

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

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

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

УТВЕРЖДЕНА

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

**Санкт-Петербург
2015**

Содержание

Паспорт подпрограммы «Железнодорожный транспорт» (целевой вариант).....	3
1. Характеристика проблемы, на решение которой направлена подпрограмма.....	5
2. Основные цели и задачи подпрограммы, сроки и этапы ее реализации, целевые индикаторы и показатели	13
3. Перечень мероприятий подпрограммы	14
3.1. Мероприятия, включенные в консервативный вариант подпрограммы	14
3.2. Мероприятия, включенные в целевой вариант подпрограммы	15
4. Ресурсное обеспечение мероприятий подпрограммы	16
5. Ожидаемые результаты реализации целевого варианта подпрограммы	16
Приложения.....	18
Приложение 1. Сведения о показателях (индикаторах) подпрограммы «Железнодорожный транспорт»	21
Приложение 2. Расходы на реализацию подпрограммы «Железнодорожный транспорт».....	23

Паспорт подпрограммы «Железнодорожный транспорт» (целевой вариант)

Полное наименование Подпрограммы	Подпрограмма «Железнодорожный транспорт»
Цели подпрограммы	Удовлетворение спроса населения и отраслей экономики на железнодорожные перевозки с требуемыми показателями надежности, экономичности и безопасности, повышение скорости движения в пассажирском сообщении, улучшение качества обслуживания клиентов за счет снижения затрат времени на перевозки, расширения спектра сервисных услуг, внедрения логистических технологий.
Задачи подпрограммы	<ul style="list-style-type: none"> - увеличение пропускной способности участков железнодорожной сети; - строительство новых и реконструкция существующих железнодорожных линий для организации скоростного и высокоскоростного пассажирского движения; - строительство новых и модернизация существующих грузовых терминалов, железнодорожных станций, вокзалов; - обеспечение надежности и безопасности функционирования железнодорожного транспорта на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области.
Целевые индикаторы и показатели подпрограммы	<ul style="list-style-type: none"> - доля железнодорожных линий общего пользования, имеющих ограничение пропускной способности; - объем перевозок пассажиров в пригородном сообщении; - объем перевозок пассажиров в дальнем сообщении; - объем грузовой работы в железнодорожном узле Санкт-Петербурга и Ленинградской области; - ввод в эксплуатацию новых участков железнодорожных путей после завершения строительства; - ввод в эксплуатацию участков железнодорожных путей после завершения реконструкции; - строительство новых железнодорожных станций; - реконструкция железнодорожных станций; - реконструкция железнодорожных вокзалов в Санкт-Петербурге.
Этапы и сроки реализации подпрограммы	<p>Подпрограмма реализуется в два этапа.</p> <p>Сроки реализации подпрограммы – 2015–2020 гг.</p> <p>Этап 1 – 2015-2017 гг.</p> <p>Этап 2 – 2018-2020 гг.</p>
Объемы и источники финансирования мероприятий подпрограммы	<p>Общий объем финансирования целевого варианта подпрограммы на период 2015-2020 гг. составляет в ценах соответствующих лет 347 327,2 млн. руб., из которых учтены в консервативном варианте 77 159,9 млн. руб. (22,2%), в том числе за счет средств:</p> <ul style="list-style-type: none"> - федерального бюджета - 3 564,0 млн. руб. (6,3%); - средств ОАО «РЖД» - 58 327,9 млн. руб. (75,6%); - внебюджетных источников финансирования - 15 268,0 млн. руб. (19,8%). <p>Дополнительная потребность в финансировании целевого варианта</p>

	подпрограммы по сравнению с консервативным вариантом составляет в ценах соответствующих лет 270 167,3 млн. руб. (77,8%).
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, к концу 2020 года прогнозируется:</p> <ul style="list-style-type: none"> - доля железнодорожных линий общего пользования, имеющих ограничение пропускной способности, в Санкт-Петербурге составит 1,4 % (7 км), в Ленинградской области – 7,5% (184,1 км), в целом по городу и области – 6,5% (191,1 км); - объем перевозок пассажиров в пригородном сообщении увеличится на 20% по отношению 2013 году; - объем перевозок пассажиров в дальнем сообщении увеличится на 5% по отношению 2013 году; - объем грузовой работы в железнодорожном узле Санкт-Петербурга и Ленинградской области возрастет до 246,3 млн. тонн (в 1,6 раза по отношению к 2013 году), в том числе в Санкт-Петербурге – до 67,1 млн. тонн (в 1,3 раза по отношению к 2013 году), в Ленинградской области – до 179,2 млн. тонн (в 1,7 раза по отношению к 2013 году); - ввод в эксплуатацию 200 км новых участков железнодорожных путей после строительства; - ввод в эксплуатацию 450 км участков железнодорожных путей после реконструкции; - строительство 2 новых железнодорожных станций; - реконструкция 23 железнодорожных станций; - реконструкция 4 железнодорожных вокзалов в Санкт-Петербурге.
Мероприятия подпрограммы и их финансовое обеспечение на период до 2020 года	Мероприятия подпрограммы и их финансовое обеспечение представлены в Приложении 2.

1. Характеристика проблемы, на решение которой направлена подпрограмма

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Транспортный узел Санкт-Петербурга и Ленинградской области включает десять радиальных железнодорожных направлений:

- Московское направление, обеспечивающее связь Санкт-Петербурга с Москвой и югом страны;
- Волховстроевское направление, связывающее Санкт-Петербург с Карелией, Республикой Коми, Мурманском, Уралом, Сибирью и Среднеазиатскими государствами;
- Киришское направление, обеспечивающее преимущественно перевозки ООО ПО «Киришинефтеоргсинтез», данное направление является дублером Волховстроевского направления;
- Приозерское направление, связывающее Санкт-Петербург с северо-западной частью Карелии;
- Выборгское направление, обеспечивающее железнодорожную связь России

с Финляндией;

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

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

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

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

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

Все исходящие из узла железнодорожные линии соединены между собой внутриузловыми соединительными линиями.

Общая протяженность железных дорог региона составляет 2733,5 км, из которых наибольший удельный вес приходится на однопутные линии – 48% и двухпутные – 49%. Около 72% всех железнодорожных линий, расположенных на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, в настоящее время электрифицированы.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- высокая степень изношенности парка локомотивов, грузовых и пассажирских вагонов;

- недостаточная пропускная способность ряда направлений железных дорог;
- неготовность припортовых железнодорожных путей и узлов к работе с возрастающим объемом внешнеторговых операций через российские порты;
- проблемы организации эффективной работы железнодорожного транспорта со стивидорными компаниями в морских портах, что периодически приводит к сезонному возникновению проблемы «брошенных» поездов;
- необходимость организации эффективных внутриузловых контейнерных перевозок блок-трейнами между портовыми терминалами и «сухими портами»;
- отсутствие глубокого железнодорожного обхода Санкт-Петербурга;
- отсутствие высокоскоростного сообщения на связи Москва - Санкт-Петербург;
- низкая конкурентоспособность железнодорожного транспорта по сравнению с автомобильным транспортом;
- в недостаточной степени используются возможности железнодорожного транспорта для освоения городских и пригородных пассажирских перевозок.

Грузовые перевозки

Основным грузовым подходом к железнодорожному узлу Санкт-Петербурга и Ленинградской области является направление от Волховстроя, которое связывает субъекты Северо-Западного федерального округа с северными и восточными регионами страны, а также восточные регионы России с Финляндией и государствами Балтии. Около 60% вагонопотока узла составляют транзитные перевозки, в составе которых преобладают нефтепродукты, уголь, минерально-строительные грузы карьеров Карельского перешейка, химические удобрения, лесные грузы, сжиженные газы и др.

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

Местная грузовая работа (погрузка и выгрузка) на станциях Ленинградской области в 2011 году составила 87,9 млн тонн, при этом было погружено 34,6 млн тонн, выгружено 53,3 млн тонн. Наибольшая доля в общем объеме погрузки станциями Ленинградской области пришлась на нефтяные грузы (47,5%) и на минерально-строительные грузы (38,9%). В выгрузке на станциях Ленинградской области доминировали уголь и нефтяные грузы в адрес портов Ленинградской области.

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

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

На станциях Санкт-Петербургского узла имеется 284 путей необщего пользования

промышленных и торговых предприятий общей протяженностью свыше 900 км. На путях данного типа выполняются порядка 70% погрузки и около 80% выгрузки от общей грузовой работы узла Санкт-Петербурга. На большей части путей необщего пользования объем работы составляет от 1 до 5 вагонов в сутки. Погрузо-выгрузочные фронты данных путей не оборудованы средствами механизации.

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

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

В составе Генеральной схемы развития железнодорожного узла транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области, разработанной ОАО «Ленгипротранс», прогнозируется, что перспективный грузооборот Санкт-Петербургского железнодорожного узла на границах подходов с внешней железнодорожной сети составит в 2020 г. 219,3 млн. тонн, а в 2025 г. – 240,0 млн. тонн.

