских судов и вынуждают перегружать грузы с океанских линий на фидерные линии, что увеличивает стоимость и время доставки товаров;

– несбалансированность товарных потоков по направлениям – значительное превосходство объемов экспортных потоков над импортными, что предопределяет неравномерную загрузку портовых мощностей;

– недостаточная конкурентоспособность морских портов и нехватка высокотехнологичных мощностей по перевалке внешнеторговых грузов приводят к тому, что часть российских грузов переваливается в портах соседних стран Балтии и Финляндии;

– недостаточная пропускная способность подходных каналов, автодорожных и железнодорожных подходов к Большому порту Санкт-Петербург, ограниченность территории его развития из-за нахождения в границах плотной застройки города;

- отставание в развитии автодорожных и железнодорожных подходов к морским портам Ленинградской области;
- недостаточные площади складирования, вследствие чего периодически возникают заторы с обработкой грузов и их вывозом из портов;
- низкая транспортная доступность пассажирских терминалов морских портов, отсутствие прямых беспересадочных связей между ними и аэропортом «Пулково», железнодорожными, автобусными и речными вокзалами, недостаточная пропускная способность автодорожных подходов к Пассажи́рскому порту Санкт-Петербург, заторы на пути следования туристов к достопримечательностям Санкт-Петербурга, что приводит к низкому уровню возвратности туристов. Решению этой проблемы будет способствовать организация речных маршрутов, предусматривающих обслуживание туристов внутренним водным транспортом для доставки их к достопримечательностям города.

На перспективу прогнозируется значительное увеличение объемов международных перевозок, проходящих через морские порты Санкт-Петербурга и Ленинградской области в связи с ростом товарообмена между странами, что связано с вступлением России во Всемирную Торговую Организацию и созданием Евразийского экономического союза Российской Федерации, Республики Беларусь и Республики Казахстан. Основной прирост грузовых перевозок ожидается за счет транзитных грузов, которые будут следовать в направлении стран ЕС и Китая.

В «Стратегии развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 года» планируется увеличение грузооборота морских портов Санкт-Петербурга и Ленинградской области в 1,3 раза до 265,3 млн тонн в 2020 г. В структуре грузооборота морских портов значительно возрастет объем генеральных грузов, что повлечет за собой увеличение доли автотранспорта в общем объеме перевозок портовых грузов.

Динамичное развитие морских портов Санкт-Петербурга и Ленинградской области должно сопровождаться строительством или реконструкцией подходных каналов, автомобильных и железных дорог, а также созданием тыловых терминалов с целью увеличения объема услуг добавленной стоимости.

В настоящее время Санкт-Петербург и Ленинградская область в недостаточной степени используют свои преимущества, связанные с прохождением по территории региона мощного контейнерного потока. При обслуживании контейнерных грузопотоков наибольшую выгоду приносит перевалка грузов с одного вида транспорта на другой и оказание дополнительных терминально-логистических услуг. Однако в настоящее время менее 30% грузопотока контейнеров обрабатывается на терминальных комплексах города и области, остальная часть контейнерных грузов покидают регион без какой-либо обработки, что не позволяет создать дополнительную добавленную стоимость за счет развития сопутствующих услуг: обработки контейнерных грузов, складирования, комплектации, маркировки, формирования товарных партий и т.д. Мировой опыт показывает, что при росте числа дополнительных операций, включающих разборку и комплектование контейнеров, взвешивание, маркировку, упаковку, досборку товаров и др., дополнительные доходы от переработки одного контейнера увеличиваются в 2-3 раза.

Для обработки контейнерных грузов требуются современные складские комплексы и операторы комплексных логистических услуг, которые могут эффективно организовать

процессы транспортировки, складирования, хранения, дистрибуции грузов и управления цепочками поставок.

Значительный спрос на современные складские комплексы формируется и в сфере оптовой и розничной торговли, объемы которой многократно возросли за последние несколько лет. Увеличение доли торговых сетей в структуре торговли региона привело к существенному росту спроса на услуги торгово-распределительных складов.

В 2015 г. ввод в эксплуатацию качественных складских площадей в Санкт-Петербурге и Ленинградской области составил 2800 тыс. кв. м. В настоящее время лидером по грузообороту среди морских портов, расположенных на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, является морской торговый порт Усть-Луга.

За период 2011-2015 гг. грузооборот порта Усть-Луга увеличился с 22,7 млн тонн до 87,9 млн тонн (почти в 4 раза), а на начало 2016 г. профицит мощности терминалов порта Усть-Луга составил 23,3 млн тонн, в том числе по сухогрузам – 12,1 млн тонн, по наливным грузам – 11,2 млн тонн. Грузооборот Большого порта Санкт-Петербург за аналогичный период снизился с 60 млн тонн до 51,5 млн тонн (на 16%), а на начало 2016 г. профицит мощности терминалов Большого порта Санкт-Петербург составил 30 млн тонн, в том числе по сухогрузам – 20 млн тонн, по наливным грузам – 10 млн тонн.

Учитывая уникальные возможности и свободные мощности терминалов, **Санкт-Петербург и Ленинградская область могут существенно увеличить доходы от транспортно-логистической деятельности за счет создания на территории региона национального центра логистики и дистрибуции.**

Такая стратегия развития региона позволит городу и области получать доходы и налоговые платежи не только за счет предоставления услуг по перевозке и перевалке грузов, но и за счет совершения большого количества логистических и терминально-складских операций. Для создания добавленной стоимости необходимо обеспечить развитие на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области современной терминально-складской инфраструктуры.

В случае формирования на базе региона национального транспортно-логистического и дистрибутивного центра Европейской части России увеличатся доходы от логистической и терминально-складской деятельности, поступающие преимущественно в бюджеты Санкт-Петербурга и Ленинградской области.

Для повышения конкурентоспособности транспортно-логистического комплекса Санкт-Петербурга и Ленинградской области **необходимо создание систем информационного взаимодействия в мультимодальных транспортных узлах**, к которым, в первую очередь, относятся морские порты. По результатам исследований потери времени в транспортных узлах при осуществлении перегрузки, перевозки и терминальной обработки грузов составляют до 70% в общей продолжительности времени транспортировки груза по территории региона.

На территории морских портов взаимодействуют несколько видов транспорта, осуществляются терминально-логистические операции, проходит таможенный, фитосанитарный контроль и т.д. Для эффективного функционирования морских портов требуется увязка информации о движении транспортных средств и грузов не только в части морских перевозок, но и согласование планов работы судоходных и стивидорных компаний с железной дорогой и автомобильными перевозчиками, с операторами терминально-складских услуг и государственными структурами. В настоящее время существующие в морских портах информационные системы участников процесса

перевозки и обработки грузов являются автономными и не позволяют эффективно решать задачи обеспечения согласованной подачи подвижного состава к терминалам, своевременного вывоза грузов и др.

В связи с этим требуется создание единой системы электронного взаимодействия всех участников перевозки и обработки грузов в динамично развивающихся морских портах Санкт-Петербурга и Ленинградской области с учетом включения в нее всех заинтересованных сторон: грузовладельцев, судоходных и стивидорных компаний, железнодорожных и автомобильных перевозчиков, операторов терминально-складских услуг, государственных структур и т.д.

Создание информационно-управляющих логистических центров на основе единой платформы информационного взаимодействия и единых стандартов электронного оформления и сопровождения грузовых перевозок в Большом порту Санкт-Петербург, морском торговом порту Усть-Луга и на ММПК Бронка, через которые будет идти основной поток контейнерных грузов, позволит повысить эффективность и качество планирования организации обработки и перевозки грузов. Внедрение единых стандартов электронного документооборота, разработка стандартов электронного оформления и сопровождения грузовых перевозок, а также технологии взаимодействия между участниками грузовых перевозок и государственными структурами позволит упростить процедуры и сократить сроки передачи грузов с одного на другие виды транспорта и уменьшить затраты времени на таможенное оформление.

Решение перечисленных задач будет способствовать уменьшению логистических издержек, сокращению времени доставки грузов потребителям, повышению качества транспортных и терминальных услуг, внедрению инновационных технологий и современных систем управления мультимодальными перевозками и сопутствующими услугами.

– **Железнодорожный узел Санкт-Петербурга и Ленинградской области** включает десять радиальных железнодорожных направлений:

– Московское направление, обеспечивающее связь Санкт-Петербурга с Москвой и югом страны;

– Волховстроевское направление, связывающее Санкт-Петербург с Карелией, Республикой Коми, Мурманском, Уралом, Сибирью и Среднеазиатскими государствами;

– Киришское направление, обеспечивающее преимущественно перевозки ООО ПО «Киришинефтеоргсинтез», данное направление является дублером Волховстроевского направления;

– Приозерское направление, связывающее Санкт-Петербург с северо-западной частью Карелии;

– Выборгское направление, обеспечивающее железнодорожную связь России с Финляндией;

– Нарвское направление, связывающее северо-западные районы России с Эстонией и морским портом Усть-Луга;

– Псковское (Варшавское) направление, обеспечивающее железнодорожный выход из северо-западных районов России в Латвию и Литву, в западные районы Белоруссии и Украины, а также в страны Восточной и Западной Европы;

– Витебское направление, обеспечивающее связь Санкт-Петербурга с Республикой Беларусь (восточной частью), Украиной и Молдовой;

– Новгородское направление (ответвление от Витебского направления), связывающее Санкт-Петербург с Новгородом;

– Ораниенбаумское (Балтийское) направление, связывающее Санкт-Петербург с южным побережьем Финского залива. В настоящее время обеспечивает в основном пассажирские перевозки в пригородном сообщении.

Все исходящие из узла железнодорожные линии соединены между собой внутриузловыми соединительными линиями. Общая протяженность железных дорог региона составляет 2733,5 км. Около 72 % протяженности всех железнодорожных линий, расположенных на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, в настоящее время электрифицированы.

Основным грузовым подходом к железнодорожному узлу Санкт-Петербурга и Ленинградской области является направление от Волховстроя, которое связывает субъекты Северо-Западного федерального округа с северными и восточными регионами страны, а также восточные регионы России с Финляндией и государствами Балтии.

Около 60% вагонопотока узла составляют транзитные перевозки, в составе которых преобладают нефтепродукты, уголь, минерально-строительные грузы карьеров Карельского перешейка, химические удобрения, лесные грузы, сжиженные газы и др.

За период 2011-2015 гг. объем перевозок грузов на железнодорожном транспорте в Санкт-Петербурге и Ленинградской области увеличился со 159,7 млн тонн до 183 млн тонн (на 14,6%), в том числе на долю Санкт-Петербурга пришлось 28,3%, на долю Ленинградской области – 71,7%.

В настоящее время к числу факторов, сдерживающих развитие железнодорожных перевозок, относятся следующие:

– отсутствие железнодорожного обхода Санкт-Петербурга;

– ограниченные пропускные способности ряда припортовых железнодорожных станций и путей;

– отсутствие автоматизированных систем управления железнодорожными перевозками в морских портах, что не позволяет повысить эффективность на стыках работы разных видов транспорта;

– низкие темпы внедрения технологии электронного документооборота на железнодорожных пунктах пропуска, расположенных на территории Ленинградской области, что не позволяет снизить затраты времени на проведение таможенного оформления грузового железнодорожного состава;

– снижение объемов перевозок пассажиров в пригородном сообщении, обусловленное, в том числе, уменьшением объемов движения пригородных электропоездов и недостаточной степенью интеграции работы железнодорожного и других видов транспорта;

– рост численности амортизированного парка пригородных поездов и необходимость привлечения средств для его своевременной замены;

– многочисленные пересечения железных и автомобильных дорог в одном уровне, что вызывает задержки движения автотранспортных средств и ведет к возникновению ДТП с тяжелыми последствиями.

В составе Генеральной схемы развития железнодорожного узла транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области, разработанной ОАО «Ленгипротранс», прогнозируется, что перспективный грузооборот

Санкт-Петербургского железнодорожного узла на границах подходов с внешней железнодорожной сети составит в 2020 г. 219,3 млн. т, а в 2030 – 240,0 млн. т. При этом значительно увеличатся объемы перевалки грузов между железнодорожным и морским транспортом в морских портах южного и северного берегов Финского залива Ленинградской области и в строящемся многофункциональном перевалочном комплексе Бронка. Прогнозируется незначительное увеличение грузопотоков терминалов Большого порта Санкт-Петербург, расположенных в центральной части города, а также грузоперевозок через пограничные железнодорожные переходы на территории Ленинградской области.

На перспективный период предусматривается:

- развитие участков и направлений железнодорожного узла с целью обеспечения пропуска возрастающего транзитного грузопотока в обход Санкт-Петербурга, в частности его северо-восточной части, а также пропуска грузового поездопотока на подходах к узлу и по внутриузловым соединениям;

- станции Новый Порт и Автово не имеют возможностей для территориального расширения, поэтому увеличение их грузооборота возможно за счет изменения назначения причальных грузовых устройств, путем строительства терминалов и перегрузочных комплексов для укрупнения номенклатуры перерабатываемых грузов, за счет контейнеризации перевозок грузов и организации контейнерных терминалов;

- вынос из центральной части города грузовых дворов, работающих, в основном, с контейнерными грузами и повагонными грузовыми отправлениями, а также вынос грузовой работы со станций, расположенных в центре города, обслуживающих пути необщего пользования, обеспечивающих работу отдельных предприятий;

- вынос переработки инертно-строительных грузов для нужд строительного комплекса Санкт-Петербургской городской агломерации на станции, расположенные за пределами плотной застройки города.

Учитывая перспективный рост объемов работы по станциям Бронка и Ораниенбаум за счет развития аванпортов Большого порта Санкт-Петербург, предлагается для обеспечения расчетных размеров работы на станциях выполнить удлинение существующих приемоотправочных путей, на станции Бронка реконструировать горловины и уложить к 2020 году дополнительно четыре пути.

На перспективу планируется путевое развитие станций Выборг, Высоцк, Попово, Ермилово, Приморск, Пихтовая.

Предусматривается развитие Киришского железнодорожного узла и Усть-Лужского железнодорожного узла. Усть-Лужский железнодорожный узел будет на перспективу вторым по суммарному грузообороту после Санкт-Петербургского железнодорожного узла. Дальнейшее развитие Усть-Лужского узла, включающее расширение существующих и строительство новых станций, обусловлено высокими темпами роста грузоперевозок в адрес морского торгового порта «Усть-Луга».

Одним из перспективных инвестиционных проектов в области создания аэропортовой инфраструктуры на территории Ленинградской области является **проект строительства грузового аэропорта «Усть-Луга»** (Кингисеппский район Ленинградской области). Потребность в строительстве грузового аэропорта «Усть-Луга» возникла в связи с активно развивающимся портово-промышленным кластером в зоне тяготения морского портового комплекса «Усть-Луга». Генеральная схема развития морского торгового порта

Усть-Луга предусматривает строительство 16 перегрузочных комплексов, перспективная пропускная способность порта достигнет 100 млн тонн различных грузов в год.

В 7 км от порта Усть-Луга планируется строительство нового города с перспективным числом жителей около 35 тыс. человек (предусмотрен ввод в эксплуатацию около 1 млн кв. м жилья). Рядом с портом Усть-Луга создается промышленно-логистическая зона общей площадью 432 га, на которой предполагается размещение индустриального бизнес-парка, складов временного хранения, логистических терминалов и производственных предприятий.

Строительство аэропорта «Усть-Луга» будет обеспечивать не только перевозки, связанные с потребностями жителей нового города, морского порта и промышленно-логистической зоны, но и планируется развивать доставку и обработку почтовых грузов, оказывать услуги бизнес-авиации. На территории зоны грузового аэропорта «Усть-Луга» планируется разместить грузовой терминал и пассажирский терминал бизнес-авиации, логистический комплекс, вертодром, топливозаправочный комплекс, зону разгрузки и обслуживания авиации, таможенный терминал.

В долгосрочной перспективе планируется, что грузовой аэропорт «Усть-Луга» будет обслуживать значительную часть авиационного грузопотока для Северо-Западного региона.

В силу своего географического расположения **Санкт-Петербург и Ленинградская область играют ключевую роль в обеспечении работы Единой глубоководной системы Европейской части России**, связывающей Белое, Балтийское, Каспийское и Черное моря посредством уникальных межбассейновых соединений – Беломорско-Балтийского канала, Волго-Донского судоходного канала, Канала им. Москвы, Волго-Балтийского водного пути, системы гидротехнических сооружений на реках Волга, Кама, Дон.

В навигацию 2015 г. по Волго-Балтийскому водному пути (ВБВП) было перевезено 5,3 млн. тонн грузов. По сравнению с 2011 г. объем перевезенных грузов снизился в 2015 г. в 2 раза, а грузооборот – на 33%.

В 2015 г. по сравнению с 2014 г. почти в 2 раза снизились объемы перевозки зерна, нефти и нефтепродуктов, на 20% упали объемы перевозки строительных и лесных грузов.

В перспективе внутренние водные пути (ВВП) России будут интегрированы в Большое европейское воднотранспортное кольцо, распоряжением Правительства Российской Федерации от 05.05.12 № 734-р внутренние водные пути Российской Федерации открыты для захода судов под иностранным флагом. Это позволит создать водный маршрут, не имеющий аналогов в мировой истории, который свяжет в единое кольцо многие государства ЕС, Россию и Азию.

Для решения этой задачи необходимо проведение модернизации внутренних водных путей Российской Федерации, предусматривающей:

- создание благоприятных условий для развития судоходства;
- организацию транспортного сервиса и современных форм коммерческого обслуживания флота;
- оснащение речных портов современными перегрузочными комплексами, развитие внутрипортовых и подъездных путей;
- обеспечение внутренних водных путей современными навигационными знаками и оборудованием;

– унификацию глубин на трассе Единой глубоководной системы внутренних водных путей европейской части России с доведением гарантированной глубины фарватера до 4,0 метров.

Важнейшим стратегическим проектом по увеличению пропускной способности Единой глубоководной системы европейской части России является строительство вторых ниток шлюзов Волго-Балтийского водного пути, лимит пропускной способности которого исчерпан в 2015 году.

Перечисленные меры будут стимулировать рост грузопотоков на внутреннем водном транспорте Санкт-Петербурга и Ленинградской области.

Развитие внешних видов транспорта, обеспечивающих пассажирские перевозки

В последние годы динамично увеличивались **пассажиропотоки на морском транспорте в Санкт-Петербурге**, что объясняется как развитием соответствующей инфраструктуры, так и упрощением визового режима для круизных пассажиров. Для удобства туристов в морских портах Большой порт Санкт-Петербург (г. Санкт-Петербург), Выборг (Ленинградская область) и Пассажирский порт Санкт-Петербург (г. Санкт-Петербург) введен безвизовый режим посещения для пассажиров круизных и паромных судов, предусматривающий возможность пребывания иностранных граждан - участников туристической группы на территории Российской Федерации в течение 72 часов.

