

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

УТВЕРЖДЕНА

**Координационным советом по развитию транспортной системы
г. Санкт-Петербурга и Ленинградской области 27 ноября 2015 г.**

Санкт-Петербург
2015

Содержание

Паспорт подпрограммы «Транспортно-пересадочные узлы и парковки» (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.....	6
3. Перечень мероприятий подпрограммы.....	7
3.1. Мероприятия, включенные в консервативный вариант подпрограммы	7
3.2. Мероприятия, включенные в целевой вариант подпрограммы	7
4. Ресурсное обеспечение мероприятий подпрограммы.....	8
5. Ожидаемые результаты реализации целевого варианта подпрограммы	9
Приложения	10
Приложение 1. Сведения о показателях (индикаторах) подпрограммы «Транспортно-пересадочные узлы и парковки».....	11
Приложение 2. Расходы на реализацию подпрограммы «Транспортно- пересадочные узлы и парковки»	13

Паспорт подпрограммы «Транспортно-пересадочные узлы и парковки» (целевой вариант)

Полное наименование	Подпрограмма «Транспортно-пересадочные узлы и парковки»
Цели подпрограммы	Удовлетворение спроса населения на транспортное обслуживание с минимальными затратами времени при обеспечении надежности и безопасности поездок за счет создания транспортно-пересадочных узлов и организации перехватывающих парковок.
Задачи подпрограммы	– строительство новых транспортно-пересадочных узлов на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области
Целевые индикаторы и показатели подпрограммы	– ввод в эксплуатацию после завершения строительства новых транспортно-пересадочных узлов на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области; – количество новых обустроенных машино-мест, созданных на перехватывающих парковках на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области.
Этапы и сроки реализации подпрограммы	Сроки реализации подпрограммы - 2015-2020 гг. Подпрограмма реализуется в два этапа. Этап 1 – 2015-2017 гг. Этап 2 – 2018-2020 гг.
Объемы и источники финансирования мероприятий подпрограммы	Общий объем финансирования целевого варианта подпрограммы на период 2015-2020 гг. составляет в ценах соответствующих лет 49 313,0 млн. руб. , в том числе за счет: - федерального бюджета – 3 118,4 млн. руб. (6,3%); - бюджета Санкт-Петербурга – 200,0 млн. руб. (0,4%); - бюджета Ленинградской области – 1 771,1 млн. руб. (3,6%); - внебюджетных источников финансирования – 44 223,5 млн. руб. (89,7%). Объем финансирования консервативного варианта подпрограммы на период 2015-2020 гг. в ценах соответствующих лет за счет бюджета Санкт-Петербурга составляет 200,0 млн. руб. (100%). Дополнительная потребность в финансировании целевого варианта подпрограммы по сравнению с консервативным вариантом в ценах соответствующих лет за счет внебюджетных источников финансирования составляет 49 013,0 млн. руб., в том числе за счет: - федерального бюджета – 3 118,4 млн. руб. (6,4%); - бюджета Ленинградской области – 1 771,1 млн. руб. (3,6%); - внебюджетных источников финансирования – 44 223,5 млн. руб. (90,0%).
Ожидаемые результаты реализации	Целевые показатели подпрограммы представлены в Приложении 1. В результате реализации комплекса мероприятий, предусмотренных в подпрограмме по целевому варианту, к 2020 г. планируется:

подпрограммы	<ul style="list-style-type: none"> - ввод в эксплуатацию после завершения строительства 6 транспортно-пересадочных узлов на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области; - создание 3000 обустроенных машино-мест на перехватывающих парковках на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области.
Мероприятия подпрограммы и их финансовое обеспечение на период до 2020 года	Мероприятия подпрограммы и их финансовое обеспечение представлены в Приложении 2

1. Характеристика проблемы, на решение которой направлена подпрограмма

Санкт-Петербургская агломерация, занимающая второе место в Российской Федерации по численности проживающего населения после Московской агломерации, характеризуется мощными пассажирскими потоками и высокой интенсивностью транспортных связей. В пределах внешних границ агломерации (до 50 км от центра Санкт-Петербурга) осуществляется не менее 95% регулярных поездок с трудовыми, деловыми, образовательными и культурно-бытовыми целями между Санкт-Петербургом, районами города и прилегающими поселениями Ленинградской области. Здесь также находится зона наиболее интенсивных циклических рекреационных миграций, доля которых в пределах агломерации оценивается не менее чем в 75%.

