

**АНО «Дирекция по развитию транспортной системы
Санкт-Петербурга и Ленинградской области»**

**ПРОГРАММА
развития транспортной системы
Санкт-Петербурга и Ленинградской области
на период до 2020 года**

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

УТВЕРЖДЕНА

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

**Санкт-Петербург
2015**

Содержание

Паспорт подпрограммы «Наземный пассажирский транспорт общего пользования» (целевой вариант)	3
1. Характеристика проблемы, на решение которой направлена подпрограмма.....	5
2. Основные цели и задачи подпрограммы, сроки и этапы ее реализации, целевые индикаторы и показатели	15
3. Перечень мероприятий подпрограммы	16
3.1. Мероприятия, включенные в консервативный вариант подпрограммы	17
3.2. Мероприятия, включенные в целевой вариант подпрограммы	19
4. Ресурсное обеспечение мероприятий подпрограммы	20
5. Ожидаемые результаты реализации целевого варианта подпрограммы	21
Приложения.....	22
Приложение 1. Сведения о показателях (индикаторах) подпрограммы «Наземный пассажирский транспорт общего пользования»	24
Приложение 2. Расходы на реализацию подпрограммы «Наземный пассажирский транспорт общего пользования»	25

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

Полное наименование Подпрограммы	Подпрограмма «Наземный пассажирский транспорт общего пользования»
Цели подпрограммы	Обеспечение комфортного, доступного, эффективного и безопасного транспортного обслуживания населения Санкт-Петербурга и Ленинградской области наземным пассажирским транспортом общего пользования в соответствии со спросом на перевозки.
Задачи подпрограммы	<ul style="list-style-type: none"> – повышение качества, доступности и безопасности услуг наземного пассажирского транспорта, в том числе для маломобильных групп населения; – развитие маршрутной сети и пополнение всех видов наземного пассажирского транспорта современным подвижным составом с улучшенными технико-экономическими и экологическими характеристиками; – модернизация и приведение в нормативное состояние объектов транспортной инфраструктуры наземного пассажирского транспорта; – обеспечение приоритета движения наземного пассажирского транспорта, в том числе за счет светофорного регулирования и выделения специальных полос движения; – комплексная информатизация работы всех видов пассажирского транспорта на основе использования современных телекоммуникационных и навигационных систем; – внедрение на всех видах транспорта электронных билетов.
Целевые индикаторы и показатели подпрограммы	<ul style="list-style-type: none"> – доля маршрутов с интервалом движения менее 10 минут в час «пик» в Санкт-Петербурге; – прирост протяженности новых линий наземного пассажирского транспорта в Санкт-Петербурге; – доля от общей численности транспортных средств наземного пассажирского транспорта общего пользования, адаптированных для перевозки лиц с ограниченными возможностями, по видам транспорта в Санкт-Петербурге; – доля поездок, оплаченных электронными билетами в Санкт-Петербурге; – обеспеченность автобусных маршрутов Ленинградской области подвижным составом, имеющим нормативные сроки службы; – доля от общей численности автобусов, обеспечивающих маршрутные перевозки в Ленинградской области, адаптированных для перевозки лиц с ограниченными возможностями.
Этапы и сроки реализации подпрограммы	<p>Сроки реализации подпрограммы – 2015–2020 гг.</p> <p>Подпрограмма реализуется в два этапа:</p> <p>Этап 1 – 2015-2017 гг.</p> <p>Этап 2 – 2018-2020 гг.</p>
Объемы и источники финансирования	<p>Общий объем финансирования целевого варианта подпрограммы на период 2015-2020 гг. составляет в ценах соответствующих лет 115 428,3 млн. руб., в том числе за счет:</p>

мероприятий подпрограммы	<p>– федерального бюджета – 26 791,2 млн. руб. (23,2%);</p> <p>– бюджета Санкт-Петербурга – 76 639,2 млн. руб. (66,4%);</p> <p>– бюджета Ленинградской области – 290,0 млн. руб. (0,3%);</p> <p>– внебюджетных источников финансирования – 11 707,8 млн. руб. (10,1%).</p> <p>Объем финансирования консервативного варианта подпрограммы на период 2015-2020 гг. составляет в ценах соответствующих лет 25 276,5 млн. руб., в том числе за счет:</p> <p>– бюджета Санкт-Петербурга – 13 868,6 млн. руб. (54,9%);</p> <p>– внебюджетных источников финансирования – 11 707,8 млн. руб. (45,1%).</p> <p>Дополнительная потребность в финансировании целевого варианта подпрограммы по сравнению с консервативным вариантом составляет в ценах соответствующих лет 89 851,8 млн. руб., в том числе за счет:</p> <p>– федерального бюджета – 26 791,2 млн. руб. (29,8%);</p> <p>– бюджета Санкт-Петербурга – 62 770,6 млн. руб. (69,9%);</p> <p>– бюджета Ленинградской области – 290,0 млн. руб. (0,3%).</p>
Ожидаемые результаты реализации подпрограммы	<p>Целевые показатели подпрограммы представлены в Приложении 1.</p> <p>В результате реализации комплекса мероприятий, предусмотренных в подпрограмме по целевому варианту реализации, к концу 2020 года прогнозируется:</p> <ul style="list-style-type: none"> – увеличение доли маршрутов с интервалом движения менее 10 минут в час «пик» до 31% от их общего количества в Санкт-Петербурге; – прирост общей протяженности новых линий наземного пассажирского транспорта на территории Санкт-Петербурга – на 830 км; – увеличение количества транспортных средств, адаптированных для перевозки лиц с ограниченными возможностями, до 88,4% от общего количества транспортных средств, обеспечивающих маршрутные перевозки в Санкт-Петербурге, в том числе: <ul style="list-style-type: none"> • трамваи – до 64,3%, • троллейбусы – до 79%, • автобусы – до 100%; – увеличение доли поездок, оплаченных электронными билетами, на маршрутах Санкт-Петербурга до 85% от всех оплаченных поездок; – увеличение обеспеченности автобусных маршрутов Ленинградской области подвижным составом, имеющим нормативные сроки службы, с 2,6 до 3,5 ед. на 1 маршрут; – увеличение количества автобусов, адаптированных для перевозки лиц с ограниченными возможностями, до 26% от общего количества транспортных средств, обеспечивающих маршрутные автобусные перевозки в Ленинградской области.
Мероприятия подпрограммы и их финансовое обеспечение на период до 2020 года	<p>Мероприятия подпрограммы и их финансовое обеспечение представлены в Приложении 2.</p>

1. Характеристика проблемы, на решение которой направлена подпрограмма

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

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

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

В течение последних 20 лет в Санкт-Петербурге, также, как и в других городах Российской Федерации, наблюдалось снижение объемов перевозок пассажиров наземными видами транспорта общего пользования, обусловленное, с одной стороны, ростом уровня автомобилизации, а с другой стороны – ухудшением качества транспортного обслуживания населения. Тенденция к стабилизации ситуации наметилась в 2010-2011 гг. когда был зафиксирован прирост количества перевезенных пассажиров.