Морской порт Пассажирский порт Санкт-Петербург, расположенный на намывных территориях Васильевского острова Санкт-Петербурга, является крупнейшим морским пассажирским портом в Российской Федерации. За период 2011-2015 гг. количество пассажиров круизных судов увеличилось на 19,5% до 482,4 тыс. человек. С учетом туристического потенциала региона к 2020 г. прогнозируется увеличение объема перевозок пассажиров морским транспортом в 4,9 раза. Рост круизных и паромных перевозок будет стимулировать развитие туризма и позволит привлечь дополнительные доходы в бюджет города.

Для доставки туристов с круизных судов к музеям и достопримечательностям Санкт-Петербурга, минуя заторы на улично-дорожной сети города, необходимо подключение морского порта Пассажирский порт Санкт-Петербург к Центральному участку ЗСД, организовать водное сообщение с использованием речных судов. В 2015 г. **на внутреннем водном транспорте Санкт-Петербурга** было перевезено 2200 тыс. чел. На перспективу к 2020 г. прогнозируется, что объем перевозок пассажиров внутренним водным транспортом на экскурсионно-прогулочных и туристских маршрутах Санкт-Петербурга увеличится на 40% (до 3,1 млн. чел.).

Для обеспечения спроса на пассажирские перевозки внутренним водным транспортом в Санкт-Петербурге необходимо:

- увеличить причальные мощности для приема пассажирских судов;
- создать сеть городских причалов Санкт-Петербурга, используемых для посадки и высадки пассажиров на маршрутах внутреннего водного транспорта;
- развивать маршрутную сеть внутреннего водного транспорта в Санкт-Петербурге;
- обеспечить закупку нового поколения судов пассажирского флота с улучшенными технико-эксплуатационными характеристиками;

- создать базу по техническому обслуживанию и ремонту нового поколения судов пассажирского флота;
- обеспечить создание, обустройство, содержание и ремонт объектов инфраструктуры речного транспорта и транспортно-пересадочных узлов, связанных с речным транспортом;
- привлечь частных инвесторов для строительства и обустройства объектов инфраструктуры речного транспорта и транспортно-пересадочных узлов;
- обеспечить проведение маркетинговой политики и внедрение информационных систем в работу внутреннего водного транспорта.

Еще одна острая проблема в Санкт-Петербурге связана с нехваткой стоянок для маломерных судов, оборудованных с учетом европейских требований, а также требований водного законодательства РФ. В связи с этим необходима разработка оптимальной схемы размещения стоянок для маломерных судов, оборудованных заправками для обеспечения судов топливом.

Санкт-Петербургский железнодорожный узел имеет пять головных пассажирских станций с городскими вокзалами: Санкт-Петербург-Главный (Московский вокзал), Санкт-Петербург-Витебский (Витебский вокзал), Санкт-Петербург-Балтийский (Балтийский вокзал), Санкт-Петербург-Финляндский (Финляндский вокзал) и Санкт-Петербург-Ладужский - Дача Долгорукова (Ладужский вокзал).

Пригородное движение обеспечивает перевозки населения Санкт-Петербурга и Ленинградской области по всем радиальным направлениям с разной степенью интенсивности в зависимости от характера и потребностей в передвижениях.

Отсутствие тенденции дальнейшего роста размеров пригородного движения связано с низкой конкурентоспособностью железнодорожного транспорта по отношению к автомобильному транспорту и автобусному сообщению из-за высоких тарифов на перевозки и больших интервалов движения.

Развитие дальних пассажирских железнодорожных перевозок через Санкт-Петербургский узел обусловлено следующими причинами:

- ростом численности населения в регионе;
- организацией высокоскоростного движения сообщением Санкт-Петербург – Москва и Санкт-Петербург-Хельсинки;
- планированием строительства высокоскоростной железнодорожной магистрали для организации движения между Санкт-Петербургом и Москвой поездами.

Планируется реконструкция железнодорожных вокзалов: Московского, Витебского, Финляндского, и Балтийского.

Для обеспечения ежесуточных миграций населения Санкт-Петербургской городской агломерации предлагается организация тактового движения пригородных поездов по отправлению с начальных и конечных станций с использованием электроподвижного состава типажного ряда «Спутник».

Тактовое движение предлагается организовать на следующих участках: Санкт-Петербург-Финляндский – Мельничный Ручей, Санкт-Петербург-Главный – Колпино, Санкт-Петербург-Балтийский – Ораниенбаум, Санкт-Петербург-Балтийский – Гатчина, СПб (Купчино) – Пушкин (Детское Село).

Организация движения скорых поездов предлагается на следующих участках: Санкт-Петербург-Финляндский – Выборг, Санкт-Петербург-Финляндский – Приозерск,

Санкт-Петербург-Ладужский – Волховстрой, Санкт-Петербург – Московский – Кириши – Будогощь.

В качестве мер по привлечению пассажиров на железнодорожный транспорт и освоению перспективного пригородного пассажиропотока на Волховстроевском направлении предлагается организация движения скорых электропоездов внутри-областного сообщения Санкт-Петербург – Главный – Тихвин – Пикалево с их оборотом на станциях Пикалево и Тихвин, и Санкт-Петербург – Главный – Волховстрой 1 – Лодейное Поле.

Для перевозки пассажиров между Санкт-Петербургом, городом Сосновый Бор и портом Усть-Луга, включая новый город, который будет построен в 7 км от морского порта Усть-Луга, планируется организация движения скорых пригородных поездов в сообщении Санкт-Петербург – Балтийский – Калище (Сосновый Бор) – Усть-Луга и Санкт-Петербург – Балтийский – Калище (Сосновый Бор) с промежуточными остановками на остановочных пунктах участка Калище - Котлы и на станции Котлы.

Развитие воздушного транспорта относится к числу важнейших задач Санкт-Петербурга и Ленинградской области. Это связано с необходимостью обеспечения доступности города и области из других регионов Российской Федерации и зарубежных стран, обеспечения пассажирских перевозок, привлечения инвестиций и новых предприятий, развития туризма.

Основным аэропортом Санкт-Петербурга и Ленинградской области является **международный узловой аэропорт «Пулково»**. В настоящее время аэропорт «Пулково» занимает четвертое место в России по пассажиропотоку (после московского авиаузла). На регулярной основе в «Пулково» выполняют полеты 68 авиакомпаний по 151 направлению: 32 зарубежные авиакомпании, 26 российские и 10 авиакомпаний стран СНГ.

За период 2011-2015 гг. объем пассажирских перевозок через аэропорт «Пулково» возрос на 40% (до 13,5 млн. чел.).

В настоящее время имеется ряд сдерживающих факторов, препятствующих росту авиаперевозок и развитию аэропорта «Пулково»:

- отмечается недостаточная степень охвата регулярными авиасообщениями регионов Российской Федерации и крупнейших городов зарубежных стран;
- требуется обновление парка воздушных судов базовой авиакомпании «Россия»;
- из-за высокой стоимости авиабилетов сдерживается рост спроса на авиауслуги;
- не в полном объеме создана инфраструктура, необходимая для формирования авиационного хаба на базе аэропорта «Пулково» и роста транзитного пассажиропотока;
- отсутствуют скоростные внеуличные связи на пассажирском транспорте общего пользования с аэропортом «Пулково»;
- недостаточно развита сфера грузовых авиаперевозок, доставки почты и грузовой логистики.

Необходимыми условиями для создания в Санкт-Петербурге крупнейшего в Северной Европе авиационного хаба на базе аэропорта «Пулково» являются: модернизация инфраструктуры аэропорта, расширение сети линий, развитие базовых авиакомпаний аэропорта, привлечение новых авиаперевозчиков, рост транзитного пассажиропотока, установление безвизового режима на срок до 72 часов для транзитных

иностранных пассажиров и упрощение процедуры доступа иностранных авиаперевозчиков в аэропорт (введение режима «открытого неба»).

В рамках соглашения о государственно-частном партнерстве компания «Воздушные ворота Северной столицы» завершила первый этап программы развития аэропорта. Общая сумма инвестиций в первую фазу проекта составила 1,2 млрд евро. В результате построен и введен в эксплуатацию новый централизованный пассажирский терминал, все помещения которого полностью соответствуют требованиям безбарьерной среды и позволяют комфортно передвигаться людям с ограниченными возможностями. Более 13,5 тыс. кв. м площади нового терминала отведено для зоны розничной торговли и общественного питания.

На привокзальной площади нового терминала построен 4-х звездочный отель «Park Inn by Radisson», бизнес-центр, многоуровневый паркинг на 560 машино-мест и открытый парковочный комплекс более чем на 2300 мест.

В 2014 году компания «Воздушные ворота Северной столицы» завершила реконструкцию пассажирского терминала «Пулково-1». В результате пропускная способность нового объединенного пассажирского терминала после завершения реконструкции «Пулково-1» составила 17 млн человек в год. В рамках завершающего этапа развития аэропорта «Пулково» будет осуществлено строительство сателлита в центральной части перрона.

В 2013-2014 году в рамках Программы подготовки к проведению в 2018 году в Российской Федерации Чемпионата мира по футболу, утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 20 июня 2013 № 518, реализованы мероприятия по созданию и реконструкции объектов, входящих в состав имущества аэропорта «Пулково». Данные мероприятия осуществлялись за счет средств инвестора, общий объем финансирования составит 48 млрд руб., в том числе в 2013 году – 35 млрд руб., в 2014 году – 13 млрд руб.

К основным направлениям развития авиаперевозок и аэропортовой деятельности в Санкт-Петербурге и Ленинградской области относятся следующие:

- развитие аэропортовой инфраструктуры;
- развитие сети средне - и дальнемагистральных авиаперевозок, региональных и местных авиаперевозок за счет открытия новых маршрутов, расширения географии и увеличения частоты полетов;
- оптимизация стоимости и качества аэропортовых услуг, предоставляемых авиакомпаниям;
- развитие неавиационных видов деятельности: услуг торговли, общественного питания, парковок и т.д. (в крупных аэропортах неавиационные доходы достигают 50% -60% в общей сумме доходов);
- развитие системы грузовых и почтовых авиаперевозок;
- улучшение качества работы аэропортов: сокращение времени прохождения регистрации, развитие сервиса для пассажиров и т.д.

Важной задачей является обеспечение комплексного развития всей инфраструктуры воздушного транспорта: наземной авиатранспортной инфраструктуры, системы топливообеспечения полетов гражданской авиации, инфраструктуры технического обслуживания и ремонта воздушных судов, аэронавигационного обслуживания

и метеорологического обеспечения полетов воздушных судов, неавиационного бизнеса в аэропортах.

Перечисленные меры будут стимулировать улучшение транспортной доступности Санкт-Петербурга и Ленинградской области и увеличение объемов перевозок на воздушном транспорте.

Обеспечение безопасного функционирования внешних видов транспорта

Особое место занимает проблема **обеспечения безопасного функционирования портовой инфраструктуры и морского транспорта** в Санкт-Петербурге и Ленинградской области.

В соответствии с требованиями Международной Конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года (СОЛАС-74) и Резолюциями Международной морской организации (ИМО) прибрежные государства обязуются принимать меры по обеспечению безопасности мореплавания, охраны человеческой жизни на море, поиска и спасения терпящих бедствия судов, защиты морской окружающей среды в морских водах, прилегающих к их побережьям, от возможного неблагоприятного воздействия морского судоходства. В целях выполнения обязательств Российской Федерации, вытекающих из СОЛАС-74 и Резолюций ИМО, в Санкт-Петербурге и Ленинградской области планируется реализация мероприятий в рамках дальнейшего развития Глобальной морской системы связи при бедствии и для обеспечения безопасности (ГМССБ) и системы управления движением судов (СУДС).

В целях обеспечения безопасности речного судоходства предусматривается целый ряд мероприятий. Оснащение судов внутреннего речного и смешанного («река – море») плавания аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС позволит существенно повысить безопасность перевозок. Важным является решение вопроса оснащения речных судов системой отображения электронных навигационных карт и автоматическими информационными системами.

Применение спутниковых технологий создаст условия для круглосуточной и всепогодной работы судов речного флота в условиях ограниченной видимости и в темное время суток, при отсутствии габаритов судового хода, что даст значительный экономический эффект. Применение систем спутниковой навигации минимизирует роль человеческого фактора, зачастую приводящего к авариям при лоцманской проводке судов в акваториях морских и речных портов.

Решение задач безопасности управления авиатранспортным процессом, навигации, связи и наблюдения планируется обеспечить на основе создания современных высокоточных средств спутниковой навигации и связи. К числу таких задач относится создание автоматизированных систем ОрВД нового поколения, содержащих элементы искусственного интеллекта для быстрого принятия диспетчером оптимального решения в условиях увеличивающегося спроса на воздушные перевозки. Создание новых автоматизированных систем ОрВД предусматривается с использованием глобальной навигационной спутниковой системы ГЛОНАСС/GPS.

В целях коренного улучшения технического обеспечения ЕС ОрВД постановлением Правительства Российской Федерации от 1 сентября 2008 г. № 652 утверждена федеральная целевая программа «Модернизация Единой системы организации воздушного движения Российской Федерации (2009 - 2015 годы)», мероприятия которой

сгруппированы по трем направлениям: модернизация системы организации воздушного движения; развитие метеорологического обеспечения аэронавигации; развитие единой системы авиационно-космического поиска и спасания. Реализация целевой программы обеспечит повышение уровня безопасности полетов, улучшение качества аэронавигационного обслуживания пользователей воздушного пространства, обеспечение авиаперевозок в сложных метеоусловиях.

***Развитие пассажирских видов транспорта общего пользования,
обеспечивающих перевозки на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской
области***

Санкт-Петербург – второй по величине город России, являющийся одним из крупнейших городов мира. Численность постоянного населения Санкт-Петербурга на 01.01.2016 г. составила 5,2 млн. чел.

В будний день в Санкт-Петербурге совершается около 7 млн. поездок, из которых более 70% приходится на пассажирский транспорт общего пользования.

На **метрополитен** приходится около 40% всех поездок, совершаемых на общественном транспорте. Именно метрополитен составляет структурную основу системы городского пассажирского транспорта Санкт-Петербурга. 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 пассажиропотоками. Провозная возможность метрополитена в настоящее время составляет около 45 тыс. пассажиров в час в одном направлении. При этом зона пешеходной доступности станций метрополитена покрывает только чуть более 30% территории плотной застройки Санкт-Петербурга.

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

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

Перегрузка станций и перегонов метрополитена приводит к значительной транспортной усталости населения, оттоку пассажиров на наземные виды транспорта, неудовлетворенностью населения работой городского пассажирского транспорта, снижению производительности труда и росту непроизводительных затрат времени.

Это свидетельствует о необходимости развития сети метрополитена и других скоростных внеуличных видов транспорта.

В Санкт-Петербурге остро стоят вопросы своевременной замены изношенных и выработавших нормативные сроки вагонов метрополитена и объектов инфраструктуры. При общем парке пассажирских вагонов метрополитена, составляющем 1619 единиц (по состоянию на 01.01.2014), 50% достигли нормативного срока службы.

В сложившихся условиях отставания в развитии метрополитена, исчерпания пропускной способности основных магистралей города и нехватки провозных возможностей наземных видов транспорта единственно приемлемым решением проблемы улучшения транспортного обслуживания населения по магистральным направлениям, не обслуживаемым метрополитеном, является **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 сэкономят 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. Преимуществом ЛРТ является возможность его поэтапного развития и интеграции с уже существующими трамвайными линиями, системой метрополитена и пригородно-городских железных дорог.

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

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 тяготеющими к Санкт-Петербургу районами Ленинградской области.

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

Наземный городской пассажирский транспорт Санкт-Петербурга включает сети трамвайных, троллейбусных и автобусных маршрутов. Пассажирские перевозки в пригородном сообщении осуществляются автобусными маршрутами.

На 01.01.2014 г. маршрутная сеть трамвая включала 42 маршрута общей протяженностью 487,2 км, маршрутная сеть троллейбуса – 45 маршрута общей протяженностью 511,1 км, сеть «социальных» автобусных маршрутов – 390 маршрута общей протяженностью 6473,4 км, сеть «коммерческих» автобусных маршрутов – 303 маршрута общей протяженностью 4425 км.

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.

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 маршрут, в том числе:

- 58 маршрута, заказчиком транспортного обслуживания которых выступает Комитет по жилищно-коммунальному хозяйству и транспорту Ленинградской области;

- 137 маршрутов, заказчиком транспортного обслуживания которых выступают администрации городских поселений области;

- 466 маршрутов, заказчиком транспортного обслуживания которых являются

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.

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

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

- недостаточный уровень развития наземных видов пассажирского транспорта и низкое качество транспортного обслуживания населения (больше всего жители города и области недовольны несоблюдением расписания движения, высокой наполняемостью подвижного состава, низкой скоростью и значительными интервалами движения транспортных средств на маршрутах);

- низкий технический уровень производственной базы транспортных предприятий, устаревание основных фондов, значительный недоремонт ряда объектов транспортной инфраструктуры;

- отсутствие действенной системы контроля за работой автобусного транспорта приводит к нарушениям перевозчиками условий договоров, создает условия для работы на маршрутах нелегальных перевозчиков, не обеспечивающих безопасности перевозок и отбирающих пассажиров у легальных перевозчиков;

- недостаточное количество современных остановочных павильонов на маршрутной сети, отвечающих требованиям к комфорту и безопасности пассажиров и оснащенных информационными табло;

- недостаточное количество выделенных полос для проезда общественного транспорта, что вызывает снижение скорости и безопасности при движении подвижного состава в общем транспортном потоке;

- низкая доступность транспортных средств и объектов транспортной инфраструктуры для инвалидов и других маломобильных групп населения.

В настоящее время в Санкт-Петербурге проживает около 668 тысяч инвалидов, из них почти 96 тысяч - инвалиды с нарушением опорно-двигательного аппарата. В Ленинградской области проживает 166,6 тысяч инвалидов, в том числе 2,2 тысячи

инвалидов-колясочников. Численность других маломобильных групп населения (пожилые люди, беременные женщины, маленькие дети, граждане с временными ограничениями подвижности из-за болезней и аварий и т.д.) в Санкт-Петербурге и Ленинградской области составляет около 1,8 млн. чел. (около 27% от общей численности населения региона).

Из общего числа инвалидов, которые находятся в трудоспособном возрасте, работает только 30%. Доля занятости среди инвалидов трудоспособного возраста в Санкт-Петербурге и Ленинградской области в среднем в 3-5 раз ниже, чем в странах Северной Европы. Одна из причин такого положения дел - низкая доступность для инвалидов транспортных средств и объектов транспортной инфраструктуры.

По данным социологического опроса, уровень доступности общественного транспорта как неудовлетворительный оценивают около 60% инвалидов с нарушением опорно-двигательных функций, 30% - инвалидов по зрению и около 15% инвалидов по слуху. При этом более 60% инвалидов-опорников сталкиваются в общественном транспорте с труднопреодолимыми препятствиями или не в состоянии воспользоваться услугами транспорта. Четверть всех инвалидов видят транспортные барьеры в качестве основной причины, препятствующей трудоустройству.

