

**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. 2. Подпрограмма «Железнодорожный
транспорт»**

УТВЕРЖДЕНА

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

**Санкт-Петербург
2016**

Содержание

Паспорт подпрограммы «Железнодорожный транспорт» (целевой вариант).....	3
1. Характеристика проблемы, на решение которой направлена подпрограмма	5
2. Основные цели и задачи подпрограммы, сроки и этапы ее реализации, целевые индикаторы и показатели	18
3. Перечень мероприятий подпрограммы	19
3.1. Мероприятия, включенные в консервативный вариант подпрограммы	20
3.2. Мероприятия, включенные в целевой вариант подпрограммы	21
4. Ресурсное обеспечение мероприятий подпрограммы	22
5. Ожидаемые результаты реализации целевого варианта подпрограммы	22
Приложения.....	23
Приложение 1. Сведения о показателях (индикаторах) подпрограммы «Железнодорожный транспорт»	24
Приложение 2. Расходы на реализацию подпрограммы «Железнодорожный транспорт».....	28

Паспорт подпрограммы «Железнодорожный транспорт» (целевой вариант)

Полное наименование Подпрограммы	Подпрограмма «Железнодорожный транспорт»
Цели подпрограммы	Удовлетворение спроса населения и отраслей экономики на железнодорожные перевозки с требуемыми показателями надежности, экономичности и безопасности, повышение скорости движения в пассажирском сообщении, улучшение качества обслуживания клиентов за счет снижения затрат времени на перевозки, расширения спектра сервисных услуг, внедрения логистических технологий.
Задачи подпрограммы	- 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.
Целевые индикаторы и показатели подпрограммы	- доля железнодорожных линий общего пользования, имеющих ограничение пропускной способности; - объем перевозок пассажиров в пригородном сообщении; - объем перевозок пассажиров в дальнем сообщении; - объем грузовой работы в железнодорожном узле Санкт-Петербурга и Ленинградской области; - ввод в эксплуатацию новых участков железнодорожных путей после завершения строительства; - ввод в эксплуатацию участков железнодорожных путей после завершения реконструкции; - строительство новых железнодорожных станций; - реконструкция железнодорожных станций; - реконструкция железнодорожных вокзалов в Санкт-Петербурге.
Этапы и сроки реализации подпрограммы	Подпрограмма реализуется в два этапа. Сроки реализации подпрограммы – 2015–2020 гг. Этап 1 – 2015-2017 гг. Этап 2 – 2018-2020 гг.
Объемы и источники финансирования мероприятий подпрограммы	Общий объем финансирования целевого варианта подпрограммы на период 2015-2020 гг. составляет в ценах соответствующих лет 355 413,85 млн. руб., из которых учтены в консервативном варианте 63 972,18 млн. руб. (18%), в том числе за счет средств: - федерального бюджета – 5 411,38 млн. руб. (8,5%); - средств ОАО «РЖД» - 58 327,9 млн. руб. (91,2%); - внебюджетных источников финансирования – 232,9 млн. руб. (0,4%).

	Дополнительная потребность в финансировании целевого варианта подпрограммы по сравнению с консервативным вариантом составляет в ценах соответствующих лет 291,441,67 млн. руб. (82%) .
Ожидаемые результаты реализации подпрограммы	Целевые показатели подпрограммы представлены в Приложении 1. В результате реализации комплекса мероприятий, предусмотренных в подпрограмме по целевому варианту, к концу 2020 года прогнозируется: - 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;
Мероприятия подпрограммы и их финансовое обеспечение на период до 2020 года	Мероприятия подпрограммы и их финансовое обеспечение представлены в Приложении 2.

1. Характеристика проблемы, на решение которой направлена подпрограмма

Транспортный узел Санкт-Петербурга и Ленинградской области является одним из крупнейших в Российской Федерации, он обеспечивает основную часть грузовых и пассажирских железнодорожных перевозок в Северо-Западном федеральном округе.

Через транспортный узел осуществляется большой объем международных перевозок, что связано с обслуживанием железнодорожным транспортом морских портов Балтийского моря и выходом в страны ЕС.

Транспортный узел Санкт-Петербурга и Ленинградской области включает в себя шесть самостоятельных железнодорожных узлов: Санкт-Петербургский, Волховстроевский, Киришский, Гатчинский, Усть-Лужский, Выборгский.

Ядром транспортного узла Санкт-Петербурга и Ленинградской области является Санкт-Петербургский железнодорожный узел, который включает 2 сортировочных станции, 4 припортовых станции, пять головных пассажирских станций с городскими вокзалами.

Волховстроевский железнодорожный узел осуществляет пропуск основной части транзитных грузовых поездов, следующих в Санкт-Петербургский узел, сортировочную работу по расформированию и формированию грузовых поездов, а также пропуск пассажирских поездов с северных и северо-восточных областей страны в Санкт-Петербург и обслуживание пригородного пассажирского движения.

Киришский железнодорожный узел обеспечивает пропуск грузового транзита и формирует поезда для транспортировки нефти и нефтепродуктов.

Гатчинский железнодорожный узел организывает пропуск грузового транзита в порт Усть-Луга и к западным границам страны со сменой локомотивов по виду тяги.

Назначение Усть-Лужского железнодорожного узла - обслуживание морского торгового порта «Усть-Луга».

Выборгский железнодорожный узел осуществляет обслуживание скоростного пассажирского движения поездов на направлении Санкт-Петербург - Хельсинки, пригородного движения на участке Выборг - Санкт-Петербург и Выборг - Каменногорск, обслуживает порт Выборг, осуществляет пропуск грузопотоков на Финляндию и в порт Высоцк.

Транспортный 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 внутривузловыми соединительными линиями.

Общая протяженность железных дорог региона составляет 2733,5 км, из которых наибольший удельный вес приходится на однопутные линии – 48% и двухпутные – 49%. Около 72% всех железнодорожных линий, расположенных на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, в настоящее время электрифицированы. Плотность железнодорожных путей в Санкт-Петербурге и Ленинградской области составляет 341 км путей на 10 000 км² территории (для сравнения – в Москве и Московской области – 577 км путей на 10 000 км²).

В состав транспортного узла Санкт-Петербурга и Ленинградской области входит 226 станций, в том числе:

- на территории Санкт-Петербурга расположены 57 станций, в том числе 2 сортировочных, 4 припортовых и 5 пассажирских;

- на территории Ленинградской области – 169 станций, в том числе 1 сортировочная, 3 пограничных, 3 припортовых.

Основные станции транспортного узла Санкт-Петербурга и Ленинградской области приведены ниже:

- три сортировочные станции - Санкт-Петербург-Сортировочный-Московский, Шушары, Волховстрой;

- 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 Дача Долгорукова (Санкт-Петербург-Ладомский - Ладомский вокзал);

- семь припортовых станций, обслуживающие порты Финского залива, расположенные на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области: Автово, Новый Порт, Ораниенбаум, Бронка, Выборг, Высоцк, Лужская;

- пять станций, на которых выполняются погрузо-выгрузочные операции: Санкт-Петербург-Товарный-Витебский, Шушары, Санкт-Петербург-Балтийский, Санкт-Петербург-Финляндский и Кушелевка;

- три пограничных станции: Светогорск, Бусловская, Ивангород-Нарвский.

В настоящее время к числу факторов, сдерживающих развитие железнодорожных перевозок в Санкт-Петербурге и Ленинградской области, относятся следующие:

В сфере грузовых перевозок:

- 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;
- низкая конкурентоспособность железнодорожного транспорта по сравнению с авто-мобильным транспортом при вывозе контейнерных грузов из морских портов;
- недостаточная эффективность грузовой работы железнодорожного транспорта, значительные размеры движения грузовых поездов по территории Санкт-Петербурга, необходимость выноса за границы города сортировочной станции Санкт-Петербург – Сортировочный – Московский и переноса погрузо-выгрузочных операций из центральной части и жилых районов Санкт-Петербурга в пригородные районы, расположенные за границами КАД;
- низкая эффективность использования ряда железнодорожных станций и путей общего и необщего пользования, необходимость оптимизации размещения железнодорожной инфраструктуры;
- 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;

В сфере пассажирских перевозок:

- отсутствие выделенной линии высокоскоростного сообщения в направлении Москва - Санкт-Петербург;
- 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;
- отсутствие железнодорожных связей между железнодорожными вокзалами города и аэропортом «Пулково»;
- низкий уровень использования железнодорожного транспорта для обеспечения городских пассажирских перевозок в Санкт-Петербурге;
- рост численности амортизированного парка пригородных поездов и необходимость привлечения средств для его своевременной замены;

В прохождении железных дорог по территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области:

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

Грузовые перевозки

На территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области основные объемы грузовых железнодорожных перевозок выполняет Октябрьская железная дорога – филиал ОАО «Российские железные дороги», которая является оператором сети железных дорог общего пользования в регионе и владельцем локомотивного парка. Дочерние общества ОАО «РЖД» (АО «Федеральная грузовая компания», ПАО «ТрансКонтейнер», АО «Рефсервис», ОАО «РейлТрансАвто» и др.) являются железнодорожными операторами грузового подвижного состава, которые специализируются на перевозках различных категорий грузов.