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

Специфика перспектив роста грузопотоков в узле заключается в следующем:

- значительное увеличение объемов перевалки грузов между железнодорожным и морским транспортом в морских портах, расположенных на территории Ленинградской области, при относительно небольшом увеличении объемов перевалки грузов через Большой порт Санкт-Петербург;
- увеличение экспортных грузопотоков через морские порты, расположенные на территории Ленинградской области, что связано с перемещением части экспортной перевалки из зарубежных портов в порты России;
- незначительное увеличение грузопотоков через пограничные железнодорожные переходы на территории Ленинградской области;
- необходимость развития участков и направлений железнодорожного узла с целью обеспечения пропуска возрастающего транзитного грузопотока в обход Санкт-Петербурга, в частности его северо-восточной части, а также пропуска грузового поездопотока на подходах к узлу и по внутриузловым соединениям;
- потребность выноса грузовых дворов из центральной исторической части города, работающих, в основном, с контейнерными грузами и повагонными грузовыми отправлениями, а также выноса грузовой работы со станций, расположенных в центральных районах Санкт-Петербурга и обслуживающих пути необщего пользования примыкающих к ним промышленных предприятий;
- сосредоточение переработки инертно-строительных грузов для нужд строительного комплекса Петербургской городской агломерации на станциях, расположенных за пределами населенных районов города, станций.

Вынос предприятий из центра города и, как следствие, ликвидация грузовой работы

по погрузке продукции и выгрузке сырья, необходимого для выполнения производственного процесса, а также грузового вывозного движения поездов, повлечет следующие мероприятия по изменению железнодорожной инфраструктуры узла:

- закрытие грузовых дворов на станциях Санкт-Петербург-Финляндский, Санкт-Петербург-Товарный-Витебский, Санкт-Петербург-Балтийский и Кушелевка;
- обустройство грузовых районов в районе станции Парнас с переносом на него работы грузовых дворов со станций Санкт-Петербург-Финляндский и Кушелевка после 2020 года, а также в районе станции Шушары с переносом работы грузовых дворов Санкт-Петербург-Балтийский и Санкт-Петербург-Товарный-Витебский;
- ликвидация грузовой работы станций, расположенных в центральных районах города, с перебазированием их работы на выделенные производственные зоны с учетом типов грузов.

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

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

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

Пассажирские перевозки

По данным ОАО «РЖД» объемы отправления пассажиров по Санкт-Петербургу и Ленинградской области в период с 2008 по 2012 гг. снизились с 134,9 млн человек до 85,6 млн чел. (на 36,6%).

Динамика отправления пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования по Санкт-Петербургу и Ленинградской области за период 2008-2012 гг. представлена в табл. 1.1.

Таблица 1.1.

Отправление пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования за период 2008-2012 гг. (тыс. чел.)

Регион	2008	2009	2010	2011	2012	2012 к 2008, %
Северо-Западный федеральный округ	164 030	148 812	108 348	102 081	105 239	64,2
Санкт-Петербург	95 193	86 424	60 561	56 701	58 724	67,6
Ленинградская область	39 745	37 208	27 712	25 674	26 874	61,7
Итого по Санкт-Петербургу и Ленинградской области	134 938	123 632	88 273	82 375	85 598	63,4
<i>доля в Северо-Западном ФО</i>	82,3%	83,1%	81,5%	80,7%	81,3%	-

Источник: Федеральная служба государственной статистики (по данным ОАО РЖД)

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

Станция Санкт-Петербург-Главный (Московский вокзал) по отправлению дальних и местных пассажиров является одной из крупнейших на железнодорожной сети России. Поезда дальнего направления перевозят ежедневно более 15,4 тыс. пассажиров, пригородные электропоезда – более 27,6 тыс. пассажиров. Станция обслуживает железнодорожные направления, связывающие Санкт-Петербург с Москвой, городами Центра России, Уралом, восточными и южными районами страны, а также с юго-восточными районами Украины. В пригородном сообщении со станции Санкт-Петербург Главный следуют электропоезда в Московском направлении.

Станция Санкт-Петербург-Витебский обслуживает в пассажирском дальнем сообщении железнодорожное направление, связывающее Санкт-Петербург с государствами Беларусь, Украина, Молдова, странами Балтии, Восточной и Западной Европы, а в пригородном сообщении Витебского направления включает в себя две линии - основную магистраль направления - Санкт-Петербург-Витебский-Оредеж и примыкающую к основной магистрали однопутную линию Павловск-Новолисино-Радофинниково - Новгород. Ежедневно с Витебского вокзала отправляются порядка 25 тыс. пассажиров.

Станция Санкт-Петербург-Финляндский обслуживает скоростное пассажирское движение по маршруту Санкт-Петербург - Хельсинки. В пригородном сообщении с Финляндского вокзала отправляются поезда в Выборгском, Приозерском направлении и на Ириновскую и Сестрорецкую линию. Ежедневно услугами Финляндского вокзала пользуется порядка 40 тыс. человек.

Станция Санкт-Петербург-Ладужский (Дача Долгорукова) в пассажирском сообщении работает в направлении Мурманска, Архангельска, Вологды, Урала и Западной Карелии. В пригородном сообщении станция обслуживает электропоезда Волховстроевского направления.

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

Станция Санкт-Петербург-Балтийский обслуживает только пригородное движение по направлениям Балтийское, Варшавское и по Красносельской линии. Балтийский вокзал является вторым после Финляндского вокзала по объему пригородных перевозок Санкт-Петербурга. Ежегодно более 25 млн. человек отправляются поездами с Балтийского вокзала.

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

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

свыше 200 км.

В последние годы наблюдается тенденция уменьшения объемов перевозок пассажиров в пригородном сообщении, обусловленная ростом уровня автомобилизации, тарифной политикой и снижением качества обслуживания населения пригородным железнодорожным транспортом из-за сокращения объемов движения, роста интервалов между пригородными поездами и увеличения наполнения вагонов.

В 2012 г. объем отправок пассажиров в пригородном сообщении по Санкт-Петербургу составил около 50 млн. человек, сократившись почти на 42% по сравнению с 2008 г. (78 млн. отправок). По Ленинградской области объем отправок пассажиров в пригородном сообщении сократился за период 2008-2012 гг. на 28% и составил в 2012 г. 26,7 млн пассажиров. За последние 10 лет доля железнодорожного транспорта в обслуживании маятниковой миграции Санкт-Петербург – Ленинградская область сократилась с 41% до 31%, несмотря на очевидные преимущества железной дороги – высокую надежность и скорость сообщения.

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

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

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

Наибольший коэффициент загрузки имеет Московский вокзал. Вокзал занимает третье место в России по объёму пассажирских перевозок. В настоящее время с перронов Московского вокзала каждый день отправляются 32 пары пассажирских поездов дальнего следования и 47 пар электричек пригородного сообщения.

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

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

Инфраструктуру пригородных железнодорожных перевозок характеризует низкий уровень интеграции с другими видами городского пассажирского транспорта, не позволяющий в среднесрочной перспективе сформировать систему скоростных внутригородских пассажирских перевозок на базе пригородной железной дороги. Активному использованию железной дороги во внутригородских перевозках препятствуют также значительные интервалы движения пригородных электропоездов и отсутствие единой тарифной политики на железной дороге и других видах

пассажирского транспорта.

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

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

- с ростом численности населения в регионе;
- с организацией высокоскоростного движения сообщением Санкт-Петербург - Москва и Санкт-Петербург-Хельсинки;
- с планированием строительства высокоскоростной железнодорожной магистрали для организации движения между Санкт-Петербургом и Москвой;
- с частичным перераспределением приема и отправления поездов между головными пассажирскими станциями Санкт-Петербург-Главный (Московский вокзал), Санкт-Петербург-Витебский (Витебский вокзал) и Дача Долгорукова (Ладужский вокзал) в связи с реконструкцией станции Санкт-Петербург-Главный в период строительства во втором уровне пассажирского терминала для высокоскоростной железнодорожной магистрали Санкт-Петербург - Москва;
- комплексной общеузловой реорганизацией межрейсового технического обслуживания составов пассажирских поездов, в связи с закрытием технического пассажирского парка на бывшей станции Санкт-Петербург-Варшавский, развитием технической пассажирской станции Дача Долгорукова, строительством новой технической пассажирской станции на месте грузового двора станции Санкт-Петербург-Товарный-Витебский вместо существующего ранжирного парка станции Санкт-Петербург-Витебский.

Планируется реконструкция 4 железнодорожных вокзалов - Московского, Витебского, Финляндского и Балтийского.

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

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

Организация движения скорых поездов предлагается на следующих участках: Санкт-Петербург-Финляндский – Выборг, Санкт-Петербург-Финляндский – Приозерск, Санкт-Петербург-Ладужский – Волховстрой, Санкт-Петербург-Московский – Кириши – Будогощь.

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

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

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

Целью подпрограммы «Железнодорожный транспорт» является обеспечение спроса населения и отраслей экономики на железнодорожные перевозки с требуемыми показателями надежности, экономичности и безопасности, повышение скорости движения в пассажирском сообщении, улучшение качества обслуживания клиентов за счет снижения затрат времени на перевозки, расширения спектра сервисных услуг, внедрения логистических технологий.

К основным задачам подпрограммы относятся следующие:

- увеличение пропускной способности участков железнодорожной сети;
- строительство новых и реконструкция существующих железнодорожных линий для организации скоростного и высокоскоростного пассажирского движения;
- строительство новых и модернизация существующих грузовых терминалов, железнодорожных станций, вокзалов;
- обеспечение надежности и безопасности функционирования железнодорожного транспорта на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области.

Сроки реализации подпрограммы – 2015–2020 гг.