В Санкт-Петербурге на 2015 г. доля транспортных средств наземного пассажирского транспорта общего пользования, оборудованных для перевозки маломобильных групп населения составляет 31% от общего парка транспортных средств.

В Ленинградской области на 2015 г. оборудовано только 4,1% автобусов для перевозки маломобильных групп населения, обслуживающих маршрутные перевозки от общего парка автобусов.

Удельный вес объектов транспортной инфраструктуры, приспособленных для инвалидов в Санкт-Петербурге и Ленинградской области, составляет менее 1%, в т.ч. путей пешеходного движения – менее 0,1%.

В Санкт-Петербурге и Ленинградской области требуется комплексное решение проблем формирования адаптивной среды для инвалидов и других маломобильных групп населения за счет реализации следующих мероприятий:

- закупки транспортных средств для инвалидов со специальным оборудованием и конструктивными особенностями;
- увеличения численности автотранспортного парка Службы «Социальное такси»;
- обучения работников транспортной сферы специфике работы с пассажирами-инвалидами;
- оборудования пешеходных переходов и остановок общественного транспорта системами синхронного вывода речевой и текстовой информации, пандусами, тактильными и контрастными поверхностями;
- оснащения станций, вокзалов и аэропортов необходимым оборудованием (лифтами, тактильными ограничительными линиями, турникетами увеличенной ширины и надписями по Брайлю, системой звукового оповещения, схемами транспортных объектов с увеличенным шрифтом);
- установки на светофорных объектах устройств звукового сопровождения пешеходов и табло обратного отсчета времени;
- создания парковочных мест для инвалидов, реализация единой электронной системы бесплатного пользования инвалидами парковочными зонами независимо от региона проживания;

– подготовки и размещения справочных материалов, включая информацию о телефонных горячих линиях и службах экстренной помощи, в доступных для инвалидов местах;

– внедрения услуги «персональный помощник», включающей в себя помощь в оформлении проездных документов, помощь в размещении багажа, содействие при посадке и др.

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.

Важной задачей в части повышения привлекательности общественного транспорта является **строительство транспортно-пересадочных узлов**. На сегодняшний день в Санкт-Петербурге действуют 3 узла максимальной пропускной способности по пересадке между метрополитеном и железной дорогой – это Девяткино, Купчино и Рыбацкое. Также существуют 3 узла с лимитирующим эскалаторным наклонным ходом (Обухово, Старая Деревня, Удельная) и одна наземная станция метрополитена без совмещения с железнодорожным транспортом (Парнас), но также с максимально возможной пиковой пропускной способностью. С учетом активной застройки пригородов Санкт-Петербурга и роста пассажирских и транспортных потоков требуется строительство новых **транспортно-пересадочных узлов у конечных станций метрополитена с организацией перехватывающих парковок**.

Развитие сети автомобильных дорог

Автомобильные дороги имеют важное значение для социально-экономического развития Санкт-Петербурга и Ленинградской области. Они связывают обширную территорию региона, обеспечивают выход в зарубежные страны и соседние регионы, по ним осуществляются самые массовые автомобильные перевозки грузов и пассажиров.

Существующая сеть автомобильных дорог Ленинградской области по своему начертанию представляет радиально-кольцевую систему с центром в Санкт-Петербурге. По территории области проходит девять дорог федерального значения и 189 автодорог регионального значения, которые образуют основу дорожной сети области. Радиальные направления дорог соединяются Кольцевой автомобильной дорогой вокруг Санкт-Петербурга, а также хордовыми дорогами, находящимися на различном удалении от Санкт-Петербурга. Такое начертание сети автодорог определяет ее более высокую плотность в пригородной зоне Санкт-Петербурга по сравнению с периферийными районами Ленинградской области.

Региональные автомобильные дороги в значительной степени обеспечивают жизнедеятельность предприятий и населенных пунктов Ленинградской области, осуществляя доставку к ним пассажиров и грузов. Поэтому от состояния автомобильных дорог зависит конкурентоспособность отраслей экономики и качество жизни населения Ленинградской области.

В настоящее время уровень развития автомобильных дорог не соответствует темпам социально-экономического развития Ленинградской области. Высокие темпы роста спроса на автомобильные перевозки, численности автотранспортных средств и уровня автомобилизации не сопровождаются соответствующими темпами развития дорожной сети. Так, за период 2003-2013 гг. протяженность автомобильных дорог регионального значения не изменилась, при этом объем ВРП на душу населения в Ленинградской области вырос в 3 раза, численность парка автотранспортных средств увеличилась с 352,7 до 740,7 тыс. ед. (в 2,1 раза), уровень автомобилизации – с 160,5 до 323,5 легковых автомобилей на 1000 жителей (в 2 раза).

Существующий уровень развития автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения не в полной мере отвечает потребностям населения и экономики Ленинградской области. Это связано со следующими причинами:

1. Низкий технический уровень автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения - около 70% от общей протяженности этих дорог имеют низкие технические категории (IV, V и безкатегорийные), при этом 36,2% от общей протяженности этих дорог имеют покрытия переходного типа и грунтовые покрытия.

2. Доля автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, составляет 42,5%, остальные дороги нуждаются в неотложном проведении работ по реконструкции или ремонту.

3. Свыше 170 мостовых сооружений (около 40% от их общего количества), расположенных на автомобильных дорогах регионального и межмуниципального значения, находятся в неудовлетворительном техническом состоянии и нуждаются в реконструкции и капитальном ремонте.

4. Исчерпание пропускной способности ряда автомобильных дорог на подходах к Санкт-Петербургу. В настоящее время около 70 км автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения функционирует в режиме перегрузки.

5. На территории Ленинградской области зарегистрировано 207 железнодорожных переездов, находящихся в одном уровне с автодорогами, что вызывает риски дорожно-транспортных происшествий, потери времени и ухудшение условий движения автотранспорта и пешеходов.

6. Отсутствуют обходы ряда крупных населенных пунктов: Сертолово, Всеволожска, Волосово, Волхова и пр. Прохождение автомобильных дорог в черте крупных населенных пунктов негативно сказывается на безопасности дорожного движения и экологической обстановке.

7. 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 социальным объектам и услугам.

8. Протяженность автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения, проходящих в границах населенных пунктов Ленинградской области, составляет 1894 км (около 20 % от общей протяженности дорожной сети), что приводит к снижению скорости движения транспортных потоков и росту числа и тяжести дорожно-транспортных происшествий.

9. Низкий уровень инженерного оборудования и обустройства автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения пешеходными переходами, тротуарами, велосипедными дорожками, техническими средствами организации движения (барьерными ограждениями, дорожными знаками и разметкой), элементами системы освещения. Недостаточный уровень обустройства дорожной сети оказывает отрицательное влияние на условия и безопасность дорожного движения.

В настоящее время на сети дорог регионального и межмуниципального значения Ленинградской области насчитывается 217 участков концентрации ДТП. В 2015 году на 22% увеличилось количество ДТП, которым сопутствовали неудовлетворительные дорожные условия. Плохое состояние автомобильных дорог Ленинградской области привело в 2015 г. к 984 ДТП (2014 г. – 808), что составило 29% от общего числа ДТП. В результате данных ДТП погибли 211 чел. (2014 г. – 160 чел.) и получили ранения 1314 чел. (2014 г. – 1086 чел.).

Несоответствие автомобильных дорог потребностям населения и отраслей экономики является сдерживающим фактором для социально-экономического развития Ленинградской области.

Общая протяженность улично-дорожной сети Санкт-Петербурга (УДС) составляет 3,35 тыс. км. В Санкт-Петербурге, занимающем первое место в стране по объему промышленного производства и второе - по численности населения, ежегодно растет спрос на пользование автомобильными дорогами. В связи с этим в Санкт-Петербурге остро стоит проблема отставания развития УДС от темпов роста автомобилизации и темпов градостроительного освоения новых территорий.

Скорости сообщения на автомобильном транспорте составляют в среднем по центральной планировочной зоне города - 10-15 км/ч, в пределах плотной застройки - 20-26 км/ч, на наиболее загруженных направлениях - 6-10 км/ч. Системные заторы регулярно возникают на подходах к 245 перекресткам, что составляет около 20 процентов всех регулируемых пересечений.

Для Санкт-Петербурга характерна низкая общая плотность улично-дорожной сети, которая составляет 2,15 км дорог на кв. км территории, что практически в 1,5-2 раза меньше, чем в других европейских столицах.

Значительная часть протяженности УДС города не соответствует требованиям нормативов по транспортно-эксплуатационным показателям – в 2013 году практически треть автомобильных дорог находилась в ненормативном состоянии.

Для Санкт-Петербурга главная проблема заключается в том, что темпы развития улично-дорожной сети не соответствуют темпам роста численности автотранспортного парка, грузопотоков и пассажиропотоков, что приводит к исчерпанию пропускной способности дорожной сети, возникновению заторов и росту аварийности.

Это накладывает серьезные ограничения на развитие всех отраслей экономики города, поскольку на транспортные издержки приходится от 10% до 30% в себестоимости многих видов товаров и услуг (в промышленности доля автотранспортных издержек составляет около 10-15%, в строительстве – до 20%, в торговле – до 30%).

Безопасность и организация дорожного движения, развитие ИТС

Проблема аварийности в Санкт-Петербурге и Ленинградской области в последние 10 лет приобрела особую актуальность. В период с 2012 по 2013 гг. на территории Санкт-

Санкт-Петербурга и Ленинградской области наблюдался рост показателей аварийности. Всего за период с 2011 по 2015 гг. на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области произошло 57 925 ДТП, что составляет 5,8% от общего количества ДТП, произошедших за этот период на территории Российской Федерации. В результате ДТП пострадали в общей сложности 77 499 чел., из которых погибли 5 354 чел., получили ранения – 72 145 чел.

Основными видами ДТП в Санкт-Петербурге и Ленинградской области являются следующие: столкновение, наезд на пешехода, опрокидывание, наезд на препятствие (в большей степени характерно для Санкт-Петербурга).

В соответствии с представленной статистикой, наиболее тяжкие последствия имели ДТП, происходившие на территории Ленинградской области. При этом около 30 % ДТП на территории Ленинградской области пришлось на автомобильные дороги федерального значения, а 70% - на автомобильные дороги общего пользования регионального, межмуниципального и муниципального значения. Это связано, в первую очередь, с низким транспортно-эксплуатационным состоянием автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения.

По числу дорожно-транспортных происшествий – 218,8 ДТП на 100 тыс. чел. населения – Ленинградская область занимает лидирующие позиции в Российской Федерации. В 2015 г. в Ленинградской области произошло 3431 дорожно-транспортных происшествий (2014 г. – 4074), в которых погибли 611 человек (2014 г. – 704) и пострадали 4501 чел. (2014 г. – 5562 чел.).

К причинам увеличения числа ДТП в Санкт-Петербурге и Ленинградской области относятся следующие факторы:

- рост уровня автомобилизации населения и численности автотранспортных средств, повышение доли жителей города и области, предпочитающих использовать для ежедневных поездок личный автомобильный транспорт вместо общественного транспорта;

- исчерпание пропускной способности автомобильных дорог и ухудшение их транспортно-эксплуатационного состояния;

- низкая дисциплина участников дорожного движения и др.

Постепенно ухудшающаяся ситуация с аварийностью требует применения системного подхода к обеспечению безопасности дорожного движения, выработки долгосрочной стратегии решения поставленной задачи, координации усилий всех государственных органов, коммерческих предприятий и общественных организаций, участвующих в процессе обеспечения безопасности дорожного движения.

Условия дорожного движения в Санкт-Петербурге и Ленинградской области характеризуются сложной дорожной обстановкой, снижением средних скоростей движения, увеличением затрат времени на поездки в наземном пассажирском транспорте общего пользования.

Ряд автомобильных дорог Санкт-Петербурга и Ленинградской области работают в режиме перегрузки и нуждаются в проведении различных мероприятий по повышению их пропускной способности.

Средняя скорость движения в Санкт-Петербурге за последние 5 лет значительно снизилась и составляет примерно 25 км/ч, снижаясь в часы «пик» до 5 – 10 км/ч при оптимальных 30 – 35 км/ч.

При росте парка автомобилей в Санкт-Петербурге и Ленинградской области за последние 10 лет около 5% в год (от всего парка), ежегодный прирост протяженности автодорожной сети составляет менее 1%.

Основной причиной неблагоприятной транспортной ситуации в Санкт-Петербурге является несоответствие пропускной способности улично-дорожной сети растущему вследствие ускорения автомобилизации населения спросу на передвижения автомобильным транспортом. Влияние этой причины в перспективе до 2020 г. будет усиливаться, так как уровень автомобилизации в Санкт-Петербурге в настоящее время отстает от уровня развитых стран в 1,5-2 раза.

УДС Санкт-Петербурга в настоящее время не соответствует объективным транспортным потребностям города по всем основным параметрам – пропускной способности, плотности и связности. Улично-дорожную сеть характеризует недостаточное количество транспортных развязок, путепроводов, тоннелей. Отсутствие развязок в узлах пересечения магистралей опорной сети или несоответствие их параметров интенсивности движения на основных направлениях движения транспортных потоков приводит к формированию «транспортных барьеров», сдерживающих транспортный поток на всем маршруте или его протяженном участке. Примерами таких барьеров могут быть: Светлановская площадь, площадь Мужества, подходы к мостам через Неву, подходы к Московскому и Невскому проспектам и др. Всего на территории города насчитывается более 30 таких барьерных узлов.

Кроме основной причины, можно выделить ряд сопутствующих факторов, оказывающих негативное влияние на условия и безопасность движения. К таким факторам относятся следующие:

- наличие парковки на значительном количестве магистралей, обусловленной сосредоточением мест приложения труда, объектов торговли и тяготения деловых передвижений. Парковка на проезжей части ухудшает условия движения на 20% протяженности магистралей в центральных районах города. При этом второстепенные улицы городского центра фактически работают в режиме дневных бесплатных парковок и по сути дела выбывают из состава функционирующей УДС;

- низкая привлекательность наземного пассажирского транспорта общего пользования из-за недостаточной скорости, комфортности, регулярности и надежности, в сочетании с отставанием в развитии системы скоростного внеуличного пассажирского транспорта, приводят к тому, что жители города предпочитают использовать для ежедневных поездок легковые автомобили, что вызывает истощение пропускной способности улично-дорожной сети;

- отсутствуют эффективные механизмы регулирования грузовых автомобильных перевозок и стоянки большегрузных грузовых автомобилей;

- недостаточное количество искусственных сооружений – мостовых переходов, многоуровневых развязок, внеуличных пешеходных переходов и т.д.;

- неэффективная система управления светофорной сигнализацией, характеризующаяся недостаточным развитием автоматизированных систем управления дорожным движением (АСУ ДД) и использованием в ряде случаев неэффективных технологий управления светофорной сигнализацией;

- отсутствие эффективной системы оперативного информирования в реальном режиме времени о текущем состоянии транспортной ситуации и др.

Перечисленные проблемы приводят к снижению устойчивости функционирования транспортного комплекса, росту аварийности и ухудшению экологической обстановки.

В условиях роста уровня автомобилизации приоритетной задачей является разработка и создание ИТС как комплексной интегрированной системы информационного обеспечения и управления всеми видами наземного транспорта, основанной на применении современных информационных и телекоммуникационных технологий и методов управления.

К основным задачам ИТС относятся:

- снижение задержек и увеличение скорости сообщения на всех видах транспорта на основе создания системы управления транспортными потоками и транспортными средствами, действующей в реальном времени;
- обеспечение оперативного контроля движения общественного транспорта на маршрутах, создание приоритетных условий движения общественного транспорта;
- повышение уровня собираемости оплаты проезда на основе создания интегрированной системы электронных платежей;
- обеспечение оперативного автоматизированного контроля движения транспорта и оперативного управления им на базе использования систем позиционирования и навигации;
- обеспечение сбора платы на платных участках сети автомобильных дорог;
- улучшение информационного обеспечения органов управления транспортным комплексом и всех участников движения;
- повышение оперативности управления парком транспортных средств специальных, ремонтных, эксплуатационных и аварийных служб, в том числе с использованием системы позиционирования;
- сокращение количества и тяжести последствий дорожно-транспортных происшествий.

Особенностью мероприятий по созданию ИТС является их высокая социально-экономическая эффективность: комплексное внедрение ИТС позволяет повысить пропускную способность транспортной системы на 15-20% без привлечения капитальных вложений в строительство и реконструкцию объектов транспортной инфраструктуры.

В Ленинградской области внедрение интеллектуальных транспортных систем на сети автомобильных дорог предусматривает реализацию следующих мероприятий:

- мероприятия по развитию автоматизированной системы управления дорожным движением на автомобильных дорогах регионального значения Ленинградской области;
- мероприятия по развитию автоматизированной системы метеорологического обеспечения;
- мероприятия по созданию системы информирования участников дорожного движения и пассажиров транспорта общего пользования, включая экстренное информирование и управление действиями в условиях ДТП, нештатных и чрезвычайных ситуаций;
- мероприятия по развитию системы фиксации нарушений ПДД (до 2017 года реализуется в соответствии с ДЦП «Повышение безопасности дорожного движения в Ленинградской области на 2013 – 2016 годы»). В объемах работ по созданию ИТС Ленинградской области дополнительно предусмотрены затраты на создание центра управления системой фиксации нарушений ПДД в период с 2014 по 2017 гг. и дальнейшее развитие полевой части системы на 2017 – 2025 гг.;

– мероприятия по созданию системы контроля работы постов весового контроля автотранспорта;

– мероприятия по созданию системы управления содержанием автомобильных дорог.

Реализация мероприятий по внедрению ИТС позволит улучшить условия движения автотранспорта, увеличить скорость перевозки грузов и пассажиров, снизить транспортные издержки, сократить число дорожно-транспортных происшествий и выбросы загрязняющих веществ от автотранспортных средств.

Важная задача развития транспортного комплекса Санкт-Петербурга и Ленинградской области связана с кадровым обеспечением отрасли. Недостаточное развитие материальной базы учебных заведений транспорта препятствует качественной подготовке специалистов. В связи с этим необходимо развивать систему обучения и переподготовки кадров, обеспечить учебные заведения необходимой современной материальной базой, внедрить систему непрерывного образования.

На решение перечисленных задач направлена Программа развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области на период до 2020 года.

2. Основные цели и задачи Программы, сроки и этапы ее реализации

Целью Программы развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области на период до 2020 года является обеспечение спроса населения и отраслей экономики на транспортные услуги с требуемыми показателями доступности, надежности, экономичности и безопасности, эффективное развитие транспортной инфраструктуры для повышения конкурентоспособности Санкт-Петербурга и Ленинградской области, улучшения качества жизни населения и устойчивого экономического роста.