Транспортные связи внутри агломерации обеспечиваются преимущественно личным автотранспортом, автобусами и маршрутными такси, пригородными электропоездами.

В настоящее время в Санкт-Петербурге действуют 3 транспортно-пересадочных узла с максимально возможной пропускной способностью в местах пересадки между метрополитеном и железной дорогой – это Девяткино, Купчино и Рыбацкое. Также существуют 3 транспортно-пересадочных 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.

Значительная доля муниципальных образований пригородной зоны Санкт-Петербургской агломерации имеет удовлетворительную транспортную доступность на индивидуальном автотранспорте до КАД, перераспределяющей автомобильные потоки. С учетом того, что время доступности до КАД из большинства внешних районов лежит в пределах или ненамного превышает 30 минут, существующая ситуация способствует привлекательности поездок в ядро агломерации на индивидуальном автотранспорте.

Однако существует ряд проблем, затрудняющих связь части районов города и области с ядром агломерации на общественном транспорте. Основными проблемами по большинству направлений являются:

- связь части муниципальных образований с сетью магистрального транспорта только посредством автобусного сообщения, со временем поездки от 40 минут и более в одном направлении;
- прохождение многих маршрутов автобусов в пригородном сообщении по протяженным участкам улично-дорожной сети с регулярными заторами;
- подъезды на автотранспорте со стороны КАД к конечным станциям метрополитена, расположенным на внешних границах ядра агломерации, неудобны или лишены парковки/достаточного числа мест на парковке;
- существующие значительные «окна» в расписании движения железнодорожного транспорта.

Для северных районов и пригородов Санкт-Петербурга в настоящее время характерно активное многоэтажное жилищное строительство, что влечет за собой рост пассажирских и транспортных потоков. При этом улично-дорожная сеть северной части

города и две линии метрополитена, на которые ориентированы возрастающие транспортные и пассажирские потоки, уже работают в режиме перегрузки.

Для повышения координации работы различных видов транспорта и организации удобной пересадки с пригородных видов транспорта и личного автотранспорта на внутригородские виды транспорта, а также для стимулирования населения к использованию общественного транспорта вместо индивидуального автотранспорта, возникает необходимость в организации транспортно-пересадочных узлов и перехватывающих парковок на въездах в Санкт-Петербург.

С ростом маятниковой миграции прогнозируется увеличение спроса на пригородные железнодорожные перевозки и нагрузки на пересадочные узлы между железной дорогой и метрополитеном. В связи с прогнозируемой высокой нагрузкой на пересадочные узлы между железной дорогой и метрополитеном к числу первоочередных проектов строительства транспортно-пересадочных узлов относятся следующие: «Девяткино», «Купчино», «Рыбацкое», «Парнас».

В перспективе, после ввода в эксплуатации станции метрополитена «Юго-Западная» (ориентировочно 2019-2020 гг.), целесообразно сооружение транспортно-пересадочного узла возле этой станции метрополитена.

Возле транспортно-пересадочных узлов необходимо создавать систему перехватывающих стоянок для граждан, которые планируют оставлять свои автомобили на парковке и далее продолжать движение на пассажирском транспорте общего пользования (метрополитене, наземном транспорте или пригородных электропоездах).

Строительство транспортно-пересадочных узлов, связывающих внешний и городской пассажирский транспорт, обеспечит беспрепятственные и безопасные пешеходные связи между остановками и станциями различных видов пассажирского транспорта и перехватывающими парковками.

Строительство транспортно-пересадочных узлов позволит улучшить транспортную доступность Санкт-Петербурга и Ленинградской области, повысить эффективность работы транспортной системы и качество транспортного обслуживания пассажиров.

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

Целью подпрограммы «Транспортно-пересадочные узлы и парковки» является удовлетворение спроса населения на транспортное обслуживание с минимальными затратами времени при обеспечении надежности и безопасности поездок за счет создания транспортно-пересадочных узлов и организации перехватывающих парковок.

К задачам подпрограммы относится строительство новых транспортно-пересадочных узлов 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 транспортно-пересадочных узлов и перехватывающих парковок на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области направлен на достижение следующих показателей и индикаторов:

– увеличение количества ТПУ на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области;

– увеличение количества обустроенных машино-мест на перехватывающих парковках 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.