Помимо перечисленных выше компаний, грузовые перевозки выполняют:

- предприятия промышленного железнодорожного транспорта (ППЖТ), владеющие железнодорожными путями необщего пользования, локомотивами (в основном – тепловозами) и грузовыми вагонами и осуществляющие погрузку – разгрузку и перевозку промышленных и строительных грузов с одного промышленного или строительного объекта на другой либо до станций, входящих в сеть ОАО «РЖД»;

- частные операторы подвижного состава, имеющие частные (приватные) локомотивы (в основном – тепловозы), которые специализируются, как правило, на перевозках узкой номенклатуры грузов на определенных маршрутах по сети железных дорог общего пользования (например, ООО «БалтТрансСервис» осуществляет перевозки топливного мазута и дизельного топлива на экспорт через порт Усть-Луга, ООО «Трансойл» - перевозки нефтепродуктов в порт Усть-Луга и т.д.).

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%), что во многом связано с ростом железнодорожных перевозок в адрес морских портов.

В 2015 г. на полигоне Октябрьской железной дороги возросли объемы перевозок угля, удобрений и черных металлов. При этом уменьшились объемы перевозок:

- строительных грузов в связи с падением объемов строительных работ;
- нефтепродуктов из-за роста производства и отгрузки дизельного топлива Киришского нефтеперерабатывающего завода трубопроводным транспортом в порт Приморск;
- грузов в контейнерах из-за снижения объемов поступления импортных контейнерных грузов в морские порты.

Октябрьская железная дорога играет важную роль в обеспечении перевозок для морских портов, расположенных на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области. В 2015 г. объем железнодорожных перевозок портовых грузов составил 105,6

млн тонн (около 48% от общего грузооборота морских портов, расположенных на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области).

Объем грузовых железнодорожных перевозок, связанных с обслуживанием морского порта Усть-Луга, возрос с 46,3 млн тонн в 2014 г. до 53,3 млн тонн в 2015 г. (на 15%). Доля железнодорожного транспорта в перевозке грузов порта Усть-Луга составила в 2015 г. 60,6%. На железнодорожном транспорте в порт Усть-Луга доставляются преимущественно экспортные грузы – уголь, кокс, нефтепродукты, минеральные удобрения, газовый конденсат и др. Их объем в 2015 г. составил 52,4 млн тонн (98% от общего объема), при этом импортных грузов было вывезено из порта около 1 млн тонн (2%). В настоящее время девять терминалов порта обслуживают три станции – Лужская-Северная, Лужская-Южная, Лужская-Нефтяная, а в 2015 г. введена в эксплуатацию сортировочная система станции Лужская, которая управляет сортировочным процессом и осуществляет реформирование составов в автоматическом режиме. Пропускная способность железнодорожной инфраструктуры в настоящее время достигает 55 пар поездов в сутки. Для обслуживания металлургического терминала и терминала минеральных удобрений предусмотрено строительство парка Лужская-Генеральная.

В 2015 г. незначительно снизился объем перевозок грузов на железнодорожном транспорте в адрес портов Высоцк и Выборг. В порт Высоцк на железнодорожном транспорте в 2015 г. было доставлено 15,6 млн тонн грузов (около 90% от общего объема). В структуре экспортных грузов основную долю составили уголь, кокс и нефтепродукты. В порт Выборг на железнодорожном транспорте в 2015 г. было доставлено 1,2 млн тонн грузов (около 73% от общего объема). В структуре экспортных грузов основную долю составили уголь, кокс и минеральные удобрения.

В 2015 г. несколько снизился объем перевозок грузов на железнодорожном транспорте в адрес Большого порта Санкт-Петербург, что связано с уменьшением грузооборота порта. Доля железнодорожного транспорта в перевозке грузов Большого порта Санкт-Петербург составила в 2015 г. 54,2%. На железнодорожном транспорте к Большому порту Санкт-Петербург доставляются преимущественно экспортные грузы, их объем в 2015 г. составил 26,2 млн тонн (94% от общего объема), при этом импортных грузов было вывезено из порта 1,6 млн тонн (6%). В структуре портовых грузов, перевозимых на железнодорожном транспорте, основной объем приходится на минеральные удобрения, нефтепродукты, черные и цветные металлы, экспортные грузы в контейнерах.

Учитывая ограниченные территории Большого порта Санкт-Петербург, формирование партий контейнеров и накопление их под конкретное судно для отправки на экспорт происходит на территории припортовых тыловых терминалов. Доставка готовых партий контейнеров в Большой порт Санкт-Петербург осуществляется на железнодорожном транспорте по технологии «блок-трейн». В сутки в среднем перевозится порядка 200 контейнеров. Блок-трейны используются для перевозок по маршрутам Предпортовая – Автово, Предпортовая – Новый Порт, Шушары – Автово. Развитие таких перевозок на железнодорожном транспорте позволяет снизить нагрузку на улично-дорожную сеть города и обеспечить формирование партий контейнеров за пределами ограниченной территории Большого порта Санкт-Петербург.

В настоящее время железнодорожный транспорт проигрывает конкуренцию автомобильному транспорту по перевозке импортных грузов в контейнерах, следующих через морские порты. Свыше 90% импортных грузов в контейнерах перевозится на расстояние до 1000 км, где преимущества использования автотранспорта связаны с меньшими тарифами и затратами времени на транспортировку. Кроме того, импортные контейнеры поступают в порты небольшими партиями в адрес российских получателей, что предопределяет целесообразность использования автотранспорта для их перевозки. В целом в Большом порту Санкт-Петербург и в порту Усть-Луга доля перевозок экспортных и импортных грузов в контейнерах на железнодорожном транспорте составляет около 25%, а на автомобильном транспорте - 75%.

На перспективу наибольший прирост грузов в контейнерах прогнозируется в ММПК «Бронка». Для освоения перспективных объемов грузов и обеспечения эффективной работы ММПК «Бронка» потребуется развитие железнодорожных подходов к нему и повышение пропускной способности припортовой станции «Бронка».

В настоящее время остро стоит вопрос оптимизации грузовой работы железнодорожного транспорта на территории Санкт-Петербурга за счет выноса за границы города сортировочной станции Санкт-Петербург – Сортировочный – Московский, проведения комплексной реконструкции двух других сортировочных станций Шушары и Волховстрой, повышения эффективности сортировочной работы с минимизацией размеров движения грузовых поездов, а также выноса погрузо-выгрузочных операций с инертно-строительными, контейнерными и другими грузами из центральной части и жилых районов Санкт-Петербурга в пригородные районы, расположенные за границами КАД.

За последние годы существенно поменялись направления грузовых перевозок, объемы и структура грузопотоков, что привело к изменению загрузки железнодорожных путей и станций, расположенных на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области. Особенно остро проблема оптимизации железнодорожной инфраструктуры стоит в Санкт-Петербурге, где она занимает значительные площади и в ряде случаев используется неэффективно. Кроме того, пересечения железных и автомобильных дорог в одном уровне создают риски возникновения ДТП и вызывают задержки движения автотранспорта. Поэтому к числу приоритетных задач относится диагностика загрузки путей и станций Октябрьской железной дороги с целью оптимизации транспортной работы узла, закрытия малодейственных станций и передачи их работы на крупные станции.

Суммарный объем погрузки и выгрузки грузов станциями Октябрьской железной дороги в Санкт-Петербурге и Ленинградской области за 2011 год составил 141,4 млн. тонн, в том числе на долю Санкт-Петербурга пришлось 37,9%, на долю Ленинградской области – 62,1%. Из общего объема местного грузооборота региона железнодорожным транспортом в портах было переработано около 60 млн. тонн грузов, что составило более 42% от суммарной погрузки и выгрузки.

Местная грузовая работа (погрузка и выгрузка) на станциях Ленинградской области в 2011 году составила 87,9 млн тонн, при этом было погружено 34,6 млн тонн, выгружено 53,3 млн тонн. Наибольшая доля в общем объеме погрузки станциями Ленинградской области пришлось на нефтяные грузы (47,5%) и на минерально-строительные грузы

(38,9%). В выгрузке на станциях Ленинградской области доминировали уголь и нефтяные грузы в адрес портов Ленинградской области.

На станциях железнодорожного узла в Санкт-Петербурге в 2011 году осуществлялись погрузочно-выгрузочные операции в объеме 53,5 млн. тонн, в том числе 7,8 млн. тонн грузов погружено и 45,7 млн. тонн грузов выгружено. Из общего объема грузов на внешнеторговые грузы пришлось более 40%.

В настоящее время в узле имеется 2 сортировочные станции, расположенные на левой стороне реки Невы: Санкт-Петербург – Сортировочный – Московский и Шушары. Однако из-за отсутствия свободной территории станции не имеют перспектив дальнейшего развития.