Подпрограмма реализуется в два этапа:

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

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

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

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

3. Перечень мероприятий подпрограммы

Мероприятия подпрограммы разработаны для двух вариантов:

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

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

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

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

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

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

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

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

3.1. Мероприятия, включенные в консервативный вариант подпрограммы

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

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

- частичная реконструкция станции Новый Порт;

- реконструкция станции Горелово;

- строительство II главного пути на участке Красное Село – Тайцы – Гатчина – Пассажирская – Балтийская;

- частичная реконструкция станции Красное Село;

- реконструкция станции Тайцы;

- реконструкция станции Бронка.

Многие другие мероприятия, включенные в консервативный вариант подпрограммы, не полностью обеспечены финансовыми ресурсами, в связи с чем их реализация затянется

на годы, хотя уже в настоящее время возникла острая необходимость в их реализации. К данным мероприятиям относятся следующие:

- строительство вторых железнодорожных путей и электрификация участка Выборг-Попово-Ермилово;
- организация скоростного движения пассажирских поездов на участке Санкт-Петербург - Бусловская Октябрьской железной дороги (реконструкция станций Капитолово, Токсово, Пери, Грузино, Васкелово, Орехово, Сосново, усиление тягового электроснабжения участка Ручьи - Сосново – Громово для переключения движения грузовых поездов);
- комплексная реконструкция участка Мга-Гатчина-Веймарн-Ивангород и подходов к портам на южном берегу Финского залива.

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

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

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

3.2. Мероприятия, включенные в целевой вариант подпрограммы

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

- комплексная реконструкция Волховстроевского узла, включая реконструкцию станций Волховстрой-I Октябрьской ж.д.;
- развитие направления Дмитров - Сонково - Мга (реконструкция участка Будогощь - Кириши - Мга со строительством II главного пути);
- комплексная реконструкция сортировочной станции Шушары;
- строительство дополнительного главного пути на участке Новолисино – Павловск и на участке Павловск – Шушары;
- строительство железнодорожного грузового терминала по переработке строительных грузов на станции Верево;
- реконструкция станций Автово, Ручьи, Колпино, Тихвин, Пикалево, Павловск, Гатчина – Варшавская, Гатчина – Пассажирская – Балтийская, Ораниенбаум;
- строительство дополнительных главных путей на участке Заневский пост – II – Заневский пост – I – Ржевка – Ручьи;
- строительство технической пассажирской станции (ТПС) Дача Долгорукова (Ладожский вокзал);

- строительство технической пассажирской станции на месте грузового района переработки контейнерных грузов на станции Санкт-Петербург – Товарный – Витебский;
- строительство дополнительного главного пути на перегоне Глухоозёрская – Санкт-Петербург–Товарный-Московский (5 км) с путепроводом через главные пути Московского направления;
- реконструкция перронного парка станции Санкт-Петербург-Главный (Московский вокзал);
- частичная реконструкция перронного парка станции Санкт-Петербург-Финляндский;
- реконструкция Московского, Витебского, Балтийского, Финляндского вокзалов;
- строительство пересадочных комплексов «Лесное», «Светлановская площадь», «Удельная»;
- приспособление станции Мельничный Ручей для организации тактового движения пригородных поездов в сообщении Санкт-Петербург – Финляндский – Мельничный Ручей;
- строительство III главного пути на участке Санкт-Петербург – Товарный – Московский – парк Обухово станции Санкт-Петербург – Сортировочный – Московский;
- строительство II главного пути на перегоне Ораниенбаум – Бронка;
- строительство II главного пути на участке Ручьи – Дача Долгорукова;
- строительство II главного пути перегона Глухоозерская – Волковская.

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

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

4. Ресурсное обеспечение мероприятий подпрограммы

Для реализации целевого варианта подпрограммы «Железнодорожный транспорт» за период 2015-2020 гг. потребуется общий объем финансирования **целевого варианта подпрограммы** на период 2015-2020 гг. составляет в ценах соответствующих лет **342 899,1 млн. руб.**, из которых учтены в **консервативном варианте 77 159,9 млн. руб.** (22,2%), в том числе за счет средств:

- федерального бюджета - **3 564,0 млн. руб.** (4,6%);
- средств ОАО «РЖД» - **58 327,9 млн. руб.** (75,6%);
- внебюджетных источников финансирования - **15 268,0 млн. руб.** (19,8%).

Дополнительная потребность в финансировании целевого варианта подпрограммы по сравнению с консервативным вариантом составляет в ценах соответствующих лет **270 167,3 млн. руб.** (77,8%).

5. Ожидаемые результаты реализации целевого варианта подпрограммы

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

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

- объем перевозок пассажиров в пригородном сообщении увеличится на 20% по отношению 2013 году;

- объем перевозок пассажиров в дальнем сообщении увеличится на 5% по отношению 2013 году;

- объем грузовой работы в железнодорожном узле Санкт-Петербурга и Ленинградской области возрастет до 246,3 млн тонн (в 1,6 раза по отношению к 2013 году), в том числе в Санкт-Петербурге – до 67,1 млн тонн (в 1,3 раза по отношению к 2013 году), в Ленинградской области – до 179,2 млн тонн (в 1,7 раза по отношению к 2013 году);

- будет введено в эксплуатацию 200 км новых участков железнодорожных путей после строительства;

- будет введено в эксплуатацию 450 км участков железнодорожных путей после реконструкции;

- будут построены 2 новых железнодорожных станции;

- будут реконструированы 23 железнодорожных станции;

- будет проведена реконструкция 4 железнодорожных вокзалов в Санкт-Петербурге.

Приложения

Приложение 1

Сведения о показателях (индикаторах) подпрограммы «Железнодорожный транспорт» (консервативный вариант)

№ п/п	Наименование целевого показателя	Единица измерения	Значение целевого показателя		
			2013 г. (отчет)	2017 г. (прогноз)	2020 г. (прогноз)
1	Доля железнодорожных линий общего пользования в Санкт-Петербурге и Ленинградской области, имеющих ограничение пропускной способности, от общей протяженности, в том числе:	<u>км</u> км	<u>102,0</u> 2832,9	<u>160</u> 2832,9	<u>217</u> 2832,9
		%	(3,6%)	(5,6%)	(7,7%)
	в Санкт-Петербурге	<u>км</u> км %	-	-	<u>7,0</u> 503,9 (1,4%)
	в Ленинградской области	<u>км</u> км %	<u>102,0</u> 2329 (4,4%)	<u>160</u> 2329 (6,9%)	<u>210</u> 2329 (9%)
2	Увеличение объема перевозок пассажиров в пригородном сообщении (в процентах к 2013 году)	%	-	3%	5%
3	Увеличение объема перевозок пассажиров в дальнем следовании (в процентах к 2013 году)	%	-	-	1%

№ п/п	Наименование целевого показателя	Единица измерения	Значение целевого показателя		
			2013 г. (отчет)	2017 г. (прогноз)	2020 г. (прогноз)
4	Объем грузовой работы в железнодорожном узле Санкт-Петербурга и Ленинградской области, всего, в том числе:	млн. тонн (%)	156.0	200 (128%)	225 (144%)
4.1	Санкт-Петербург	млн. тонн (%)	50.0	58 (116%)	65 (130%)
4.2	Ленинградская область	млн. тонн (%)	106.0	142 (134%)	160 (151%)
5	Ввод в эксплуатацию железнодорожных линий после строительства, нарастающим итогом	км	-	14,4	84,2
6	Ввод в эксплуатацию железнодорожных линий после реконструкции, нарастающим итогом	км	-	122,1	129,5
7	Строительство новых железнодорожных станций, нарастающим итогом	ед.	-	-	-
8	Реконструкция железнодорожных станций, нарастающим итогом	ед.	-	1	7
9	Реконструкция железнодорожных вокзалов в Санкт-Петербурге, нарастающим итогом	ед.	-	-	-

**Сведения о показателях (индикаторах) подпрограммы «Железнодорожный транспорт»
(целевой вариант)**

№ п/п	Наименование целевого показателя	Единица измерения	Значение целевого показателя		
			2013 г. (отчет)	2017 г. (прогноз)	2020 г. (прогноз)
1	Доля железнодорожных линий общего пользования в Санкт-Петербурге и Ленинградской области, имеющих ограничение пропускной способности, от общей протяженности, в том числе:	<u>км</u> км	<u>102,0</u> 2832,9	<u>147,1</u> 2956,1	<u>191,1</u> 2956,1
		%	(3,6%)	(5%)	(6,5%)
	в Санкт-Петербурге	<u>км</u> км %	-	-	<u>7,0</u> 503,9 (1,4%)
	в Ленинградской области	<u>км</u> км %	<u>102,0</u> 2329 (4,4%)	<u>147,1</u> 2452,2 (6%)	<u>184,1</u> 2452,2 (7,5%)
2	Увеличение объема перевозок пассажиров в пригородном сообщении (в процентах к 2013 году)	%	-	15%	20%
3	Увеличение объема перевозок пассажиров в дальнем следовании (в процентах к 2013 году)	%	-	2%	5%
4	Объем грузовой работы в железнодорожном узле Санкт-Петербурга и Ленинградской области, всего, в том числе:	млн. тонн (%)	156.0	207.6 (133%)	246.3 (158%)
4.1	Санкт-Петербург	млн. тонн (%)	50.0	59.8 (120%)	67.1 (134%)
4.2	Ленинградская область	млн. тонн (%)	106.0	147.8 (139%)	179.2 (169%)

№ п/п	Наименование целевого показателя	Единица измерения	Значение целевого показателя		
			2013 г. (отчет)	2017 г. (прогноз)	2020 г. (прогноз)
5	Ввод в эксплуатацию железнодорожных линий после строительства, нарастающим итогом	км	-	67,0	200,0
6	Ввод в эксплуатацию железнодорожных линий после реконструкции, нарастающим итогом	км	-	213,5	450,0
7	Строительство новых железнодорожных станций, нарастающим итогом	ед.	-	-	2
8	Реконструкция железнодорожных станций, нарастающим итогом	ед.	-	1	23
9	Реконструкция железнодорожных вокзалов в Санкт-Петербурге, нарастающим итогом	ед.	-	-	4

Приложение 2

Расходы на реализацию подпрограммы «Железнодорожный транспорт» *

в ценах соответствующих лет, млн. руб.

