

**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 9 сентября 2014 года  
(пункт 1 раздела I протокола № 49)**

**Санкт-Петербург**

**2014**

## Содержание

<b>Паспорт подпрограммы «Наземный пассажирский транспорт общего пользования» (целевой вариант) .....</b>	<b>3</b>
<b>1. Характеристика проблемы, на решение которой направлена подпрограмма .....</b>	<b>5</b>
<b>2. Основные цели и задачи подпрограммы, сроки и этапы ее реализации, целевые индикаторы и показатели .....</b>	<b>17</b>
<b>3. Перечень мероприятий подпрограммы .....</b>	<b>18</b>
3.1. Мероприятия, включенные в консервативный вариант подпрограммы .....	20
3.2. Мероприятия, включенные в целевой вариант подпрограммы .....	21
<b>4. Ресурсное обеспечение мероприятий подпрограммы .....</b>	<b>24</b>
<b>5. Ожидаемые результаты реализации целевого варианта подпрограммы .....</b>	<b>24</b>
<b>Приложения.....</b>	<b>26</b>
Приложение 1. Сведения о показателях (индикаторах) подпрограммы «Наземный пассажирский транспорт общего пользования».....	28
Приложение 2. Расходы на реализацию подпрограммы «Наземный пассажирский транспорт общего пользования» .....	30

**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"> <li>– повышение качества, доступности и безопасности услуг наземного пассажирского транспорта, в том числе для маломобильных групп населения;</li> <li>– развитие маршрутной сети и пополнение всех видов наземного пассажирского транспорта современным подвижным составом с улучшенными технико-экономическими и экологическими характеристиками;</li> <li>– модернизация и приведение в нормативное состояние объектов транспортной инфраструктуры наземного пассажирского транспорта;</li> <li>– обеспечение приоритета движения наземного пассажирского транспорта, в том числе за счет светофорного регулирования и выделения специальных полос движения;</li> <li>– комплексная информатизация работы всех видов пассажирского транспорта на основе использования современных телекоммуникационных и навигационных систем;</li> <li>– внедрение на всех видах транспорта электронных билетов.</li> </ul>
Целевые индикаторы и показатели подпрограммы	<ul style="list-style-type: none"> <li>– доля маршрутов с интервалом движения менее 10 минут в час «пик» в Санкт-Петербурге;</li> <li>– прирост протяженности новых линий наземного пассажирского транспорта в Санкт-Петербурге;</li> <li>– доля от общей численности транспортных средств наземного пассажирского транспорта общего пользования, адаптированных для перевозки лиц с ограниченными возможностями, по видам транспорта в Санкт-Петербурге;</li> <li>– доля поездок, оплаченных электронными билетами в Санкт-Петербурге;</li> <li>– обеспеченность автобусных маршрутов Ленинградской области подвижным составом, имеющим нормативные сроки службы;</li> <li>– доля от общей численности автобусов, обеспечивающих маршрутные перевозки в Ленинградской области, адаптированных для перевозки лиц с ограниченными возможностями.</li> </ul>
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	Общий объем финансирования целевого варианта подпрограммы за