На станциях Санкт-Петербургского узла имеется 284 путей необщего пользования промышленных и торговых предприятий общей протяженностью свыше 900 км. На путях данного типа выполняются порядка 60% погрузки и около 70% выгрузки от общей грузовой работы узла Санкт-Петербурга. На большей части путей необщего пользования объем работы составляет от 1 до 5 вагонов в сутки. Погрузо-выгрузочные фронты данных путей не оборудованы средствами механизации. К числу предприятий, выполняющих грузовую работу на подъездных путях необщего пользования, относятся: компании, осуществляющие перевалку нерудных материалов и навалочных грузов для обеспечения строительства в городе; предприятия топливно-энергетического комплекса; производственные и торговые предприятия; складские компании и др. Для оптимизации использования железнодорожной инфраструктуры необходимо провести обследование железнодорожных подъездных путей необщего пользования, примыкающих к железнодорожным станциям Октябрьской железной дороги, с целью выявления их загрузки и принятия решения о демонтаже неиспользуемых или малоиспользуемых подъездных путей.

В суммарном объеме погрузочно-выгрузочных операций на станциях узла Санкт-Петербурга в границах города на долю припортовых станций «Автово» и «Новый Порт» приходится от 45% до 52% обрабатываемых грузов.

Кроме местной грузовой работы, через Санкт-Петербург и Ленинградскую область осуществляются значительные объемы транзитных перевозок. Только через железнодорожные пограничные переходы Бусловская, Ивангородский и Светогорск в 2011 г. было передано 17,7 млн. тонн грузов, преимущественно экспортных.

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. тонн, а в 2025 г. – 240,0 млн. тонн.

В долгосрочной перспективе, учитывая значительный рост транзитных перевозок в узле преимущественно за счет увеличения объемов перевозок внешнеторговых грузов, вызванного наращиванием терминальных мощностей в морских портах Усть-Луга, Высоцк и Приморск, доля транзитных перевозок в узле вырастет, и будет составлять 66-68% суммарной загрузки узла.

Специфика перспектив роста грузопотоков в узле заключается в следующем:

- значительное увеличение объемов перевалки грузов между железнодорожным и морским транспортом в морских портах, расположенных на территории Ленинградской

области, при относительно небольшом увеличении объемов перевалки грузов через Большой порт Санкт-Петербург;

- увеличение экспортных грузопотоков через морские порты, расположенные на территории Ленинградской области, что связано с перемещением части экспортной перевалки из зарубежных портов в порты России;

- незначительное увеличение грузопотоков через пограничные железнодорожные переходы на территории Ленинградской области;

- необходимость развития 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;

- потребность выноса грузовых дворов из центральной исторической части города, работающих, в основном, с контейнерными грузами и повагонными грузовыми отправками, а также выноса грузовой работы со станций, расположенных в центральных районах Санкт-Петербурга и обслуживающих пути необщего пользования примыкающих к ним промышленных предприятий;

- сосредоточение переработки инертно-строительных грузов для нужд строительного комплекса Петербургской городской агломерации на станциях, расположенных за пределами населенных районов города, станций.

Вынос предприятий из центра города и, как следствие, ликвидация грузовой работы по погрузке продукции и выгрузке сырья, необходимого для выполнения производственного процесса, а также грузового вывозного движения поездов, повлечет следующие мероприятия по изменению железнодорожной инфраструктуры узла:

- закрытие грузовых дворов на станциях Санкт-Петербург-Финляндский, Санкт-Петербург-Товарный-Витебский, Санкт-Петербург-Балтийский и Кушелевка;

- обустройство грузовых районов в районе станции Парнас с переносом на него работы грузовых дворов со станций Санкт-Петербург-Финляндский и Кушелевка после 2020 года, а также в районе станции Шушары с переносом работы грузовых дворов Санкт-Петербург-Балтийский и Санкт-Петербург-Товарный-Витебский;

- ликвидация грузовой работы станций, расположенных в центральных районах города, с перебазированием их работы на выделенные производственные зоны с учетом типов грузов.

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 приемо-отправочных 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».

В Санкт-Петербурге и Ленинградской области остро стоит проблема строительства путепроводов через железнодорожные пути. По данным ГИБДД МВД России за период 2011-2015 гг. общая численность дорожно-транспортных происшествий на железнодорожных переездах в Санкт-Петербурге и Ленинградской области колебалась от 10 до 30 ед. в год, при этом существенно возросло число пострадавших: в 2011 г. в ДТП погиб 1 чел. и было ранено 12 чел., а в 2015 г. погибло 9 чел. и было ранено 47 чел.

Всего на территории города и области необходимо построить 88 путепроводов через железнодорожные пути, в том числе 57 ед. - на территории Ленинградской области и 31 ед. - на территории Санкт-Петербурга. К приоритетным из них относятся 36 путепроводов (14 путепроводов на территории Санкт-Петербурга и 22 путепровода на территории Ленинградской области), в местах строительства которых отмечается наиболее высокая интенсивность железнодорожного и автомобильного транспорта и зафиксировано значительное количество ДТП с тяжелыми последствиями.

По территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области осуществляются значительные объемы транзитных перевозок. **В настоящее время из-за отсутствия железно-дорожного обхода Санкт-Петербурга часть транзитных поездов следует по территории города, что приводит к дополнительной загрузке железнодорожных путей городского узла, увеличению рисков возникновения аварийных ситуаций и ухудшению состояния окружающей среды.** В связи с этим остро стоит вопрос о необходимости строительства северо-восточного железнодорожного обхода Санкт-Петербурга.

В 2015 году через железнодорожные пункты пропуска, расположенные на территории Ленинградской области, было перевезено 13,9 млн. тонн грузов, в том числе 13,3 млн тонн экспортных грузов и 0,6 млн тонн импортных грузов.

Основу российского экспорта в Финляндию составляют минеральное топливо, нефтепродукты, химическая продукция, удобрения, древесина и изделия из нее. В импортных грузопотоках основная доля приходится на бумагу и картон, продукты неорганической химии, минеральное топливо, нефтепродукты, продукцию мукомольно-крупяной промышленности, солод и крахмал.

За период 2011-2015 гг. объем грузов, перевезенных через железнодорожные пункты пропуска (ЖДПП) «Бусловская», ОТО и ТК № 3 МАПП «Светогорск» и ЖДПП «Ивангород», снизился с 39,1 млн тонн до 13,9 млн тонн (в 2,8 раза), в том числе экспорт – с 37,5 млн тонн до 13,3 млн тонн (в 2,8 раза), импорт – с 1,6 млн тонн до 0,6 млн тонн (в 2,7 раза). Сокращение российского экспорта в Финляндию связано как с уменьшением промышленного и потребительского спроса в этой стране, так и с введением взаимных экономической санкций.

Наибольшие объемы международных перевозок в 2015 г. были выполнены через ЖДПП «Бусловская» - 5,9 млн тонн (42,4%) и ЖДПП «Ивангород» - 5,3 млн тонн (38,1%). Через ОТО и ТК № 3 МАПП «Светогорск» проследовало 2,7 млн тонн (19,5%).

Для повышения эффективности международных железнодорожных перевозок необходимо обеспечить применение технологии электронного документооборота на всех железнодорожных пунктах пропуска, расположенных на территории Ленинградской области. Внедрение технологии электронного документооборота при осуществлении международных перевозок грузов железнодорожным транспортом позволит в 2 раза снизить затраты времени на проведение таможенного оформления

подвижного состава, существенно сократить сроки подготовки документов, необходимых для экспорта и импорта товаров в железнодорожных пунктах пропуска, освободить участников внешнеэкономической деятельности от доставки бумажных документов на железнодорожные станции для получения или отправки вагонов.

Пассажирские перевозки

На железнодорожном транспорте осуществляются пассажирские перевозки в дальнем следовании и в пригородном сообщении. Роль железнодорожного транспорта в обеспечении городских пассажирских перевозок в Санкт-Петербурге незначительна, так как на железной дороге выполняется менее 1% от общего объема внутригородских перевозок населения.

За период 2011-2015 гг. общий объем пассажирских железнодорожных перевозок в регионе сохранился на уровне 82,2 млн чел., в том числе:

- в Санкт-Петербурге объем пассажирских перевозок уменьшился с 58,5 млн чел. до 55,9 млн чел. (на 5%), при этом объем перевозок в дальнем сообщении упал с 8,6 млн чел. до 8,0 млн чел., а в пригородном сообщении – с 49,9 млн чел. до 47,9 млн чел.;
- в Ленинградской области объем пассажирских перевозок возрос с 23,7 млн чел. до 26 млн чел. (на 10%), при этом объем перевозок в дальнем сообщении упал с 0,2 млн чел. до 0,1 млн чел., а объем перевозок в пригородном сообщении повысился с 23,5 до 25,9 млн чел.

В структуре железнодорожных перевозок Санкт-Петербурга около 85% приходится на пригородные поездки и 15% - на поездки в дальнем следовании. В Ленинградской области доля пригородных поездок составляет 99% в общем объеме пассажирских перевозок, а на поездки в дальнем сообщении приходится менее 1%.