№ п/п	Наименование задачи	Наименование мероприятия	Источники финансирования	Расходы, млн рублей по годам						
				2015-2020	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Всего по подпрограмме: «Железнодорожный транспорт»			Всего	347 327,2	47 650,9	38 979,9	77 997,6	70 855,5	55 892,9	55 950,3
			учтено, в том числе:	77 159,9	22 382,2	14 968,5	20 449,8	16 087,2	1 636,1	1 636,1
			Федеральный бюджет	3 564,0	3 564,0	-	-	-	-	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Ленинградской области	-	-	-	-	-	-	-
			Средства ОАО "РЖД"	58 327,9	17 809,5	10 864,8	15 202,5	14 451,1	-	-
			Внебюджетные источники	15 268,0	1 008,7	4 103,7	5 247,3	1 636,1	1 636,1	1 636,1
			дополнительная потребность	270 167,3	25 268,7	24 011,4	57 547,8	54 768,3	54 256,8	54 314,2
1	Увеличение пропускной способности участков железнодорожной сети	Строительство вторых железнодорожных путей и электрификация участка Выборг-Приморск-Ермилово	Всего	22 097,5	4 562,8	1 990,5	3 885,9	3 886,0	3 886,0	3 886,3
			учтено, в том числе:	6 532,6	4 562,8	1 969,8	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Ленинградской области	-	-	-	-	-	-	-
			Средства ОАО "РЖД"	6 532,6	4 562,8	1 969,8	-	-	-	-
			Внебюджетные источники	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	15 564,9	-	20,7	3 885,9	3 886,0	3 886,0	3 886,3
2	Строительство	Организация	Всего	14 114,4	2 009,0	847,5	2 814,4	2 814,4	2 814,5	2 814,6

№ п/п	Наименование задачи	Наименование мероприятия	Источники финансирования	Расходы, млн рублей по годам						
				2015-2020	2015	2016	2017	2018	2019	2020
	новых и реконструкция существующих железнодорожных линий для организации скоростного и высокоскоростного пассажирского движения	скоростного движения пассажирских поездов на участке Санкт- Петербург - Бусловская Октябрьской железной дороги (реконструкция станций Капитолово, Токсово, Пери, Грузино, Васкелово, Орехово, Сосново, усиление тягового электро снабжения участка Ручьи - Сосново - Громово)	учтено, в том числе:	232,9	232,9	-	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Ленинградской области	-	-	-	-	-	-	-
			Средства ОАО "РЖД"	-	-	-	-	-	-	-
			Внебюджетные источники	232,9	232,9	-	-	-	-	-
			<i>дополнительная потребность</i>	<i>13 881,5</i>	<i>1 776,1</i>	<i>847,5</i>	<i>2 814,4</i>	<i>2 814,4</i>	<i>2 814,5</i>	<i>2 814,6</i>
3	Строительство новых и реконструкция существующих железнодорожных линий для организации скоростного и высокоскоростного пассажирского движения	Организация скоростного движения пассажирских поездов на участке Санкт- Петербург - Бусловская Октябрьской железной дороги (завершение реконструкции участка Каменногорск - Выборг)	Всего	2 860,2	762,7	895,0	1 202,5	-	-	-
			учтено, в том числе:	2 860,2	762,7	895,0	1 202,5	-	-	-
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Ленинградской области	-	-	-	-	-	-	-
			Средства ОАО "РЖД"	2 860,2	762,7	895,0	1 202,5	-	-	-
			Внебюджетные источники	-	-	-	-	-	-	-
4	устранение участков автомобильных дорог, работающих	Организация скоростного движения пассажирских поездов на участке Санкт-	Всего	3 564,0	3 564,0	-	-	-	-	-
			учтено, в том числе:	3 564,0	3 564,0	-	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	3 564,0	3 564,0 ¹	-	-	-	-	-

¹ Средства Инвестиционного фонда Российской Федерации

№ п/п	Наименование задачи	Наименование мероприятия	Источники финансирования	Расходы, млн рублей по годам						
				2015-2020	2015	2016	2017	2018	2019	2020
	в режиме перегрузки	Петербург - Бусловская Октябрьской железной дороги (Строительство железнодорожной линии Лосево - Каменногорск, строительство ПС 110 кВ «Каменногорск- тяговая», строительство путепроводных развязок (автодорожные путепроводы на км 28, км 66, км 75) и пешеходного тоннеля на ст. Удельная на участке скоростного движения пассажирских поездов Санкт- Петербург – Бусловская Октябрьской железной дороги)	Бюджет Санкт-Петербурга	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Ленинградской области	-	-	-	-	-	-	-
			Средства ОАО "РЖД"	-	-	-	-	-	-	-
			Внебюджетные источники	-	-	-	-	-	-	-
			<i>дополнительная потребность</i>	-	-	-	-	-	-	-
5	Строительство новых и модернизация существующих грузовых терминалов, железнодорожных станций, вокзалов	Комплексная реконструкция Воховстревского узла, включая реконструкцию станций Волховстрой-I Октябрьской ж. д. (Парк приёма)	Всего	18 193,5	12 070,4	428,7	1 423,6	1 423,6	1 423,6	1 423,6
			учтено, в том числе:	-	-	-	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Ленинградской области	-	-	-	-	-	-	-
			Средства ОАО "РЖД"	-	-	-	-	-	-	-
			Внебюджетные источники	-	-	-	-	-	-	-
			<i>дополнительная потребность</i>	<i>18 193,5</i>	<i>12 070,4</i>	<i>428,7</i>	<i>1 423,6</i>	<i>1 423,6</i>	<i>1 423,6</i>	<i>1 423,6</i>

№ п/п	Наименование задачи	Наименование мероприятия	Источники финансирования	Расходы, млн рублей по годам						
				2015-2020	2015	2016	2017	2018	2019	2020
6	Увеличение пропускной способности участков железнодорожной сети	Развитие направления Дмитров - Сонково - Мга (реконструкция участка Будогощь - Кириши - Мга со строительством II главного пути)	Всего	35 807,4	5 967,9	5 967,9	5 967,9	5 967,9	5 967,9	5 967,9
			учтено, в том числе:	-	-	-	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Ленинградской области	-	-	-	-	-	-	-
			Средства ОАО "РЖД"	-	-	-	-	-	-	-
			Внебюджетные источники	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	35 807,4	5 967,9	5 967,9	5 967,9	5 967,9	5 967,9	5 967,9
7	Строительство новых и модернизация существующих грузовых терминалов, железнодорожных станций, вокзалов	Комплексная реконструкция сортировочной станции Шушары	Всего	26 809,0	-	1 876,6	6 233,1	6 233,1	6 233,1	6 233,1
			учтено, в том числе:	-	-	-	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Ленинградской области	-	-	-	-	-	-	-
			Средства ОАО "РЖД"	-	-	-	-	-	-	-
			Внебюджетные источники	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	26 809,0	-	1 876,6	6 233,1	6 233,1	6 233,1	6 233,1
8	Строительство новых и модернизация существующих грузовых	Компенсационное строительство грузового железнодорожного терминала ОАО	Всего	6 723,0	470,6	3 126,2	3 126,2	-	-	-
			учтено, в том числе:	6 723,0	470,6	3 126,2	3 126,2	-	-	-
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	-	-	-	-	-	-	-

№ п/п	Наименование задачи	Наименование мероприятия	Источники финансирования	Расходы, млн рублей по годам						
				2015-2020	2015	2016	2017	2018	2019	2020
	терминалов, железнодорожных станций, вокзалов	"Трансконтейнер" на станции Шушары с целью обеспечения его выноса из грузового района станции Санкт- Петербург-Товарный- Витебский (с размещением на площадке ранее проектировавшейся технической пассажирской станции Шушары)	Бюджет Ленинградской области	-	-	-	-	-	-	-
			Средства ОАО "РЖД"	-	-	-	-	-	-	-
			Внебюджетные источники	6 723,0	470,6	3 126,2	3 126,2	-	-	-
			<i>дополнительная потребность</i>	-	-	-	-	-	-	-
9	Увеличение пропускной способности участков железнодорожной сети	Строительство дополнительного главного пути на участке Новолисино – Павловск	Всего	4 567,5	-	319,9	1 061,9	1 061,9	1 061,9	1 061,9
			учтено, в том числе:	-	-	-	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Ленинградской области	-	-	-	-	-	-	-
			Средства ОАО "РЖД"	-	-	-	-	-	-	-
			Внебюджетные источники	-	-	-	-	-	-	-
			<i>дополнительная потребность</i>	4 567,5	-	319,9	1 061,9	1 061,9	1 061,9	1 061,9
10	Увеличение пропускной способности участков железнодорожной сети	Строительство дополнительного главного пути на участке Павловск - Шушары	Всего	2 202,2	-	154,2	512,0	512,0	512,0	512,0
			учтено, в том числе:	-	-	-	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Ленинградской области	-	-	-	-	-	-	-