За 2013 год на «социальных» маршрутах Санкт-Петербурга совершено 14,815 млн. рейсов (за 2014 г. – 15,095 млн. рейсов) и перевезено 729,4 млн. платных пассажиров (городской электрический транспорт – 328 млн. пассажиров (за 2014 г. – 4,925 млн. рейсов), автобусный транспорт – 425,9 млн. пассажиров (за 2014 г. – 10,159 млн. рейсов)). Объем перевозок на «коммерческих» маршрутах за 2013 год оценивается в 320 млн. пассажиров. В общей сложности наземный городской и пригородный транспорт перевозит около 1050 млн. пассажиров год (около 56% перевозок общественным транспортом).

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

Таблица 1.1

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

Вид транспорта	Протя- женность маршрут- ной сети, км	Средняя протя- женность маршрута, км	Коли- чество маршру- тов, ед.	Плотность маршрут- ной сети, км/км ²	Количество маршрутов с интервалом 10 мин и менее, % от общего числа маршрутов
Городские социальные автобусные маршруты	4453,5	13,4	332	3,1	12,9

Вид транспорта	Протя- женность маршрут- ной сети, км	Средняя протя- женность маршрута, км	Коли- чество маршру- тов, ед.	Плотность маршрут- ной сети, км/км ²	Количество маршрутов с интервалом 10 мин и менее, % от общего числа маршрутов
Пригородные социальные автобусные маршруты	2019,8	32,1	63	1,4	0,0
Коммерческие автобусные маршруты	4517,4	14,7	306	3,1	0,0
Итого автобусный транспорт	10990,7	15,7	701	7,6	6,1
троллейбусные маршруты	505,8	11,0	46	0,3	41,3
трамвайные маршруты	466,4	11,1	42	0,3	61,9
Итого электротранспорт	972,2	11,1	88	0,7	51,4
Итого по маршрутной сети	11963,0	15,2	789	8,3	11,2

Источник: СПб ГКУ «Организатор перевозок»

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

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

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

Характеристика инфраструктуры городского наземного электрического транспорта Санкт-Петербурга, в том числе сведения о маршрутной сети трамвая и троллейбуса, а также инвентарном парке трамвайных вагонов и троллейбусов представлена в табл. 1.2.

Таблица 1.2

Характеристика инфраструктуры городского наземного электрического транспорта на 01.01.2015

№ п/п	Наименование показателя	Ед. изм.	Период	Значение показателя
----------	-------------------------	----------	--------	------------------------

№ п/п	Наименование показателя	Ед. изм.	Период	Значение показателя
1	Объем перевозок платных пассажиров городским наземным электрическим транспортом	млн. чел.	2014	298,5
2	Характеристика маршрутной сети трамвая			
2.1	Протяженность маршрутной сети трамвая	км	01.01.2015	484,55
2.2	Количество трамвайных маршрутов	ед.	01.01.2015	42
2.3	Количество трамвайных маршрутов с интервалом 10 мин. и менее	% от общего количества маршрутов	01.01.2015	52,4
2.4	Средний интервал движения на трамвайных маршрутах	мин.	2014	9,9
2.5	Средний суточный выпуск на трамвайных маршрутах в рабочий день	вагонов	2014	597
2.6	Средняя скорость на трамвайных маршрутах	км/ч	2014	13,7
3	Характеристика инвентарного парка трамвайных вагонов			
3.1	Инвентарь трамвайных вагонов	шт.	01.01.2015	784
3.2	Средний эксплуатационный возраст трамвайных вагонов	лет	01.01.2015	17,5
3.3	Доля низкопольных трамвайных вагонов	%	01.01.2015	23,9
3.4	Доля трамвайных вагонов со сверхнормативным износом	%	01.01.2015	57,8
4	Характеристика маршрутной сети троллейбуса			
4.1	Протяженность маршрутной сети троллейбуса	км	01.01.2015	503,15
4.2	Количество троллейбусных маршрутов	ед.	01.01.2015	44
4.3	Количество троллейбусных маршрутов с интервалом 10 мин. и менее	% от общего количества маршрутов	01.01.2015	40,9
4.4	Средний интервал движения на троллейбусных маршрутах	млн.	2014	13,1
4.5	Средний суточный выпуск на троллейбусных маршрутах в рабочий день	машин	2014	513
4.6	Средняя скорость на троллейбусных маршрутах	км/ч	2014	13,7
5	Характеристика инвентарного парка троллейбусов			
5.1	Инвентарь троллейбусов	шт.	01.01.2015	653
5.2	Средний эксплуатационный возраст троллейбусов	лет	01.01.2015	10,3
5.3	Доля низкопольных троллейбусов	%	01.01.2015	63,2
5.4	Доля троллейбусов со	%	01.01.2015	40,0

№ п/п	Наименование показателя	Ед. изм.	Период	Значение показателя
	сверхнормативным износом			
6	Характеристика объектов инфраструктуры городского наземного электрического транспорта			
6.1	Характеристика трамвайных путей			
6.1.1	Протяженность трамвайных путей	км о. провода	01.01.2015	554,5
6.1.2	Протяженность трамвайных путей, требующих ремонта	км о. провода	01.01.2015	186,2
6.1.3	Протяженность трамвайных путей в аварийном состоянии	км о. провода	01.01.2015	31,1
6.1.4	Количество адресов трамвайных путей с ограничением скорости	км о. провода	01.01.2015	45
6.1.5	Протяженность трамвайных путей с ограничением скорости	км о. провода	01.01.2015	90,5
6.1.6	Протяженность обособленных трамвайных путей	км о. провода	01.01.2015	240,3
6.2	Характеристика контактной сети			
6.2.1	Протяженность контактной сети	км о. провода	01.01.2015	1 915,37
6.2.2	Протяженность контактной сети со сверхнормативным сроком эксплуатации	км о. провода	01.01.2015	1 157,8
6.2.3	Доля контактной сети со сверхнормативным сроком эксплуатации	%	01.01.2015	60,4
6.3	Характеристика кабельной сети			
6.3.1	Протяженность кабельной сети	км кабеля	01.01.2015	1 155,35
6.3.2	Протяженность кабельной сети со сверхнормативным сроком эксплуатации	км кабеля	01.01.2015	428,6
6.3.3	Доля кабельной сети со сверхнормативным сроком эксплуатации	%	01.01.2015	37,1
6.4	Количество тяговых подстанций	шт.	01.01.2015	86

Источник: СПб ГУП «Горэлектротранс»

Для многих маршрутов наземного городского пассажирского транспорта характерна низкая регулярность движения в «пиковые» часы суток из-за задержки подвижного состава в транспортных заторах, отсутствия выделенных полос движения и приоритета проезда перекрестков общественным транспортом.