Снижение объема пассажирских перевозок на железнодорожном транспорте в Санкт-Петербурге за период 2011-2015 гг. вызвано несколькими факторами:

- переключением части пассажиров на использование личных автомобилей или других видов общественного транспорта;
- уменьшением объемов перевозок в дальнем сообщении с Украиной и странами СНГ;
- падением объемов международных перевозок в Финляндию из-за ухудшения экономической ситуации и снижения курса рубля по отношению к европейской валюте.

В настоящее время перевозки пассажиров в дальнем следовании осуществляют АО «Федеральная пассажирская компания» (дочерняя компания ОАО «РЖД») и частные перевозчики (компании, обеспечивающие работу поездов «Гранд Экспресс» и «Мегаполис»).

Перевозки пассажиров в городском и пригородном сообщении осуществляет ОАО «Северо-Западная пригородная пассажирская компания» (ОАО «СЗППК»), которая учреждена ОАО «Российские железные дороги» (ОАО «РЖД») и Правительством Санкт-Петербурга.

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).

Станция Санкт-Петербург-Главный (Московский вокзал) по отправлению дальних и местных пассажиров является одной из крупнейших на железнодорожной сети России. В настоящее время с перронов Московского вокзала каждый день отправляются и прибывают 50 пар пассажирских поездов дальнего следования и 53 пары электропоездов. Количество отправленных пассажиров с Московского вокзала составляет 9,5-10 млн чел. в год, в том числе 55-60% - в дальнем сообщении и 40-45% - в пригородном сообщении. Станция обслуживает железнодорожные направления, связывающие Санкт-Петербург с Москвой, городами Центра России, Уралом, восточными и южными районами страны. В пригородном сообщении со станции Санкт-Петербург Главный следуют электропоезда в Московском и Волховстроевском направлениях.

Наибольший междугородний пассажиропоток железная дорога обслуживает в направлении Санкт-Петербург – Москва. В 2015 г. суммарный пассажиропоток на железнодорожном транспорте между Москвой и Санкт-Петербургом составил 7,9 млн чел, в том числе скоростными поездами «Сапсан» перевезено 3,5 млн пассажиров (44%), а на поездах дальнего следования, курсирующих на этом направлении (это поезда Федеральной пассажирской компании и частных перевозчиков), - 4,4 млн чел. (56%). Ежегодный прирост пассажиропотоков между Санкт-Петербургом и Москвой составляет 20-25%.

Наиболее высокие темпы роста пассажиропотоков отмечаются на поездах «Сапсан», так в 2014 г. на скоростных поездах было перевезено 2,6 млн пасс, а в 2015 г. – 3,5 млн чел (больше на 35%). Стабильному росту количества пассажиров, перевезенных поездами «Сапсан», способствует увеличение числа отправок поездов в сутки, назначение «сдвоенных» поездов и гибкая тарифная политика, позволяющая конкурировать с авиаперевозками. Скорость поезда «Сапсан» может достигать 230 км/час, время в пути составляет около 4 часов.

Станция Санкт-Петербург-Витебский (Витебский вокзал) обслуживает в пассажирском дальнем сообщении железнодорожное направление, связывающее Санкт-Петербург с государствами Беларусь, Украина, Молдова, странами Балтии, Восточной и Западной Европы, а в пригородном сообщении Витебского направления включает в себя две линии - основную магистраль направления Санкт-Петербург-Витебский-Оредеж и примыкающую к основной магистрали однопутную линию Павловск-Новолисино-Радофинниково - Новгород. Количество отправленных пассажиров с Витебского вокзала составляет около 4,5 млн чел. в год, в том числе 16% - в дальнем сообщении и 86% - в пригородном сообщении.

Станция Санкт-Петербург-Финляндский (Финляндский вокзал) обслуживает скоростное пассажирское движение по маршруту Санкт-Петербург - Хельсинки. В пригородном сообщении с Финляндского вокзала отправляются поезда в Выборгском, Приозерском направлениях и на Ириновскую и Сестрорецкую линию. Количество отправленных пассажиров с Финляндского вокзала составляет 6,5 - 7 млн чел. в год, в том числе 6% - в дальнем сообщении и 94% - в пригородном сообщении.

Скоростной поезд «Аллегро» курсирует между Санкт-Петербургом и Хельсинки с 2010 года. Скорость поезда может достигать 220 км/час, время в пути составляет 3 часа 27 минут. Поезда «Pendolino Sm6» закупаются у французской компании Alstom. Электропоезда «Аллегро» имеют двойную систему электроснабжения, что позволяет их эксплуатировать в контактных сетях России и Финляндии. На российской территории

«Аллегро» делает остановку в Выборге, а на финской – в Пасила, Тиккурила, Лахти, Коувала и перед государственной границей на станции Вайниккала. Наибольший объем пассажирских перевозок на поездах «Аллегро» был достигнут в 2013 г. - 465,8 тыс. пассажиров. В 2014 году объем перевозок составил 416,2 тыс. пассажиров, а в 2015 году - 362,9 тыс. пассажиров.

Станция Санкт-Петербург-Ладужский – Дача Долгорукова (Ладужский вокзал) в пассажирском сообщении работает в направлении Мурманска, Архангельска, Вологды, Урала и Западной Карелии. В пригородном сообщении станция обслуживает электропоезда Волховстроевского направления. Количество отправленных пассажиров с Ладужского вокзала составляет 2,5 млн чел. в год, в том числе около 70% - в дальнем сообщении и 30% - в пригородном сообщении.

Ладужский вокзал является единственным транзитным вокзалом Санкт-Петербурга. Созданный по проекту «Интеллектуальное здание», он оснащен современным автоматизированным оборудованием, которое обеспечивает быструю и бесперебойную работу различных служб: безопасности, информации, связи, инженерных систем. Вместимость вокзала - 4600 пассажиров, полезная площадь - 24800 кв.м.

Станция Санкт-Петербург-Балтийский (Балтийский вокзал) обслуживает только пригородное движение по Балтийскому и Варшавскому направлениям. Балтийский вокзал является вторым после Финляндского вокзала по объему пригородных перевозок Санкт-Петербурга. Ежегодно более 7 млн. человек отправляются пригородными поездами с Балтийского вокзала.

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.

Протяженность пригородной железнодорожной сети в границах Санкт-Петербурга и Ленинградской области превышает 2 тыс. км, а в административных границах города – свыше 200 км.

В последние годы наблюдается тенденция уменьшения объемов перевозок пассажиров в пригородном сообщении, обусловленная ростом уровня автомобилизации и переключением части населения на использование автомобильного транспорта для поездок, а также вызванная сокращением объемов движения пригородных электропоездов и недостаточной степенью интеграции работы железнодорожных перевозок и других видов транспорта. Для повышения привлекательности железнодорожных перевозок на целом ряде направлений используются электропоезда нового поколения «Ласточка» повышенной комфортности. В настоящее время поезда «Ласточка» курсируют на связи с городами Тосно, Любань, Волховстрой, Луга, Выборг, Волхов, Петрозаводск, Великий Новгород, Бологое.

За последние 10 лет доля железнодорожного транспорта в обслуживании маятниковой миграции Санкт-Петербург – Ленинградская область сократилась с 41% до 31%, несмотря на очевидные преимущества железной дороги – высокую надежность и скорость сообщения.

В объемах пригородных перевозок на долю Московского направления приходится 20% отправок, Волховстроевского – 2%, Витебского - 22%, Финляндского 30%, Балтийского – 26%.

Отсутствие выделенных железнодорожных путей для скоростного сообщения

«Санкт Петербург – Москва» привело к необходимости реорганизации движения пригородных поездов на данном участке и изменению расписания движения, что стало одним из факторов снижения объемов пригородных железнодорожных перевозок в рассматриваемый период.

Наиболее загруженными объектами инфраструктуры пригородного железнодорожного транспорта являются вокзалы, на долю которых приходится свыше 70% отправок пассажиров железнодорожным транспортом.

Из железнодорожных вокзалов современным требованиям удовлетворяет только Ладожский вокзал, введенный в строй в 2003 г. На остальных вокзалах, даже на тех, где были проведены реконструктивные работы (Московский, Витебский и Балтийский вокзалы), отмечается нехватка мест отдыха пассажиров (на Московском вокзале дополнительные места оборудованы в световом зале), объектов торговли и общественного питания.

Так как вокзалы города расположены в центральной исторической части города, они имеют ограниченную территорию, это затрудняет возможности их реконструкции с увеличением количества путей.

Инфраструктуру пригородных железнодорожных перевозок характеризует низкий уровень интеграции с другими видами городского пассажирского транспорта, не позволяющий в среднесрочной перспективе сформировать систему скоростных внутригородских пассажирских перевозок на базе железной дороги. Активному использованию железной дороги во внутригородских перевозках препятствуют также значительные интервалы движения пригородных электропоездов, отсутствие единой тарифной политики на различных видах пассажирского транспорта, нехватка транспортно-пересадочных узлов для удобной и быстрой пересадки с железной дороги на другие виды транспорта.