№ п/п	Наименование задачи	Наименование мероприятия	Источники финансирования	Расходы, млн рублей по годам						
				2015-2020	2015	2016	2017	2018	2019	2020
			Средства ОАО "РЖД"	-	-	-	-	-	-	-
			Внебюджетные источники	-	-	-	-	-	-	-
			<i>дополнительная потребность</i>	<i>2 202,2</i>	-	<i>154,2</i>	<i>512,0</i>	<i>512,0</i>	<i>512,0</i>	<i>512,0</i>
11	Строительство новых и модернизация существующих грузовых терминалов, железнодорожных станций, вокзалов	Строительство железнодорожного грузового терминала по переработке строи- тельных грузов на станции Верево	Всего	1 892,0	-	132,4	439,9	439,9	439,9	439,9
			учтено, в том числе:	-	-	-	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Ленинградской области	-	-	-	-	-	-	-
			Средства ОАО "РЖД"	-	-	-	-	-	-	-
			Внебюджетные источники	-	-	-	-	-	-	-
			<i>дополнительная потребность</i>	<i>1 892,0</i>	-	<i>132,4</i>	<i>439,9</i>	<i>439,9</i>	<i>439,9</i>	<i>439,9</i>
12	Увеличение пропускной способности участков железнодорожной сети	Комплексная реконструкция участка Мга-Гатчина-Веймарн- Ивангород и подходов к портам на южном берегу Финского залива	Всего	48 935,1	12 484,0	8 000,0	14 000,0	14 451,1	-	-
			учтено, в том числе:	48 935,1	12 484,0	8 000,0	14 000,0	14 451,1	-	-
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Ленинградской области	-	-	-	-	-	-	-
			Средства ОАО "РЖД"	48 935,1	12 484,0	8 000,0	14 000,0	14 451,1	-	-
			Внебюджетные источники	-	-	-	-	-	-	-
			<i>дополнительная потребность</i>	-	-	-	-	-	-	-
13	Строительство	Частичная	Всего	305,2	305,2	-	-	-	-	-

№ п/п	Наименование задачи	Наименование мероприятия	Источники финансирования	Расходы, млн рублей по годам						
				2015-2020	2015	2016	2017	2018	2019	2020
	новых и модернизация существующих грузовых терминалов, железнодорожных станций, вокзалов	реконструкция станции Новый Порт	учтено, в том числе:	305,2	305,2	-	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Ленинградской области	-	-	-	-	-	-	-
			Средства ОАО "РЖД"	-	-	-	-	-	-	-
			Внебюджетные источники	305,2	305,2	-	-	-	-	-
			<i>дополнительная потребность</i>	-	-	-	-	-	-	-
14	Строительство новых и модернизация существующих грузовых терминалов, железнодорожных станций, вокзалов	Реконструкция станции Автово (окончательное развитие)	Всего	1 258,5	-	88,1	292,6	292,6	292,6	292,6
			учтено, в том числе:	-	-	-	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Ленинградской области	-	-	-	-	-	-	-
			Средства ОАО "РЖД"	-	-	-	-	-	-	-
			Внебюджетные источники	-	-	-	-	-	-	-
			<i>дополнительная потребность</i>	1 258,5	-	88,1	292,6	292,6	292,6	292,6
15	Увеличение пропускной способности участков железнодородной сети	Строительство дополнительных главных путей на участке Заневский пост – II – Заневский пост – I – Ржевка – Ручьи	Всего	35 352,1	-	2 474,9	8 219,3	8 219,3	8 219,3	8 219,3
			учтено, в том числе:	-	-	-	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Ленинградской области	-	-	-	-	-	-	-

№ п/п	Наименование задачи	Наименование мероприятия	Источники финансирования	Расходы, млн рублей по годам						
				2015-2020	2015	2016	2017	2018	2019	2020
			Средства ОАО "РЖД"	-	-	-	-	-	-	-
			Внебюджетные источники	-	-	-	-	-	-	-
			<i>дополнительная потребность</i>	<i>35 352,1</i>	-	<i>2 474,9</i>	<i>8 219,3</i>	<i>8 219,3</i>	<i>8 219,3</i>	<i>8 219,3</i>
16	Строительство новых и модернизация существующих грузовых терминалов, железнодорожных станций, вокзалов	Частичная реконструкция станции Ручьи	Всего	9 741,8	-	681,8	2 265,0	2 265,0	2 265,0	2 265,0
			учтено, в том числе:	-	-	-	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Ленинградской области	-	-	-	-	-	-	-
			Средства ОАО "РЖД"	-	-	-	-	-	-	-
			Внебюджетные источники	-	-	-	-	-	-	-
			<i>дополнительная потребность</i>	<i>9 741,8</i>	-	<i>681,8</i>	<i>2 265,0</i>	<i>2 265,0</i>	<i>2 265,0</i>	<i>2 265,0</i>
17	Строительство новых и модернизация существующих грузовых терминалов, железнодорожных станций, вокзалов	Строительство технической пассажирской станции (ТПС) Дача Долгорукова (Ладужский вокзал)	Всего	8 667,6	-	606,8	2 015,2	2 015,2	2 015,2	2 015,2
			учтено, в том числе:	-	-	-	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Ленинградской области	-	-	-	-	-	-	-
			Средства ОАО "РЖД"	-	-	-	-	-	-	-
			Внебюджетные источники	-	-	-	-	-	-	-
			<i>дополнительная потребность</i>	<i>8 667,6</i>	-	<i>606,8</i>	<i>2 015,2</i>	<i>2 015,2</i>	<i>2 015,2</i>	<i>2 015,2</i>
18	Строительство	Строительство	Всего	11 818,1	-	-	827,3	3 663,6	3 663,6	3 663,6

№ п/п	Наименование задачи	Наименование мероприятия	Источники финансирования	Расходы, млн рублей по годам						
				2015-2020	2015	2016	2017	2018	2019	2020
	новых и модернизация существующих грузовых терминалов, железнодорожных станций, вокзалов	технической пассажирской станции на месте грузового района переработки контейнерных грузов на станции Санкт-Петербург – Товарный – Витебский	учтено, в том числе:	-	-	-	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Ленинградской области	-	-	-	-	-	-	-
			Средства ОАО "РЖД"	-	-	-	-	-	-	-
			Внебюджетные источники	-	-	-	-	-	-	-
			<i>дополнительная потребность</i>	<i>11 818,1</i>	-	-	<i>827,3</i>	<i>3 663,6</i>	<i>3 663,6</i>	<i>3 663,6</i>
19	Увеличение пропускной способности участков железнодорожной сети	Строительство дополнительного главного пути на перегоне Глухоозёрская – Санкт-Петербург – Товарный-Московский (5 км) с путепроводом через главные пути Московского направления	Всего	2 783,2	-	194,8	647,1	647,1	647,1	647,1
			учтено, в том числе:	-	-	-	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Ленинградской области	-	-	-	-	-	-	-
			Средства ОАО "РЖД"	-	-	-	-	-	-	-
			Внебюджетные источники	-	-	-	-	-	-	-
			<i>дополнительная потребность</i>	<i>2 783,2</i>	-	<i>194,8</i>	<i>647,1</i>	<i>647,1</i>	<i>647,1</i>	<i>647,1</i>
20	Строительство новых и модернизация существующих грузовых терминалов, железнодорожных станций, вокзалов	Реконструкция перронного парка станции Санкт-Петербург-Главный (Московский вокзал)	Всего	3 705,3	-	259,3	861,5	861,5	861,5	861,5
			учтено, в том числе:	-	-	-	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Ленинградской области	-	-	-	-	-	-	-

№ п/п	Наименование задачи	Наименование мероприятия	Источники финансирования	Расходы, млн рублей по годам						
				2015-2020	2015	2016	2017	2018	2019	2020
			Средства ОАО "РЖД"	-	-	-	-	-	-	-
			Внебюджетные источники	-	-	-	-	-	-	-
			<i>дополнительная потребность</i>	<i>3 705,3</i>	-	<i>259,3</i>	<i>861,5</i>	<i>861,5</i>	<i>861,5</i>	<i>861,5</i>
21	Строительство новых и модернизация существующих грузовых терминалов, железнодорожных станций, вокзалов	Частичная реконструкция перронного парка станции Санкт- Петербург- Финляндский	Всего	79,5	-	5,5	37,0	37,0	-	-
			учтено, в том числе:	-	-	-	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Ленинградской области	-	-	-	-	-	-	-
			Средства ОАО "РЖД"	-	-	-	-	-	-	-
			Внебюджетные источники	-	-	-	-	-	-	-
			<i>дополнительная потребность</i>	<i>79,5</i>	-	<i>5,5</i>	<i>37,0</i>	<i>37,0</i>	-	-
22	Строительство новых и модернизация существующих грузовых терминалов, железнодорожных станций, вокзалов	Витебский вокзал	Всего	2 385,6	-	167,2	554,6	554,6	554,6	554,6
			учтено, в том числе:	-	-	-	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Ленинградской области	-	-	-	-	-	-	-
			Средства ОАО "РЖД"	-	-	-	-	-	-	-
			Внебюджетные источники	-	-	-	-	-	-	-
			<i>дополнительная потребность</i>	<i>2 385,6</i>	-	<i>167,2</i>	<i>554,6</i>	<i>554,6</i>	<i>554,6</i>	<i>554,6</i>
23	Строительство	Балтийский вокзал	Всего	3 658,0	-	256,0	850,5	850,5	850,5	850,5