Из 191 «социальных» маршрутов, работающих в Санкт-Петербурге по интервалу, только 7 маршрутов имеют в утренний «пиковый» период расчетные интервалы движения менее 5 минут, 47 маршрутов – от 5 до 10 минут, 114 маршрутов – от 10 до 20 минут,

23 маршрута – более 20 минут. Средняя маршрутная скорость в 2013 г. составила: для трамваев – 13,5 км/ч, для троллейбусов – 14,5 км/ч, для автобусов на городских маршрутах – 16,0 км/ч.

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

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

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

К частным (негосударственным) компаниям по обслуживанию автобусных маршрутов Санкт-Петербурга относятся: ОАО «Третий парк» (доля закрепленной маршрутной сети – 28% от всей маршрутной сети города), ООО «Питеравто» (24,6%), ООО «Вест-Сервис» (7,5%), ООО «Петербургская транспортная компания» (6,4%), ООО «Шпунт-Северо-Запад», ЗАО «Такси-2», ООО «АТП Барс-2», ООО «Пальмира», ОАО «АТП-31», ООО «М.А.К.С.», ООО «Оникс», ООО «Автолайн», ООО «Управление предприятиями СЛК», ООО «5 Парк», ООО «Пассажиртранс».

В настоящее время СПб ГУП «Пассажиравтотранс» обслуживает 145 автобусных маршрутов, включая 124 городских, 15 ночных и 6 пригородных маршрутов.

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

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

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

По состоянию на 01.01.2014 г. требуют ремонта 188,6 км одиночного пути, в том числе в аварийном состоянии – 28,1 км одиночного пути, на 45 адресах протяжением 85,3 км одиночного пути введено ограничение скорости. Ежегодно обеспечивается ремонт, в среднем, от 20 до 35 км одиночного пути.

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

Протяженность контактной сети со сверхнормативным сроком эксплуатации составляет более 1100 км контактного провода (58% протяженности всей сети). В соответствии с нормативными сроками эксплуатации контактной сети трамвая (10 лет)

и троллейбуса (10 лет) ежегодно требуется реконструкция не менее 55,6 км контактной сети трамвая и 68 км контактной сети троллейбуса.

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

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

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

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

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

2. Остановочные пункты.

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

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

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

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

СПб ГУП «Пассажиравтотранс» имеет 10 производственных площадок, в т.ч. в городах Колпино, Пушкин, Петродворец. В настоящее время необходимо техническое

переоснащение всех автобусных парков, в т.ч. для обслуживания подвижного состава, использующего газомоторное топливо.

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

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

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

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

Маршрутная сеть автобусного транспорта Ленинградской области в настоящее время включает более 740 маршрутов, в том числе:

- 144 маршрута, заказчиком транспортного обслуживания которых выступает Комитет по жилищно-коммунальному хозяйству и транспорту Ленинградской области;
- 137 маршрутов, заказчиком транспортного обслуживания которых выступают администрации городских поселений области;
- около 460 маршрутов, заказчиком транспортного обслуживания которых являются администрации муниципальных районов области.

Из 144 автобусных маршрутов, включенных в реестр комитета по жилищно-коммунальному хозяйству и транспорту Ленинградской области, 96 обслуживают пригородные маршруты, 20 – межмуниципальные и 28 – междугородные.

Основные показатели транспортного обслуживания населения Ленинградской области приведены в табл. 1.3.

Таблица 1.3

**Основные показатели транспортного обслуживания населения
Ленинградской области**

Муниципальные образования	Протяженность маршрутной сети, км	Плотность сети, км/кв. км	Маршрутная сеть, ед.			
			Всего	в том числе		
				пригородные	межмуниципальные и муниципальные	городские (поселковые)
Бокситогорский	1150,2	0,16	42	0	24	18
Всеволожский	1261,7	0,43	62	21	28	13
Выборгский	1283,3	0,17	48	0	35	13

Муниципальные образования	Протяженность маршрутной сети, км	Плотность сети, км/кв. км	Маршрутная сеть, ед.			
			Всего	в том числе		
				пригородные	межмуниципальные и муниципальные	городские (поселковые)
Волосовский	770,2	0,29	24	0	24	0
Волховский	872,3	0,17	30	0	24	6
Гатчинский	1116,82	0,39	55	4	38	13
Кингисеппский	2791,6	0,96	67	0	58	9
Киришский	555,9	0,18	22	0	17	5
Кировский	1134,76	0,44	30	4	26	0
Лодейнопольский	1545,8	0,31	26	0	25	1
Ломоносовский	1194,2	0,62	26	24	2	0
Лужский	1407,1	0,23	48	0	35	13
Подпорожский	840	0,11	24	0	20	4
Приозерский	924,7	0,26	39	0	33	6
Сланцевский	883,4	0,4	22	0	16	6
Тихвинский	1430,2	0,2	45	0	25	20
Тосненский	805	0,22	37	5	29	3
Сосновоборский ГО	169,05	2,35	14	0	7	7

Наибольшая плотность маршрутной сети наблюдается в Кингисеппском муниципальном районе и Сосновоборском городском округе, наименьшая – в Подпорожском, Бокситогорском, Волховском, Выборгском и Киришском муниципальных районах Ленинградской области.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

В настоящее время в Санкт-Петербурге проживает около 754 тыс. инвалидов, из них почти 96 тыс. - инвалиды с нарушением опорно-двигательного аппарата. В Ленинградской области проживает 166,6 тыс. инвалидов, в том числе 2,2 тыс. инвалидов-колясочников. Численность других маломобильных групп населения (пожилые люди, беременные женщины, маленькие дети, граждане с временными ограничениями подвижности из-за болезней и аварий и т.д.) в Санкт-Петербурге и Ленинградской области составляет около 1,8 млн. чел. (около 27% от общей численности населения региона).

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

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

По данным Комитета по транспорту Правительства Санкт-Петербурга в 2013 г. в Санкт-Петербурге только 56% парка транспортных средств автомобильного и городского наземного транспорта общего пользования было оборудовано для перевозки

маломобильных групп населения, в том числе 69% автобусов, обслуживающих «социальные» маршруты, 53% троллейбусов и 21% трамваев.

По данным Росстата в 2013 г. в Ленинградской области только 14% автобусов, обслуживающих регулярные маршруты, были оборудованы для перевозки маломобильных групп населения.