К основным задачам Программы относятся следующие:

1) в рамках подпрограммы «Железнодорожный транспорт»:

- увеличение пропускной способности участков железнодорожной сети;

- строительство новых и реконструкция существующих железнодорожных линий для организации скоростного и высокоскоростного пассажирского движения;

- строительство новых и модернизация существующих грузовых терминалов, железнодорожных станций, вокзалов;

- обеспечение надежности и безопасности функционирования железнодорожного транспорта на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области;

2) в рамках подпрограммы «Морской транспорт»:

- увеличение портовых мощностей, пропускной способности терминалов и подходов к ним, обеспечение эффективного развития портовой инфраструктуры;

- обеспечение надежности и безопасности функционирования морского транспорта на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области;

3) в рамках подпрограммы «Внутренний водный транспорт»:

- обеспечение надежности объектов инфраструктуры и безопасности судоходства на внутренних водных путях;

- развитие инфраструктуры внутреннего водного транспорта в Санкт-Петербурге и Ленинградской области, увеличение пассажирских перевозок в городском и пригородном сообщении, на туристических маршрутах;

4) в рамках подпрограммы «Воздушный транспорт»:

- увеличение объемов авиаперевозок за счет развития авиатранспортной инфраструктуры;

- обеспечение развития сети вертолетных площадок;

- обеспечение безопасности воздушных перевозок;

- обеспечение развития учебных заведений и центров подготовки персонала гражданской авиации;

5) в рамках подпрограммы «Автомобильные дороги и улично-дорожная сеть»:

- увеличение протяженности соответствующих нормативным требованиям автомобильных дорог федерального значения, входящих в систему международных транспортных коридоров;

- увеличение протяженности соответствующих нормативным требованиям автомобильных дорог федерального значения;

- повышение надежности и безопасности движения по автомобильным дорогам федерального значения;

- развитие магистральной дорожной сети для обеспечения скоростных связей по направлениям концентрации транспортных потоков;

- формирование устойчивых транспортных связей между районами Санкт-Петербурга и Ленинградской области;

- совершенствование автодорожных подходов к крупным промышленным и транспортным узлам;

- устранение участков автомобильных дорог, работающих в режиме перегрузки;

- ликвидация разрывов и «узких мест» на дорожной сети;

- формирование устойчивых транспортных связей с населенными пунктами, не имеющими постоянной связи с сетью автомобильных дорог общего пользования по дорогам с твердым покрытием;

6) в рамках подпрограммы «Метрополитен и другие виды внеуличного скоростного пассажирского транспорта»:

- 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;

7) в рамках подпрограммы «Наземный пассажирский транспорт общего пользования»:

- 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;

8) в рамках подпрограммы «Транспортно-пересадочные узлы и парковки»:

- строительство новых транспортно-пересадочных узлов на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области;

9) в рамках подпрограммы «Безопасность дорожного движения, организация дорожного движения и интеллектуальные транспортные системы»:

- сокращение количества ДТП и снижение тяжести их последствий;

- повышение уровня организации дорожного движения;

- совершенствование системы информационного обеспечения участников дорожного движения, развитие основных компонентов интеллектуальных транспортных систем;

10) в рамках подпрограммы «Терминально-логистические центры»:

- создание сети транспортно-логистических центров и «терминальных деревень»;

- создание портово-промышленных зон.

Программа реализуется в два этапа:

- этап 1 – 2015-2017 гг.

- этап 2 – 2018-2020 гг.

3. Целевые индикаторы и показатели Программы

Целевые показатели и индикаторы Программы развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области на период до 2020 года включают следующие:

- доля железнодорожных линий общего пользования, имеющих ограничение пропускной способности;

- ввод в эксплуатацию участков железнодорожных путей после строительства и реконструкции;

- ввод в эксплуатацию железнодорожных станций после строительства реконструкции;

- реконструкция железнодорожных вокзалов в Санкт-Петербурге;

- объем перевалки грузов в морских портах, расположенных на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области;

- объем перевалки контейнерных и ро-ро грузов в морских портах, расположенных на территории Санкт-Петербурга;

- объем перевалки контейнерных и ро-ро грузов в морских портах, расположенных на территории Ленинградской области;

- доля гидротехнических сооружений, не соответствующих нормативным требованиям безопасности эксплуатации;
- протяженность внутренних водных путей с ограничениями пропускной способности;
- количество эксплуатируемых объектов инфраструктуры воздушного транспорта, расположенных на прилегающих к медицинским учреждениям территориях в Санкт-Петербурге;
- количество аварийных посадочных площадок для вертолетов в Санкт-Петербурге;
- строительство грузового аэропорта «Усть-Луга»;
- ввод в эксплуатацию автомобильных дорог общего пользования федерального значения после строительства и реконструкции;
- ввод в эксплуатацию автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения после строительства и реконструкции;
- ввод в эксплуатацию участков УДС г. Санкт-Петербурга после строительства и реконструкции;
- ввод в эксплуатацию новых путепроводов после завершения строительства, решающих задачу ликвидации пересечений автомобильных и железных дорог в одном уровне;
- доля протяженности автомобильных дорог общего пользования федерального значения, обслуживающих движение в режиме перегрузки на территории Ленинградской области;
- доля протяженности автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения Ленинградской области, обслуживающих движение в режиме перегрузки;
- доля протяженности УДС Санкт-Петербурга, обслуживающей движение в режиме перегрузки;
- ввод в эксплуатацию станций метрополитена после строительства;
- ввод в эксплуатацию линий метрополитена после строительства;
- общая протяженность введенных в эксплуатацию линий легкорельсового транспорта;
- доля транспортных средств наземного пассажирского транспорта общего пользования, адаптированных для перевозки лиц с ограниченными возможностями, в Санкт-Петербурге;
- доля автобусов, адаптированных для перевозки лиц с ограниченными возможностями, обслуживающих маршрутные перевозки в Ленинградской области;
- количество построенных ТПУ на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области;
- снижение общего количества ДТП на улично-дорожной сети Санкт-Петербурга и на автомобильных дорогах общего пользования в Ленинградской области к уровню 2013 г.;
- увеличение средней скорости движения транспортных потоков на улично-дорожной сети Санкт-Петербурга и на автомобильных дорогах общего пользования в Ленинградской области к уровню 2013 г.;
- снижение удельных выбросов загрязняющих веществ от автотранспортных средств в Санкт-Петербурге и Ленинградской области к уровню 2013 г.;

– количество построенных крупных транспортно-логистических центров и «терминальных деревень»;

– количество созданных портово-промышленных зон (ППЗ);

– количество информационно-управляющих логистических центров, созданных на основе единой платформы информационного взаимодействия и единых стандартов электронного оформления и сопровождения грузовых перевозок, действующих в морских портах, расположенных на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области.

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

В результате реализации комплекса мероприятий, предусмотренных в Программе, к концу 2020 года будут достигнуты следующие результаты:

– доля железнодорожных линий общего пользования, имеющих ограничение пропускной способности, в Санкт-Петербурге составит 1,4 % (7 км), в Ленинградской области – 7,5% (184,1 км), в целом по городу и области – 6,5% (191,1 км);

– ввод в эксплуатацию железнодорожных линий после строительства составит 200 км;

– ввод в эксплуатацию железнодорожных линий после реконструкции составит 450 км;

– будет выполнено строительство и реконструкция 23 железнодорожных станций;

– будет выполнена реконструкция 4 железнодорожных вокзалов в Санкт-Петербурге;

– объем перевалки грузов в морских портах, расположенных на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, достигнет 252 млн тонн в год;

– объем перевалки контейнерных и ро-ро грузов в морских портах, расположенных на территории Санкт-Петербурга, достигнет 55,7 млн тонн в год;

– объем перевалки контейнерных и ро-ро грузов в морских портах, расположенных на территории Ленинградской области, достигнет 8 млн тонн в год.

– снижение доли гидротехнических сооружений, не соответствующих нормативным требованиям безопасности эксплуатации на территории Ленинградской области, на 33%;

– доля протяженности Волго-Балтийского водного пути с ограничениями пропускной способности на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области составит 11,1%;

– количество эксплуатируемых объектов инфраструктуры воздушного транспорта, расположенных на прилегающих к медицинским учреждениям территориях в Санкт-Петербурге, составит 4 ед.;

– количество аварийных посадочных площадок для вертолетов в Санкт-Петербурге составит 4 ед.;

– будет выполнено строительство грузового аэропорта «Усть-Луга»;

– будет обеспечен ввод в эксплуатацию автомобильных дорог общего пользования федерального значения после строительства – 295,7 км (консервативный вариант – 181,3 км);

– будет обеспечен ввод в эксплуатацию автомобильных дорог общего пользования федерального значения после реконструкции – 348,9 км (консервативный вариант – 189,8 км);

– будет обеспечен ввод в эксплуатацию автомобильных дорог общего пользования регионального значения в Санкт-Петербурге после строительства – 73,8 км (консервативный вариант – 75,8 км);

- будет обеспечен ввод в эксплуатацию автомобильных дорог общего пользования регионального значения в Санкт-Петербурге после реконструкции – 28,9 км (консервативный вариант – 22,7 км);
- будет обеспечен ввод в эксплуатацию автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения Ленинградской области после строительства – 30,7 км (консервативный вариант – 21,7 км);
- будет обеспечен ввод в эксплуатацию автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения Ленинградской области после реконструкции – 47,5 км; (консервативный вариант – 7,8 км);
- будет введено в эксплуатацию 24 путепровода после завершения строительства, решающих задачу ликвидации пересечений автомобильных и железных дорог в одном уровне;
- доля протяжённости автомобильных дорог общего пользования федерального значения, проходящих по территории Ленинградской области, обслуживающих движение в режиме перегрузки составит 20%;
- доля протяжённости автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения Ленинградской области, обслуживающих движение в режиме перегрузки составит 0,8%;
- доля протяжённости автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения Санкт-Петербурга, обслуживающих движение в режиме перегрузки составит 42%;
- будет обеспечен ввод в эксплуатацию 16 новых станций метрополитена;
- будет обеспечен ввод в эксплуатацию новых линий метрополитена общей протяженностью 31,8 км;
- будет обеспечен ввод в эксплуатацию линий ЛРТ общей протяженностью 55 км;
- увеличение количества транспортных средств, адаптированных для перевозки лиц с ограниченными возможностями, до 88,4% от общего количества транспортных средств наземного пассажирского транспорта общего пользования в Санкт-Петербурге;
- увеличение количества автобусов, адаптированных для перевозки лиц с ограниченными возможностями, до 26% от общего количества транспортных средств, обеспечивающих маршрутные автобусные перевозки в Ленинградской области;
- будет обеспечен ввод в строй 6 ТПУ на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области;
- общее количество ДТП на улично-дорожной сети Санкт-Петербурга и на автомобильных дорогах общего пользования в Ленинградской области снизится на 9% к уровню 2013 г.;
- средняя скорость движения транспортных потоков на улично-дорожной сети Санкт-Петербурга и на автомобильных дорогах общего пользования в Ленинградской области увеличится на 10% к уровню 2013 г.;
- удельные выбросы загрязняющих веществ от автотранспортных средств в Санкт-Петербурге и Ленинградской области снизятся на 5% к уровню 2013 г.;
- будет выполнено строительство 5 новых крупных транспортно-логистических центров и «терминальных деревень» в Санкт-Петербурге и Ленинградской области;
- будет создано 2 портово-промышленные зоны в районе морского торгового порта Усть-Луга и в районе ММПК Бронка;

– будет создано 3 информационно-управляющих логистических центра в Большом порту Санкт-Петербург, морском торговом порту Усть-Луга и на ММПК Бронка на основе единой платформы информационного взаимодействия и единых стандартов электронного оформления и сопровождения грузовых перевозок.

4. Перечень мероприятий Программы

Мероприятия Программы разработаны для двух вариантов:

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

Консервативный вариант Программы предусматривает реализацию мероприятий, включенных в утвержденные документы транспортного планирования:

Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года, утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 22.11.2008 № 1734-р (ред. от 11.06.2014);

Государственная программа Российской Федерации «Развитие транспортной системы», утвержденная постановлением Правительства Российской Федерации от 15 апреля 2014 г. № 319;

Федеральная целевая программа «Развитие транспортной системы России (2010-2020 годы)», утвержденная постановлением Правительства Российской Федерации от 05.12.2001 № 848 (ред. от 18.06.2015);

Федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах», утвержденная постановлением Правительства Российской Федерации от 3 октября 2013 г. № 864 (ред. от 06.11.2014);

Федеральная адресная инвестиционная программа на 2015 год и на плановый период 2016 и 2017 годы;

Стратегия социально-экономического развития Северо-Западного федерального округа на период до 2020 года, утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 18 ноября 2011 г. № 2074-р (ред. от 26.12.2014);

Программа развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области на период до 2020 года, утвержденная Координационным советом по развитию транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области 9 сентября 2014 г. (пункт 1 раздела I протокола № 49);

Стратегия экономического и социального 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 (ред. от 06.06.2014);

Государственная программа Санкт-Петербурга «Развитие транспортной системы Санкт-Петербурга» на 2015-2020 годы, утвержденная постановлением Правительства Санкт-Петербурга от 30.06.2014 № 552;

Стратегия развития транспортно-логистического комплекса Санкт-Петербурга, утвержденная постановлением Правительства Санкт-Петербурга от 03.07.2007 № 741 (ред. от 22.03.2013);

Программа подготовки Санкт-Петербурга к проведению в 2018 году Чемпионата мира по футболу на 2014-2018 годы, утвержденная постановлением Правительства Санкт-Петербурга от 04.04.2014 № 233 (ред. от 14.05.2015);

Областной закон от 28 июня 2013 г. № 45-оз «О Концепции социально-экономического развития Ленинградской области на период до 2025 года»;

Государственная программа Ленинградской области «Развитие автомобильных дорог Ленинградской области», утвержденная постановлением Правительства Ленинградской области от 14 ноября 2013 года № 397 (ред. от 16.06.2015);

Подпрограмма «Совершенствование транспортного обслуживания населения Ленинградской области» в составе Государственной программы Ленинградской области «Обеспечение устойчивого функционирования и развития коммунальной и инженерной инфраструктуры и повышение энергоэффективности в Ленинградской области», утвержденной постановлением Правительства Ленинградской области от 14 ноября 2013 года № 400 (ред. от 18.06.2015);

Подпрограмма «Повышение безопасности дорожного движения» государственной программе Ленинградской области «Безопасность Ленинградской области», утвержденной постановлением Правительства Ленинградской области от 14.11.2013 № 396 (ред. от 29.12.2014);

Проект Генеральной схемы развития железнодорожного узла транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области, одобренный в целом Координационным советом по развитию транспортной системы г. Санкт-Петербурга и Ленинградской области 9 сентября 2014 г. (пункт 2 раздела IV протокола № 49);

Инвестиционная программа ОАО «РЖД» на 2015 год и на плановый период 2016 и 2017 годов;

Адресные инвестиционные программы Санкт-Петербурга и Ленинградской области на 2015 год и на плановый период 2016 и 2017 годов;

Стратегия развития автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения в Ленинградской области на период до 2025 года;

и др.

Целевой вариант Программы предусматривает помимо мероприятий, включенных в консервативный вариант, дополнительные мероприятия, необходимые для обеспечения спроса на грузовые и пассажирские перевозки в Санкт-Петербурге и Ленинградской области.

4.1. Мероприятия, включенные в консервативный вариант Программы

К основным мероприятиям, включенным в консервативный вариант подпрограммы и полностью обеспеченным финансированием, относятся следующие:

в сфере развития железнодорожного транспорта:

- организация скоростного движения пассажирских поездов на участке Санкт-Петербург - Буловская Октябрьской железной дороги (завершение реконструкции участка Каменногорск - Выборг) и др.

Многие другие мероприятия, включенные в консервативный вариант подпрограммы, не полностью обеспечены финансовыми ресурсами. К данным мероприятиям относятся следующие:

- строительство вторых железнодорожных путей и электрификация участка Выборг-Попово-Ермилово;

- организация скоростного движения пассажирских поездов на участке Санкт-Петербург - Бусловская Октябрьской железной дороги (реконструкция станций Капитолово, Токсово, Пери, Грузино, Васкелово, Орехово, Сосново, усиление тягового электроснабжения участка Ручьи - Сосново - Громово);

- комплексная реконструкция участка Мга-Гатчина-Веймарн-Ивангород и подходов к портам на южном берегу Финского залива;

в сфере развития морского транспорта и морских портов:

- развитие морского порта Усть-Луга;

- строительство и реконструкция объектов морского научно-образовательного комплекса ГМА имени адм. С.О. Макарова и др.;

в сфере развития внутреннего водного транспорта и внутренних водных путей:

- разработка и реализация комплексного проекта реконструкции Волго-Балтийского водного пути;

- развитие системы мониторинга, анализа и управления судами на реках и каналах Санкт-Петербурга;

- реализация мероприятий по обеспечению безопасности судоходства на реках и каналах Санкт - Петербурга.

в сфере развития воздушного транспорта:

- строительство технологического здания и оснащение автоматизированной системой организации воздушного движения Санкт-Петербургского укрупненного центра ЕС ОрВД;

- обеспечение развития учебных заведений и центров подготовки персонала гражданской авиации, расположенных в Санкт-Петербурге – Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего профессионального образования «Санкт-Петербургский государственный университет гражданской авиации» (поставка тренажеров, приобретение воздушных судов);

- до 2020 года строительство посадочной площадки для вертолетов на территории, прилегающей к Городской больнице №38 им. Н.А. Семашко, расположенной на юге города по адресу г. Пушкин, Госпитальная ул., д. 7/2, а также строительство двух посадочных площадок для вертолетов на территории, прилегающей к медицинским учреждениям, расположенным в Ленинградской области.;

в сфере развития улично-дорожной сети Санкт-Петербурга:

1) мероприятия, направленные на повышение целостности и связности улично-дорожной сети города, предусматривающие строительство новых и реконструкцию существующих автомобильных дорог, обеспечивающих межрайонные или внутрирайонные сообщения или связи с Ленинградской областью, в том числе:

- строительство продолжения Софийской улицы до Московского шоссе, промышленной зоны «Металлострой»;

2) мероприятия, направленные на снижение задержек движения транспорта на улично-дорожной сети Санкт-Петербурга. К данной группе мероприятий относится строительство транспортных развязок, путепроводов и других искусственных сооружений, а также строительство или реконструкция автомобильных дорог, решающих задачу ликвидации разрывов и «узких мест» на дорожной сети.

К данной группе относятся следующие основные мероприятия:

- строительство проезда по южному берегу Обводного канала от Глухоозерского шоссе до пр. Обуховской обороны с мостом через ковш Обводного канала и транспортной развязкой с пр. Обуховской обороны;

- реконструкция автодороги М-10 «Россия» (Московское шоссе) на участке от КАД до пос. Ям-Ижора в административных границах Санкт-Петербурга и др.