С учетом роста численности парка амортизированного подвижного состава, используемого для пригородных перевозок, серьезная проблема ОАО «СЗППК» связана с обеспечением его своевременной замены. В настоящее время амортизировано 5% от общей численности парка пригородных поездов, а к 2030 г. около 40% парка (57 составов) потребует списания. Сейчас парк пригодных поездов находится в собственности ОАО «РЖД». Для обновления подвижного состава потребуется передача пригородных поездов на баланс ОАО «СЗППК» и разработка эффективных механизмов приобретения новых пассажирских вагонов за счет организации многоканальной системы финансирования.

В настоящее время из-за отсутствия окружной железной дороги вокруг Санкт-Петербурга часть транзитных поездов вынуждена следовать по территории города, что приводит к дополнительной загруженности железнодорожных путей городского узла.

Перспективы развития пассажирских железнодорожных перевозок дальнего следования через Санкт-Петербургский узел связаны:

- с ростом численности населения в регионе;
- с организацией высокоскоростного движения сообщением Санкт-Петербург - Москва и Санкт-Петербург-Хельсинки;
- с планированием строительства высокоскоростной железнодорожной магистрали для организации движения между Санкт-Петербургом и Москвой;
- с частичным перераспределением приема и отправления поездов между головными пассажирскими станциями Санкт-Петербург-Главный (Московский вокзал),

Санкт-Петербург-Витебский (Витебский вокзал) и Дача Долгорукова (Ладужский вокзал) в связи с реконструкцией станции Санкт-Петербург-Главный в период строительства во втором уровне пассажирского терминала для высокоскоростной железнодорожной магистрали Санкт-Петербург - Москва;

– комплексной общеузловой реорганизацией межрейсового технического обслуживания составов пассажирских поездов, в связи с закрытием технического пассажирского парка на бывшей станции Санкт-Петербург-Варшавский, развитием технической пассажирской станции Дача Долгорукова, строительством новой технической пассажирской станции на месте грузового двора станции Санкт-Петербург-Товарный-Витебский вместо существующего ранжирного парка станции Санкт-Петербург-Витебский.

Планируется реконструкция 4 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.

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

Целью подпрограммы «Железнодорожный транспорт» является обеспечение спроса населения и отраслей экономики на железнодорожные перевозки с требуемыми показателями надежности, экономичности и безопасности, повышение скорости движения

в пассажирском сообщении, улучшение качества обслуживания клиентов за счет снижения затрат времени на перевозки, расширения спектра сервисных услуг, внедрения логистических технологий.

К основным задачам подпрограммы относятся следующие:

- 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.

Сроки реализации подпрограммы – 2015–2020 гг.

Подпрограмма реализуется в два этапа:

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

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

- снижение доли железнодорожных линий общего пользования, имеющих ограничение пропускной способности;
- увеличение объемов перевозок пассажиров в пригородном сообщении;
- увеличение объемов перевозок пассажиров в дальнем сообщении;
- увеличение грузовой работы в железнодорожном узле Санкт-Петербурга и Ленинградской области;
- рост ввода в эксплуатацию новых участков железнодорожных путей после строительства;
- рост ввода в эксплуатацию участков железнодорожных путей после реконструкции;
- увеличение объемов строительства новых железнодорожных станций;
- увеличение объемов реконструкции железнодорожных станций;
- проведение реконструкции железнодорожных вокзалов в Санкт-Петербурге.

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

3. Перечень мероприятий подпрограммы

Мероприятия подпрограммы разработаны для двух вариантов:

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

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

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

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

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

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

При разработке двух вариантов подпрограммы «Железнодорожный транспорт» использовались предложения Генеральной схемы развития железнодорожного узла транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области.

Целевой вариант подпрограммы предусматривает помимо мероприятий, включенных в консервативный вариант, дополнительные мероприятия, необходимые для обеспечения спроса на грузовые и пассажирские перевозки железнодорожным транспортом и обслуживания на железнодорожных вокзалах и станциях.

3.1. Мероприятия, включенные в консервативный вариант подпрограммы

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

- организация скоростного движения пассажирских поездов на участке Санкт-Петербург - Бусловская Октябрьской железной дороги (завершение реконструкции участка Каменногорск – Выборг для переключения на него грузовых поездов).

Многие другие мероприятия, включенные в консервативный вариант подпрограммы, не полностью обеспечены финансовыми ресурсами, в связи с чем их реализация затянется на годы, хотя уже в настоящее время возникла острая необходимость в их реализации. 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 для переключения движения грузовых поездов);

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

Все мероприятия, включенные в консервативный вариант подпрограммы, приведены в Приложении 2. По данным мероприятиям показаны запланированные по годам программного периода объемы и источники их финансирования по графе «учтено».

В случае принятия консервативного варианта подпрограммы реализация перечисленных мероприятий не позволит в полном объеме обеспечить потребности в грузовых и пассажирских перевозках железнодорожным транспортом и в обслуживании морских портов Санкт-Петербурга и Ленинградской области.

Для дальнейшего развития грузовых и пассажирских перевозок на железнодорожном транспорте необходима реализация дополнительных мероприятий, предусмотренных в целевом варианте подпрограммы.

3.2. Мероприятия, включенные в целевой вариант подпрограммы

Целевой вариант подпрограммы 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:

- 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.

Все мероприятия, включенные в целевой вариант подпрограммы, приведены в Приложении 2. По данным мероприятиям показаны запланированные по годам программного периода объемы и источники их финансирования. В графе «дополнительная потребность» представлены дополнительные объемы финансирования, необходимые для реализации мероприятий в соответствии с целевым вариантом.

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

4. Ресурсное обеспечение мероприятий подпрограммы

Для реализации целевого варианта подпрограммы «Железнодорожный транспорт» за период 2015-2020 гг. потребуется общий объем финансирования **целевого варианта подпрограммы** на период 2015-2020 гг. составляет в ценах соответствующих лет **355 413,85 млн. руб.**, из которых учтены в **консервативном варианте 63 972,18 млн. руб.** (18%), в том числе за счет средств:

- федерального бюджета – **5 411,38 млн. руб.** (8,5%);
- средств ОАО «РЖД» - **58 327,9 млн. руб.** (91,2%);
- внебюджетных источников финансирования – **232,9 млн. руб.** (0,4%).

Дополнительная потребность в финансировании целевого варианта подпрограммы по сравнению с консервативным вариантом составляет в ценах соответствующих лет **291,441,67 млн. руб.** (82%).

5. Ожидаемые результаты реализации целевого варианта подпрограммы

В результате реализации комплекса мероприятий, предусмотренных в целевом варианте подпрограммы, к концу 2020 года прогнозируется, что:

- 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;

Приложения

Приложение 1

Сведения о показателях (индикаторах) подпрограммы «Железнодорожный транспорт» (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 (%)	-	-

№ п/п	Наименование целевого показателя	Единица измерения	Значение целевого показателя	
			2015 г. (отчет)	2020 г. (прогноз)
5	Ввод в эксплуатацию железнодорожных линий после строительства и реконструкции, нарастающим итогом	км	-	82,4
6	Ввод в эксплуатацию железнодорожных станций после строительства и реконструкции, нарастающим итогом	ед.	-	28-
7	Реконструкция железнодорожных вокзалов в Санкт-Петербурге, нарастающим итогом	ед.	-	-

**Сведения о показателях (индикаторах) подпрограммы «Железнодорожный транспорт»
(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.	-	-

Приложение 2

Расходы на реализацию подпрограммы «Железнодорожный транспорт» *

в ценах соответствующих лет, млн. руб.

№ п/п	Наименование задачи	Наименование мероприятия	Источники финансирования	Расходы, млн рублей по годам						
				2015-2020	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Всего по подпрограмме: «Железнодорожный транспорт»			Всего	355 413,9	21 606,4	12 712,2	116 026,1	81 179,5	63 439,4	60 450,3
			учтено, в том числе:	63 972,2	21 606,4	12 712,2	15 202,5	14 451,1	-	-
			Федеральный бюджет	5 411,4	3 564,0	1 847,4	-	-	-	-
			Средства ОАО "РЖД"	58 327,9	17 809,5	10 864,8	15 202,5	14 451,1	-	-
			Внебюджетные источники	232,9	232,9	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	291 441,7	-	-	100 823,6	66 728,4	63 439,4	60 450,3
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	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	232,9	232,9	-	-	-	-	-

	движения	участка Ручьи - Сосново - Громово)	источники							
			дополнительная потребность	13 881,5	-	-	5 438,0	2 814,4	2 814,5	2 814,6
3	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 (завершение реконструкции участка Каменногорск - Выборг)	Всего	2 860,2	762,7	895,0	1 202,5	-	-	-
			учтено, в том числе:	2 860,2	762,7	895,0	1 202,5	-	-	-
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			Средства ОАО "РЖД"	2 860,2	762,7	895,0	1 202,5	-	-	-
			Внебюджетные источники	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
4	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	-	-	-
5	Строительство новых и модернизация существующих грузовых терминалов, железнодорожных станций, вокзалов	Комплексная реконструкция Воховстроевского узла, включая реконструкцию станций Волховстрой-I Октябрьской ж. д. (Парк приёма)	Всего	18 193,5	-	-	13 922,7	1 423,6	1 423,6	1 423,6
			учтено, в том числе:	-	-	-	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			Средства ОАО "РЖД"	-	-	-	-	-	-	-