источники финансирования мероприятий подпрограммы	<p>период 2015-2020 гг. составляет в ценах соответствующих лет 102 420,5 млн руб., в том числе за счет:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– федерального бюджета – 26 791,0 млн руб. (26,2%);</li> <li>– бюджета Санкт-Петербурга – 63 287,7 млн руб. (61,8%);</li> <li>– бюджета Ленинградской области – 290 млн руб. (0,3%);</li> <li>– внебюджетных источников финансирования – 12 051,8 млн руб. (11,7%).</li> </ul> <p>Дополнительная потребность в финансировании целевого варианта подпрограммы по сравнению с консервативным вариантом составляет в ценах соответствующих лет 78 322,6 млн руб., в том числе за счет:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– федерального бюджета – 26 791,0 млн руб. (34,2%);</li> <li>– бюджета Санкт-Петербурга – 51 241,7 млн руб. (65,4%);</li> <li>– бюджета Ленинградской области – 290 млн руб. (0,4%).</li> </ul>
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"> <li>– увеличение доли маршрутов с интервалом движения менее 10 минут в час «пик» до 31% от их общего количества в Санкт-Петербурге;</li> <li>– прирост общей протяженности новых линий наземного пассажирского транспорта на территории Санкт-Петербурга – на 830 км;</li> <li>– 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"> <li>• трамваи – до 64,3%,</li> <li>• троллейбусы – до 79%,</li> <li>• автобусы – до 100%;</li> </ul> </li> <li>– увеличение доли поездок, оплаченных электронными билетами, на маршрутах Санкт-Петербурга до 85% от всех оплаченных поездок;</li> <li>– увеличение обеспеченности автобусных маршрутов Ленинградской области подвижным составом, имеющим нормативные сроки службы, с 2,6 до 3,5 ед. на 1 маршрут;</li> <li>– увеличение количества автобусов, адаптированных для перевозки лиц с ограниченными возможностями, до 26% от общего количества транспортных средств, обеспечивающих маршрутные автобусные перевозки в Ленинградской области.</li> </ul>
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**

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 межмуниципальных, внутригородских и пригородных связях.

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

В течение последних 20 лет в Санкт-Петербурге, так же, 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 и перевезено 729,4 млн платных пассажиров (городской электрический транспорт – 328 млн пассажиров, автобусный транспорт – 425,9 млн пассажиров). 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.

На 01.01.2014 г. маршрутная сеть трамвая включала 42 маршрута общей протяженностью 479,8 км, маршрутная сеть троллейбуса – 44 маршрута общей

протяженностью 503 км, сеть социальных автобусных маршрутов – 383 маршрута общей протяженностью 5990 км, сеть коммерческих автобусных маршрутов – 314 маршрутов общей протяженностью 4600 км.

**Таблица 1.1.**

**Характеристика маршрутной сети наземного городского и пригородного пассажирского транспорта Санкт-Петербурга, 2013 г.**

<b>Вид транспорта</b>	<b>Протя- женность маршрут- ной сети, км</b>	<b>Средняя протя- женность маршрута, км</b>	<b>Коли- чество маршру- тов, ед.</b>	<b>Плотность маршрут- ной сети, км/км<sup>2</sup></b>	<b>Количество маршрутов с интервалом 10 мин и менее, % от общего числа маршрутов</b>	<b>Средний интервал движения, мин</b>
Городские социальные автобусные маршруты	3898,0	12,4	305	2,72	9,12	18,4
Пригородные социальные автобусные маршруты	1940,0	30,9	61	1,35	0,00	84,7
Коммерческие автобусные маршруты	4674,0	14,7	317	3,26	40,12	12,8
<b>Итого автобусный транспорт</b>	<b>10512,0</b>	<b>15,1</b>	<b>683</b>	<b>7,33</b>	<b>23,17</b>	<b>16,2</b>
троллейбусные маршруты	503,0	11,3	44	0,35	36,36	10,2
трамвайные маршруты	468,4	11,7	40	0,33	64,10	8,2
<b>Итого электротранспорт</b>	<b>971,4</b>	<b>11,5</b>	<b>84</b>	<b>0,68</b>	<b>49,40</b>	<b>9,1</b>
<b>Итого по маршрутной сети</b>	<b>11483,4</b>	<b>14,7</b>	<b>767</b>	<b>8,01</b>	<b>26,01</b>	<b>14,89</b>

*Источник: Комитет по транспорту Правительства Санкт-Петербурга*

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 софинансировании.

Средний суточный выпуск подвижного состава в рабочие дни на социальных маршрутах в 2013 году составил: трамваи – 568 вагонов, троллейбусы – 466 ед., автобусы – 2078 ед.

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 136 автобусных маршрутов<sup>1</sup> (по состоянию на 01.01.2014 г.) (19,2% от всей маршрутной сети);
- 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%),

---

<sup>1</sup> Включая 115 городских, 15 ночных маршрутов, 6 пригородных маршрутов.