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

В соответствии с Конвенцией ООН о правах инвалидов и законодательством Российской Федерации в Санкт-Петербурге и Ленинградской области к числу приоритетных относится задача обеспечения доступности и качества транспортных услуг для инвалидов и других маломобильных групп населения, решение которой должно быть основано на следующих принципах:

- «недискриминации» при оказании услуг пассажирского транспорта;
- применения принципов универсального дизайна и разумных приспособлений при формировании доступной среды.

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

- закупки транспортных средств для инвалидов со специальным оборудованием и конструктивными особенностями;
- увеличения численности автотранспортного парка Службы «Социальное такси»;
- обучения работников транспортной сферы специфике работы с пассажирами-инвалидами;
- оборудования пешеходных переходов и остановок общественного транспорта системами синхронного вывода речевой и текстовой информации, пандусами, тактильными и контрастными поверхностями;
- оснащения станций, вокзалов и аэропортов необходимым оборудованием (лифтами, тактильными ограничительными линиями, турникетами увеличенной ширины и надписями по Брайлю, системой звукового оповещения, схемами транспортных объектов с увеличенным шрифтом);
- установки на светофорных объектах устройств звукового сопровождения пешеходов и табло обратного отсчета времени;
- создания парковочных мест для инвалидов, внедрения единой электронной системы бесплатного пользования инвалидами парковочными зонами независимо от района проживания;
- подготовки и размещения справочных материалов, включая информацию о телефонных горячих линиях и службах экстренной помощи, в доступных для инвалидов местах;
- внедрения услуги «персональный помощник», включающей в себя помощь в оформлении проездных документов, помощь в размещении багажа, содействие при посадке и др.

Прогноз объемов пассажирских перевозок на наземных видах транспорта общего пользования в Санкт-Петербурге и Ленинградской области выполнен с учётом прогнозируемого роста численности и транспортной подвижности населения региона,

перспектив социально-экономического и градостроительного развития, планов по строительству линий скоростных видов транспорта (метрополитена и легкорельсового транспорта) и развитию системы железнодорожных сообщений. Прогноз объемов пассажирских перевозок на наземных видах транспорта общего пользования в Санкт-Петербурге и Ленинградской области приведен в табл. 1.4.

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

Таблица 1.4

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

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

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

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

Целью подпрограммы «Наземный пассажирский транспорт общего пользования» является обеспечение комфортного, доступного, эффективного и безопасного транспортного обслуживания населения Санкт-Петербурга и Ленинградской области наземным пассажирским транспортом общего пользования в соответствии со спросом на перевозки.

К основным задачам подпрограммы относятся следующие:

– повышение качества, доступности и безопасности услуг наземного пассажирского транспорта, в том числе для маломобильных групп населения;

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

Сроки реализации подпрограммы – 2015–2020 гг.

Подпрограмма реализуется в два этапа:

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

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

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

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

3. Перечень мероприятий подпрограммы

Мероприятия подпрограммы разработаны для двух вариантов:

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

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

- Государственная программа Российской Федерации «Развитие транспортной системы», утвержденная постановлением Правительства Российской Федерации от 15 апреля 2014 г. № 319;
- Федеральная целевая программа «Развитие транспортной системы (2010-2020 годы)», утвержденная постановлением Правительства Российской Федерации от 05.12.01 № 848;
- Федеральная адресная инвестиционная программа на 2015 год и на плановый период 2016 и 2017 годов;
- Распоряжение Правительства РФ от 13 мая 2013 г. № 767-р «О регулировании отношений в сфере использования газового моторного топлива, в том числе природного газа в качестве моторного топлива»;
- Стратегия социально-экономического развития Санкт-Петербурга до 2030 года, утвержденная постановлением Правительства Санкт-Петербурга от 13.05.2014 № 355;
- Транспортная стратегия Санкт-Петербурга до 2025 года, утвержденная постановлением Правительства Санкт-Петербурга от 13.07.2011 № 945;
- Постановление Правительства Санкт-Петербурга от 28.06.2011 № 837 «Об Отраслевой схеме развития объектов транспортной инфраструктуры наземного городского пассажирского транспорта в Санкт-Петербурге на 2011-2015 годы с перспективой до 2025 года»;
- Постановление Правительства Санкт-Петербурга от 04.04.2014 № 233 «О Программе подготовки Санкт-Петербурга к проведению в 2018 году Чемпионата мира по футболу на 2014-2018 годы»;
- Государственная программа «Обеспечение устойчивого функционирования и развития коммунальной и инженерной инфраструктуры и повышение энергоэффективности в Ленинградской области», утвержденная постановлением Правительства Ленинградской области от 14.11.2013 № 400, подпрограмма «Совершенствование транспортного обслуживания населения Ленинградской области на 2014-2016 годы»;
- Государственная программа Санкт-Петербурга «Развитие транспортной системы Санкт-Петербурга» на 2015-2020 годы, утвержденная постановлением Правительства Санкт-Петербурга от 30.06.2014 № 552.

Целевой вариант подпрограммы предусматривает помимо мероприятий, включенных в консервативный вариант, дополнительные мероприятия, необходимые для обеспечения комфортного, доступного, эффективного и безопасного транспортного обслуживания населения Санкт-Петербурга и Ленинградской области наземным пассажирским транспортом.

3.1. Мероприятия, включенные в консервативный вариант подпрограммы

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

- приобретение подвижного состава;
- развитие и модернизация материально-технической базы, включая парки, депо, производственно-технические базы, конечные станции, остановочные пункты и др.;

- реализация программ повышения надежности энергоснабжения наземного пассажирского электротранспорта;
- реконструкция и модернизация кабельной сети городского электрического транспорта и троллейбусных линий;
- комплексное сопровождение и развитие ГИС «Система электронного контроля и оплаты проезда (ГИС СЭКОП)»;
- комплексное сопровождение и развитие ГИС «Автоматизированная система управления городским пассажирским транспортом (АСУ ГПТ)».

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

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

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

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

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

В случае принятия консервативного варианта подпрограммы реализация перечисленных мероприятий не позволит решить поставленных задач в сфере развития наземного пассажирского транспорта и обеспечить достижение запланированных целевых показателей.

Для обеспечения развития наземного пассажирского транспорта общего пользования в соответствии со спросом на перевозки в Санкт-Петербурге и Ленинградской области необходима реализация дополнительных мероприятий, предусмотренных в целевом варианте подпрограммы.

3.2. Мероприятия, включенные в целевой вариант подпрограммы

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

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

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

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

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

Ввод в эксплуатацию Трамвайного парка № 11 позволит:

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

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

- по обеспечению транспортного обслуживания мероприятий Чемпионата мира по футболу, матчи которого пройдут в Санкт-Петербурге в 2018 году;
- по увеличению численности автобусов, работающих на газомоторном топливе в Санкт-Петербурге;
- по повышению качества транспортного обслуживания пассажиров.