			Внебюджетные источники	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	18 193,5	-	-	13 922,7	1 423,6	1 423,6	1 423,6
6	Увеличение пропускной способности участков железнодорожной сети	Развитие направления Дмитров - Сонково - Мга (реконструкция участка Будогощь - Кириши - Мга со строительством II главного пути)	Всего	35 807,4	-	-	17 903,7	5 967,9	5 967,9	5 967,9
			учтено, в том числе:	-	-	-	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			Средства ОАО "РЖД"	-	-	-	-	-	-	-
			Внебюджетные источники	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	35 807,4	-	-	17 903,7	5 967,9	5 967,9	5 967,9
7	Строительство новых и модернизация существующих грузовых терминалов, железнодорожных станций, вокзалов	Комплексная реконструкция сортировочной станции Шушары	Всего	26 809,0	-	-	8 109,7	6 233,1	6 233,1	6 233,1
			учтено, в том числе:	-	-	-	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			Средства ОАО "РЖД"	-	-	-	-	-	-	-
			Внебюджетные источники	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	26 809,0	-	-	8 109,7	6 233,1	6 233,1	6 233,1
8	Строительство новых и модернизация существующих грузовых терминалов, железнодорожных станций, вокзалов	Компенсационное строительство грузового железнодорожного терминала ОАО "Трансконтейнер" на станции Шушары с целью обеспечения его выноса из грузового района станции Санкт-Петербург-Товарный-Витебский (с размещением на площадке ранее проектировавшейся технической пассажирской станции Шушары)	Всего	6 723,0	-	-	470,6	3 126,2	3 126,2	-
			учтено, в том числе:	-	-	-	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			Средства ОАО "РЖД"	-	-	-	-	-	-	-
			Внебюджетные источники	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	6 723,0	-	-	470,6	3 126,2	3 126,2	-
9	Увеличение пропускной способности участков	Строительство дополнительного главного пути на участке Новолисино – Павловск	Всего	4 567,5	-	-	1 381,8	1 061,9	1 061,9	1 061,9
			учтено, в том числе:	-	-	-	-	-	-	-

	железнодорожной сети		Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			Средства ОАО "РЖД"	-	-	-	-	-	-	-
			Внебюджетные источники	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	4 567,5	-	-	1 381,8	1 061,9	1 061,9	1 061,9
10	Увеличение пропускной способности участков железнодорожной сети	Строительство дополнительного главного пути на участке Павловск - Шушары	Всего	2 202,2	-	-	666,2	512,0	512,0	512,0
			учтено, в том числе:	-	-	-	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			Средства ОАО "РЖД"	-	-	-	-	-	-	-
			Внебюджетные источники	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	2 202,2	-	-	666,2	512,0	512,0	512,0
11	Строительство новых и модернизация существующих грузовых терминалов, железнодорожных станций, вокзалов	Строительство железнодорожного грузового терминала по переработке строительных грузов на станции Верево	Всего	1 892,0	-	-	572,3	439,9	439,9	439,9
			учтено, в том числе:	-	-	-	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			Средства ОАО "РЖД"	-	-	-	-	-	-	-
			Внебюджетные источники	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	1 892,0	-	-	572,3	439,9	439,9	439,9
12	Увеличение пропускной способности участков железнодорожной сети	Комплексная реконструкция участка Мга-Гатчина-Веймарн-Ивангород и подходов к портам на южном берегу Финского залива	Всего	48 935,1	12 484,0	8 000,0	14 000,0	14 451,1	-	-
			учтено, в том числе:	48 935,1	12 484,0	8 000,0	14 000,0	14 451,1	-	-
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			Средства ОАО "РЖД"	48 935,1	12 484,0	8 000,0	14 000,0	14 451,1	-	-
			Внебюджетные источники	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-

13	Строительство новых и модернизация существующих грузовых терминалов, железнодорожных станций, вокзалов	Частичная реконструкция станции Новый Порт	Всего	305,2	-	-	305,2	-	-	-
			учтено, в том числе:	-	-	-	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			Средства ОАО "РЖД"	-	-	-	-	-	-	-
			Внебюджетные источники	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	305,2	-	-	305,2	-	-	-
14	Строительство новых и модернизация существующих грузовых терминалов, железнодорожных станций, вокзалов	Реконструкция станции Автово (окончательное развитие)	Всего	1 258,5	-	-	380,7	292,6	292,6	292,6
			учтено, в том числе:	-	-	-	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Ленинградской области	-	-	-	-	-	-	-
			Средства ОАО "РЖД"	-	-	-	-	-	-	-
			Внебюджетные источники	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	1 258,5	-	-	380,7	292,6	292,6	292,6
15	Увеличение пропускной способности участков железнодорожной сети	Строительство дополнительных главных путей на участке Заневский пост – II – Заневский пост – I – Ржевка – Ручьи	Всего	35 352,1	-	-	10 694,2	8 219,3	8 219,3	8 219,3
			учтено, в том числе:	-	-	-	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			Средства ОАО "РЖД"	-	-	-	-	-	-	-
			Внебюджетные источники	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	35 352,1	-	-	10 694,2	8 219,3	8 219,3	8 219,3
16	Строительство новых и модернизация существующих	Частичная реконструкция станции Ручьи	Всего	9 741,8	-	-	2 946,8	2 265,0	2 265,0	2 265,0
			учтено, в том числе:	-	-	-	-	-	-	-

	грузовых терминалов, железнодорожных станций, вокзалов		Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			Средства ОАО "РЖД"	-	-	-	-	-	-	-
			Внебюджетные источники	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	9 741,8	-	-	2 946,8	2 265,0	2 265,0	2 265,0
17	Строительство новых и модернизация существующих грузовых терминалов, железнодорожных станций, вокзалов	Строительство технической пассажирской станции (ТПС) Дача Долгорукова (Ладожский вокзал)	Всего	8 667,6	-	-	2 622,0	2 015,2	2 015,2	2 015,2
			учтено, в том числе:	-	-	-	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			Средства ОАО "РЖД"	-	-	-	-	-	-	-
			Внебюджетные источники	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	8 667,6	-	-	2 622,0	2 015,2	2 015,2	2 015,2
18	Строительство новых и модернизация существующих грузовых терминалов, железнодорожных станций, вокзалов	Строительство технической пассажирской станции на месте грузового района переработки контейнерных грузов на станции Санкт-Петербург – Товарный – Витебский	Всего	11 818,1	-	-	827,3	3 663,6	3 663,6	3 663,6
			учтено, в том числе:	-	-	-	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			Средства ОАО "РЖД"	-	-	-	-	-	-	-
			Внебюджетные источники	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	11 818,1	-	-	827,3	3 663,6	3 663,6	3 663,6
19	Увеличение пропускной способности участков железнодорожной сети	Строительство дополнительного главного пути на перегоне Глухоозёрская – Санкт-Петербург–Товарный-Московский (5 км) с путепроводом через главные пути Московского направления	Всего	2 783,2	-	-	841,9	647,1	647,1	647,1
			учтено, в том числе:	-	-	-	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			Средства ОАО "РЖД"	-	-	-	-	-	-	-
			Внебюджетные источники	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	2 783,2	-	-	841,9	647,1	647,1	647,1

20	Строительство новых и модернизация существующих грузовых терминалов, железнодорожных станций, вокзалов	Реконструкция перронного парка станции Санкт-Петербург-Главный (Московский вокзал)	Всего	3 705,3	-	-	1 120,8	861,5	861,5	861,5
			учтено, в том числе:	-	-	-	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			Средства ОАО "РЖД"	-	-	-	-	-	-	-
			Внебюджетные источники	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	3 705,3	-	-	1 120,8	861,5	861,5	861,5
21	Строительство новых и модернизация существующих грузовых терминалов, железнодорожных станций, вокзалов	Частичная реконструкция перронного парка станции Санкт-Петербург-Финляндский	Всего	79,5	-	-	42,5	37,0	-	-
			учтено, в том числе:	-	-	-	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			Средства ОАО "РЖД"	-	-	-	-	-	-	-
			Внебюджетные источники	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	79,5	-	-	42,5	37,0	-	-
22	Строительство новых и модернизация существующих грузовых терминалов, железнодорожных станций, вокзалов	Витебский вокзал	Всего	2 385,6	-	-	721,8	554,6	554,6	554,6
			учтено, в том числе:	-	-	-	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			Средства ОАО "РЖД"	-	-	-	-	-	-	-
			Внебюджетные источники	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	2 385,6	-	-	721,8	554,6	554,6	554,6
23	Строительство новых и модернизация существующих грузовых терминалов, железнодорожных станций, вокзалов	Балтийский вокзал	Всего	3 658,0	-	-	1 106,5	850,5	850,5	850,5
			учтено, в том числе:	-	-	-	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			Средства ОАО "РЖД"	-	-	-	-	-	-	-