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».

Численность подвижного состава СПб ГУП «Пассажиравтотранс» на 01.01.2014 г. составила 1681 ед. (на городских и пригородных маршрутах), средний эксплуатационный возраст автобусов – 6,0 лет, доля низкопольных машин – 61,9%, все автобусы оснащены дизельными двигателями экологического класса не ниже ЕВРО-3. В 2014 году парк предприятия пополнился 100 автобусами, которые использовались для обслуживания Олимпийских Игр в Сочи, кроме этого планируется закупка еще 90 автобусов. Это позволит сохранить средний возраст подвижного состава и увеличить долю низкопольных машин. В дальнейшем планируется закупка только низкопольных автобусов с дизельными двигателями класса не ниже ЕВРО-4 или с двигателями на газомоторном топливе.

Парк троллейбусов насчитывает 648 ед. на 01.01.2014 г., средний эксплуатационный возраст которых составляет 8,8 лет. Доля низкопольных троллейбусов - 47%.

Парк трамваев насчитывает 769 вагонов, средний эксплуатационный возраст которых составляет 17 лет. В парке трамваев преобладают высокопольные вагоны (75%).

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.

К объектам транспортной инфраструктуры наземного городского и пригородного пассажирского транспорта Санкт-Петербурга относятся:

1. Диспетчерские (конечные) станции и отстойно-разворотные кольца.

В настоящее время на территории Санкт-Петербурга расположены 74 конечные станции и 92 отстойно-разворотных кольца. В «Отраслевую схему развития объектов транспортной инфраструктуры наземного городского пассажирского транспорта в Санкт-Петербурге на 2011-2015 годы с перспективой до 2025 года»<sup>2</sup> включен Примерный адресный перечень планируемых диспетчерских станций наземного пассажирского транспорта, включающий 28 новых объектов.

---

<sup>2</sup> Постановление Правительства Санкт-Петербурга от 28.06.2011 № 837



2. Объекты транспортной инфраструктуры городского электрического транспорта, которые включают:

- трамвайные пути общей протяженностью 537,3 км о.п.;
- контактную сеть (в т.ч. троллейбусные линии) общей протяженностью 1915,4 км;
- кабельную сеть общей протяженностью 1159,9 км;
- 87 тяговых подстанций.

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.

3. 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.

#### 4. 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.

5. 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 гг. Колпино, Пушкин, Петродворец. 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 снижаются выбросы токсичных веществ в окружающую среду: оксида углерода – в 2,5

раза, оксида азота – в 2 раза, углеводородов – в 3 раза, задымленности – в 9 раз. Вредность отработавших газов при работе метановых двигателей для здоровья человека ниже на 60%. При использовании газомоторного топлива:

- снижаются расходы автобусного транспорта в 1,5 раза на 100 км пробега из-за его низкой цены;
- повышается срок эксплуатации транспортных средств и происходит удешевление их технического обслуживания.

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 1000 тыс. человек - до 50 процентов общего количества единиц техники.

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

В настоящее время в Санкт-Петербурге практически отсутствует специализированная инфраструктура пригородных автобусных перевозок. Движение пригородных автобусов по вылетным магистралям затруднено в часы пик, что приводит к увеличению затрат времени на поездки и снижению их комфортности. Серьезные проблемы вызывает неупорядоченность размещения мест отправления пригородных автобусов, а также отсутствие сервисной инфраструктуры для пассажиров и водителей на конечных остановках пригородных маршрутов.

**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. 1.2.

**Таблица 1.2.**

**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
Всеволжский	1261,7	0,43	62	21	28	13
Выборгский	1283,3	0,17	48	0	35	13
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 тысяч инвалидов, из них почти 96 тысяч - инвалиды с нарушением опорно-двигательного аппарата. В Ленинградской области проживает 166,6 тысяч инвалидов, в том числе 2,2 тысячи инвалидов-колясочников. Численность других маломобильных групп населения (пожилые люди, беременные женщины, маленькие дети, граждане с временными ограничениями подвижности из-за болезней и аварий и т.д.) в Санкт-Петербурге и Ленинградской области составляет около 1,8 млн чел. (около 27% от общей численности населения региона).