№ п/п	Наименование задачи	Наименование мероприятия	Источники финансирования	Расходы, млн рублей по годам						
				2015-2020	2015	2016	2017	2018	2019	2020
	новых и модернизация существующих грузовых терминалов, железнодорожных станций, вокзалов		учтено, в том числе:	-	-	-	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Ленинградской области	-	-	-	-	-	-	-
			Средства ОАО "РЖД"	-	-	-	-	-	-	-
			Внебюджетные источники	-	-	-	-	-	-	-
			<i>дополнительная потребность</i>	<i>3 658,0</i>	-	<i>256,0</i>	<i>850,5</i>	<i>850,5</i>	<i>850,5</i>	<i>850,5</i>
24	Строительство новых и модернизация существующих грузовых терминалов, железнодорожных станций, вокзалов	Московский вокзал	Всего	7 156,8	-	501,2	1 663,9	1 663,9	1 663,9	1 663,9
			учтено, в том числе:	-	-	-	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Ленинградской области	-	-	-	-	-	-	-
			Средства ОАО "РЖД"	-	-	-	-	-	-	-
			Внебюджетные источники	-	-	-	-	-	-	-
			<i>дополнительная потребность</i>	<i>7 156,8</i>	-	<i>501,2</i>	<i>1 663,9</i>	<i>1 663,9</i>	<i>1 663,9</i>	<i>1 663,9</i>
25	Строительство новых и модернизация существующих грузовых терминалов, железнодорожных станций, вокзалов	Финляндский вокзал	Всего	652,1	-	45,7	151,6	151,6	151,6	151,6
			учтено, в том числе:	-	-	-	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Ленинградской области	-	-	-	-	-	-	-

№ п/п	Наименование задачи	Наименование мероприятия	Источники финансирования	Расходы, млн рублей по годам						
				2015-2020	2015	2016	2017	2018	2019	2020
			Средства ОАО "РЖД"	-	-	-	-	-	-	-
			Внебюджетные источники	-	-	-	-	-	-	-
			<i>дополнительная потребность</i>	<i>652,1</i>	-	<i>45,7</i>	<i>151,6</i>	<i>151,6</i>	<i>151,6</i>	<i>151,6</i>
26	Строительство новых и модернизация существующих грузовых терминалов, железнодорожных станций, вокзалов	Строительство пересадочного комплекса «Лесное» в месте пересечения перегонов Санкт- Петербург – Финляндский – Ланская и Санкт-Петербург – Финляндский – Кушелевка с будущей Кольцевой линией метрополитена, в непосредственной близости от существующей станции «Лесная» 1 линии метрополитена	Всего	394,4	-	27,6	91,7	91,7	91,7	91,7
			учтено, в том числе:	-	-	-	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Ленинградской области	-	-	-	-	-	-	-
			Средства ОАО "РЖД"	-	-	-	-	-	-	-
			Внебюджетные источники	-	-	-	-	-	-	-
			<i>дополнительная потребность</i>	<i>394,4</i>	-	<i>27,6</i>	<i>91,7</i>	<i>91,7</i>	<i>91,7</i>	<i>91,7</i>
27	Строительство новых и модернизация существующих грузовых терминалов, железнодорожных станций, вокзалов	Строительство пересадочного комплекса «Светлановская площадь» в месте пересечения перегона Ланская – Шувалово с Богатырским проспектом	Всего	245,6	-	17,2	57,1	57,1	57,1	57,1
			учтено, в том числе:	-	-	-	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Ленинградской области	-	-	-	-	-	-	-
			Средства ОАО "РЖД"	-	-	-	-	-	-	-
			Внебюджетные источники	-	-	-	-	-	-	-

№ п/п	Наименование задачи	Наименование мероприятия	Источники финансирования	Расходы, млн рублей по годам						
				2015-2020	2015	2016	2017	2018	2019	2020
			<i>дополнительная потребность</i>	<i>245,6</i>	<i>-</i>	<i>17,2</i>	<i>57,1</i>	<i>57,1</i>	<i>57,1</i>	<i>57,1</i>
28	Строительство новых и модернизация существующих грузовых терминалов, железнодорожных станций, вокзалов	Реконструкция пересадочного комплекса «Удельная»	Всего	215,3	-	15,1	50,0	50,0	50,1	50,1
			учтено, в том числе:	-	-	-	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Ленинградской области	-	-	-	-	-	-	-
			Средства ОАО "РЖД"	-	-	-	-	-	-	-
			Внебюджетные источники	-	-	-	-	-	-	-
			<i>дополнительная потребность</i>	<i>215,3</i>	<i>-</i>	<i>15,1</i>	<i>50,0</i>	<i>50,0</i>	<i>50,1</i>	<i>50,1</i>
29	Строительство новых и модернизация существующих грузовых терминалов, железнодорожных станций, вокзалов	Приспособление станции Мельничный Ручей для организации тактового движения пригородных поездов в сообщении Санкт- Петербургу – Финляндский – Мельничный Ручей	Всего	238,6	-	16,7	55,5	55,5	55,5	55,4
			учтено, в том числе:	-	-	-	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Ленинградской области	-	-	-	-	-	-	-
			Средства ОАО "РЖД"	-	-	-	-	-	-	-
			Внебюджетные источники	-	-	-	-	-	-	-
			<i>дополнительная потребность</i>	<i>238,6</i>	<i>-</i>	<i>16,7</i>	<i>55,5</i>	<i>55,5</i>	<i>55,5</i>	<i>55,4</i>
30	Увеличение пропускной способности участков	Строительство III главного пути на участке Санкт- Петербург – Товарный	Всего	7 959,0	-	557,0	1 850,5	1 850,5	1 850,5	1 850,5
			учтено, в том числе:	-	-	-	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-

№ п/п	Наименование задачи	Наименование мероприятия	Источники финансирования	Расходы, млн рублей по годам						
				2015-2020	2015	2016	2017	2018	2019	2020
	железнодорожной сети	– Московский – парк Обухово станции Санкт-Петербург – Сортировочный - Московский	Бюджет Санкт-Петербурга	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Ленинградской области	-	-	-	-	-	-	-
			Средства ОАО "РЖД"	-	-	-	-	-	-	-
			Внебюджетные источники	-	-	-	-	-	-	-
			<i>дополнительная потребность</i>	<i>7 959,0</i>	-	<i>557,0</i>	<i>1 850,5</i>	<i>1 850,5</i>	<i>1 850,5</i>	<i>1 850,5</i>
31	Строительство новых и модернизация существующих грузовых терминалов, железнодорожных станций, вокзалов	Реконструкция станции Колпино	Всего	8 633,8	-	604,4	2 007,3	2 007,3	2 007,4	2 007,4
			учтено, в том числе:	-	-	-	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Ленинградской области	-	-	-	-	-	-	-
			Средства ОАО "РЖД"	-	-	-	-	-	-	-
			Внебюджетные источники	-	-	-	-	-	-	-
			<i>дополнительная потребность</i>	<i>8 633,8</i>	-	<i>604,4</i>	<i>2 007,3</i>	<i>2 007,3</i>	<i>2 007,4</i>	<i>2 007,4</i>
32	Строительство новых и модернизация существующих грузовых терминалов, железнодорожных станций, вокзалов	Частичная реконструкция станции Тихвин	Всего	26,8	-	2,0	12,4	12,4	-	-
			учтено, в том числе:	-	-	-	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Ленинградской области	-	-	-	-	-	-	-
			Средства ОАО "РЖД"	-	-	-	-	-	-	-
			Внебюджетные источники	-	-	-	-	-	-	-

№ п/п	Наименование задачи	Наименование мероприятия	Источники финансирования	Расходы, млн рублей по годам						
				2015-2020	2015	2016	2017	2018	2019	2020
			<i>дополнительная потребность</i>	<i>26,8</i>	-	<i>2,0</i>	<i>12,4</i>	<i>12,4</i>	-	-
33	Строительство новых и модернизация существующих грузовых терминалов, железнодорожных станций, вокзалов	Частичная реконструкция станции Пикалево	Всего	709,5	-	49,7	329,9	329,9	-	-
			учтено, в том числе:	-	-	-	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Ленинградской области	-	-	-	-	-	-	-
			Средства ОАО "РЖД"	-	-	-	-	-	-	-
			Внебюджетные источники	-	-	-	-	-	-	-
			<i>дополнительная потребность</i>	<i>709,5</i>	-	<i>49,7</i>	<i>329,9</i>	<i>329,9</i>	-	-
34	Строительство новых и модернизация существующих грузовых терминалов, железнодорожных станций, вокзалов	Строительство пересадочного комплекса «Боровая» в Месте пересечения участка Санкт- Петербург – Витебский – Санкт- Петербург – Товарный – Витебский с будущей Красносельско- Калининской линией метрополитена	Всего	147,9	-	10,3	34,4	34,4	34,4	34,4
			учтено, в том числе:	-	-	-	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Ленинградской области	-	-	-	-	-	-	-
			Средства ОАО "РЖД"	-	-	-	-	-	-	-
			Внебюджетные источники	-	-	-	-	-	-	-
			<i>дополнительная потребность</i>	<i>147,9</i>	-	<i>10,3</i>	<i>34,4</i>	<i>34,4</i>	<i>34,4</i>	<i>34,4</i>
35	Строительство новых и модернизация существующих	Реконструкция остановочного пункта (в составе существующего	Всего	1 069,9	-	75,1	248,7	248,7	248,7	248,7
			учтено, в том числе:	-	-	-	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-