			Внебюджетные источники	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	3 658,0	-	-	1 106,5	850,5	850,5	850,5
24	Строительство новых и модернизация существующих грузовых терминалов, железнодорожных станций, вокзалов	Московский вокзал	Всего	7 156,8	-	-	2 165,1	1 663,9	1 663,9	1 663,9
			учтено, в том числе:	-	-	-	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			Средства ОАО "РЖД"	-	-	-	-	-	-	-
			Внебюджетные источники	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	7 156,8	-	-	2 165,1	1 663,9	1 663,9	1 663,9
25	Строительство новых и модернизация существующих грузовых терминалов, железнодорожных станций, вокзалов	Финляндский вокзал	Всего	652,1	-	-	197,3	151,6	151,6	151,6
			учтено, в том числе:	-	-	-	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			Средства ОАО "РЖД"	-	-	-	-	-	-	-
			Внебюджетные источники	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	652,1	-	-	197,3	151,6	151,6	151,6
26	Строительство новых и модернизация существующих грузовых терминалов, железнодорожных станций, вокзалов	Строительство пересадочного комплекса «Лесное» в месте пересечения перегонов Санкт-Петербург – Финляндский – Ланская и Санкт-Петербург – Финляндский – Кушелевка с будущей Кольцевой линией метрополитена, в непосредственной близости от существующей станции «Лесная» 1 линии метрополитена	Всего	394,4	-	-	119,3	91,7	91,7	91,7
			учтено, в том числе:	-	-	-	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			Средства ОАО "РЖД"	-	-	-	-	-	-	-
			Внебюджетные источники	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	394,4	-	-	119,3	91,7	91,7	91,7
27	Строительство новых и модернизация существующих	Строительство пересадочного комплекса «Светлановская площадь» в месте пересечения	Всего	245,6	-	-	74,3	57,1	57,1	57,1
			учтено, в том числе:	-	-	-	-	-	-	-

	грузовых терминалов, железнодорожных станций, вокзалов	перегона Ланская – Шувалово с Богатырским проспектом	Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			Средства ОАО "РЖД"	-	-	-	-	-	-	-
			Внебюджетные источники	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	245,6	-	-	74,3	57,1	57,1	57,1
28	Строительство новых и модернизация существующих грузовых терминалов, железнодорожных станций, вокзалов	Реконструкция пересадочного комплекса «Удельная»	Всего	215,3	-	-	65,1	50,0	50,1	50,1
			учтено, в том числе:	-	-	-	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			Средства ОАО "РЖД"	-	-	-	-	-	-	-
			Внебюджетные источники	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	215,3	-	-	65,1	50,0	50,1	50,1
29	Строительство новых и модернизация существующих грузовых терминалов, железнодорожных станций, вокзалов	Приспособление станции Мельничный Ручей для организации тактового движения пригородных поездов в сообщении Санкт-Петербург – Финляндский – Мельничный Ручей	Всего	238,6	-	-	72,2	55,5	55,5	55,4
			учтено, в том числе:	-	-	-	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			Средства ОАО "РЖД"	-	-	-	-	-	-	-
			Внебюджетные источники	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	238,6	-	-	72,2	55,5	55,5	55,4
30	Увеличение пропускной способности участков железнодорожной сети	Строительство III главного пути на участке Санкт-Петербург – Товарный – Московский – парк Обухово станции Санкт-Петербург – Сортировочный - Московский	Всего	7 959,0	-	-	2 407,5	1 850,5	1 850,5	1 850,5
			учтено, в том числе:	-	-	-	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			Средства ОАО "РЖД"	-	-	-	-	-	-	-
			Внебюджетные источники	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	7 959,0	-	-	2 407,5	1 850,5	1 850,5	1 850,5

31	Строительство новых и модернизация существующих грузовых терминалов, железнодорожных станций, вокзалов	Реконструкция станции Колпино	Всего	8 633,8	-	-	2 611,7	2 007,3	2 007,4	2 007,4
			учтено, в том числе:	-	-	-	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			Средства ОАО "РЖД"	-	-	-	-	-	-	-
			Внебюджетные источники	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	8 633,8	-	-	2 611,7	2 007,3	2 007,4	2 007,4
32	Строительство новых и модернизация существующих грузовых терминалов, железнодорожных станций, вокзалов	Частичная реконструкция станции Тихвин	Всего	26,8	-	-	14,4	12,4	-	-
			учтено, в том числе:	-	-	-	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			Средства ОАО "РЖД"	-	-	-	-	-	-	-
			Внебюджетные источники	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	26,8	-	-	14,4	12,4	-	-
33	Строительство новых и модернизация существующих грузовых терминалов, железнодорожных станций, вокзалов	Частичная реконструкция станции Пикалево	Всего	709,5	-	-	379,6	329,9	-	-
			учтено, в том числе:	-	-	-	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			Средства ОАО "РЖД"	-	-	-	-	-	-	-
			Внебюджетные источники	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	709,5	-	-	379,6	329,9	-	-
34	Строительство новых и модернизация существующих грузовых терминалов, железнодорожных станций, вокзалов	Строительство пересадочного комплекса «Боровая» в Месте пересечения участка Санкт-Петербург – Витебский – Санкт-Петербург – Товарный – Витебский с будущей Красносельско- Калининской	Всего	147,9	-	-	44,7	34,4	34,4	34,4
			учтено, в том числе:	-	-	-	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			Средства ОАО "РЖД"	-	-	-	-	-	-	-

		линией метрополитена	Внебюджетные источники	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	147,9	-	-	44,7	34,4	34,4	34,4
35	Строительство новых и модернизация существующих грузовых терминалов, железнодорожных станций, вокзалов	Реконструкция остановочного пункта (в составе существующего пересадочного комплекса со 2 линией метрополитена) Купчино в одноименную зонную станцию	Всего	1 069,9	-	-	323,8	248,7	248,7	248,7
			учтено, в том числе:	-	-	-	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			Средства ОАО "РЖД"	-	-	-	-	-	-	-
			Внебюджетные источники	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	1 069,9	-	-	323,8	248,7	248,7	248,7
36	Строительство новых и модернизация существующих грузовых терминалов, железнодорожных станций, вокзалов	Реконструкция станции Павловск	Всего	895,1	-	-	270,8	208,1	208,1	208,1
			учтено, в том числе:	-	-	-	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			Средства ОАО "РЖД"	-	-	-	-	-	-	-
			Внебюджетные источники	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	895,1	-	-	270,8	208,1	208,1	208,1
37	Строительство новых и реконструкция существующих железнодорожных линий для организации скоростного и высокоскоростного пассажирского движения	Организация интермодального сообщения Балтийский вокзал - Аэропорт "Пулково" (реконструкция станций Санкт-Петербург Балтийский, Броневая, Шоссейная, строительство двух дополнительных главных путей Санкт-Петербург-Балтийский - Броневая, новой двухпутной электрифицированной линии Шоссейная - Аэропорт "Пулково")	Всего	13 260,9	-	-	4 420,3	4 420,3	4 420,3	-
			учтено, в том числе:	-	-	-	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			Средства ОАО "РЖД"	-	-	-	-	-	-	-
			Внебюджетные источники	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	13 260,9	-	-	4 420,3	4 420,3	4 420,3	-
38	Строительство новых	Реконструкция станции Гатчина	Всего	333,0	-	-	100,8	77,4	77,4	77,4

	и модернизация существующих грузовых терминалов, железнодорожных станций, вокзалов	- Варшавская	учтено, в том числе:	-	-	-	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			Средства ОАО "РЖД"	-	-	-	-	-	-	-
			Внебюджетные источники	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	333,0	-	-	100,8	77,4	77,4	77,4
39	Строительство новых и модернизация существующих грузовых терминалов, железнодорожных станций, вокзалов	Реконструкция станции Горелово	Всего	709,8	-	-	214,8	165,0	165,0	165,0
			учтено, в том числе:	-	-	-	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			Средства ОАО "РЖД"	-	-	-	-	-	-	-
			Внебюджетные источники	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	709,8	-	-	214,8	165,0	165,0	165,0
40	Увеличение пропускной способности участков железнодорожной сети	Строительство II главного пути на участке Красное Село – Тайцы – Гатчина – Пассажирская - Балтийская	Всего	4 443,0	-	-	1 344,0	1 033,0	1 033,0	1 033,0
			учтено, в том числе:	-	-	-	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			Средства ОАО "РЖД"	-	-	-	-	-	-	-
			Внебюджетные источники	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	4 443,0	-	-	1 344,0	1 033,0	1 033,0	1 033,0
41	Строительство новых и модернизация существующих грузовых терминалов, железнодорожных станций, вокзалов	Частичная реконструкция станции Красное Село	Всего	247,3	-	-	74,8	57,5	57,5	57,5
			учтено, в том числе:	-	-	-	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			Средства ОАО "РЖД"	-	-	-	-	-	-	-
			Внебюджетные источники	-	-	-	-	-	-	-