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

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

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 объёмов пассажирских перевозок на наземных видах транспорта общего пользования в Санкт-Петербурге и Ленинградской области приведён в табл. 1.3.

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 1.3.**

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

<b>Показатели</b>	<b>Существующее положение 2013 г.</b>	<b>2017 г.</b>	<b>2020 г.</b>
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	31	32,5	35



Показатели	Существующее положение 2013 г.	2017 г.	2020 г.
территории Ленинградской области, млн пасс. в год			

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 с изменениями и дополнениями от 15.05.2014 № 445;
- Федеральная адресная инвестиционная программа на 2014 год и на плановый период 2015 и 2016 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;
- Стратегия развития транспортно-логистического комплекса Санкт-Петербурга, утвержденная постановлением Правительства Санкт-Петербурга от 03.07.2001 № 741;
- Постановление Правительства Санкт-Петербурга от 22.11.2011 № 1603 (ред. от 04.04.2014) «О программе «Целевая программа «Развитие транспортного комплекса Санкт-Петербурга до 2015 года»;
- 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.

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:

- строительство трамвайного парка № 11;
- реконструкция трамвайных путей;
- строительство и реконструкция объектов транспортной инфраструктуры (конечных станций, остановок и др.) наземного пассажирского транспорта, обеспечивающих работу социальных маршрутов.

Решение о строительстве Трамвайного парка №11 в квартале №22 нежилой зоны «Ржевка» было принято еще в 1979 г., что обусловлено отсутствием в северо-восточной части города трамвайных парков.

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.

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.

В перспективе на базе Трамвайного парка №11 планируется организация ремонтной базы для проведения капитальных ремонтов трамваев.

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.

В целях повышения эффективности и качества работы наземного пассажирского транспорта в 2017-2018 гг. планируется:

- 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)».

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 в размере 102 420,5 млн руб., в том числе за счет:

- федерального бюджета – 26 791,0 млн руб. (26,2%);
- бюджета Санкт-Петербурга – 63 287,7 млн руб. (61,8%);
- бюджета Ленинградской области – 290 млн руб. (0,3%);
- внебюджетных источников финансирования – 12 051,8 млн руб. (11,7%).

Дополнительная потребность в финансировании целевого варианта подпрограммы по сравнению с консервативным вариантом составляет в ценах соответствующих лет 78 322,6 млн руб., в том числе за счет:

- федерального бюджета – 26 791,0 млн руб. (34,2%);
- бюджета Санкт-Петербурга – 51 241,7 млн руб. (65,4%);
- бюджета Ленинградской области – 290 млн руб. (0,4%).

#### **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)	2014 г. (план)	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	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	5690
3.	Доля поездок, оплаченных электронными билетами в Санкт-Петербурге	% от общего количества поездок	77	78	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	60	69	75
4.1.	– трамваи	%	21	22	26,6	28,9
4.2.	– троллейбусы	%	53	57	63	67
4.3.	– автобусы	%	69	73	84	93
5.	Доля автобусов, адаптированных для перевозки лиц с ограниченными возможностями, обслуживающих маршрутные перевозки в Ленинградской области	% от общего парка автобусов	14	15	18	20

№ п/п	Наименование целевого показателя	Единица измерения	Значение целевого показателя			
			2013 г. (отчет)	2014 г. (план)	2017 г. (прогноз)	2020 г. (прогноз)
6.	Обеспеченность автобусных маршрутов Ленинградской области подвижным составом, имеющим нормативные сроки службы	ед. на 1 маршрут	2,6	2,8	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)	2014 г. (план)	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	28	29	31
2.	Прирост протяженности новых линий наземного пассажирского транспорта (нарастающим итогом к уровню 2013 г.) на территории Санкт-Петербурга	км	5580	5690	6040	6410
3.	Доля поездок, оплаченных электронными билетами в Санкт-Петербурге	% от общего количества поездок	77	78	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	60	72,9	88,4
4.1.	– трамваи	%	21	22	44,2	64,3
4.2.	– троллейбусы	%	53	57	68	79
4.3.	– автобусы	%	69	73	86	100