в сфере развития автомобильных дорог общего пользования федерального значения:

- строительство скоростной автомобильной дороги Москва-Санкт-Петербург на участке км 543 - км 684;

- реконструкцию кольцевой автомобильной дороги вокруг города Санкт-Петербург на участке от ст. Горская до Приозерского шоссе;

- реконструкцию участков автомобильной дороги А-181 «Скандинавия» Санкт-Петербург - Выборг - граница с Финляндской Республикой на участке км 65+000 - км 100+000;

- реконструкцию автомобильной дороги М-11 "Нарва" - от Санкт-Петербурга до границы с Эстонской Республикой (на Таллин) подъезд к морскому торговому порту Усть-Луга (через Керстово, Котлы, Косколово) на участке подъезд к морскому торговому порту Усть-Луга км 40 - км 52 (подъезд к д.Ручьи) в Ленинградской области;

- строительство автомобильной дороги от Санкт-Петербурга через Приозерск, Сортавалу до Петрозаводска, включая строящийся участок от Кольцевой автомобильной дороги вокруг г.Санкт-Петербурга через Скотное до автомобильной дороги Магистральная на участках км 57+550 - км 81 +000, а также на участке км 36+000 - км 57+550 в Ленинградской области;

- реконструкцию участка автомобильной дороги Р-21 «Кола» Санкт-Петербург – Петрозаводск – Мурманск – Печенга – граница с Королевством Норвегия (международный автомобильный пункт пропуска «Борисоглебск»), км 51+500 - км 68+000;

- реконструкцию автомобильной дороги М-20 Санкт-Петербург - Псков - Пустошка - Невель до границы с Республикой Беларусь на участке км 31+000 - км 54+000 и др.;

в сфере развития автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения Ленинградской области:

- строительство подъезда к г. Всеволожску;

- реконструкция автомобильной дороги Петродворец - Кейкино, км 5-км 26;

- строительство и реконструкция ряда искусственных сооружений, в том числе 7 путепроводов в местах пересечений наиболее загруженных железнодорожных линий и автомобильных дорог регионального значения;

в сфере развития метрополитена и других скоростных внеуличных видов транспорта:

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

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

в сфере развития наземного пассажирского транспорта общего пользования Санкт-Петербурга:

- приобретение подвижного состава наземного пассажирского транспорта общего пользования;
- развитие и модернизация материально-технической базы, включая парки, депо, производственно-технические базы, конечные станции, остановочные пункты и др. в Санкт-Петербурге;
- реализация программ повышения надежности энергоснабжения наземного пассажирского электротранспорта;
- реконструкция и модернизация кабельной сети городского электрического транспорта и троллейбусных линий;

в сфере повышения безопасности дорожного движения, совершенствования организации дорожного движения и развития ИТС:

- повышение эффективности функционирования системы государственного управления в области обеспечения безопасности дорожного движения (БДД);
- предупреждение опасного поведения участников дорожного движения;
- сокращение аварийности на участках концентрации ДТП инженерными методами;
- предупреждение детского дорожно-транспортного травматизма;
- повышение качества контроля технического состояния автотранспорта;
- внедрение ИТС на сети дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения Ленинградской области;
- мероприятия по ликвидации участков концентрации ДТП;
- мероприятия по устройству линий искусственного освещения на автомобильных дорогах общего пользования Ленинградской области;
- мероприятия по устройству или реконструкции светофорных объектов на автомобильных дорогах общего пользования Ленинградской области;
- строительство АСУДД (включая элементы Интеллектуальных транспортных систем) в Санкт-Петербурге;
- проектирование строительства, реконструкции и модернизации технических средств организации и систем управления дорожным движением (включая элементы интеллектуальных транспортных систем) на улично-дорожной сети Санкт-Петербурга;
- строительство и реконструкция светофорных объектов на улично-дорожной сети Санкт-Петербурга.

Перечень мероприятий Программы, включенных в консервативный вариант и требующих софинансирования, приведен в Приложении 3.

В случае принятия консервативного варианта Программы реализация перечисленных мероприятий не позволит в полном объеме обеспечить потребности

в грузовых и пассажирских перевозках на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области.

Для достижения поставленных в Программе целей и задач необходима реализация дополнительных мероприятий, предусмотренных в целевом варианте Программы.

4.2. Мероприятия, включенные в целевой вариант Программы

Целевой вариант Программы предусматривает увеличение объемов финансирования мероприятий, включенных в консервативный вариант, а также реализацию следующих дополнительных мероприятий, не включенных в настоящее время в утвержденные документы транспортного планирования:

в сфере развития железнодорожного транспорта:

- частичная реконструкция станции Новый Порт;
- реконструкция станции Горелово;
- строительство II главного пути на участке Красное Село – Тайцы – Гатчина – Пассажирская – Балтийская;
- частичная реконструкция станции Красное Село;
- реконструкция станции Тайцы;
- реконструкция станции Бронка;
- развитие направления Дмитров - Сонково - Мга (реконструкция участка Будогощь - Кириши - Мга со строительством II главного пути);
- комплексная реконструкция сортировочной станции Шушары;
- строительство дополнительного главного пути на участке Новолисино – Павловск и на участке Павловск – Шушары;
- строительство железнодорожного грузового терминала по переработке строительных грузов на станции Верево;
- строительство дополнительных главных путей на участке Заневский пост – II – Заневский пост – I – Ржевка – Ручьи;
- строительство технической пассажирской станции (ТПС) Дача Долгорукова (Ладожский вокзал);
- строительство технической пассажирской станции на месте грузового района переработки контейнерных грузов на станции Санкт-Петербург – Товарный – Витебский;
- строительство дополнительного главного пути на перегоне Глухоозёрская – Санкт-Петербург–Товарный-Московский (5 км) с путепроводом через главные пути Московского направления;
- реконструкция перронного парка станции Санкт-Петербург-Главный (Московский вокзал);
- частичная реконструкция перронного парка станции Санкт-Петербург-Финляндский;
- реконструкция Московского, Витебского, Балтийского, Финляндского вокзалов;
- строительство пересадочных комплексов «Лесное», «Светлановская площадь», «Удельная», Боровая;
- приспособление станции Мельничный Ручей для организации тактового движения пригородных поездов в сообщении Санкт-Петербург – Финляндский – Мельничный Ручей;

- строительство III главного пути на участке Санкт-Петербург – Товарный – Московский – парк Обухово станции Санкт-Петербург – Сортировочный – Московский;
- строительство II главного пути на перегоне Ораниенбаум – Бронка;
- строительство II главного пути на участке Ручьи – Дача Долгорукова;
- строительство II главного пути перегона Глухоозерская – Волковская;

в сфере развития морского транспорта и морских портов:

- реконструкция пешеходной галереи причала № 2 Пассажирского порта Санкт-Петербург (паромный сегмент) в целях создания условий по расширению перечня (типов) принимаемых паромных судов с использованием пассажирского телескопического передвижного трапа и пешеходной галереи (для сокращения времени выхода пассажиров);

- оборудование причалов № 2 и 3 Пассажирского порта Санкт-Петербург противоледовой пневматической установкой (паромный сегмент) с целью обеспечения незамерзающей акватории для оптимальных навигационных условий в зимнее время (для сокращения времени швартовки судов);

- реконструкция причала № 7 Пассажирского порта Санкт-Петербург с возведением выносных палов (круизный сегмент) в целях увеличения пропускной способности морского порта (для одновременной постановки к причалам №№ 6 и 7 двух расчетных судов длиной 333,3м);

- реконструкция морского постоянного многостороннего пункта пропуска через государственную границу Российской Федерации в морском порту Пассажирский порт Санкт-Петербург (паромный сегмент) в целях установления в морском порту круглогодичного паромного сообщения на регулярной основе (для предоставления полного спектра услуг для паромных судов и пассажиров, следующих паромными судами);

в сфере развития внутреннего водного транспорта и внутренних водных путей:

- строительство 2-й очереди Соляного причала на Октябрьской набережной р. Нева 1364,5 км;

- строительство причального комплекса в Кировском районе Ленинградской области р. Нева 1345 км, левый берег.

в сфере развития воздушного транспорта:

- строительство 4 аварийных посадочных площадок для вертолетов в Санкт-Петербурге;

- строительство грузового аэропорта «Усть-Луга» (Кингисеппский район Ленинградской области);

в сфере развития улично-дорожной сети Санкт-Петербурга:

- строительство Туристской ул. от Школьной ул. до Мебельной ул. со строительством путепровода на пересечении с ж/д. линией Сестрорецкого направления;

- строительство участка южной стороны набережной Обводного канала от Боровой ул. до Днепропетровской ул. со строительством транспортной развязки на пересечении с Лиговским пр. и др.

В рамках реализации группы мероприятий, направленных на снижение задержек движения транспорта на улично-дорожной сети Санкт-Петербурга, добавляются следующие мероприятия:

- реконструкция автодороги А-181 «Скандинавия» от примыкания ЗСД до границы с Ленинградской областью;

- строительство транспортной развязки на Красногвардейской пл. и др.;

в сфере развития автомобильных дорог общего пользования федерального значения:

- строительство автомобильной дороги А-180 "Нарва" Санкт-Петербург – граница с Эстонской Республикой на участке обхода г. Кингисепп;
- реконструкцию автомобильной дороги А-121 "Сортавала" Санкт-Петербург – Сортавала – автомобильная дорога Р-21 "Кола" на участке 131+200 - км 153+850;
- строительство путепровода на км 408+929 автомобильной дороги А-114 Вологда – Тихвин – автомобильная дорога Р-21 "Кола" и др.;

в сфере развития автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения в Ленинградской области:

- реконструкция автомобильной дороги «Подъезд к г. Гатчина -1»;
- строительство автомобильной дороги «Подъезд к г. Всеволожск»;
- реконструкция автомобильной дороги Петродворец – Кейкино;
- реконструкция автодороги Копорье – Ручьи на всем протяжении;
- строительство обхода г. Красное Село;
- ввод в эксплуатацию после строительства и реконструкции 14 путепроводов через железнодорожные пути на территории Ленинградской области;
- реконструкция мостового перехода через р. Мойка на км 47+300 автомобильной дороги Санкт-Петербург - Кировск;
- строительство мостового перехода через реку Волхов на подъезде к г. Кириши и др.;

в сфере развития метрополитена и других скоростных внеуличных видов транспорта:

- строительство участка Невско-Василеостровской линии от станции «Улица Савушкина» до станции «Зоопарк»;
- строительство Лахтинской правобережной линии от станции «Улица Дыбенко» до станции «Юго-Восточная»;

Также планируется значительно увеличить закупки подвижного состава и увеличить объемы финансирования мероприятий по модернизации и восстановлению 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.

в сфере развития наземного пассажирского транспорта общего пользования Санкт-Петербурга:

- реконструкция трамвайных путей;
- строительство и реконструкция объектов транспортной инфраструктуры (конечных станций, остановок и др.) наземного пассажирского транспорта, обеспечивающих работу «социальных» маршрутов.

В целях повышения эффективности и качества работы наземного пассажирского транспорта в Санкт-Петербурге и Ленинградской области планируется завершение:

- комплексное сопровождение и развитие ГИС «Система электронного контроля и оплаты проезда (ГИС СЭКОП)»;

– комплексное сопровождение и развитие ГИС «Автоматизированная система управления городским пассажирским транспортом (АСУ ГПТ)».

в сфере развития транспортно-пересадочных узлов:

- строительство транспортно-пересадочного узла «Девяткино»;
- строительство транспортной развязки на подключении ТПУ «Девяткино» к КАД;
- строительство транспортно-пересадочного узла «Купчино»;
- строительство транспортно-пересадочного узла «Юго-Восточная» (Кудрово);
- строительство транспортно-пересадочного узла «Рыбацкое»;
- строительство транспортно-пересадочного узла «Парнас»;

в сфере повышения безопасности дорожного движения, совершенствования организации дорожного движения и развития ИТС:

- развитие Центра управления дорожным движением с интеграцией с АСУ КАД и АСУ ЗСД и создание информационных сервисов для населения;
- реализация Пилотного проекта совместно со Всемирным банком «Развитие городских транспортных систем» в Санкт-Петербурге.

Кроме того, целевой вариант подпрограммы предусматривает увеличение объемов финансирования следующих мероприятий:

- внедрение ИТС на сети дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения в Ленинградской области;
- строительство АСУДД (включая элементы Интеллектуальных транспортных систем) в Санкт-Петербурге;
- проектирование строительства, реконструкции и модернизации технических средств организации и систем управления дорожным движением (включая элементы интеллектуальных транспортных систем) на улично-дорожной сети Санкт-Петербурга.

в сфере развития терминально-логистических центров:

- строительство крупных транспортно-логистических центров и «терминальных деревень» в Санкт-Петербурге и Ленинградской области;
- создание портово-промышленных зон в районе морского торгового порта Усть-Луга и в районе ММПК Бронка;
- создание информационно-управляющих логистических центров в Большом порту Санкт-Петербург, морском торговом порту Усть-Луга и на ММПК Бронка на основе единой платформы информационного взаимодействия и единых стандартов электронного оформления и сопровождения грузовых перевозок.

Реализации целевого варианта Программы позволят достичь целевые индикаторы и показатели, приведенные в Приложении 1.

5. Ресурсное обеспечение мероприятий Программы

Для реализации целевого варианта Программы развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области на период до 2020 года за период 2015-2020 гг. потребуется общий объем финансирования в ценах соответствующих лет в размере **1 214 267,82 млн. руб.**, из которых учтены в консервативном варианте **599 866,19 млн. руб.** (49,4%), в том числе за счет средств:

- федерального бюджета – **157 767,29** млн. руб. (26,3%);
- бюджета Санкт-Петербурга – **241 587,69** млн. руб. (40,3%);
- бюджета Ленинградской области – **4 083,53** млн. руб. (0,7%);

- средств ОАО «РЖД» – **58 327,9** млн. руб. (9,7%);
- средств ГК «Автодор» – **60 672,3** млн. руб. (10,1%);
- внебюджетных источников финансирования – **77 427,48** млн. руб. (12,9%).

Дополнительная потребность в финансировании целевого варианта Программы составляет в ценах соответствующих лет **614 401,63** млн. руб. (50,6%).

6. Механизм реализации Программы

Механизм реализации определяет комплекс мер, осуществляемых государственными заказчиками и Координационным советом по развитию транспортной системы г. Санкт-Петербурга и Ленинградской области в целях повышения эффективности реализации мероприятий (проектов), предусмотренных Программой развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области на период до 2020 года (далее – Программа), и достижения планируемых показателей (индикаторов).

Программа является совместным планом Правительства Российской Федерации, Правительства Санкт-Петербурга и Правительства Ленинградской области по развитию Санкт-Петербургского транспортного узла на период до 2020 года.

Взаимодействие федеральных органов исполнительной власти, исполнительных органов государственной власти Санкт-Петербурга и Ленинградской области и других заинтересованных сторон при реализации Программы (далее – взаимодействие) осуществляется в соответствии с действующим законодательством и отдельными нормативными правовыми актами Правительства Российской Федерации, Правительства Санкт-Петербурга и Правительства Ленинградской области.

Основные направления взаимодействия при реализации Программы:

синхронизация сроков реализации мероприятий (проектов), предусмотренных Программой;

реализация мероприятий (проектов), финансируемых за счет средств внебюджетных источников;

мониторинг хода реализации Программы;

корректировка Программы.

Координацию действий при реализации Программы обеспечивает Координационный совет по развитию транспортной системы г. Санкт-Петербурга и Ленинградской области (далее – Координационный совет), образованный постановлением Правительства Российской Федерации от 4 апреля 2011 г. № 241 «О Координационном совете по развитию транспортной системы г. Санкт-Петербурга и Ленинградской области».

Координацию взаимодействия при реализации Программы осуществляет автономная некоммерческая организация «Дирекция по развитию транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области» (далее – Дирекция), учрежденная совместно Правительством Российской Федерации, Правительством Санкт-Петербурга и Правительством Ленинградской области в целях повышения уровня координации федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти г. Санкт-Петербурга и Ленинградской области при реализации мероприятий по развитию транспортной системы г. Санкт-Петербурга и Ленинградской области.

Координационный совет, как координатор Программы осуществляет:

планирование реализации мероприятий Программы, в том числе контроль соответствия отдельных мероприятий требованиям и содержанию Программы,

обеспечение согласованности их выполнения, анализ представленного государственными заказчиками перечня программных мероприятий;

общую координацию мероприятий Программы, выполняемых в увязке с мероприятиями федеральных и региональных программ, направленных на развитие Санкт-Петербургского транспортного узла;

определение приоритетности этапов строительства и реконструкции объектов капитального строительства;

мониторинг эффективности реализации мероприятий Программы и расходования выделяемых бюджетных средств на основе анализа предоставляемой государственными заказчиками информации, подготовку докладов о ходе реализации Программы и представление их в установленном порядке заинтересованным органам исполнительной власти;

внесение предложений о корректировке мероприятий Программы или отдельных подпрограмм в соответствии с основными параметрами и приоритетами социально-экономического развития;

Государственные заказчики подпрограмм осуществляют:

планирование реализации мероприятий подпрограмм в рамках выделяемого ресурсного обеспечения, в том числе определение состава, сроков и ожидаемых результатов работ, составление и предоставление бюджетных заявок на получение бюджетного финансирования;

анализ и обобщение результатов выполнения работ по реализации мероприятий подпрограмм, предоставление информации по запросам Дирекции о ходе реализации Программы;

представление Координационному совету предложений о приоритетности этапов строительства, реконструкции объектов капитального строительства.

Органом текущего управления реализацией Программы является Дирекция, которая может выполнять функции заказчика-застройщика по мероприятиям Программы, в том числе реализуемых с применением схем государственно-частного партнерства, а также осуществления расходов на информационное обеспечение реализации мероприятий Программы, подготовки и распространения аналитических материалов, в том числе проведения выставок и форумов.

Синхронизация мероприятий (проектов) при реализации Программы осуществляется путем внесения изменений в действующие расходные обязательства федерального бюджета, бюджета Санкт-Петербурга и бюджета Ленинградской области в части сроков и (или) объемов финансирования и (или) софинансирования соответствующих мероприятий (проектов) (далее – предложения по синхронизации) после утверждения в установленном порядке данных корректировок Правительством Российской Федерации, Правительством Санкт-Петербурга и Правительством Ленинградской области.

Предложения по синхронизации мероприятий (проектов) в установленном порядке вносятся на рассмотрение Координационного совета.

Отбор организаций-исполнителей мероприятий (проектов) Программы осуществляется в порядке, установленном Федеральным законом от 5 апреля 2013 г. № 44-ФЗ (ред. от 06.04.2015) «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд» и (или) Федеральным законом от 21 июля 2005 г. № 115-ФЗ (ред. от 29.12.2014) «О концессионных соглашениях» (с имз. и доп., вступ. в силу с 01.05.2015).

В Программе планируется реализация ряда проектов на принципах государственно-частного партнерства с привлечением средств внебюджетных источников.