Общий объем дополнительных средств, необходимых на приобретение подвижного состава наземного пассажирского транспорта Санкт-Петербурга в 2015-2020 годах,

составляет 53,6 млрд руб. Эти средства необходимы для закупки 2017 автобусов, 484 трамвайных вагонов, 240 троллейбусов.

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

- в 2017 году - 254 дизельных автобуса большой вместимости, 155 дизельных автобусов особо большой вместимости, 162 газомоторных автобуса большой вместимости;

- в 2018 году – 146 дизельных автобуса особо большой вместимости, 362 газомоторных автобуса большой вместимости, 100 газомоторных автобуса особо большой вместимости;

- в 2019 году – 120 дизельных автобусов особо большой вместимости, 163 газомоторных автобуса большой вместимости;

- в 2020 году – 65 дизельных автобуса особо большой вместимости, 163 газомоторных автобуса большой вместимости.

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

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

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

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

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

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

4. Ресурсное обеспечение мероприятий подпрограммы

Для реализации целевого варианта подпрограммы «Наземный пассажирский транспорт общего пользования» за период 2015-2020 гг. потребуется Общий объем финансирования **целевого варианта подпрограммы** на период 2015-2020 гг. составляет в ценах соответствующих лет **115 428,3 млн. руб.**, в том числе за счет:

- федерального бюджета – **26 791,2** млн. руб. (23,2%);
- бюджета Санкт-Петербурга – **76 639,2** млн. руб. (66,4%);
- бюджета Ленинградской области – **290,0** млн. руб. (0,3%);

– внебюджетных источников финансирования – **11 707,8** млн. руб. (10,1%).

Объем финансирования **консервативного варианта подпрограммы** на период 2015-2020 гг. составляет в ценах соответствующих лет **25 276,5** млн. руб., в том числе за счет:

– бюджета Санкт-Петербурга – **13 868,6** млн. руб. (54,9%);

– внебюджетных источников финансирования – **11 707,8** млн. руб. (45,1%).

Дополнительная потребность в финансировании **целевого варианта** подпрограммы по сравнению с консервативным вариантом составляет в ценах соответствующих лет **89 851,8** млн. руб., в том числе за счет:

– федерального бюджета – **26 791,2** млн. руб. (29,8%);

– бюджета Санкт-Петербурга – **62 770,6** млн. руб. (69,9%);

– бюджета Ленинградской области – **290,0** млн. руб. (0,3%).

5. Ожидаемые результаты реализации целевого варианта подпрограммы

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

– увеличение доли маршрутов с интервалом движения менее 10 минут в час «пик» до 31% от их общего количества в Санкт-Петербурге;

– прирост общей протяженности новых линий наземного пассажирского транспорта на территории Санкт-Петербурга – на 830 км;

– увеличение количества транспортных средств, адаптированных для перевозки лиц с ограниченными возможностями, до 88,4% от общего количества транспортных средств, обеспечивающих маршрутные перевозки в Санкт-Петербурге, в том числе:

трамваи – до 64,3%,

троллейбусы – до 79%,

автобусы – до 100%;

– увеличение доли поездок, оплаченных электронными билетами, на маршрутах Санкт-Петербурга до 85% от всех оплаченных поездок;

– увеличение обеспеченности автобусных маршрутов Ленинградской области подвижным составом, имеющим нормативные сроки службы, с 2,6 до 3,5 ед. на 1 маршрут;

– увеличение количества автобусов, адаптированных для перевозки лиц с ограниченными возможностями, до 26% от общего количества транспортных средств, обеспечивающих маршрутные автобусные перевозки в Ленинградской области.

Приложения

Приложение 1

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

№ п/п	Наименование целевого показателя	Единица измерения	Значение целевого показателя		
			2013 г. (отчет)	2017 г. (прогноз)	2020 г. (прогноз)
1.	Доля маршрутов с интервалом движения менее 10 минут в час «пик» в Санкт-Петербурге	% от общего количества маршрутов	28	29	31
2.	Прирост протяженности новых линий наземного пассажирского транспорта (нарастающим итогом к уровню 2013 г.) на территории Санкт-Петербурга	км	5580	5690	5690
3.	Доля поездок, оплаченных электронными билетами в Санкт-Петербурге	% от общего количества поездок	77	82	85
4.	Доля транспортных средств наземного пассажирского транспорта общего пользования, адаптированных для перевозки лиц с ограниченными возможностями, всего в Санкт-Петербурге, в том числе:	% от общего парка транспортных средств	56	69	75
4.1.	– трамваи	%	21	26,6	28,9
4.2.	– троллейбусы	%	53	63	67
4.3.	– автобусы	%	69	84	93
5.	Доля автобусов, адаптированных для перевозки лиц с ограниченными возможностями, обслуживающих маршрутные перевозки в Ленинградской области	% от общего парка автобусов	14	18	20
6.	Обеспеченность автобусных маршрутов Ленинградской области подвижным составом, имеющим нормативные сроки службы	ед. на 1 маршрут	2,6	2,9	3,1

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

№ п/п	Наименование целевого показателя	Единица измерения	Значение целевого показателя		
			2013 г. (отчет)	2017 г. (прогноз)	2020 г. (прогноз)
1.	Доля маршрутов с интервалом движения менее 10 минут в час «пик» в Санкт-Петербурге	% от общего количества маршрутов	28	29	31
2.	Прирост протяженности новых линий наземного пассажирского транспорта (нарастающим итогом к уровню 2013 г.) на территории Санкт-Петербурга	км	5580	6040	6410
3.	Доля поездок, оплаченных электронными билетами в Санкт-Петербурге	% от общего количества поездок	77	82	85
4.	Доля транспортных средств наземного пассажирского транспорта общего пользования, адаптированных для перевозки лиц с ограниченными возможностями, всего в Санкт-Петербурге, в том числе:	% от общего парка транспортных средств	56	72,9	88,4
4.1.	– трамваи	%	21	44,2	64,3
4.2.	– троллейбусы	%	53	68	79
4.3.	– автобусы	%	69	86	100
5.	Доля автобусов, адаптированных для перевозки лиц с ограниченными возможностями, обслуживающих маршрутные перевозки в Ленинградской области	% от общего парка автобусов	14	20	26
6.	Обеспеченность автобусных маршрутов Ленинградской области подвижным составом, имеющим нормативные сроки службы	ед. на 1 маршрут	2,6	3,1	3,5