			дополнительная потребность	247,3	-	-	74,8	57,5	57,5	57,5
42	Строительство новых и модернизация существующих грузовых терминалов, железнодорожных станций, вокзалов	Реконструкция остановочного пункта Можайская	Всего	31,8	-	-	9,6	7,4	7,4	7,4
			учтено, в том числе:	-	-	-	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			Средства ОАО "РЖД"	-	-	-	-	-	-	-
			Внебюджетные источники	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	31,8	-	-	9,6	7,4	7,4	7,4
43	Строительство новых и модернизация существующих грузовых терминалов, железнодорожных станций, вокзалов	Реконструкция станции Тайцы	Всего	1 604,9	-	-	485,3	373,2	373,2	373,2
			учтено, в том числе:	-	-	-	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			Средства ОАО "РЖД"	-	-	-	-	-	-	-
			Внебюджетные источники	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	1 604,9	-	-	485,3	373,2	373,2	373,2
44	Строительство новых и модернизация существующих грузовых терминалов, железнодорожных станций, вокзалов	Закрытие станции Пудость, как отдельного пункта, с организацией одноименного остановочного пункта	Всего	47,7	-	-	14,4	11,1	11,1	11,1
			учтено, в том числе:	-	-	-	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			Средства ОАО "РЖД"	-	-	-	-	-	-	-
			Внебюджетные источники	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	47,7	-	-	14,4	11,1	11,1	11,1
45	Строительство новых и модернизация существующих грузовых терминалов, железнодорожных станций, вокзалов	Реконструкция остановочного пункта Мариенбург	Всего	31,8	-	-	9,6	7,4	7,4	7,4
			учтено, в том числе:	-	-	-	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-

	станций, вокзалов		Средства ОАО "РЖД"	-	-	-	-	-	-	-
			Внебюджетные источники	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	31,8	-	-	9,6	7,4	7,4	7,4
46	Строительство новых и модернизация существующих грузовых терминалов, железнодорожных станций, вокзалов	Частичная реконструкция станции Гатчина – Пассажирская – Балтийская	Всего	314,4	-	-	95,1	73,1	73,1	73,1
			учтено, в том числе:	-	-	-	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			Средства ОАО "РЖД"	-	-	-	-	-	-	-
			Внебюджетные источники	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	314,4	-	-	95,1	73,1	73,1	73,1
47	Строительство новых и модернизация существующих грузовых терминалов, железнодорожных станций, вокзалов	Строительство пассажирских сооружений на станции Фрезерный	Всего	371,0	-	-	198,5	172,5	-	-
			учтено, в том числе:	-	-	-	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			Средства ОАО "РЖД"	-	-	-	-	-	-	-
			Внебюджетные источники	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	371,0	-	-	198,5	172,5	-	-
48	Строительство новых и модернизация существующих грузовых терминалов, железнодорожных станций, вокзалов	Строительство остановочного пункта Новый Свет в непосредственной близости от одноименного поселка городского типа	Всего	47,7	-	-	25,5	22,2	-	-
			учтено, в том числе:	-	-	-	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			Средства ОАО "РЖД"	-	-	-	-	-	-	-
			Внебюджетные источники	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	47,7	-	-	25,5	22,2	-	-
49	Строительство новых	Реконструкция станции	Всего	1 463,2	-	-	442,6	340,2	340,2	340,2

	и модернизация существующих грузовых терминалов, железнодорожных станций, вокзалов	Ораниенбаум	учтено, в том числе:	-	-	-	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			Средства ОАО "РЖД"	-	-	-	-	-	-	-
			Внебюджетные источники	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	1 463,2	-	-	442,6	340,2	340,2	340,2
50	Строительство новых и модернизация существующих грузовых терминалов, железнодорожных станций, вокзалов	Реконструкция остановочного пункта Кронштадтская колония	Всего	140,6	-	-	42,5	32,7	32,7	32,7
			учтено, в том числе:	-	-	-	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			Средства ОАО "РЖД"	-	-	-	-	-	-	-
			Внебюджетные источники	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	140,6	-	-	42,5	32,7	32,7	32,7
51	Строительство новых и модернизация существующих грузовых терминалов, железнодорожных станций, вокзалов	Реконструкция станции Бронка	Всего	970,1	-	-	485,1	485,0	-	-
			учтено, в том числе:	-	-	-	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			Средства ОАО "РЖД"	-	-	-	-	-	-	-
			Внебюджетные источники	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	970,1	-	-	485,1	485,0	-	-
52	Увеличение пропускной способности участков железнодорожной сети	Строительство II главного пути на перегоне Ораниенбаум - Бронка	Всего	1 804,5	-	-	546,0	1 258,5	-	-
			учтено, в том числе:	-	-	-	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			Средства ОАО "РЖД"	-	-	-	-	-	-	-
			Внебюджетные источники	-	-	-	-	-	-	-

			дополнительная потребность	1 804,5	-	-	546,0	1 258,5	-	-
53	Увеличение пропускной способности участков железнодорожной сети	Строительство II главного пути на участке Ручьи – Дача Долгорукова	Всего	16 367,5	-	-	4 951,1	3 805,4	3 805,5	3 805,5
			учтено, в том числе:	-	-	-	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			Средства ОАО "РЖД"	-	-	-	-	-	-	-
			Внебюджетные источники	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	16 367,5	-	-	4 951,1	3 805,4	3 805,5	3 805,5
54	Строительство новых и модернизация существующих грузовых терминалов, железнодорожных станций, вокзалов	Строительство остановочного пункта Полустрово в непосредственной близости от путепровода через проспект Революции	Всего	462,5	-	-	140,0	107,5	107,5	107,5
			учтено, в том числе:	-	-	-	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			Средства ОАО "РЖД"	-	-	-	-	-	-	-
			Внебюджетные источники	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	462,5	-	-	140,0	107,5	107,5	107,5
55	Строительство новых и модернизация существующих грузовых терминалов, железнодорожных станций, вокзалов	Строительство остановочного пункта Малая Охта в непосредственной близости от путепровода в створе Новочеркасского и Дальневосточного	Всего	314,4	-	-	95,1	73,1	73,1	73,1
			учтено, в том числе:	-	-	-	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			Средства ОАО "РЖД"	-	-	-	-	-	-	-
			Внебюджетные источники	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	314,4	-	-	95,1	73,1	73,1	73,1
56	Строительство новых и модернизация существующих грузовых терминалов, железнодорожных	Строительство остановочного пункта Невская застава в непосредственной близости от путепровода через проспект Обуховской Обороны	Всего	176,7	-	-	53,4	41,1	41,1	41,1
			учтено, в том числе:	-	-	-	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-

	станций, вокзалов		Средства ОАО "РЖД"	-	-	-	-	-	-	-
			Внебюджетные источники	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	176,7	-	-	53,4	41,1	41,1	41,1
57	Увеличение пропускной способности участков железнодорожной сети	Строительство II главного пути перегона Глухоозерская – Волковская	Всего	756,9	-	-	228,9	176,0	176,0	176,0
			учтено, в том числе:	-	-	-	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			Средства ОАО "РЖД"	-	-	-	-	-	-	-
			Внебюджетные источники	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	756,9	-	-	228,9	176,0	176,0	176,0
58	Строительство новых и модернизация существующих грузовых терминалов, железнодорожных станций, вокзалов	Строительство остановочного пункта на станции Волковская, вблизи одноименной станции метрополитена	Всего	474,6	-	-	143,5	110,3	110,4	110,4
			учтено, в том числе:	-	-	-	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			Средства ОАО "РЖД"	-	-	-	-	-	-	-
			Внебюджетные источники	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	474,6	-	-	143,5	110,3	110,4	110,4
59	Обеспечение надежности и безопасности функционирования железнодорожного транспорта на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области	Строительство 14 пешеходных мостов на направлениях Санкт-Петербург-Москва, Санкт-Петербург-Бусловская, Мга-Гатчина-Веймарн-Ивангород, а также закрытие трех переездов	Всего	7 034,2	-	-	2 183,1	2 246,0	1 274,0	1 331,1
			учтено, в том числе:	-	-	-	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			Средства ОАО "РЖД"	-	-	-	-	-	-	-
			Внебюджетные источники	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	7 034,2	-	-	2 183,1	2 246,0	1 274,0	1 331,1
60	Развитие	Организация пригородного	Всего	4 500,0	-	-	-	-	-	4 500,0

	пригородного пассажирского железнодорожного сообщения	пассажирского железнодорожного сообщения на участке: г.Сертолово Ленинградской области – железнодорожная станция Левашово – Санкт-Петербург (Финляндский вокзал)»	учтено, в том числе:	-	-	-	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			Средства ОАО "РЖД"	-	-	-	-	-	-	-
			Внебюджетные источники	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	4 500,0	-	-	-	-	-	4 500,0

*** Примечание:**

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