В настоящее время в сфере государственно-частного партнерства в Санкт-Петербурге действует Закон Санкт-Петербурга от 25.12.2006 № 627-100 (ред. от 06.10.2010) «Об участии Санкт-Петербурга в государственно-частных партнерствах», в Ленинградской области – Областной закон Ленинградской области от 14.10.2011 № 78-ОЗ (ред. от 12.05.2015) «Об участии Ленинградской области в государственно-частных партнерствах», которые определяют правовые основы реализации подобных проектов.

Широко используются механизмы реализации неконцессионных форм партнерства, предусмотренные положениями статьи 421 Гражданского Кодекса РФ и Федерального Закона от 25.02.1999 № 39-ФЗ «Об инвестиционной деятельности в Российской Федерации, осуществляемой в форме капитальных вложений».

Ключевым фактором, влияющим на успешность применения механизмов государственно-частного партнерства при реализации проектов развития транспортной инфраструктуры, является правильное распределение рисков и своевременное принятие мер по предотвращению последствий от их возникновения.

Президентом Российской Федерации подписан Федеральный закон от 13 июля 2015 г. № 224-ФЗ «О государственно-частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве в Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» («Собрание законодательства РФ», 20.07.2015, № 29 (часть I), ст. 4350), направленный на регулирование отношений, возникающих в связи с подготовкой проекта государственно-частного партнерства, проекта муниципально-частного партнерства, заключением, исполнением и прекращением соглашения о государственно-частном партнерстве, соглашения о муниципально-частном партнерстве, в том числе соответствующие полномочия органов государственной власти. Указанный федеральный закон вступает в силу с 1 января 2016 года.

Реализация мероприятий (проектов), финансируемых за счет средств внебюджетных источников, может осуществляться в соответствии с соглашениями и (или) договорами о реализации таких мероприятий (проектов) в рамках действующего законодательства.

Предложения о реализации межрегиональных проектов, финансируемых за счет средств внебюджетных источников, в установленном порядке вносятся на рассмотрение Координационного совета.

Организационные механизмы реализации Программы предусматривают проведение ежегодного мониторинга хода выполнения мероприятий Программы, анализа достижения запланированных индикаторов и показателей, ежегодного социологического исследования по вопросам развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области и представление этих сведений в Министерство транспорта Российской Федерации, в Правительство Санкт-Петербурга и в Правительство Ленинградской области.

Ежегодный мониторинг и оценка достигнутых результатов реализации Программы будут использоваться для поэтапной корректировки комплекса мероприятий с учетом происходящих текущих изменений, оказывающих влияние на условия и факторы развития транспортного комплекса в Санкт-Петербурге и Ленинградской области.

Мониторинг хода реализации Программы осуществляет Дирекция в целях оценки эффективности Программы и достижения целевых показателей (индикаторов).

Мониторинг осуществляется ежеквартально на основании исходных данных федеральных органов исполнительной власти, исполнительных органов государственной власти Санкт-Петербурга и Ленинградской области и других организаций, предоставляемых по запросам Дирекции.

По результатам календарного (отчетного) года Дирекция формирует годовой отчет о ходе реализации Программы, который вносится в установленном порядке в первом полугодии, следующим за отчетным годом, на рассмотрение Координационного совета.

Корректировка Программы осуществляется, как в целях взаимоувязки сроков и объемов выполняемых мероприятий (проектов) Программы, так и в целях включения в Программу перспективных мероприятий (проектов), направленных на развитие Санкт-Петербургского транспортного узла, в том числе финансируемых за счет средств внебюджетных источников.

Предложения по корректировке Программы в установленном порядке вносятся на рассмотрение Координационного совета, включая предложения по корректировке государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы», федеральных целевых программ, государственных программ Санкт-Петербурга и Ленинградской области.

7. Оценка социально-экономической эффективности Программы

Оценка социально-экономической эффективности Программы развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области на период до 2020 года выполнена в соответствии с «Методическими рекомендациями по оценке эффективности инвестиционных проектов»¹ (М., 2000 г.) (далее – Рекомендации).

Согласно Рекомендациям, основными показателями социально-экономической эффективности являются следующие:

- чистый дисконтированный доход (ЧДД) или интегральный эффект, который определяется как сумма дисконтированных эффектов за весь расчетный период или как превышение интегральных результатов над интегральными затратами;
- индекс доходности (ИД), который рассчитывается как отношение суммы приведенных разностей результатов и текущих затрат к величине приведенных капиталовложений;
- внутренняя норма доходности (ВНД), представляющая собой норму дисконта, при которой величина приведенных эффектов равна приведенным капиталовложениям;
- срок окупаемости, который показывает минимальный интервал времени от начала осуществления Программы, за пределами которого интегральный эффект становится и в дальнейшем остается неотрицательным.

Социально-экономическая эффективность отражает целесообразность осуществления мероприятий, предусмотренных Программой. Для признания Программы эффективной необходимо, чтобы чистый дисконтированный доход за расчетный период был положительным, индекс доходности - больше 1, а внутренняя норма доходности - больше, чем заданная норма дисконта.

¹ Утверждены Министерством экономики РФ, Министерством финансов РФ, Государственным комитетом РФ по строительной, архитектурной и жилищной политике 21.06.1999 № ВК 477.

Для оценки социально-экономической эффективности затраты и выгоды рассматриваются и оцениваются по сравнению с так называемым «нулевым вариантом», предусматривающим отказ от реализации предлагаемых в Программе мероприятий. При этом выгоды определяются на основе проведения оценки экономических, социальных и экологических последствий реализации мероприятий Программы с точки зрения интересов населения и хозяйственного комплекса региона.

С учетом большого количества инвестиционных проектов, включенных в Программу, а также предварительного характера проработки большинства из них, эффекты от реализации мероприятий Программы определяются кумулятивно по всем видам транспорта и дорожному хозяйству в целом.

В расчетах социально-экономической эффективности Программы норматив дисконтирования принят на уровне действующей ставки рефинансирования Центрального банка Российской Федерации в размере 8,25%.

При расчете социально-экономической эффективности различных вариантов реализации Программы учитываются следующие последствия ее реализации:

- потребности в капиталовложениях на строительство и реконструкцию объектов транспортной инфраструктуры и закупку транспортных средств;
- ежегодные затраты на содержание и ремонт транспортной инфраструктуры, эксплуатацию транспортных средств;
- изменение расходов на грузовые и пассажирские перевозки за счет сокращения перепробега, улучшения условий движения транспортных потоков, снижения уровня аварийности и повышения производительности транспортных средств;
- стоимостная оценка времени на грузовые и пассажирские перевозки, терминальную обработку грузов и обслуживание пассажиров на транспортных терминалах;
- уменьшение экологического ущерба;
- снижение потерь (повышение доходов) в других отраслях экономики (внетранспортный эффект).

Полученные результаты (социально-экономические выгоды) по каждому из перечисленных последствий реализации Программы оцениваются в стоимостном выражении по годам расчетного периода, а затем их сумма сопоставляется с необходимыми для осуществления мероприятий Программы текущими и единовременными затратами на основе использования метода дисконтирования.

Результаты сравнения консервативного и целевого вариантов Программы развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области на период до 2020 года на основе оценки социально-экономической эффективности представлены в табл. 7.1.

Сравнительный анализ результатов расчета социально-экономической эффективности показал, что целевой вариант Программы имеет наилучшие показатели социально-экономической эффективности:

- чистый дисконтированный доход – 1097,0 млрд. рублей;
- срок окупаемости – 15,3 года;
- внутренняя норма доходности – 16,7%;
- индекс доходности – 1,8.

Таблица 7.1.

Показатели социально-экономической эффективности реализации консервативного и целевого вариантов Программы развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области на период до 2020 года

Показатель	Консервативный вариант	Целевой вариант
Чистый дисконтированный доход, млрд. руб.	316,1	1097,0
Дисконтированный срок окупаемости, лет	19,4	15,3
Внутренняя норма доходности, %	10,9	16,7
Индекс доходности	1,1	1,8

На втором месте по показателям социально-экономической эффективности находится консервативный вариант, который обладает большим сроком окупаемости и имеет меньший чистый дисконтированный доход по сравнению с целевым вариантом Программы.

В качестве рекомендуемого предлагается целевой вариант Программы, который имеет лучшие показатели социально-экономической эффективности и обеспечит решение поставленных задач развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области на период до 2020 года.

Реализация Программы развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области на период до 2020 года будет способствовать решению социально-экономических задач развития региона за счет:

- повышения производительности и конкурентоспособности предприятий Санкт-Петербурга и Ленинградской области вследствие улучшения доступа к поставщикам и потребителям на внутреннем и внешнем рынках, сокращения транспортных расходов и затрат времени;
- формирования кластера отраслей, связанных с развитием транспортно-логистической деятельности и созданием добавленной стоимости;
- повышения привлекательности региона для размещения крупных транснациональных компаний и фирм, работающих в сфере высокотехнологичных и инновационных отраслей;
- роста инвестиций в регион, направляемых как в транспортно-логистическую деятельность, так и в сопряженные сектора экономики;
- стимулирования развития туризма, привлечения деловых кругов в Санкт-Петербург для проведения саммитов, выставок, конференций и фестивалей;
- повышения доходов и занятости, благосостояния и качества жизни населения Санкт-Петербурга и Ленинградской области за счет развития системы перевозок и повышения доступности других городов, регионов и стран;
- увеличения налоговых поступлений в бюджеты всех уровней за счет развития сектора транспортных и логистических услуг;
- стимулирования развития «экономики знаний», инноваций и научных исследований, приносящих прямые экономические выгоды.

Все перечисленные эффекты и выгоды от развития транспортного комплекса Санкт-Петербурга и Ленинградской области будут способствовать экономическому

росту, интеграции региона в международную систему разделения труда и повышению благосостояния населения.

Приложения

**Сведения о показателях (индикаторах) Программы развития транспортной системы
Санкт-Петербурга и Ленинградской области на период до 2020 года
(консервативный вариант)**

№ п/п	Наименование целевого показателя	Единица измерения	Значение целевого показателя	
			2015 г. (отчет)	2020 г. (прогноз)
1	Доля железнодорожных линий общего пользования в Санкт-Петербурге и Ленинградской области, имеющих ограничение пропускной способности, от общей протяженности, в том числе:	%	(3,8%)	(7,7%)
2	Увеличение объема перевозок пассажиров в пригородном сообщении (в процентах к 2015 году)	%	-	-
3	Увеличение объема перевозок пассажиров в дальнем следовании (в процентах к 2015 году)	%	-	-
4	Объем грузовой работы в железнодорожном узле Санкт-Петербурга и Ленинградской области, всего, в том числе:	млн. тонн (%)	-	-
4.1	Санкт-Петербург	млн. тонн (%)	-	-
4.2	Ленинградская область	млн. тонн (%)	-	-
5	Ввод в эксплуатацию железнодорожных линий после строительства и реконструкции, нарастающим итогом	км	-	82,4

№ п/п	Наименование целевого показателя	Единица измерения	Значение целевого показателя	
			2015 г. (отчет)	2020 г. (прогноз)
6	Ввод в эксплуатацию железнодорожных станций после строительства и реконструкции, нарастающим итогом	ед.	-	28-
7	Реконструкция железнодорожных вокзалов в Санкт-Петербурге, нарастающим итогом	ед.	-	-
8	Объем перевалки грузов в морских портах, расположенных на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, всего – в т.ч.:	млн. т / год	218,1	260,8
	на территории Санкт-Петербурга		51,5	69,0
	на территории Ленинградской области		166,6	191,8
9	Объем перевалки контейнерных и ро-ро грузов в морских портах, расположенных на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, всего – в т.ч.:	млн. т / год	21,4	36,4
	контейнерных грузов		20,6	35,0
	ро-ро грузов		0,8	1,4
10	Объем перевозок пассажиров морским транспортом через морские порты, расположенные на территории Санкт-Петербурге	тыс. чел. / год	800	3 900
11	Снижение доли гидротехнических сооружений, не соответствующих нормативным требованиям	%	35	33

№ п/п	Наименование целевого показателя	Единица измерения	Значение целевого показателя	
			2015 г. (отчет)	2020 г. (прогноз)
	безопасности эксплуатации (от общего числа гидротехнических сооружений, подлежащих декларированию) на территории Ленинградской области			
12	Объем перевозок пассажиров внутренним водным транспортом в Санкт-Петербурге	тыс. чел.	2200	3100
13	Объем перевозок грузов внутренним водным транспортом в Санкт-Петербурге и Ленинградской области	млн тонн	5,3	15
14	Доля протяженности Волго-Балтийского водного пути с ограничениями пропускной способности на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области	%	16,5	11,1
15	Объем пассажирских авиаперевозок в Санкт-Петербурге и Ленинградской области	млн пасс.	13,5	19,0
16	Объем грузовых авиаперевозок в Санкт-Петербурге и Ленинградской области	тыс. тонн	27,0	30,0
17	Количество эксплуатируемых объектов инфраструктуры воздушного транспорта, расположенных на прилегающих к медицинским учреждениям территориях в Санкт-Петербурге	ед.	5	6
18	Количество эксплуатируемых объектов инфраструктуры воздушного транспорта, расположенных на прилегающих к медицинским учреждениям территориях в Ленинградской области	ед.	6	8

№ п/п	Наименование целевого показателя	Единица измерения	Значение целевого показателя	
			2015 г. (отчет)	2020 г. (прогноз)
19	Количество аварийных посадочных площадок для вертолетов в Санкт-Петербурге	ед.	-	-
20	Ввод в эксплуатацию автомобильных дорог общего пользования федерального значения нарастающим итогом, в т. ч.:	км	-	333,0
	после строительства		-	164,2
	после реконструкции		-	168,8
21	Ввод в эксплуатацию автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения Ленинградской области нарастающим итогом, в т. ч.:	км	-	23,5
	после строительства		-	18,7
	после реконструкции		-	4,8
22	Ввод в эксплуатацию автомобильных дорог общего пользования регионального значения в Санкт-Петербурге нарастающим итогом, в т. ч.:	км	-	66,5
	после строительства		-	53,8
	после реконструкции		-	12,7

№ п/п	Наименование целевого показателя	Единица измерения	Значение целевого показателя	
			2015 г. (отчет)	2020 г. (прогноз)
23	Доля протяжённости автомобильных дорог общего пользования федерального значения, проходящих по территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, обслуживающих движение в режиме перегрузки	%	23	25
24	Доля протяжённости автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения Ленинградской области, обслуживающих движение в режиме перегрузки	%	0,7	1,15
25	Доля протяжённости автомобильных дорог общего пользования регионального значения Санкт-Петербурга, обслуживающих движение в режиме перегрузки	%	23	25
26	Ввод в эксплуатацию новых путепроводов над железными дорогами нарастающим итогом, в т. ч.:	шт.	-	21
	на территории Санкт-Петербурга		-	7
	на территории Ленинградской области		-	14
27	Ввод в эксплуатацию новых станций метрополитена после завершения строительства, нарастающим итогом	шт.	-	7
28	Протяженность введенных в эксплуатацию новых линий метрополитена после завершения строительства, нарастающим итогом	км	-	14,5

№ п/п	Наименование целевого показателя	Единица измерения	Значение целевого показателя	
			2015 г. (отчет)	2020 г. (прогноз)
29	Общее количество приобретенных вагонов метрополитена, нарастающим итогом	ед.	-	-
30	Рост объема пассажирских перевозок метрополитеном (в процентах по отношению к 2015 г.)	%	100	110
31	Протяженность введенных в эксплуатацию новых линий легкорельсового транспорта, нарастающим итогом	км	-	-
32	Доля маршрутов с интервалом движения менее 10 минут в час «пик» в Санкт-Петербурге	% от общего количества маршрутов	28	31
33	Доля поездок в наземном пассажирском транспорте общего пользования, оплаченных электронными билетами в Санкт-Петербурге	% от общего количества поездок	78	85
34	Доля поездок в автобусном транспорте общего пользования, оплаченных электронными билетами в Ленинградской области	% от общего количества поездок	5	15
35	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
36	Доля автобусов, оборудованных для перевозки маломобильных групп населения, обслуживающих маршрутные перевозки в Ленинградской области	% от общего парка автобусов	4,1	9
37	Обеспеченность автобусных маршрутов Ленинградской области подвижным составом, имеющим нормативные сроки службы	ед. на 1 маршрут	2,7	3,1

№ п/п	Наименование целевого показателя	Единица измерения	Значение целевого показателя	
			2015 г. (отчет)	2020 г. (прогноз)
38	Ввод в эксплуатацию новых транспортно-пересадочных узлов на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, нарастающим итогом	ед.	-	4
39	Количество обустроенных машино-мест на перехватывающих парковках на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, нарастающим итогом	ед.	1620	-4200
40	Количество машино-мест на парковках для грузового автомобильного транспорта	маш. - мест	-	252
41	Снижение общего количества ДТП на улично-дорожной сети Санкт-Петербурга и на автомобильных дорогах общего пользования в Ленинградской области, к уровню 2015 г.	%	-	4
42	Снижение значения индикатора социального риска (количество лиц, погибших в результате ДТП, на 100 тыс. населения) на улично-дорожной сети Санкт-Петербурга и на автомобильных дорогах общего пользования в Ленинградской области, к уровню 2015 г.	%	-	8
43	Ввод в эксплуатацию качественных складских площадей в Санкт-Петербурге и Ленинградской области, нарастающим итогом	тыс. кв. м		-

№ п/п	Наименование целевого показателя	Единица измерения	Значение целевого показателя	
			2015 г. (отчет)	2020 г. (прогноз)
44	Строительство крупных транспортно-логистических центров и «терминальных деревень» в Санкт-Петербурге и Ленинградской области, нарастающим итогом	ед.	-	1
45	Создание портово-промышленных зон в районе морского торгового порта Усть-Луга и в районе ММПК Бронка, нарастающим итогом	ед.	-	1
46	Создание информационно-управляющих логистических центров в Большом порту Санкт-Петербург, морском торговом порту Усть-Луга и на ММПК Бронка на основе единой платформы информационного взаимодействия и единых стандартов электронного оформления и сопровождения грузовых перевозок, нарастающим итогом	ед.	-	2

**Сведения о показателях (индикаторах) Программы развития транспортной системы
Санкт-Петербурга и Ленинградской области на период до 2020 года
(целевой вариант)**

№ п/п	Наименование целевого показателя	Единица измерения	Значение целевого показателя	
			2015 г. (отчет)	2020 г. (прогноз)
1	Доля железнодорожных линий общего пользования в Санкт-Петербурге и Ленинградской области, имеющих ограничение пропускной способности, от общей протяженности, в том числе:	%	_(3,8%)	_(6%)
2	Увеличение объема перевозок пассажиров в пригородном сообщении (в процентах к 2015 году)	%	-	-
3	Увеличение объема перевозок пассажиров в дальнем следовании (в процентах к 2015 году)	%	-	-
4	Объем грузовой работы в железнодорожном узле Санкт-Петербурга и Ленинградской области, всего, в том числе:	млн. тонн (%)	-	-
4.1	Санкт-Петербург	млн. тонн (%)	-	-
4.2	Ленинградская область	млн. тонн (%)	-	-
5	Ввод в эксплуатацию железнодорожных линий после строительства и реконструкции, нарастающим итогом	км	-	110,0