№ п/п	Наименование целевого показателя	Единица измерения	Значение целевого показателя			
			2013 г. (отчет)	2014 г. (план)	2017 г. (прогноз)	2020 г. (прогноз)
5.	Доля автобусов, адаптированных для перевозки лиц с ограниченными возможностями, обслуживающих маршрутные перевозки в Ленинградской области	% от общего парка автобусов	14	15	20	26
6.	Обеспеченность автобусных маршрутов Ленинградской области подвижным составом, имеющим нормативные сроки службы	ед. на 1 маршрут	2,6	2,8	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	102 420,5	9 485,3	11 419,1	19 625,5	24 079,8	20 109,0	17 701,8
			учтено	24 097,9	4 102,2	3 600,8	3 801,6	4 021,4	4 184,3	4 387,6
			дополнительная потребность	78 322,6	5 383,1	7 818,3	15 823,9	20 058,4	15 924,7	13 314,2
			Федеральный бюджет	26 791,0	2 098,4	2 502,5	6 027,4	6 855,1	4 816,2	4 491,3
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	26 791,0	2 098,4	2 502,5	6 027,4	6 855,1	4 816,2	4 491,3
			Бюджет Санкт-Петербурга	63 287,7	5 518,8	7 109,8	11 645,4	15 140,1	13 128,2	10 745,5
			учтено	12 046,0	2 234,0	1 794,0	1 878,9	1 966,9	2 049,6	2 122,6
			дополнительная потребность	51 241,7	3 284,8	5 315,8	9 766,5	13 173,2	11 078,5	8 622,9
			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	12 051,8	1 868,1	1 806,8	1 922,7	2 054,5	2 134,6	2 265,0
			учтено	12 051,8	1 868,1	1 806,8	1 922,7	2 054,5	2 134,6	2 265,0
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
1	Развитие маршрутной сети и пополнение всех видов наземного	Приобретение трамвайных вагонов	Всего	29 394,7	4 235,3	4 703,4	4 973,4	5 004,3	5 202,9	5 275,4
			учтено	2 143,4	500,0	300,0	315,3	329,8	343,3	355,0
			дополнительная потребность	27 251,3	3 735,3	4 403,4	4 658,1	4 674,5	4 859,6	4 920,4

№ п/п	Задачи подпрограммы	Наименование мероприятия	Источники финансирования	Расходы, млн рублей по годам						
				2015-2020	2015	2016	2017	2018	2019	2020
	пассажирского транспорта современным подвижным составом с улучшенными технико-экономическими и экологическими характеристиками		Федеральный бюджет	13 625,7	1 867,7	2 201,7	2 329,1	2 337,3	2 429,8	2 460,2
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	13 625,7	1 867,7	2 201,7	2 329,1	2 337,3	2 429,8	2 460,2
			Бюджет Санкт-Петербурга	15 769,1	2 367,7	2 501,7	2 644,4	2 667,1	2 773,1	2 815,2
			учтено	2 143,4	500,0	300,0	315,3	329,8	343,3	355,0
			дополнительная потребность	13 625,7	1 867,7	2 201,7	2 329,1	2 337,3	2 429,8	2 460,2
			Бюджет Ленинградской области	-	-	-	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Внебюджетные источники	-	-	-	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			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	Всего	4 558,6	685,6	687,7	762,1	795,3	800,8	827,1
			учтено	695,9	224,2	86,1	90,5	94,7	98,5	101,9
			дополнительная потребность	3 862,7	461,4	601,6	671,6	700,6	702,3	725,2
			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	2 627,2	454,9	386,9	426,3	445,0	449,7	464,5
			учтено	695,9	224,2	86,1	90,5	94,7	98,5	101,9
			дополнительная потребность	1 931,4	230,7	300,8	335,8	350,3	351,2	362,6
			Бюджет Ленинградской области	-	-	-	-	-	-	-