3. Перечень мероприятий подпрограммы

Подпрограмма разработана для двух вариантов:

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

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

- Стратегия социально-экономического развития Санкт-Петербурга до 2030 года, утвержденная постановлением Правительства Санкт-Петербурга от 13.05.2014 № 355;

- Транспортная стратегия Санкт-Петербурга до 2025 года, утвержденная постановлением Правительства Санкт-Петербурга от 13.07.2011 № 945;

- Стратегия развития транспортно-логистического комплекса Санкт-Петербурга, утвержденная постановлением Правительства Санкт-Петербурга от 03.07.2001 № 741;

- Постановление Правительства Санкт-Петербурга от 4 апреля 2014 года № 233 «О Программе подготовки Санкт-Петербурга к проведению в 2018 году Чемпионата мира по футболу на 2014-2018 годы»;

- Постановление Правительства Ленинградской области от 14 ноября 2013 года № 397 «Об утверждении государственной программы Ленинградской области «Развитие автомобильных дорог Ленинградской области»;

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

Целевой вариант подпрограммы предусматривает помимо мероприятий, включенных в консервативный вариант, дополнительные мероприятия, необходимые для удовлетворения спроса населения на транспортное обслуживание с минимальными затратами времени при обеспечении надежности и безопасности поездок за счет создания транспортно-пересадочных узлов и организации перехватывающих парковок.

3.1. Мероприятия, включенные в консервативный вариант подпрограммы

В консервативном варианте подпрограммы предусмотрена реализация объекта «Строительство транспортно-пересадочных узлов. Реконструкция Сенной площади».

3.2. Мероприятия, включенные в целевой вариант подпрограммы

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

- строительство транспортно-пересадочного узла «Девяткино» (в том числе строительство автомобильной дороги - нового выхода из Санкт-Петербурга от КАД в обход населённых пунктов Мурино и Новое Девяткино с выходом на существующую автомобильную дорогу «Санкт-Петербург – Матокса» предусмотренной в подпрограмме «Автомобильные дороги и улично-дорожная сеть»);
- строительство транспортной развязки на подключении ТПУ «Девяткино» к КАД;
- строительство транспортно-пересадочного узла «Купчино»;
- строительство транспортно-пересадочного узла «Юго-Западная» (Кудрово);
- строительство транспортно-пересадочного узла «Рыбацкое»;
- строительство транспортно-пересадочного узла «Парнас»;
- строительство транспортно-пересадочного узла «Балтийская»;
- строительство транспортно-пересадочного узла «Пулковое»;
- строительство транспортно-пересадочного узла «Балтийская жемчужина»;
- строительство транспортно-пересадочного узла «Путиловская»;
- строительство транспортно-пересадочного узла «Площадь Ленина»;
- строительство транспортно-пересадочного узла «Удельная».

Часть мероприятий, включенных в целевой вариант подпрограммы, приведена 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 подпрограммы.

Реализация целевого варианта подпрограммы позволит достичь целевых индикаторов и показателей, приведенных в Приложении 1.

4. Ресурсное обеспечение мероприятий подпрограммы

Для реализации целевого варианта подпрограммы «Транспортно-пересадочные узлы и парковки» за период 2015-2020 гг. потребуется общий объем финансирования **целевого варианта подпрограммы** на период 2015-2020 гг. составляет в ценах соответствующих лет **49 313,0 млн. руб.**, в том числе за счет:

- федерального бюджета – **3 118,4** млн. руб. (6,3%);
- бюджета Санкт-Петербурга – **200,0** млн. руб. (0,4%);
- бюджета Ленинградской области – **1 771,1** млн. руб. (3,6%);
- внебюджетных источников финансирования – **44 223,5** млн. руб. (89,7%).

Объем финансирования **консервативного варианта подпрограммы** на период 2015-2020 гг. в ценах соответствующих лет за счет бюджета Санкт-Петербурга составляет **200,0** млн. руб. (100%).

Дополнительная потребность в финансировании **целевого варианта подпрограммы** по сравнению с консервативным вариантом в ценах соответствующих лет за счет внебюджетных источников финансирования составляет **49 013,0** млн. руб., в том числе за счет:

- федерального бюджета – **3 118,4** млн. руб. (6,4%);
- бюджета Ленинградской области – **1 771,1** млн. руб. (3,6%);

- внебюджетных источников финансирования – **44 223,5** млн. руб. (90,0%).

5. Ожидаемые результаты реализации целевого варианта подпрограммы

В результате реализации комплекса мероприятий, предусмотренных в подпрограмме, к 2020 г. ожидается повышение уровня безопасности, сокращение времени поездок пассажиров и повышение комфорта пересадки пассажиров между различными видами транспорта на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области.