№ п/п	Наименование целевого показателя	Единица измерения	Значение целевого показателя	
			2015 г. (отчет)	2020 г. (прогноз)
6	Ввод в эксплуатацию железнодорожных станций после строительства и реконструкции, нарастающим итогом	ед.	-	37
7	Реконструкция железнодорожных вокзалов в Санкт-Петербурге, нарастающим итогом	ед.	-	-
8	Объем перевалки грузов в морских портах, расположенных на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, всего – в т.ч.:	млн. т / год	2018,1	278,8
	на территории Санкт-Петербурга		51,5	72,0
	на территории Ленинградской области		166,6	206,8
9	Объем перевалки контейнерных и ро-ро грузов в морских портах, расположенных на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, всего – в т.ч.:	млн. т / год	21,4	42
	контейнерных грузов		20,6	40

№ п/п	Наименование целевого показателя	Единица измерения	Значение целевого показателя	
			2015 г. (отчет)	2020 г. (прогноз)
	ро-ро грузов		0,8	2
10	Объем перевозок пассажиров морским транспортом через морские порты, расположенные на территории Санкт-Петербурге	тыс. чел. / год	800	3 900
11	Снижение доли гидротехнических сооружений, не соответствующих нормативным требованиям безопасности эксплуатации (от общего числа гидротехнических сооружений, подлежащих декларированию) на территории Ленинградской области	%	35	33
12	Объем перевозок пассажиров внутренним водным транспортом в Санкт-Петербурге	тыс. чел.	2200	3200
13	Объем перевозок грузов внутренним водным транспортом в Санкт-Петербурге и Ленинградской области	млн тонн	5,3	15
14	Доля протяженности Волго-Балтийского водного пути с ограничениями пропускной способности на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области	%	16,5	11,1
15	Объем пассажирских авиаперевозок в Санкт-Петербурге и Ленинградской области	млн пасс.	13,5	19,0

№ п/п	Наименование целевого показателя	Единица измерения	Значение целевого показателя	
			2015 г. (отчет)	2020 г. (прогноз)
16	Объем грузовых авиаперевозок в Санкт-Петербурге и Ленинградской области	тыс. тонн	27,0	60,0
17	Количество эксплуатируемых объектов инфраструктуры воздушного транспорта, расположенных на прилегающих к медицинским учреждениям территориях в Санкт-Петербурге	ед.	5	6
18	Количество эксплуатируемых объектов инфраструктуры воздушного транспорта, расположенных на прилегающих к медицинским учреждениям территориях в Ленинградской области	ед.	6	10
19	Количество аварийных посадочных площадок для вертолетов в Санкт-Петербурге	ед.	-	2
20	Ввод в эксплуатацию автомобильных дорог общего пользования федерального значения нарастающим итогом, в т. ч.:	км	-	606,5
	после строительства		-	278,6
	после реконструкции		-	327,9

№ п/п	Наименование целевого показателя	Единица измерения	Значение целевого показателя	
			2015 г. (отчет)	2020 г. (прогноз)
21	Ввод в эксплуатацию автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения Ленинградской области нарастающим итогом, в т. ч.:	км	-	72
	после строительства		-	27,7
	после реконструкции		-	44,5
22	Ввод в эксплуатацию автомобильных дорог общего пользования регионального значения в Санкт-Петербурге нарастающим итогом, в т. ч.:	км	-	74,5
	после строительства		-	55,8
	после реконструкции		-	18,7
23	Доля протяжённости автомобильных дорог общего пользования федерального значения, проходящих по территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, обслуживающих движение в режиме перегрузки	%	23	21

№ п/п	Наименование целевого показателя	Единица измерения	Значение целевого показателя	
			2015 г. (отчет)	2020 г. (прогноз)
24	Доля протяжённости автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения Ленинградской области, обслуживающих движение в режиме перегрузки	%	0,7	0,85
25	Доля протяжённости автомобильных дорог общего пользования регионального значения Санкт-Петербурга, обслуживающих движение в режиме перегрузки	%	23	21
26	Ввод в эксплуатацию новых путепроводов над железными дорогами нарастающим итогом, в т. ч.:	шт.	-	42
	на территории Санкт-Петербурга		-	13
	на территории Ленинградской области		-	29
27	Ввод в эксплуатацию новых станций метрополитена после завершения строительства, нарастающим итогом	шт.	-	7
28	Протяженность введенных в эксплуатацию новых линий метрополитена после завершения строительства, нарастающим итогом	км	-	14,5

№ п/п	Наименование целевого показателя	Единица измерения	Значение целевого показателя	
			2015 г. (отчет)	2020 г. (прогноз)
29	Общее количество приобретенных вагонов метрополитена, нарастающим итогом	ед.	-	-
30	Рост объема пассажирских перевозок метрополитеном (в процентах по отношению к 2015 г.)	%	100	118
31	Протяженность введенных в эксплуатацию новых линий легкорельсового транспорта, нарастающим итогом	км	-	-
32	Доля маршрутов с интервалом движения менее 10 минут в час «пик» в Санкт-Петербурге	% от общего количества маршрутов	28	31
33	Доля поездок в наземном пассажирском транспорте общего пользования, оплаченных электронными билетами в Санкт-Петербурге	% от общего количества поездок	78	85
34	Доля поездок в автобусном транспорте общего пользования, оплаченных электронными билетами в Ленинградской области	% от общего количества поездок	5	20
35	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
36	Доля автобусов, оборудованных для перевозки маломобильных групп населения, обслуживающих маршрутные перевозки в Ленинградской области	% от общего парка автобусов	4,1	15

№ п/п	Наименование целевого показателя	Единица измерения	Значение целевого показателя	
			2015 г. (отчет)	2020 г. (прогноз)
37	Обеспеченность автобусных маршрутов Ленинградской области подвижным составом, имеющим нормативные сроки службы	ед. на 1 маршрут	2,7	3,5
38	Ввод в эксплуатацию новых транспортно-пересадочных узлов на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, нарастающим итогом	ед.	-	5
39	Количество обустроенных машино-мест на перехватывающих парковках на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, нарастающим итогом	ед.	-1620	4200
40	Количество машино-мест на парковках для грузового автомобильного транспорта	маш. - мест	-	1250
41	Снижение общего количества ДТП на улично-дорожной сети Санкт-Петербурга и на автомобильных дорогах общего пользования в Ленинградской области, к уровню 2015 г.	%	-	5
42	Снижение значения индикатора социального риска (количество лиц, погибших в результате ДТП, на 100 тыс. населения) на улично-дорожной сети Санкт-Петербурга и на автомобильных дорогах общего пользования в Ленинградской области, к уровню 2015 г.	%	-	10
43	Ввод в эксплуатацию качественных складских площадей в Санкт-Петербурге и Ленинградской области, нарастающим итогом	тыс. кв. м		3300

№ п/п	Наименование целевого показателя	Единица измерения	Значение целевого показателя	
			2015 г. (отчет)	2020 г. (прогноз)
44	Строительство крупных транспортно-логистических центров и «терминальных деревень» в Санкт-Петербурге и Ленинградской области, нарастающим итогом	ед.	-	3
45	Создание портово-промышленных зон в районе морского торгового порта Усть-Луга и в районе ММПК Бронка, нарастающим итогом	ед.	-	2
46	Создание информационно-управляющих логистических центров в Большом порту Санкт-Петербург, морском торговом порту Усть-Луга и на ММПК Бронка на основе единой платформы информационного взаимодействия и единых стандартов электронного оформления и сопровождения грузовых перевозок, нарастающим итогом	ед.	-	3

Расходы на реализацию Программы развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области на период до 2020 года *

в ценах соответствующих лет

Наименование программы (подпрограммы)	Источники финансирования	Расходы, млн рублей по годам						
		2015-2020	2015	2016	2017	2018	2019	2020
В целом по программе развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области на период до 2020 года	Всего	1 214 267,82	107 191,49	114 477,26	261 890,81	217 427,99	222 605,46	290 674,81
	учтено, в том числе:	599 866,19	107 191,49	114 477,26	132 894,22	95 584,39	86 729,94	62 988,89
	Федеральный бюджет	157 767,29	31 657,53	24 258,68	29 497,41	29 189,70	33 873,37	9 290,60
	Бюджет Санкт-Петербурга	241 587,69	31 904,58	39 923,97	47 803,47	42 157,94	40 671,16	39 126,57
	Бюджет Ленинградской области	4 083,53	952,77	1 196,95	1 185,90	231,10	250,80	266,00
	Средства ОАО "РЖД"	58 327,90	17 809,50	10 864,80	15 202,50	14 451,10	-	-
	Средства ГК "Автодор"	60 672,30	14 591,60	22 864,40	23 216,30	-	-	-
	Внебюджетные источники	77 427,48	10 275,50	15 368,46	15 988,64	9 554,55	11 934,62	14 305,72
	дополнительная потребность	614 401,63	-	-	128 996,59	121 843,60	135 875,52	227 685,92
Всего по подпрограмме: «Железнодорожный транспорт»	Всего	355 413,85	21 606,38	12 712,20	116 026,07	81 179,50	63 439,40	60 450,30
	учтено, в том числе:	63 972,18	21 606,38	12 712,20	15 202,50	14 451,10	-	-
	Федеральный бюджет	5 411,38	3 563,98	1 847,40	-	-	-	-
	Средства ОАО "РЖД"	58 327,90	17 809,50	10 864,80	15 202,50	14 451,10	-	-
	Внебюджетные источники	232,90	232,90	-	-	-	-	-
	дополнительная потребность	291 441,67	-	-	100 823,57	66 728,40	63 439,40	60 450,30
Всего по подпрограмме:	Всего	29 487,63	7 266,59	4 289,50	3 094,34	3 255,10	4 842,80	6 739,30

«Морской транспорт»	учтено, в том числе:	29 140,79	7 266,59	4 289,50	3 000,00	3 019,10	4 833,60	6 732,00
	Федеральный бюджет	15 019,89	6 586,39	2 489,50	500,00	519,10	1 833,60	3 091,30
	Внебюджетные источники	14 120,90	680,20	1 800,00	2 500,00	2 500,00	3 000,00	3 640,70
	дополнительная потребность	346,84	-	-	94,34	236,00	9,20	7,30
Всего по подпрограмме: «Внутренний водный транспорт»	Всего	14 699,22	1 122,44	493,59	1 771,10	3 060,81	4 005,45	4 245,82
	учтено, в том числе:	14 584,22	1 122,44	493,59	1 731,10	3 020,81	3 980,45	4 235,82
	Федеральный бюджет	14 290,40	995,00	443,40	1 709,40	2 997,60	3 945,70	4 199,30
	Бюджет Санкт-Петербурга	293,82	127,44	50,19	21,70	23,21	34,75	36,52
	дополнительная потребность	115,00	-	-	40,00	40,00	25,00	10,00
Всего по подпрограмме: «Воздушный транспорт»	Всего	14 868,67	1 266,54	1 501,50	264,64	-	900,00	10 936,00
	учтено, в том числе:	3 932,67	1 266,54	1 501,50	264,64	-	900,00	-
	Федеральный бюджет	3 908,76	1 242,63	1 501,50	264,64	-	900,00	-
	Бюджет Санкт-Петербурга	23,91	23,91	-	-	-	-	-
	дополнительная потребность	10 936,00	-	-	-	-	-	10 936,00
Всего по подпрограмме: «Автомобильные дороги и улично- дорожная сеть»	Всего	375 773,14	48 015,03	59 808,03	75 073,17	59 298,18	66 422,20	67 156,54
	учтено, в том числе:	277 303,79	48 015,03	59 808,03	72 778,80	42 775,73	37 852,68	16 073,53
	Федеральный бюджет	106 212,45	15 459,24	13 311,68	22 574,47	25 673,00	27 194,07	2 000,00
	Бюджет Санкт-Петербурга	87 137,51	12 537,42	14 814,00	18 699,13	16 871,63	10 407,81	13 807,53
	Бюджет Ленинградской области	4 081,53	952,77	1 196,95	1 183,90	231,10	250,80	266,00
	Внебюджетные источники	19 200,00	4 474,00	7 621,00	7 105,00	-	-	-
	Средства ГК "Автодор"	60 672,30	14 591,60	22 864,40	23 216,30	-	-	-
	дополнительная потребность	98 469,35	-	-	2 294,37	16 522,45	28 569,52	51 083,01

Всего по подпрограмме: «Метрополитен и другие виды внеуличного скоростного пассажирского транспорта»	Всего	257 687,37	24 162,53	30 329,12	36 615,22	36 529,45	57 430,27	72 620,78
	учтено, в том числе:	177 541,87	24 162,53	30 329,12	31 355,02	26 391,45	34 059,77	31 243,98
	Федеральный бюджет	12 099,66	3 803,36	3 999,60	4 296,70	-	-	-
	Бюджет Санкт-Петербурга	132 757,87	16 759,17	21 906,11	22 597,39	21 391,45	27 259,77	22 843,98
	Внебюджетные источники	32 684,34	3 600,00	4 423,41	4 460,94	5 000,00	6 800,00	8 400,00
	дополнительная потребность	80 145,50	-	-	5 260,20	10 138,00	23 370,50	41 376,80
Всего по подпрограмме: «Наземный пассажирский транспорт общего пользования»	Всего	102 005,41	3 372,11	4 377,68	24 912,03	28 080,80	21 564,15	19 698,63
	учтено, в том числе:	29 706,49	3 372,11	4 377,68	7 849,38	5 729,05	4 092,35	4 285,92
	Бюджет Санкт-Петербурга	18 517,15	2 083,71	2 853,62	5 926,68	3 674,50	1 957,74	2 020,90
	Внебюджетные источники	11 189,34	1 288,40	1 524,06	1 922,70	2 054,55	2 134,62	2 265,02
	дополнительная потребность	72 298,92	-	-	17 062,65	22 351,75	17 471,80	15 412,72
Всего по подпрограмме: «Транспортно-пересадочные узлы и парковки»	Всего	44 648,39	0,01	-	-	-	608,59	44 039,79
	учтено, в том числе:	608,60	0,01	-	-	-	608,59	-
	Бюджет Санкт-Петербурга	608,60	0,01	-	-	-	608,59	-
	дополнительная потребность	44 039,79	-	-	-	-	-	44 039,79
Всего по подпрограмме: «Безопасность дорожного движения, организация дорожного движения и интеллектуальная транспортная система»	Всего	7 084,15	379,87	965,64	1 209,24	779,16	1 067,60	2 682,65
	учтено, в том числе:	3 075,58	379,87	965,64	712,77	197,16	402,50	417,65
	Федеральный бюджет	824,74	6,94	665,60	152,20	-	-	-
	Бюджет Санкт-Петербурга	2 248,84	372,93	300,04	558,57	197,16	402,50	417,65
	Бюджет Ленинградской области	2,00	-	-	2,00	-	-	-
	дополнительная потребность	4 008,57	-	-	496,47	582,00	665,10	2 265,00
Всего по подпрограмме:	Всего	12 600,00	-	-	2 925,00	5 245,00	2 325,00	2 105,00

«Терминально-логистические центры»	учтено, в том числе:	-	-	-	-	-	-	-
	Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
	Бюджет Санкт-Петербурга	-	-	-	-	-	-	-
	дополнительная потребность	12 600,00	-	-	2 925,00	5 245,00	2 325,00	2 105,00

*** Примечание:**

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

**Перечень мероприятий Программы, требующих софинансирования
на период 2015-2020 гг. ***

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	
Общий объем финансирования мероприятий, требующих софинансирования в период 2015-2020 гг.				Всего	320 759,7	15 252,9	14 128,7	46 008,6	64 584,7	89 538,9	91 245,9
				учтено, в том числе:	135 789,6	15 252,9	14 128,7	12 510,9	24 855,3	44 010,2	25 031,7
				Федеральный бюджет	32 752,6	3 989,8	4 913,2	4 780,1	4 369,9	14 699,6	-
				Бюджет Санкт-Петербурга	84 507,0	5 216,4	5 567,4	5 515,7	18 380,2	27 122,5	22 704,9
				Бюджет Ленинградской области	1 540,5	72,1	275,2	464,8	231,1	241,3	256,0
				Средства ОАО "РЖД"	6 532,6	4 562,8	1 969,8	-	-	-	-
				Внебюджетные источники	10 456,9	1 411,8	1 403,1	1 750,2	1 874,1	1 946,8	2 070,8
				дополнительная потребность	184 970,1	-	-	33 497,8	39 729,4	45 528,7	66 214,2
1	Увеличение пропускной способности участков железнодорожной сети	Строительство вторых железнодорожных путей и электрификация участка Выборг-Приморск-Ермилово	Всего	22 097,5	4 562,8	1 969,8	3 906,6	3 886,0	3 886,0	3 886,3	
			учтено, в том числе:	6 532,6	4 562,8	1 969,8	-	-	-	-	
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-	
			Средства ОАО "РЖД"	6 532,6	4 562,8	1 969,8	-	-	-	-	
			Внебюджетные источники	-	-	-	-	-	-	-	
			дополнительная потребность	15 564,9	-	-	3 906,6	3 886,0	3 886,0	3 886,3	
2	Строительство новых и реконструкция существующих железнодорожных линий для организации скоростного и высокоскоростного пассажирского движения	Организация скоростного движения пассажирских поездов на участке Санкт-Петербург - Бусловская Октябрьской железной дороги (реконструкция станций Капитолово, Токсово, Пери, Грузино, Васкелово, Орехово, Сосново, усиление тягового электро снабжения)	Всего	14 114,4	232,9	-	5 438,0	2 814,4	2 814,5	2 814,6	
			учтено, в том числе:	232,9	232,9	-	-	-	-	-	
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-	
			Средства ОАО "РЖД"	-	-	-	-	-	-	-	
			Внебюджетные источники	232,9	232,9	-	-	-	-	-	
			дополнительная потребность	13 881,5	-	-	5 438,0	2 814,4	2 814,5	2 814,6	