№ п/п	Задачи подпрограммы	Наименование мероприятия	Источники финансирования	Расходы, млн рублей по годам						
				2015-2020	2015	2016	2017	2018	2019	2020
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	учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Внебюджетные источники	-	-	-	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Всего	29 461,8	1 192,8	1 207,6	7 174,2	9 661,7	5 453,6	4 772,0
			учтено	7 812,7	1 192,8	1 207,6	1 267,8	1 326,5	1 383,0	1 435,0
			дополнительная потребность	21 649,1	-	-	5 906,4	8 335,2	4 070,5	3 337,0
			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	16 516,9	878,7	878,7	3 876,7	5 133,6	3 040,9	2 708,3
			учтено	5 692,3	878,7	878,7	923,5	966,0	1 005,6	1 039,8
			дополнительная потребность	10 824,6	-	-	2 953,2	4 167,6	2 035,3	1 668,5
			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	Приобретение 65 автобусов особо большого класса	Всего	818,8	-	-	818,8	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	818,8	-	-	818,8	-	-	-



№ п/п	Задачи подпрограммы	Наименование мероприятия	Источники финансирования	Расходы, млн рублей по годам						
				2015-2020	2015	2016	2017	2018	2019	2020
	пассажирского транспорта современным подвижным составом с улучшенными технико-экономическими и экологическими характеристиками	(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 04.04.2014 № 233)	Федеральный бюджет	409,4	-	-	409,4	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	409,4	-	-	409,4	-	-	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	409,4	-	-	409,4	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	409,4	-	-	409,4	-	-	-
			Бюджет Ленинградской области	-	-	-	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Внебюджетные источники	-	-	-	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
5	Модернизация и приведение в нормативное состояние объектов транспортной инфраструктуры наземного пассажирского транспорта	Реконструкция кабельной сети городского электрического транспорта	Всего	2 931,2	265,4	362,7	537,2	568,2	589,0	608,7
			учтено	1 449,8	156,3	236,1	248,2	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	2 931,2	265,4	362,7	537,2	568,2	589,0	608,7
			учтено	1 449,8	156,3	236,1	248,2	259,6	270,2	279,4
			дополнительная потребность	1 481,4	109,1	126,6	289,0	308,6	318,8	329,3
			Бюджет Ленинградской области	-	-	-	-	-	-	-

№ п/п	Задачи подпрограммы	Наименование мероприятия	Источники финансирования	Расходы, млн рублей по годам						
				2015-2020	2015	2016	2017	2018	2019	2020
6	Модернизация и приведение в нормативное состояние объектов транспортной инфраструктуры наземного пассажирского транспорта	Реконструкция троллейбусных линий	учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Внебюджетные источники	-	-	-	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Всего	931,0	260,7	122,4	128,6	134,5	140,0	144,8
			учтено	931,0	260,7	122,4	128,6	134,5	140,0	144,8
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	931,0	260,7	122,4	128,6	134,5	140,0	144,8
			учтено	931,0	260,7	122,4	128,6	134,5	140,0	144,8
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Ленинградской области	-	-	-	-	-	-	-
7	Модернизация и приведение в нормативное состояние	Реконструкция и техническое переворужение	учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Внебюджетные источники	-	-	-	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Всего	4 857,2	706,0	909,3	720,5	796,0	791,0	934,4
			учтено	3 832,7	411,0	468,2	560,5	667,5	791,0	934,4
			дополнительная потребность	1 024,6	295,0	441,1	160,0	128,5	-	-