Реализация комплекса мероприятий, предусмотренных в целевом варианте подпрограммы, позволит к концу 2020 года:

- ввести в эксплуатацию после завершения строительства 6 транспортно-пересадочных узлов на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области;
- создать 3000 обустроенных машино-мест на перехватывающих парковках на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области.

Приложения

Приложение 1

Сведения о показателях (индикаторах) подпрограммы «Транспортно-пересадочные узлы и парковки» (консервативный вариант)

№ п/п	Наименование целевого показателя	Единица измерения	Значение целевого показателя		
			2013 (отчет)	2017 г. (прогноз)	2020 г. (прогноз)
1	Ввод в эксплуатацию после завершения реконструкции транспортно-пересадочного узла на Сенной пл.	ед.	-	-	1
2	Количество обустроенных машино-мест на перехватывающих парковках на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, нарастающим итогом	тыс. ед.	-	-	-

**Сведения о показателях (индикаторах) подпрограммы «Транспортно-пересадочные узлы и парковки»
(целевой вариант)**

№ п/п	Наименование целевого показателя	Единица измерения	Значение целевого показателя		
			2013 (отчет)	2017 г. (прогноз)	2020 г. (прогноз)
1	Ввод в эксплуатацию после завершения строительства новых транспортно-пересадочных узлов на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, нарастающим итогом	ед.	-	2	6
2	Количество обустроенных машино-мест на перехватывающих парковках на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, нарастающим итогом	тыс. ед.	-	1500	3000

Приложение 2

Расходы на реализацию подпрограммы «Транспортно-пересадочные узлы и парковки» *

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 «Транспортно-пересадочные узлы и парковки»			Всего	49 313,0	16 900,7	3 126,4	12 474,3	350,0	8 797,1	7 664,7
			учтено	200,0	0,0	100,0	100,0	-	-	-
			дополнительная потребность	49 113,0	16 900,7	3 026,4	12 374,3	350,0	8 797,1	7 664,7
			Федеральный бюджет	3 118,4	906,3	856,4	-	-	1 355,7	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	3 118,4	906,3	856,4	-	-	1 355,7	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	200,0	0,0	100,0	100,0	-	-	-
			учтено	200,0	0,0	100,0	100,0	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Ленинградской области	1 771,1	1 296,4	-	235,0	-	239,7	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	1 771,1	1 296,4	-	235,0	-	239,7	-
			Внебюджетные источники	44 223,6	14 698,0	2 170,0	12 139,3	350,0	7 201,6	7 664,7
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
дополнительная потребность	44 223,6	14 698,0	2 170,0	12 139,3	350,0	7 201,6	7 664,7			
1	Строительство новых транспортно-пересадочных узлов на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области	Строительство транспортно-пересадочного узла «Девятикино»	Всего	35 892,0	15 870,7	-	11 224,3	-	8 797,1	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	35 892,0	15 870,7	-	11 224,3	-	8 797,1	-
			Федеральный бюджет	2 262,0	906,3	-	-	-	1 355,7	-

№ п/п	Наименование задачи	Наименование мероприятия	Источники финансирования	Расходы, млн рублей по годам						
				2015-2020	2015	2016	2017	2018	2019	2020
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	2 262,0	906,3	-	-	-	1 355,7	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	-	-	-	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Ленинградской области	1 771,1	1 296,4	-	235,0	-	239,7	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	1 771,1	1 296,4	-	235,0	-	239,7	-
			Внебюджетные источники	31 858,9	13 668,0	-	10 989,3	-	7 201,6	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	31 858,9	13 668,0	-	10 989,3	-	7 201,6	-
			2	Строительство новых транспортно-пересадочных узлов на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области	Строительство транспортной развязки на подключении ТПУ «Девяткино» к КАД	Всего	856,4	-	856,4	-
учтено	-	-				-	-	-	-	-
дополнительная потребность	856,4	-				856,4	-	-	-	-
Федеральный бюджет	856,4	-				856,4	-	-	-	-
учтено	-	-				-	-	-	-	-
дополнительная потребность	856,4	-				856,4	-	-	-	-
Бюджет Санкт-Петербурга	-	-				-	-	-	-	-
учтено	-	-				-	-	-	-	-
дополнительная потребность	-	-				-	-	-	-	-
Бюджет Ленинградской области	-	-				-	-	-	-	-
учтено	-	-				-	-	-	-	-
дополнительная потребность	-	-				-	-	-	-	-
Внебюджетные источники	-	-				-	-	-	-	-
учтено	-	-				-	-	-	-	-