№ п/п	Наименование задачи	Наименование мероприятия	Источники финансирования	Расходы, млн рублей по годам						
				2015-2020	2015	2016	2017	2018	2019	2020
	грузовых терминалов, железнодорожных станций, вокзалов	пересадочного комплекса со 2 линией метрополитена) Купчино в одноименную зонную станцию	Бюджет Санкт-Петербурга	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Ленинградской области	-	-	-	-	-	-	-
			Средства ОАО "РЖД"	-	-	-	-	-	-	-
			Внебюджетные источники	-	-	-	-	-	-	-
			<i>дополнительная потребность</i>	<i>1 069,9</i>	-	<i>75,1</i>	<i>248,7</i>	<i>248,7</i>	<i>248,7</i>	<i>248,7</i>
36	Строительство новых и модернизация существующих грузовых терминалов, железнодорожных станций, вокзалов	Реконструкция станции Павловск	Всего	895,1	-	62,7	208,1	208,1	208,1	208,1
			учтено, в том числе:	-	-	-	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Ленинградской области	-	-	-	-	-	-	-
			Средства ОАО "РЖД"	-	-	-	-	-	-	-
			Внебюджетные источники	-	-	-	-	-	-	-
			<i>дополнительная потребность</i>	<i>895,1</i>	-	<i>62,7</i>	<i>208,1</i>	<i>208,1</i>	<i>208,1</i>	<i>208,1</i>
37	Строительство новых и реконструкция существующих железнодорожных линий для организации скоростного и высокоскоростного пассажирского движения	Организация интермодального сообщения Балтийский вокзал - Аэропорт "Пулково" (реконструкция станций Санкт-Петербург Балтийский, Броневая, Шоссейная, строительство двух дополнительных	Всего	13 260,9	4 420,3	4 420,3	4 420,3	-	-	-
			учтено, в том числе:	-	-	-	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Ленинградской области	-	-	-	-	-	-	-
			Средства ОАО "РЖД"	-	-	-	-	-	-	-
			Внебюджетные источники	-	-	-	-	-	-	-

№ п/п	Наименование задачи	Наименование мероприятия	Источники финансирования	Расходы, млн рублей по годам						
				2015-2020	2015	2016	2017	2018	2019	2020
		главных путей Санкт-Петербург-Балтийский - Броневая, новой двухпутной электрифицированной линии Шоссейная - Аэропорт "Пулково")	<i>дополнительная потребность</i>	<i>13 260,9</i>	<i>4 420,3</i>	<i>4 420,3</i>	<i>4 420,3</i>	-	-	-
38	Строительство новых и модернизация существующих грузовых терминалов, железнодорожных станций, вокзалов	Реконструкция станции Гатчина - Варшавская	Всего	333,0	-	23,4	77,4	77,4	77,4	77,4
			учтено, в том числе:	-	-	-	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Ленинградской области	-	-	-	-	-	-	-
			Средства ОАО "РЖД"	-	-	-	-	-	-	-
			Внебюджетные источники	-	-	-	-	-	-	-
			<i>дополнительная потребность</i>	<i>333,0</i>	-	<i>23,4</i>	<i>77,4</i>	<i>77,4</i>	<i>77,4</i>	<i>77,4</i>
39	Строительство новых и модернизация существующих грузовых терминалов, железнодорожных станций, вокзалов	Реконструкция станции Горелово	Всего	709,8	-	49,8	165,0	165,0	165,0	165,0
			учтено, в том числе:	709,8	-	49,8	165,0	165,0	165,0	165,0
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Ленинградской области	-	-	-	-	-	-	-
			Средства ОАО "РЖД"	-	-	-	-	-	-	-
			Внебюджетные источники	709,8	-	49,8	165,0	165,0	165,0	165,0
			<i>дополнительная потребность</i>	-	-	-	-	-	-	-

№ п/п	Наименование задачи	Наименование мероприятия	Источники финансирования	Расходы, млн рублей по годам						
				2015-2020	2015	2016	2017	2018	2019	2020
40	Увеличение пропускной способности участков железнодорожной сети	Строительство II главного пути на участке Красное Село – Тайцы – Гатчина – Пассажирская - Балтийская	Всего	4 443,0	-	311,0	1 033,0	1 033,0	1 033,0	1 033,0
			учтено, в том числе:	4 443,0	-	311,0	1 033,0	1 033,0	1 033,0	1 033,0
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Ленинградской области	-	-	-	-	-	-	-
			Средства ОАО "РЖД"	-	-	-	-	-	-	-
			Внебюджетные источники	4 443,0	-	311,0	1 033,0	1 033,0	1 033,0	1 033,0
			<i>дополнительная потребность</i>	-	-	-	-	-	-	-
41	Строительство новых и модернизация существующих грузовых терминалов, железнодорожных станций, вокзалов	Частичная реконструкция станции Красное Село	Всего	247,3	-	17,3	57,5	57,5	57,5	57,5
			учтено, в том числе:	247,3	-	17,3	57,5	57,5	57,5	57,5
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Ленинградской области	-	-	-	-	-	-	-
			Средства ОАО "РЖД"	-	-	-	-	-	-	-
			Внебюджетные источники	247,3	-	17,3	57,5	57,5	57,5	57,5
			<i>дополнительная потребность</i>	-	-	-	-	-	-	-
42	Строительство новых и модернизация существующих грузовых	Реконструкция остановочного пункта Можайская	Всего	31,8	-	2,2	7,4	7,4	7,4	7,4
			учтено, в том числе:	31,8	-	2,2	7,4	7,4	7,4	7,4
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	-	-	-	-	-	-	-

№ п/п	Наименование задачи	Наименование мероприятия	Источники финансирования	Расходы, млн рублей по годам						
				2015-2020	2015	2016	2017	2018	2019	2020
	терминалов, железнодорожных станций, вокзалов		Бюджет Ленинградской области	-	-	-	-	-	-	-
			Средства ОАО "РЖД"	-	-	-	-	-	-	-
			Внебюджетные источники	31,8	-	2,2	7,4	7,4	7,4	7,4
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
43	Строительство новых и модернизация существующих грузовых терминалов, железнодорожных станций, вокзалов	Реконструкция станции Тайцы	Всего	1 604,9	-	112,1	373,2	373,2	373,2	373,2
			учтено, в том числе:	1 604,9	-	112,1	373,2	373,2	373,2	373,2
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Ленинградской области	-	-	-	-	-	-	-
			Средства ОАО "РЖД"	-	-	-	-	-	-	-
			Внебюджетные источники	1 604,9	-	112,1	373,2	373,2	373,2	373,2
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
44	Строительство новых и модернизация существующих грузовых терминалов, железнодорожных станций, вокзалов	Закрытие станции Пудость, как раздельного пункта, с организацией одноименного остановочного пункта	Всего	47,7	-	3,3	11,1	11,1	11,1	11,1
			учтено, в том числе:	-	-	-	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Ленинградской области	-	-	-	-	-	-	-
			Средства ОАО "РЖД"	-	-	-	-	-	-	-
			Внебюджетные источники	-	-	-	-	-	-	-

№ п/п	Наименование задачи	Наименование мероприятия	Источники финансирования	Расходы, млн рублей по годам						
				2015-2020	2015	2016	2017	2018	2019	2020
			<i>дополнительная потребность</i>	<i>47,7</i>	-	<i>3,3</i>	<i>11,1</i>	<i>11,1</i>	<i>11,1</i>	<i>11,1</i>
45	Строительство новых и модернизация существующих грузовых терминалов, железнодорожных станций, вокзалов	Реконструкция остановочного пункта Мариенбург	Всего	31,8	-	2,2	7,4	7,4	7,4	7,4
			учтено, в том числе:	-	-	-	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Ленинградской области	-	-	-	-	-	-	-
			Средства ОАО "РЖД"	-	-	-	-	-	-	-
			Внебюджетные источники	-	-	-	-	-	-	-
			<i>дополнительная потребность</i>	<i>31,8</i>	-	<i>2,2</i>	<i>7,4</i>	<i>7,4</i>	<i>7,4</i>	<i>7,4</i>
46	Строительство новых и модернизация существующих грузовых терминалов, железнодорожных станций, вокзалов	Частичная реконструкция станции Гатчина – Пассажирская – Балтийская	Всего	314,4	-	22,0	73,1	73,1	73,1	73,1
			учтено, в том числе:	-	-	-	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Ленинградской области	-	-	-	-	-	-	-
			Средства ОАО "РЖД"	-	-	-	-	-	-	-
			Внебюджетные источники	-	-	-	-	-	-	-
			<i>дополнительная потребность</i>	<i>314,4</i>	-	<i>22,0</i>	<i>73,1</i>	<i>73,1</i>	<i>73,1</i>	<i>73,1</i>
47	Строительство новых и модернизация существующих	Строительство пассажирских сооружений на станции Фрезерный	Всего	371,0	-	26,0	172,5	172,5	-	-
			учтено, в том числе:	-	-	-	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-