Приложение 2

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

в ценах соответствующих лет

№ п/п	Задачи подпрограммы	Наименование мероприятия	Источники финансирования	Расходы, млн рублей по годам						
				2015-2020	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Всего по подпрограмме «Наземный пассажирский транспорт общего пользования»			Всего	115 428,3	10 505,9	13 445,2	22 805,3	26 690,9	21 898,7	20 082,4
			учтено	25 576,5	3 375,4	3 743,3	4 602,0	4 257,9	4 426,4	5 171,5
			дополнительная потребность	89 851,8	7 130,4	9 701,9	18 203,3	22 433,0	17 472,3	14 910,9
			Федеральный бюджет	26 791,2	2 098,4	2 502,5	6 027,5	6 855,2	4 816,3	4 491,3
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	26 791,2	2 098,4	2 502,5	6 027,5	6 855,2	4 816,3	4 491,3
			Бюджет Санкт-Петербурга	76 639,2	7 165,7	9 084,3	14 770,9	17 694,5	14 858,8	13 065,1
			учтено	13 868,6	2 133,7	1 884,9	2 625,1	2 146,7	2 232,8	2 845,5
			дополнительная потребность	62 770,6	5 032,0	7 199,4	12 145,8	15 547,8	12 626,0	10 219,6
			Бюджет Ленинградской области	290,0	-	-	30,0	30,0	30,0	200,0
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	290,0	-	-	30,0	30,0	30,0	200,0
			Внебюджетные источники	11 707,8	1 241,7	1 858,4	1 976,9	2 111,2	2 193,6	2 326,0
			учтено	11 707,8	1 241,7	1 858,4	1 976,9	2 111,2	2 193,6	2 326,0
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
1	Развитие маршрутной сети и пополнение всех видов наземного пассажирского транспорта современным подвижным составом с улучшенными технико-экономическими и	Приобретение трамвайных вагонов, Санкт-Петербург	Всего	31 819,1	4 770,7	5 132,3	5 405,2	5 334,2	5 546,2	5 630,4
			учтено	2 424,1	535,3	428,9	431,7	329,8	343,3	355,0
			дополнительная потребность	29 395,0	4 235,4	4 703,4	4 973,5	5 004,4	5 202,9	5 275,4
			Федеральный бюджет	13 625,8	1 867,7	2 201,7	2 329,1	2 337,3	2 429,8	2 460,2
			учтено	-	-	-	-	-	-	-

№ п/п	Задачи подпрограммы	Наименование мероприятия	Источники финансирования	Расходы, млн рублей по годам						
				2015-2020	2015	2016	2017	2018	2019	2020
	экологическими характеристиками		дополнительная потребность	13 625,8	1 867,7	2 201,7	2 329,1	2 337,3	2 429,8	2 460,2
			Бюджет Санкт-Петербурга	17 982,7	2 692,5	2 930,6	3 076,1	2 996,9	3 116,4	3 170,2
			учтено	2 213,5	324,8	428,9	431,7	329,8	343,3	355,0
			дополнительная потребность	15 769,2	2 367,7	2 501,7	2 644,4	2 667,1	2 773,1	2 815,2
			Бюджет Ленинградской области	-	-	-	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Внебюджетные источники	210,5	210,5	-	-	-	-	-
			учтено	210,5	210,5	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
2	Развитие маршрутной сети и пополнение всех видов наземного пассажирского транспорта современным подвижным составом с улучшенными технико-экономическими и экологическими характеристиками	Приобретение троллейбусов, Санкт-Петербург	Всего	5 120,5	814,8	734,7	852,6	890,0	899,4	929,0
			учтено	561,8	129,2	47,0	90,5	94,7	98,5	101,9
			дополнительная потребность	4 558,7	685,6	687,7	762,1	795,3	800,9	827,1
			Федеральный бюджет	1 931,4	230,7	300,8	335,8	350,3	351,2	362,6
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	1 931,4	230,7	300,8	335,8	350,3	351,2	362,6
			Бюджет Санкт-Петербурга	3 189,1	584,1	433,9	516,8	539,7	548,2	566,4
			учтено	561,8	129,2	47,0	90,5	94,7	98,5	101,9
			дополнительная потребность	2 627,3	454,9	386,9	426,3	445,0	449,7	464,5
			Бюджет Ленинградской области	-	-	-	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Внебюджетные источники	-	-	-	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-

№ п/п	Задачи подпрограммы	Наименование мероприятия	Источники финансирования	Расходы, млн рублей по годам						
				2015-2020	2015	2016	2017	2018	2019	2020
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
3	Развитие маршрутной сети и пополнение всех видов наземного пассажирского транспорта современным подвижным составом с улучшенными технико-экономическими и экологическими характеристиками	Приобретение автобусов для социальных перевозок в рамках реализации пункта 3.10 Программы подготовки Санкт-Петербурга к проведению в 2018 году Чемпионата мира по футболу на 2014-2018 годы, утвержденной постановлением Правительства Санкт-Петербурга от 04.04.2014 N 233	Всего	35 528,0	2 210,2	2 004,5	8 414,6	10 627,7	6 459,2	5 811,8
			учтено	8 186,5	1 331,5	1 125,8	1 584,7	1 326,5	1 383,0	1 435,0
			дополнительная потребность	27 341,5	878,7	878,7	6 829,9	9 301,2	5 076,2	4 376,8
			Федеральный бюджет	10 824,6	-	-	2 953,2	4 167,6	2 035,3	1 668,5
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	10 824,6	-	-	2 953,2	4 167,6	2 035,3	1 668,5
			Бюджет Санкт-Петербурга	22 583,0	1 896,1	1 675,7	5 117,1	6 099,6	4 046,5	3 748,1
			учтено	6 066,1	1 017,4	797,0	1 240,4	966,0	1 005,6	1 039,8
			дополнительная потребность	16 516,9	878,7	878,7	3 876,7	5 133,6	3 040,9	2 708,3
			Бюджет Ленинградской области	-	-	-	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Внебюджетные источники	2 120,4	314,1	328,9	344,3	360,5	377,4	395,2
			учтено	2 120,4	314,1	328,9	344,3	360,5	377,4	395,2
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
4	Развитие маршрутной сети и пополнение всех видов наземного пассажирского транспорта современным подвижным составом с улучшенными технико-экономическими и экологическими характеристиками	Приобретение 65 автобусов особо большого класса (трехосных, сочлененных) для транспортного обслуживания Чемпионата мира по футболу в Санкт-Петербурге (пункт 3.10 Программы подготовки Санкт-Петербурга к проведению в 2018 году Чемпионата мира по футболу на 2014-2018 годы, утвержденной постановлением Санкт-Петербурга от	Всего	818,8	-	-	818,8	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	818,8	-	-	818,8	-	-	-
			Федеральный бюджет	409,4	-	-	409,4	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	409,4	-	-	409,4	-	-	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	409,4	-	-	409,4	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-