		участка Ручьи - Сосново - Громово)								
3	устранение участков автомобильных дорог, работающих в режиме перегрузки	Организация скоростного движения пассажирских поездов на участке Санкт-Петербург - Бусловская Октябрьской железной дороги (Строительство железнодорожной линии Лосево - Каменногорск, строительство ПС 110 кВ «Каменногорск-тяговая», строительство путепроводных развязок (автодорожные путепроводы на км 28, км 66, км 75) и пешеходного тоннеля на ст. Удельная на участке скоростного движения пассажирских поездов Санкт-Петербург – Бусловская Октябрьской железной дороги)	Всего	7 203,8	3 564,0	1 847,4	1 792,4	-	-	-
			учтено, в том числе:	5 411,4	3 564,0	1 847,4	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	5 411,4	3 564,0	1 847,4	-	-	-	-
			Средства ОАО "РЖД"	-	-	-	-	-	-	-
			Внебюджетные источники	-	-	-	-	-	-	-
		дополнительная потребность	1 792,4	-	-	1 792,4	-	-	-	
4	Увеличение протяженности автомобильных дорог общего пользования федерального значения, соответствующих нормативным требованиям	Реконструкция кольцевой автомобильной дороги вокруг г. Санкт-Петербурга. Реконструкция кольцевой автомобильной дороги вокруг города Санкт-Петербург на участке от ст. Горская до Приозерского шоссе, Ленинградская область. Этап 1. Этап 2	Всего	6 578,7	1,0	284,3	100,0	1 000,0	2 000,0	3 193,4
			учтено, в том числе:	5 385,3	1,0	284,3	100,0	1 000,0	2 000,0	2 000,0
			Федеральный бюджет	5 385,3	1,0	284,3	100,0	1 000,0	2 000,0	2 000,0
			дополнительная потребность	1 193,4	-	-	-	-	-	1 193,4
5	Увеличение протяженности автомобильных дорог общего пользования федерального значения, соответствующих нормативным требованиям	Реконструкция автомобильной дороги А-180 "Нарва" Санкт-Петербург - граница с Эстонской Республикой на участке км 31+440 - км 54+365, Ленинградская область	Всего	17 937,7	163,3	1 840,7	4 580,1	2 500,0	8 617,2	236,4
			учтено, в том числе:	17 701,3	163,3	1 840,7	4 580,1	2 500,0	8 617,2	-
			Федеральный бюджет	17 701,3	163,3	1 840,7	4 580,1	2 500,0	8 617,2	-
			дополнительная потребность	236,4	-	-	-	-	-	236,4
6	Увеличение протяженности автомобильных дорог общего пользования федерального значения, соответствующих нормативным	Реконструкция автомобильной дороги А-121 "Сортавала" Санкт-Петербург – Сортавала – автомобильная дорога Р-21 "Кола" на участке 131+200 - км 153+850, Ленинградская область	Всего	7 242,4	-	-	100,0	1 000,0	2 000,0	4 142,4
			учтено, в том числе:	3 100,0	-	-	100,0	1 000,0	2 000,0	-
			Федеральный бюджет	3 100,0	-	-	100,0	1 000,0	2 000,0	-
			дополнительная потребность	4 142,4	-	-	-	-	-	4 142,4

	требованиям									
7	Увеличение протяженности автомобильных дорог общего пользования федерального значения, соответствующих нормативным требованиям	Реконструкция участков автомобильной дороги Санкт-Петербургское южное полукольцо через Кировск, Мгу, Гатчину, Большую Ижору. Реконструкция автомобильной дороги А-120 «Санкт-Петербургское южное полукольцо» Кировск - Мга – Гатчина - Большая Ижора на участке км 64 - км 106, Ленинградская область	Всего	11 255,3	5,2	0,8	0,1	249,2	4 500,0	6 500,0
			учтено, в том числе:	156,0	5,2	0,8	-	50,0	100,0	-
			Федеральный бюджет	156,0	5,2	0,8	-	50,0	100,0	-
			дополнительная потребность	11 099,3	-	-	0,1	199,2	4 400,0	6 500,0
8	Увеличение протяженности соответствующих нормативным требованиям автомобильных дорог федерального значения, входящих в систему международных транспортных коридоров	Строительство путепровода с направленными съездами на км 672+500 автомобильной дороге М-10 "Россия" Москва – Тверь – Великий Новгород – Санкт-Петербург, Ленинградская область	Всего	4 308,6	-	-	10,0	670,4	1 825,4	1 802,8
			учтено, в том числе:	500,0	-	-	-	-	500,0	-
			Федеральный бюджет	500,0	-	-	-	-	500,0	-
			дополнительная потребность	3 808,6	-	-	10,0	670,4	1 325,4	1 802,8
9	Увеличение протяженности соответствующих нормативным требованиям автомобильных дорог федерального значения, входящих в систему международных транспортных коридоров	Реконструкция автомобильной дороги А-181 "Скандинавия" Санкт-Петербург - Выборг - граница с Финляндской Республикой на участке км 65+000 - км 100+000, Ленинградская область	Всего	15 010,0	-	-	10,0	3 000,0	6 000,0	6 000,0
			учтено, в том числе:	1 319,9	-	-	-	319,9	1 000,0	-
			Федеральный бюджет	1 319,9	-	-	-	319,9	1 000,0	-
			дополнительная потребность	13 690,1	-	-	10,0	2 680,1	5 000,0	6 000,0
10	Увеличение протяженности соответствующих нормативным требованиям автомобильных дорог федерального значения, входящих в систему	Строительство и реконструкция участков автомобильной дороги М-10 «Скандинавия» от Санкт-Петербурга через Выборг до границы с Финляндией. Реконструкция автомобильной дороги А-181 «Скандинавия» Санкт-Петербург – Выборг –	Всего	8 030,9	20,9	-	10,0	1 000,0	2 000,0	5 000,0
			учтено, в том числе:	20,9	20,9	-	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	20,9	20,9	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	8 010,0	-	-	10,0	1 000,0	2 000,0	5 000,0

	международных транспортных коридоров	граница с Финляндской Республикой на участке км 100+000 – км 134+000, Ленинградская область								
11	Увеличение протяженности соответствующих нормативным требованиям автомобильных дорог федерального значения, входящих в систему международных транспортных коридоров	Строительство и реконструкция участков автомобильной дороги М-10 «Скандинавия» от Санкт-Петербурга через Выборг до границы с Финляндией. Реконструкция автомобильной дороги А-181 «Скандинавия» Санкт-Петербург – Выборг – граница с Финляндской Республикой на участке км 134+000 – км 160+000, Ленинградская область	Всего	8 039,8	29,8	-	10,0	1 000,0	2 000,0	5 000,0
			учтено, в том числе:	29,8	29,8	-	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	29,8	29,8	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	8 010,0	-	-	10,0	1 000,0	2 000,0	5 000,0
12	Увеличение протяженности соответствующих нормативным требованиям автомобильных дорог федерального значения, входящих в систему международных транспортных коридоров	Строительство и реконструкция участков автомобильной дороги М-10 «Скандинавия» от Санкт-Петербурга через Выборг до границы с Финляндией. Реконструкция автомобильной дороги А-181 «Скандинавия» Санкт-Петербург – Выборг – граница с Финляндской Республикой на участке км 160+000 – км 203+000, Ленинградская область	Всего	8 043,9	33,9	-	10,0	1 000,0	2 000,0	5 000,0
			учтено, в том числе:	33,9	33,9	-	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	33,9	33,9	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	8 010,0	-	-	10,0	1 000,0	2 000,0	5 000,0
13	Увеличение протяженности соответствующих нормативным требованиям автомобильных дорог федерального значения, входящих в систему международных транспортных коридоров	Реконструкция участка автомобильной дороги Р-21 "Кола" Санкт-Петербург – Петрозаводск – Мурманск – Печенга – граница с Королевством Норвегия (международный автомобильный пункт пропуска "Борисоглебск"), км 51+500 - км 68+000, Ленинградская область	Всего	13 819,6	0,4	78,4	100,0	5 000,0	4 999,8	3 641,0
			учтено, в том числе:	3 161,2	0,4	78,4	100,0	500,0	2 482,4	-
			Федеральный бюджет	3 161,2	0,4	78,4	100,0	500,0	2 482,4	-
			дополнительная потребность	10 658,4	-	-	-	4 500,0	2 517,4	3 641,0
14	формирование устойчивых транспортных связей	Строительство подъезда к г. Всеволожску	Всего	1 392,3	-	14,7	327,7	350,0	350,0	350,0
			учтено, в том числе:	192,3	-	14,7	27,7	50,0	50,0	50,0
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-

	между районами Санкт-Петербурга и Ленинградской области		Бюджет Ленинградской области	192,3	-	14,7	27,7	50,0	50,0	50,0
			дополнительная потребность	1 200,0	-	-	300,0	300,0	300,0	300,0
15	совершенствование автодорожных подходов к крупным промышленным и транспортным узлам	Реконструкция автомобильной дороги Петродворец -Кейкино, км 5-км 26	Всего	2 008,6	-	-	-	0,3	1 000,3	1 008,0
			учтено, в том числе:	8,6	-	-	-	0,3	0,3	8,0
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Ленинградской области	8,6	-	-	-	0,3	0,3	8,0
			дополнительная потребность	2 000,0	-	-	-	-	1 000,0	1 000,0
16	ликвидация разрывов и «узких мест» на дорожной сети	Строительство путепровода на ж.д. станции Любань на а/д Павлово – Мга – Шапки – Любань – Оредеж – Луга	Всего	314,8	-	-	-	0,3	153,5	161,0
			учтено, в том числе:	8,8	-	-	-	0,3	0,5	8,0
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Ленинградской области	8,8	-	-	-	0,3	0,5	8,0
			дополнительная потребность	306,0	-	-	-	-	153,0	153,0
17	ликвидация разрывов и «узких мест» на дорожной сети	Строительство мостового перехода через реку Свирь у города Подпорожье Подпорожского района Ленинградской области	Всего	1 066,0	-	-	-	100,0	483,0	483,0
			учтено, в том числе:	200,0	-	-	-	100,0	50,0	50,0
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Ленинградской области	200,0	-	-	-	100,0	50,0	50,0
			дополнительная потребность	866,0	-	-	-	-	433,0	433,0
18	ликвидация разрывов и «узких мест» на дорожной сети	Реконструкция мостового перехода через р. Мойка на км 47+300 автомобильной дороги Санкт-Петербург - Кировск в Кировском районе Ленинградской области	Всего	311,0	-	-	-	0,5	150,5	160,0
			учтено, в том числе:	11,0	-	-	-	0,5	0,5	10,0
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Ленинградской области	11,0	-	-	-	0,5	0,5	10,0
			дополнительная потребность	300,0	-	-	-	-	150,0	150,0
19	ликвидация разрывов и «узких мест» на дорожной сети	Строительство мостового перехода через реку Волхов на подъезде к г. Кириши в Киришском районе Ленинградской области	Всего	1 822,6	0,4	4,1	449,3	456,3	456,3	456,3
			учтено, в том числе:	197,6	0,4	4,1	43,0	50,0	50,0	50,0
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Ленинградской области	197,6	0,4	4,1	43,0	50,0	50,0	50,0
			дополнительная потребность	1 625,0	-	-	406,3	406,3	406,3	406,3

20	ликвидация разрывов и «узких мест» на дорожной сети	Строительство автодорожного путепровода на перегоне Выборг-Таммисуо участка Выборг-Каменногорск взамен закрываемых проездов на ПК 26+30.92, ПК 1276+10.80 и ПК 15+89.60	Всего	963,8	132,6	606,6	224,7	-	-	-
			учтено, в том числе:	951,5	132,6	606,6	212,4	-	-	-
			Федеральный бюджет	578,6	77,7	500,9	-	-	-	-
			Бюджет Ленинградской области	373,0	54,9	105,7	212,4	-	-	-
			дополнительная потребность	12,3	-	-	12,3	-	-	-
21	ликвидация разрывов и «узких мест» на дорожной сети	Строительство транспортной развязки на пересечении автомобильной дороги «Санкт-Петербург – 3-д им. Свердлова - Всеволожск» (км 39) с железной дорогой на перегоне Всеволожск - Мельничный Ручей во Всеволожском районе Ленинградской области	Всего	1 595,3	0,9	5,5	367,5	417,5	397,5	406,3
			учтено, в том числе:	165,3	0,9	5,5	10,0	60,0	40,0	48,8
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Ленинградской области	121,4	5,0	0,9	5,5	10,0	60,0	40,0
			дополнительная потребность	1 430,0	-	-	357,5	357,5	357,5	357,5
22	формирование устойчивых транспортных связей между районами Санкт-Петербурга и Ленинградской области	Реконструкция автомобильной дороги "Красное Село - Гатчина - Павловск" на участке км 14+600 - км 18+000	Всего	763,9	99,3	375,0	289,7	-	-	-
			учтено, в том числе:	650,5	99,3	375,0	176,2	-	-	-
			Федеральный бюджет	312,8	87,5	225,2	-	-	-	-
			Бюджет Ленинградской области	337,7	11,7	149,7	176,2	-	-	-
			дополнительная потребность	113,4	-	-	113,4	-	-	-
23	формирование устойчивых транспортных связей между районами Санкт-Петербурга и Ленинградской области	Реконструкция автомобильной дороги общего пользования регионального значения «Санкт-Петербург – Колтуши» на участке КАД - Колтуши во Всеволожском районе Ленинградской области	Всего	570,0	-	-	-	-	10,0	560,0
			учтено, в том числе:	20,0	-	-	-	-	10,0	10,0
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Ленинградской области	20,0	-	-	-	-	10,0	10,0
			дополнительная потребность	550,0	-	-	-	-	550,0	
24	совершенствование автодорожных подходов к крупным промышленным и транспортным узлам	Реконструкция автомобильной дороги "Копорье - Ручьи", км 0+000 - км 37+500	Всего	376,1	0,1	-	-	122,0	122,0	132,0
			учтено, в том числе:	70,1	0,1	-	-	20,0	20,0	30,0
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Ленинградской области	70,1	0,1	-	-	20,0	20,0	30,0
			дополнительная потребность	306,0	-	-	-	102,0	102,0	102,0
25	развитие магистральной	Реконструкция автодороги М-10 "Скандинавия" от примыкания	Всего	2 252,4	-	883,9	-	-	702,2	666,3
			учтено, в том числе:	883,9	-	883,9	-	-	-	-

	дорожной сети для обеспечения скоростных связей по направлениям концентрации мощных транспортных потоков	ЗСД до границы с Ленинградской областью	Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	883,9	-	883,9	-	-	-	-
			дополнительная потребность	1 368,5	-	-	-	-	702,2	666,3
26	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
27	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	-	-	-
28	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	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

	Ленинградской области									
29	строительство новых линий и станций скоростного внеуличного пассажирского транспорта для улучшения транспортной доступности периферийных районов Санкт-Петербурга и обеспечения скоростной связи с наиболее активно развивающимися пограничными районами Ленинградской области	Строительство Красносельско-Калининской линии, от станции "Казаковская" до станции "Обводный Канал-2" с электродепо "Красносельское", включая проектирование (стадия рд). Участок от станции "Казаковская" до станции "Путиловская"	Всего	43 937,2	550,6	870,0	2 833,2	8 443,0	10 813,7	20 426,8
			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	-	-	-
30	строительство новых линий и станций скоростного внеуличного пассажирского транспорта для улучшения транспортной доступности периферийных районов Санкт-Петербурга и обеспечения скоростной связи с наиболее активно развивающимися пограничными районами Ленинградской области	Строительство Лахтинско-Правобережной линии метрополитена от станции "Спаская" до станции "Морской Фасад" (1-й пусковой комплекс от станции "Спаская" 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	-	-	-
31	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
32	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"; "Петроградская")	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
33	повышение качества, надежности и безопасности поездок 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
34	повышение качества, надежности и безопасности поездок на скоростных внеуличных видах пассажирского транспорта	Реализация мероприятий по оснащению объектов метрополитена инженерно-техническими средствами обеспечения транспортной безопасности	Всего	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
35	увеличение объемов пассажирских перевозок на скоростных внеуличных видах пассажирского 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
36	Развитие маршрутной сети и пополнение всех видов наземного пассажирского транспорта современным	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	-	-	-	-

	подвижным составом с улучшенными технико-экономическими и экологическими характеристиками		дополнительная потребность	20 456,2	-	-	4 973,5	5 004,4	5 202,9	5 275,4
37	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
38	Развитие маршрутной сети и пополнение всех видов наземного пассажирского транспорта современным подвижным составом с улучшенными технико-экономическими и экологическими характеристиками	Приобретение автобусов для социальных перевозок	Всего	35 806,5	1 439,0	1 905,5	7 753,2	12 437,8	6 459,2	5 811,8
			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
39	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
40	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	1 024,6	-	-	295,0	441,1	160,0	128,5

			потребность							
41	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
42	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
43	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
44	Совершенствование системы информационного обеспечения участников дорожного движения, развитие основных компонентов интеллектуальных транспортных систем	Строительство АСУДД (включая элементы Интеллектуальных транспортных систем)	Всего	441,2	41,7	60,0	270,7	19,7	23,8	25,2
			учтено, в том числе:	420,0	41,7	60,0	249,5	19,7	23,8	25,2
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	420,0	41,7	60,0	249,5	19,7	23,8	25,2
			дополнительная потребность	21,2	-	-	21,2	-	-	-
45	Повышение уровня организации дорожного движения	Строительство светофорных объектов, Санкт-Петербург	Всего	790,7	187,5	92,0	194,8	90,7	109,6	116,1
			учтено, в том числе:	693,4	187,5	92,0	97,5	90,7	109,6	116,1
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	693,4	187,5	92,0	97,5	90,7	109,6	116,1
			дополнительная потребность	97,3	-	-	97,3	-	-	-
46	Повышение уровня	Реконструкция светофорных	Всего	728,3	110,8	88,0	197,3	86,8	119,1	126,2

	организации дорожного движения	объектов, Санкт-Петербург	учтено, в том числе:	690,7	110,8	88,0	159,7	86,8	119,1	126,2	
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	690,7	110,8	88,0	159,7	86,8	119,1	126,2	
			дополнительная потребность	37,6	-	-	37,6	-	-	-	
47	Совершенствование системы информационного обеспечения участников дорожного движения, развитие основных компонентов интеллектуальных транспортных систем	Строительство интеллектуальной транспортной системы организации дорожного движения на автомобильной дороге А-121 "Сортавала" - Санкт-Петербург - Сортавала - автомобильная дорога Р-21 "Кола" на участке КАД-Скотное, Ленинградская область	Всего	484,7	5,0	419,8	59,9	-	-	-	
			учтено, в том числе:	424,8	5,0	419,8	-	-	-	-	
			Федеральный бюджет	424,8	5,0	419,8	-	-	-	-	
			Бюджет Санкт-Петербурга	-	-	-	-	-	-	-	
			дополнительная потребность	59,9	-	-	59,9	-	-	-	
48	Сокращение количества ДТП и снижение тяжести их последствий	Устройство искусственного электроосвещения на участке км 422+600 – км 424+000 автомобильной дороги А-114 Вологда – Тихвин – автомобильная дорога Р-21 «Кола», Ленинградская область	Всего	17,9	1,9	-	16,0	-	-	-	
			учтено, в том числе:	1,9	1,9	-	-	-	-	-	
			Федеральный бюджет	1,9	1,9	-	-	-	-	-	
			Бюджет Санкт-Петербурга	-	-	-	-	-	-	-	
			дополнительная потребность	16,0	-	-	16,0	-	-	-	

*** Примечание:**

- в графе «учтено» представлены объемы финансирования Программы в соответствии с консервативным вариантом;
- в графе «дополнительная потребность» представлены дополнительные объемы финансирования, необходимые для реализации мероприятий в соответствии с целевым вариантом.