№ п/п	Наименование задачи	Наименование мероприятия	Источники финансирования	Расходы, млн рублей по годам						
				2015-2020	2015	2016	2017	2018	2019	2020
	грузовых терминалов, железнодорожных станций, вокзалов		Бюджет Санкт-Петербурга	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Ленинградской области	-	-	-	-	-	-	-
			Средства ОАО "РЖД"	-	-	-	-	-	-	-
			Внебюджетные источники	-	-	-	-	-	-	-
			<i>дополнительная потребность</i>	<i>371,0</i>	-	<i>26,0</i>	<i>172,5</i>	<i>172,5</i>	-	-
			48	Строительство новых и модернизация существующих грузовых терминалов, железнодорожных станций, вокзалов	Строительство остановочного пункта Новый Свет в непосредственной близости от одноименного поселка городского типа	Всего	47,7	-	3,3	22,2
учтено, в том числе:	-	-				-	-	-	-	-
Федеральный бюджет	-	-				-	-	-	-	-
Бюджет Санкт-Петербурга	-	-				-	-	-	-	-
Бюджет Ленинградской области	-	-				-	-	-	-	-
Средства ОАО "РЖД"	-	-				-	-	-	-	-
Внебюджетные источники	-	-				-	-	-	-	-
<i>дополнительная потребность</i>	<i>47,7</i>	-				<i>3,3</i>	<i>22,2</i>	<i>22,2</i>	-	-
49	Строительство новых и модернизация существующих грузовых терминалов, железнодорожных станций, вокзалов	Реконструкция станции Ораниенбаум	Всего	1 463,2	-	102,4	340,2	340,2	340,2	340,2
			учтено, в том числе:	-	-	-	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Ленинградской области	-	-	-	-	-	-	-
			Средства ОАО "РЖД"	-	-	-	-	-	-	-
			Внебюджетные источники	-	-	-	-	-	-	-

№ п/п	Наименование задачи	Наименование мероприятия	Источники финансирования	Расходы, млн рублей по годам						
				2015-2020	2015	2016	2017	2018	2019	2020
			<i>дополнительная потребность</i>	<i>1 463,2</i>	-	<i>102,4</i>	<i>340,2</i>	<i>340,2</i>	<i>340,2</i>	<i>340,2</i>
50	Строительство новых и модернизация существующих грузовых терминалов, железнодорожных станций, вокзалов	Реконструкция остановочного пункта Кронштадтская колония	Всего	140,6	-	9,8	32,7	32,7	32,7	32,7
			учтено, в том числе:	-	-	-	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Ленинградской области	-	-	-	-	-	-	-
			Средства ОАО "РЖД"	-	-	-	-	-	-	-
			Внебюджетные источники	-	-	-	-	-	-	-
			<i>дополнительная потребность</i>	<i>140,6</i>	-	<i>9,8</i>	<i>32,7</i>	<i>32,7</i>	<i>32,7</i>	<i>32,7</i>
51	Строительство новых и модернизация существующих грузовых терминалов, железнодорожных станций, вокзалов	Реконструкция станции Бронка	Всего	970,1	-	485,1	485,0	-	-	-
			учтено, в том числе:	970,1	-	485,1	485,0	-	-	-
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Ленинградской области	-	-	-	-	-	-	-
			Средства ОАО "РЖД"	-	-	-	-	-	-	-
			Внебюджетные источники	970,1	-	485,1	485,0	-	-	-
			<i>дополнительная потребность</i>	-	-	-	-	-	-	-
52	Увеличение пропускной способности участков	Строительство II главного пути на перегоне Ораниенбаум - Бронка	Всего	1 804,5	-	546,0	1 258,5	-	-	-
			учтено, в том числе:	-	-	-	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-

№ п/п	Наименование задачи	Наименование мероприятия	Источники финансирования	Расходы, млн рублей по годам						
				2015-2020	2015	2016	2017	2018	2019	2020
	железнодорожной сети		Бюджет Санкт-Петербурга	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Ленинградской области	-	-	-	-	-	-	-
			Средства ОАО "РЖД"	-	-	-	-	-	-	-
			Внебюджетные источники	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	1 804,5	-	546,0	1 258,5	-	-	-
			53	Увеличение пропускной способности участков железнодорожной сети	Строительство II главного пути на участке Ручьи – Дача Долгорукова	Всего	16 367,5	-	1 145,7	3 805,4
учтено, в том числе:	-	-				-	-	-	-	-
Федеральный бюджет	-	-				-	-	-	-	-
Бюджет Санкт-Петербурга	-	-				-	-	-	-	-
Бюджет Ленинградской области	-	-				-	-	-	-	-
Средства ОАО "РЖД"	-	-				-	-	-	-	-
Внебюджетные источники	-	-				-	-	-	-	-
дополнительная потребность	16 367,5	-				1 145,7	3 805,4	3 805,4	3 805,5	3 805,5
54	Строительство новых и модернизация существующих грузовых терминалов, железнодорожных станций, вокзалов	Строительство остановочного пункта Полюстрово в непосредственной близости от путепровода через проспект Революции	Всего	462,5	-	32,5	107,5	107,5	107,5	107,5
			учтено, в том числе:	-	-	-	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Ленинградской области	-	-	-	-	-	-	-
			Средства ОАО "РЖД"	-	-	-	-	-	-	-
			Внебюджетные источники	-	-	-	-	-	-	-

№ п/п	Наименование задачи	Наименование мероприятия	Источники финансирования	Расходы, млн рублей по годам						
				2015-2020	2015	2016	2017	2018	2019	2020
			<i>дополнительная потребность</i>	<i>462,5</i>	<i>-</i>	<i>32,5</i>	<i>107,5</i>	<i>107,5</i>	<i>107,5</i>	<i>107,5</i>
55	Строительство новых и модернизация существующих грузовых терминалов, железнодорожных станций, вокзалов	Строительство остановочного пункта Малая Охта в непосредственной близости от путепровода в створе Новчеркаского и Дальневосточного	Всего	314,4	-	22,0	73,1	73,1	73,1	73,1
			учтено, в том числе:	-	-	-	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Ленинградской области	-	-	-	-	-	-	-
			Средства ОАО "РЖД"	-	-	-	-	-	-	-
			Внебюджетные источники	-	-	-	-	-	-	-
			<i>дополнительная потребность</i>	<i>314,4</i>	<i>-</i>	<i>22,0</i>	<i>73,1</i>	<i>73,1</i>	<i>73,1</i>	<i>73,1</i>
56	Строительство новых и модернизация существующих грузовых терминалов, железнодорожных станций, вокзалов	Строительство остановочного пункта Невская застава в непосредственной близости от путепровода через проспект Обуховской Обороны	Всего	176,7	-	12,3	41,1	41,1	41,1	41,1
			учтено, в том числе:	-	-	-	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Ленинградской области	-	-	-	-	-	-	-
			Средства ОАО "РЖД"	-	-	-	-	-	-	-
			Внебюджетные источники	-	-	-	-	-	-	-
			<i>дополнительная потребность</i>	<i>176,7</i>	<i>-</i>	<i>12,3</i>	<i>41,1</i>	<i>41,1</i>	<i>41,1</i>	<i>41,1</i>
57	Увеличение пропускной способности участков	Строительство II главного пути перегона Глухоозерская – Волковская	Всего	756,9	-	52,9	176,0	176,0	176,0	176,0
			учтено, в том числе:	-	-	-	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-

№ п/п	Наименование задачи	Наименование мероприятия	Источники финансирования	Расходы, млн рублей по годам						
				2015-2020	2015	2016	2017	2018	2019	2020
	железнодорожной сети		Бюджет Санкт-Петербурга	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Ленинградской области	-	-	-	-	-	-	-
			Средства ОАО "РЖД"	-	-	-	-	-	-	-
			Внебюджетные источники	-	-	-	-	-	-	-
			<i>дополнительная потребность</i>	<i>756,9</i>	-	<i>52,9</i>	<i>176,0</i>	<i>176,0</i>	<i>176,0</i>	<i>176,0</i>
			58	Строительство новых и модернизация существующих грузовых терминалов, железнодорожных станций, вокзалов	Строительство остановочного пункта на станции Волковская, вблизи одноименной станции метрополитена	Всего	474,6	-	33,2	110,3
учтено, в том числе:	-	-				-	-	-	-	-
Федеральный бюджет	-	-				-	-	-	-	-
Бюджет Санкт-Петербурга	-	-				-	-	-	-	-
Бюджет Ленинградской области	-	-				-	-	-	-	-
Средства ОАО "РЖД"	-	-				-	-	-	-	-
Внебюджетные источники	-	-				-	-	-	-	-
<i>дополнительная потребность</i>	<i>474,6</i>	-				<i>33,2</i>	<i>110,3</i>	<i>110,3</i>	<i>110,4</i>	<i>110,4</i>
59	Обеспечение надежности и безопасности функционирования железнодорожного транспорта на территории Санкт- Петербурга и Ленинградской области	Строительство 14 пешеходных мостов на направлениях Санкт- Петербург-Москва, Санкт-Петербург- Бусловская, Мга- Гатчина-Веймарн- Ивангород, а также закрытие трех переездов	Всего	7 087,3	1 034,0	1 087,1	1 149,1	1 212,0	1 274,0	1 331,1
			учтено, в том числе:	-	-	-	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Ленинградской области	-	-	-	-	-	-	-
			Средства ОАО "РЖД"	-	-	-	-	-	-	-
			Внебюджетные источники	-	-	-	-	-	-	-

№ п/п	Наименование задачи	Наименование мероприятия	Источники финансирования	Расходы, млн рублей по годам						
				2015-2020	2015	2016	2017	2018	2019	2020
			<i>дополнительная потребность</i>	<i>7 087,3</i>	<i>1 034,0</i>	<i>1 087,1</i>	<i>1 149,1</i>	<i>1 212,0</i>	<i>1 274,0</i>	<i>1 331,1</i>

*** 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.