№ п/п	Задачи подпрограммы	Наименование мероприятия 04.04.2014 № 233)	Источники финансирования	Расходы, млн рублей по годам						
				2015-2020	2015	2016	2017	2018	2019	2020
5	Модернизация и приведение в нормативное состояние объектов транспортной инфраструктуры наземного пассажирского транспорта	Реконструкция кабельной сети городского электрического транспорта	дополнительная потребность	409,4	-	-	409,4	-	-	-
			Бюджет Ленинградской области	-	-	-	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Внебюджетные источники	-	-	-	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Всего	2 862,7	298,0	291,6	507,2	568,2	589,0	608,7
			учтено	1 381,3	188,9	165,0	218,2	259,6	270,2	279,4
			дополнительная потребность	1 481,4	109,1	126,6	289,0	308,6	318,8	329,3
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	2 862,7	298,0	291,6	507,2	568,2	589,0	608,7
			учтено	1 381,3	188,9	165,0	218,2	259,6	270,2	279,4
			дополнительная потребность	1 481,4	109,1	126,6	289,0	308,6	318,8	329,3
6	Модернизация и приведение в нормативное состояние объектов	Реконструкция троллейбусных линий	Всего	764,0	116,4	42,7	185,6	134,5	140,0	144,8
			учтено	764,0	116,4	42,7	185,6	134,5	140,0	144,8

№ п/п	Задачи подпрограммы	Наименование мероприятия	Источники финансирования	Расходы, млн рублей по годам									
				2015-2020	2015	2016	2017	2018	2019	2020			
	транспортной инфраструктуры наземного пассажирского транспорта		дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-			
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-			
			учтено	-	-	-	-	-	-	-			
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-			
			Бюджет Санкт-Петербурга	764,0	116,4	42,7	185,6	134,5	140,0	144,8			
			учтено	764,0	116,4	42,7	185,6	134,5	140,0	144,8			
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-			
			Бюджет Ленинградской области	-	-	-	-	-	-	-			
			учтено	-	-	-	-	-	-	-			
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-			
			Внебюджетные источники	-	-	-	-	-	-	-			
			учтено	-	-	-	-	-	-	-			
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-			
			7	Модернизация и приведение в нормативное состояние объектов транспортной инфраструктуры наземного пассажирского транспорта	Реконструкция контактной сети трамвая	Всего	467,2	117,6	133,7	216,0	-	-	-
						учтено	467,2	117,6	133,7	216,0	-	-	-
дополнительная потребность	-	-				-	-	-	-	-			
Федеральный бюджет	-	-				-	-	-	-	-			
учтено	-	-				-	-	-	-	-			
дополнительная потребность	-	-				-	-	-	-	-			
Бюджет Санкт-Петербурга	467,2	117,6				133,7	216,0	-	-	-			
учтено	467,2	117,6				133,7	216,0	-	-	-			
дополнительная потребность	-	-				-	-	-	-	-			
Бюджет Ленинградской области	-	-				-	-	-	-	-			
учтено	-	-				-	-	-	-	-			

№ п/п	Задачи подпрограммы	Наименование мероприятия	Источники финансирования	Расходы, млн рублей по годам						
				2015-2020	2015	2016	2017	2018	2019	2020
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Внебюджетные источники	-	-	-	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
8	Модернизация и приведение в нормативное состояние объектов транспортной инфраструктуры наземного пассажирского транспорта	Реконструкция и техническое перевооружение трамвайных и троллейбусных парков	Всего	4 632,1	480,8	909,3	720,5	796,0	791,0	934,4
			учтено	3 607,5	185,8	468,2	560,5	667,5	791,0	934,4
			дополнительная потребность	1 024,6	295,0	441,1	160,0	128,5	-	-
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	1 024,6	295,0	441,1	160,0	128,5	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	1 024,6	295,0	441,1	160,0	128,5	-	-
			Бюджет Ленинградской области	-	-	-	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Внебюджетные источники	3 607,5	185,8	468,2	560,5	667,5	791,0	934,4
			учтено	3 607,5	185,8	468,2	560,5	667,5	791,0	934,4
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			9	Модернизация и приведение в нормативное состояние объектов транспортной инфраструктуры наземного пассажирского транспорта	Модернизация оборудования тяговых подстанций городского электрического транспорта Санкт-Петербурга	Всего	1 008,6	109,5	164,1	172,5
учтено	1 008,6	109,5				164,1	172,5	180,4	187,8	194,2
дополнительная потребность	-	-				-	-	-	-	-
Федеральный бюджет	-	-				-	-	-	-	-
учтено	-	-				-	-	-	-	-

№ п/п	Задачи подпрограммы	Наименование мероприятия	Источники финансирования	Расходы, млн рублей по годам						
				2015-2020	2015	2016	2017	2018	2019	2020
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	-	-	-	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Ленинградской области	-	-	-	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Внебюджетные источники	1 008,6	109,5	164,1	172,5	180,4	187,8	194,2
			учтено	1 008,6	109,5	164,1	172,5	180,4	187,8	194,2
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
10	Модернизация и приведение в нормативное состояние объектов транспортной инфраструктуры наземного пассажирского транспорта	Реконструкция и техническое перевооружение автобусных парков	Всего	13 549,7	994,2	1 942,2	2 075,9	3 184,6	2 654,1	2 698,7
			учтено	4 417,6	360,9	845,6	845,4	846,1	778,4	741,2
			дополнительная потребность	9 132,1	633,3	1 096,6	1 230,5	2 338,5	1 875,7	1 957,5
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	9 132,1	633,3	1 096,6	1 230,5	2 338,5	1 875,7	1 957,5
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	9 132,1	633,3	1 096,6	1 230,5	2 338,5	1 875,7	1 957,5
			Бюджет Ленинградской области	-	-	-	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Внебюджетные источники	4 417,6	360,9	845,6	845,4	846,1	778,4	741,2
			учтено	4 417,6	360,9	845,6	845,4	846,1	778,4	741,2

№ п/п	Задачи подпрограммы	Наименование мероприятия	Источники финансирования	Расходы, млн рублей по годам						
				2015-2020	2015	2016	2017	2018	2019	2020
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
11	Модернизация и приведение в нормативное состояние объектов транспортной инфраструктуры наземного пассажирского транспорта	Реконструкция трамвайных путей под ускоренный режим движения	Всего	4 684,0	136,9	797,3	820,3	775,0	797,3	1 357,2
			учтено	1 173,8	136,9	100,0	100,0	100,0	100,0	636,9
			дополнительная потребность	3 510,2	-	697,3	720,3	675,0	697,3	720,3
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	4 684,0	136,9	797,3	820,3	775,0	797,3	1 357,2
			учтено	1 173,8	136,9	100,0	100,0	100,0	100,0	636,9
			дополнительная потребность	3 510,2	-	697,3	720,3	675,0	697,3	720,3
			Бюджет Ленинградской области	-	-	-	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Внебюджетные источники	-	-	-	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
12	Модернизация и приведение в нормативное состояние объектов транспортной инфраструктуры наземного пассажирского транспорта	Строительство трамвайного парка №11	Всего	7 250,9	-	-	1 000,0	2 500,0	3 000,0	750,9
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	7 250,9	-	-	1 000,0	2 500,0	3 000,0	750,9
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	7 250,9	-	-	1 000,0	2 500,0	3 000,0	750,9
			учтено	-	-	-	-	-	-	-