№ п/п	Задачи подпрограммы	Наименование мероприятия	Источники финансирования	Расходы, млн рублей по годам						
				2015-2020	2015	2016	2017	2018	2019	2020
	объектов транспортной инфраструктуры наземного пассажирского транспорта	трамвайных и троллейбусных парков	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	3 832,7	411,0	468,2	560,5	667,5	791,0	934,4
			учтено	3 832,7	411,0	468,2	560,5	667,5	791,0	934,4
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
8	Модернизация и приведение в нормативное состояние объектов транспортной инфраструктуры наземного пассажирского транспорта	Модернизация оборудования тяговых подстанций городского электрического транспорта Санкт- Петербурга	Всего	1 055,2	156,2	164,1	172,5	180,4	187,8	194,2
			учтено	1 055,2	156,2	164,1	172,5	180,4	187,8	194,2
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	-	-	-	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			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	1 055,2	156,2	164,1	172,5	180,4	187,8	194,2
			учтено	1 055,2	156,2	164,1	172,5	180,4	187,8	194,2
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
9	Модернизация и приведение в нормативное состояние объектов транспортной инфраструктуры наземного пассажирского транспорта	Реконструкция и техническое переворужение автобусных парков	Всего	14 175,6	1 620,2	1 942,1	2 075,9	3 184,6	2 654,1	2 698,7
			учтено	5 043,5	986,8	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	5 043,5	986,8	845,6	845,4	846,1	778,4	741,2
			учтено	5 043,5	986,8	845,6	845,4	846,1	778,4	741,2
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
10	Модернизация и приведение в нормативное состояние объектов транспортной	Реконструкция трамвайных путей	Всего	3 510,2	-	697,3	720,3	675,0	697,3	720,3
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	3 510,2	-	697,3	720,3	675,0	697,3	720,3
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-

№ п/п	Задачи подпрограммы	Наименование мероприятия	Источники финансирования	Расходы, млн рублей по годам						
				2015-2020	2015	2016	2017	2018	2019	2020
	инфраструктуры наземного пассажирского транспорта		учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	3 510,2	-	697,3	720,3	675,0	697,3	720,3
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			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	-	-	-	-	-	-	-
11	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	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	7 250,9	-	-	1 000,0	2 500,0	3 000,0	750,9
			Бюджет Ленинградской области	-	-	-	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-

№ п/п	Задачи подпрограммы	Наименование мероприятия	Источники финансирования	Расходы, млн рублей по годам						
				2015-2020	2015	2016	2017	2018	2019	2020
12	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	Внебюджетные источники	-	-	-	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			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	-	-	-	-	-	-	-
13	Повышение качества, доступности и безопасности услуг наземного пассажирского транспорта, в том числе	Приобретение (изготовление) и монтаж павильонов ожидания городского пассажирского транспорта без	Всего	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
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-

№ п/п	Задачи подпрограммы	Наименование мероприятия	Источники финансирования	Расходы, млн рублей по годам						
				2015-2020	2015	2016	2017	2018	2019	2020
	для маломобильных групп населения	рекламных конструкций (1625 штук)	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	-	-	-	-	-	-	-
14	Внедрение на всех видах транспорта электронных билетов	Комплексное сопровождение и развитие ГИС "Система электронного контроля и оплаты проезда (ГИС СЭКОП)"	Всего	1 164,7	104,8	139,1	174,6	183,3	192,0	370,9
			учтено	874,7	104,8	139,1	144,6	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	874,7	104,8	139,1	144,6	153,3	162,0	170,9
			учтено	874,7	104,8	139,1	144,6	153,3	162,0	170,9
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			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	-	-	-	-	-	-	-

№ п/п	Задачи подпрограммы	Наименование мероприятия	Источники финансирования	Расходы, млн рублей по годам						
				2015-2020	2015	2016	2017	2018	2019	2020
15	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)"	учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Всего	208,9	59,4	31,6	28,2	29,0	29,9	30,8
			учтено	208,9	59,4	31,6	28,2	29,0	29,9	30,8
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Федеральный бюджет	-	-	-	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Санкт-Петербурга	208,9	59,4	31,6	28,2	29,0	29,9	30,8
			учтено	208,9	59,4	31,6	28,2	29,0	29,9	30,8
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Бюджет Ленинградской области	-	-	-	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			дополнительная потребность	-	-	-	-	-	-	-
			Внебюджетные источники	-	-	-	-	-	-	-
			учтено	-	-	-	-	-	-	-
			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.