№ п/п	Наименование задачи	Наименование мероприятия	Источники финансирования	Расходы, млн рублей по годам						
				2015-2020	2015	2016	2017	2018	2019	2020
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
3	Строительство новых транспортно-пересадочных узлов на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области	Строительство транспортно-пересадочного узла «Купчино»	Всего	1 700,0	680,0	1 020,0	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	1 700,0	680,0	1 020,0	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	-	-	-	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Ленинградской области	-	-	-	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Внебюджетные источники	1 700,0	680,0	1 020,0	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	1 700,0	680,0	1 020,0	-	-	-	-
4	Строительство новых транспортно-пересадочных узлов на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области	Строительство транспортно-пересадочного узла «Юго-Восточная» (Кудрово)	Всего	7 664,7	-	-	-	-	-	7 664,7
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	7 664,7	-	-	-	-	-	7 664,7
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	-	-	-	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-

№ п/п	Наименование задачи	Наименование мероприятия	Источники финансирования	Расходы, млн рублей по годам						
				2015-2020	2015	2016	2017	2018	2019	2020
			Бюджет Ленинградской области	-	-	-	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Внебюджетные источники	7 664,7	-	-	-	-	-	7 664,7
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	7 664,7	-	-	-	-	-	7 664,7
5	Строительство новых транспортно-пересадочных узлов на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области	Строительство транспортно-пересадочного узла «Рыбацкое»	Всего	1 500,0	-	350,0	800,0	350,0	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	1 500,0	-	350,0	800,0	350,0	-	-
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	-	-	-	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Ленинградской области	-	-	-	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Внебюджетные источники	1 500,0	-	350,0	800,0	350,0	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	1 500,0	-	350,0	800,0	350,0	-	-
6	Строительство новых транспортно-пересадочных узлов на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области	Строительство транспортно-пересадочного узла «Парнас»	Всего	1 500,0	350,0	800,0	350,0	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	1 500,0	350,0	800,0	350,0	-	-	-
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-

№ п/п	Наименование задачи	Наименование мероприятия	Источники финансирования	Расходы, млн рублей по годам									
				2015-2020	2015	2016	2017	2018	2019	2020			
			учтено	-	-	-	-	-	-	-			
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-			
			Бюджет Санкт-Петербурга	-	-	-	-	-	-	-			
			учтено	-	-	-	-	-	-	-			
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-			
			Бюджет Ленинградской области	-	-	-	-	-	-	-			
			учтено	-	-	-	-	-	-	-			
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-			
			Внебюджетные источники	1 500,0	350,0	800,0	350,0	-	-	-			
			учтено	-	-	-	-	-	-	-			
			дополнительная потребность	1 500,0	350,0	800,0	350,0	-	-	-			
			7	Строительство новых транспортно-пересадочных узлов на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области	Реализация объекта "Строительство транспортно-пересадочных узлов. реконструкция Сенной Площади" в рамках программы "Целевая программа Санкт-Петербурга "Сохранение и развитие территорий "Конюшенная" и "Северная Коломна" – Новая Голландия", находящихся в историческом центре Санкт-Петербурга на 2013-2018 годы"	Всего	200,0	0,0	100,0	100,0	-	-	-
						учтено	200,0	0,0	100,0	100,0	-	-	-
						дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
Федеральный бюджет	-	-				-	-	-	-	-			
учтено	-	-				-	-	-	-	-			
дополнительная потребность	-	-				-	-	-	-	-			
Бюджет Санкт-Петербурга	200,0	0,01				100,0	100,0	-	-	-			
учтено	200,0	0,01				100,0	100,0	-	-	-			
дополнительная потребность	-	-				-	-	-	-	-			
Бюджет Ленинградской области	-	-				-	-	-	-	-			
учтено	-	-				-	-	-	-	-			
дополнительная потребность	-	-				-	-	-	-	-			
Внебюджетные источники	-	-				-	-	-	-	-			
учтено	-	-				-	-	-	-	-			

№ п/п	Наименование задачи	Наименование мероприятия	Источники финансирования	Расходы, млн рублей по годам						
				2015-2020	2015	2016	2017	2018	2019	2020
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-

* Примечание:

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