№ п/п	Задачи подпрограммы	Наименование мероприятия	Источники финансирования	Расходы, млн рублей по годам						
				2015-2020	2015	2016	2017	2018	2019	2020
			дополнительная потребность	7 250,9	-	-	1 000,0	2 500,0	3 000,0	750,9
			Бюджет Ленинградской области	-	-	-	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Внебюджетные источники	-	-	-	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
13	Обеспечение приоритета движения наземного пассажирского транспорта, в том числе за счет светофорного регулирования и выделения специальных полос движения	Строительство и реконструкция объектов транспортной инфраструктуры наземного городского пассажирского транспорта для обслуживания "социальных" маршрутов	Всего	1 763,7	149,0	400,0	284,7	310,0	310,0	310,0
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	1 763,7	149,0	400,0	284,7	310,0	310,0	310,0
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	1 763,7	149,0	400,0	284,7	310,0	310,0	310,0
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	1 763,7	149,0	400,0	284,7	310,0	310,0	310,0
			Бюджет Ленинградской области	-	-	-	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Внебюджетные источники	-	-	-	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			14	Повышение качества, доступности и безопасности услуг наземного	Приобретение (изготовление) и монтаж павильонов ожидания городского пассажирского	Всего	337,9	50,0	51,8	54,5
учтено	50,0	50,0				-	-	-	-	-

№ п/п	Задачи подпрограммы	Наименование мероприятия	Источники финансирования	Расходы, млн рублей по годам									
				2015-2020	2015	2016	2017	2018	2019	2020			
	пассажирского транспорта, в том числе для маломобильных групп населения	транспорта без рекламных конструкций (1625 штук)	дополнительная потребность	287,9	-	51,8	54,5	57,5	60,5	63,6			
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-			
			учтено	-	-	-	-	-	-	-			
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-			
			Бюджет Санкт-Петербурга	337,9	50,0	51,8	54,5	57,5	60,5	63,6			
			учтено	50,0	50,0	-	-	-	-	-			
			дополнительная потребность	287,9	-	51,8	54,5	57,5	60,5	63,6			
			Бюджет Ленинградской области	-	-	-	-	-	-	-			
			учтено	-	-	-	-	-	-	-			
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-			
			Внебюджетные источники	-	-	-	-	-	-	-			
			учтено	-	-	-	-	-	-	-			
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-			
			15	Внедрение на всех видах транспорта электронных билетов	Комплексное сопровождение и развитие ГИС "Система электронного контроля и оплаты проезда (ГИС СЭКОП)"	Всего	1 029,1	29,1	109,1	144,6	183,3	192,0	370,9
						учтено	739,1	29,1	109,1	114,6	153,3	162,0	170,9
дополнительная потребность	290,0	-				-	30,0	30,0	30,0	200,0			
Федеральный бюджет	-	-				-	-	-	-	-			
учтено	-	-				-	-	-	-	-			
дополнительная потребность	-	-				-	-	-	-	-			
Бюджет Санкт-Петербурга	739,1	29,1				109,1	114,6	153,3	162,0	170,9			
учтено	739,1	29,1				109,1	114,6	153,3	162,0	170,9			
дополнительная потребность	-	-				-	-	-	-	-			
Бюджет Ленинградской области	290,0	-				-	30,0	30,0	30,0	200,0			
учтено	-	-				-	-	-	-	-			

№ п/п	Задачи подпрограммы	Наименование мероприятия	Источники финансирования	Расходы, млн рублей по годам						
				2015-2020	2015	2016	2017	2018	2019	2020
			дополнительная потребность	290,0	-	-	30,0	30,0	30,0	200,0
			Внебюджетные источники	-	-	-	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
16	Комплексная информатизация работы всех видов пассажирского транспорта на основе использования современных телекоммуникационных и навигационных систем	Комплексное сопровождение и развитие ГИС "Автоматизированная система управления городским пассажирским транспортом (АСУ ГПТ)"	Всего	202,8	23,4	61,6	28,2	29,0	29,9	30,8
			учтено	202,8	23,4	61,6	28,2	29,0	29,9	30,8
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	202,8	23,4	61,6	28,2	29,0	29,9	30,8
			учтено	202,8	23,4	61,6	28,2	29,0	29,9	30,8
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Ленинградской области	-	-	-	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Внебюджетные источники	-	-	-	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
17	Модернизация и приведение в нормативное состояние объектов транспортной инфраструктуры наземного пассажирского транспорта	Проектно-изыскательские работы для реконструкции объектов городского электрического транспорта	Всего	592,2	60,9	51,6	54,2	136,5	142,1	146,9
			учтено	592,2	60,9	51,6	54,2	136,5	142,1	146,9
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-

№ п/п	Задачи подпрограммы	Наименование мероприятия	Источники финансирования	Расходы, млн рублей по годам						
				2015-2020	2015	2016	2017	2018	2019	2020
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	248,9	-	-	-	79,8	83,1	85,9
			учтено	248,9	-	-	-	79,8	83,1	85,9
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Ленинградской области	-	-	-	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Внебюджетные источники	343,3	60,9	51,6	54,2	56,7	59,0	61,0
			учтено	343,3	60,9	51,6	54,2	56,7	59,0	61,0
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			18	Комплексная информатизация работы всех видов пассажирского транспорта на основе использования современных телекоммуникационных и навигационных систем	Создание, развитие и сопровождение Комплексной информационной системы управления городским и пригородным пассажирским транспортом (КИСУ ГПТ)	Всего	2 997,0	144,3	618,7	1 050,0
учтено	-	-				-	-	-	-	-
дополнительная потребность	2 997,0	144,3				618,7	1 050,0	984,0	100,0	100,0
Федеральный бюджет	-	-				-	-	-	-	-
учтено	-	-				-	-	-	-	-
дополнительная потребность	-	-				-	-	-	-	-
Бюджет Санкт-Петербурга	2 997,0	144,3				618,7	1 050,0	984,0	100,0	100,0
учтено	-	-				-	-	-	-	-
дополнительная потребность	2 997,0	144,3				618,7	1 050,0	984,0	100,0	100,0
Бюджет Ленинградской области	-	-				-	-	-	-	-
учтено	-	-				-	-	-	-	-
дополнительная потребность	-	-				-	-	-	-	-
Внебюджетные источники	-	-				-	-	-	-	-
учтено	-	-				-	-	-	-	-

№ п/п	Задачи подпрограммы	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.