

Утверждена
постановлением Администрации
города Апатиты
от 26.12.2017 № 1722
(с изменениями, внесенными постановлением от 25.12.2018 № 1592)

**Программа комплексного развития
транспортной инфраструктуры муниципального
образования город Апатиты
с подведомственной территорией
Мурманской области
на 2017 – 2025 годы**

1. Паспорт Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования город Апатиты с подведомственной территорией Мурманской области на 2017 - 2025 годы (далее - Программа, муниципальное образование, город Апатиты)

Наименование Программы	Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования город Апатиты с подведомственной территорией Мурманской области на 2017 – 2025
Основание для разработки Программы	Градостроительный кодекс Российской Федерации; Постановление Правительства РФ от 25.12. 2015 г. № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»; Генеральный план муниципального образования город Апатиты с подведомственной территорией Мурманской области, утвержденный решением Совета города Апатиты от 26.11.2013 № 849 (далее – Генеральный план).
Заказчик и разработчик Программы, его местонахождение	Администрация города Апатиты 184209, Мурманская обл., г. Апатиты, пл. Ленина, д. 1.
Цель программы	Обеспечение развития транспортной инфраструктуры территории муниципального образования с повышением уровня ее безопасности
Задачи Программы	1. Обеспечение проектирования строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры; 2. Обеспечение строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры; 3. Повышение безопасности дорожного движения на территории муниципального образования.

<p>Целевые показатели (индикаторы) развития транспортной инфраструктуры</p>	<p>Технико-экономические показатели:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Протяженность автомобильных дорог общего пользования местного значения, соответствующих нормативным требованиям к транспортно – эксплуатационному состоянию, %; 2. Количество проектов на строительство, реконструкцию объектов транспортной инфраструктуры, проект; 3. Протяженность построенных, реконструированных автомобильных дорог, км; 4. Количество внедренных технических средств организации дорожного движения, объект/шт. <p>Финансовые показатели: перераспределение объемов финансирования в зависимости от динамики и темпов достижения поставленных целей, внешних факторов.</p> <p>Социально-экономические показатели:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Повышение доступности и качества транспортного обслуживания населения муниципального образования, %; 2. Количество дорожно - транспортных происшествий (далее - ДТП), произошедших на территории муниципального образования, ед. 																																																		
<p>Сроки и этапы реализации Программы</p>	<p>2017 – 2025 годы</p>																																																		
<p>Укрупненное описание запланированных мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры (групп мероприятий, подпрограмм, инвестиционных проектов)</p>	<p>Перечень мероприятий отражен в таблице 7 Программы</p>																																																		
<p>Объемы и источники финансирования Программы</p>	<p>Годы реализации и</p>	<p>Источники финансирования, тыс. рублей</p> <table border="1" data-bbox="805 1579 1477 2040"> <thead> <tr> <th data-bbox="805 1579 965 1646">Итого</th> <th colspan="4" data-bbox="965 1579 1477 1646">в том числе по источникам финансирования</th> </tr> <tr> <th data-bbox="805 1646 965 1675"></th> <th data-bbox="965 1646 1117 1675">МБ</th> <th data-bbox="1117 1646 1268 1675">ОБ</th> <th data-bbox="1268 1646 1364 1675">ФБ</th> <th data-bbox="1364 1646 1477 1675">ВБС</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="805 1675 965 1727">2017 год</td> <td data-bbox="965 1675 1117 1727">910,0</td> <td data-bbox="1117 1675 1268 1727">910,0</td> <td data-bbox="1268 1675 1364 1727">0,0</td> <td data-bbox="1364 1675 1477 1727">0</td> </tr> <tr> <td data-bbox="805 1727 965 1778">2018 год</td> <td data-bbox="965 1727 1117 1778">9 560,2</td> <td data-bbox="1117 1727 1268 1778">9 560,2</td> <td data-bbox="1268 1727 1364 1778">0,0</td> <td data-bbox="1364 1727 1477 1778">0</td> </tr> <tr> <td data-bbox="805 1778 965 1830">2019 год</td> <td data-bbox="965 1778 1117 1830">16 515,1</td> <td data-bbox="1117 1778 1268 1830">7 574,6</td> <td data-bbox="1268 1778 1364 1830">8 940,5</td> <td data-bbox="1364 1778 1477 1830">0</td> </tr> <tr> <td data-bbox="805 1830 965 1881">2020 год</td> <td data-bbox="965 1830 1117 1881">37 051,2</td> <td data-bbox="1117 1830 1268 1881">17 634,1</td> <td data-bbox="1268 1830 1364 1881">19 417,1</td> <td data-bbox="1364 1830 1477 1881">0</td> </tr> <tr> <td data-bbox="805 1881 965 1933">2021 год</td> <td data-bbox="965 1881 1117 1933">8 378,4</td> <td data-bbox="1117 1881 1268 1933">8 378,4</td> <td data-bbox="1268 1881 1364 1933">0</td> <td data-bbox="1364 1881 1477 1933">0</td> </tr> <tr> <td data-bbox="805 1933 965 2007">2022-2025 годы</td> <td data-bbox="965 1933 1117 2007">100 073,2</td> <td data-bbox="1117 1933 1268 2007">70 073,2</td> <td data-bbox="1268 1933 1364 2007">30 000,0</td> <td data-bbox="1364 1933 1477 2007">0</td> </tr> <tr> <td data-bbox="805 2007 965 2040">Всего:</td> <td data-bbox="965 2007 1117 2040">172 488,1</td> <td data-bbox="1117 2007 1268 2040">114 130,5</td> <td data-bbox="1268 2007 1364 2040">58 357,6</td> <td data-bbox="1364 2007 1477 2040">0</td> </tr> </tbody> </table>					Итого	в том числе по источникам финансирования					МБ	ОБ	ФБ	ВБС	2017 год	910,0	910,0	0,0	0	2018 год	9 560,2	9 560,2	0,0	0	2019 год	16 515,1	7 574,6	8 940,5	0	2020 год	37 051,2	17 634,1	19 417,1	0	2021 год	8 378,4	8 378,4	0	0	2022-2025 годы	100 073,2	70 073,2	30 000,0	0	Всего:	172 488,1	114 130,5	58 357,6	0
Итого	в том числе по источникам финансирования																																																		
	МБ	ОБ	ФБ	ВБС																																															
2017 год	910,0	910,0	0,0	0																																															
2018 год	9 560,2	9 560,2	0,0	0																																															
2019 год	16 515,1	7 574,6	8 940,5	0																																															
2020 год	37 051,2	17 634,1	19 417,1	0																																															
2021 год	8 378,4	8 378,4	0	0																																															
2022-2025 годы	100 073,2	70 073,2	30 000,0	0																																															
Всего:	172 488,1	114 130,5	58 357,6	0																																															

Ожидаемые результаты реализации Программы	<ol style="list-style-type: none"> 1. Создание условий для развития транспортной инфраструктуры на территории муниципального образования; 2. Повышение уровня защищенности участников дорожного движения на территории муниципального образования.
---	--

2. Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры муниципального образования

2.1. Анализ положения муниципального образования в структуре пространственной организации субъектов Российской Федерации

Муниципальное образование обладает высокой степенью транспортной доступности, так как находится на пересечении основных транспортных потоков, способных обеспечить связь с любым регионом страны.

На территории муниципального образования расположен аэропорт «Хибины», осуществляющий перевозку жителей города Апатиты и всего юга Кольского полуострова. Активно используется железнодорожное сообщение: расстояние между городами Апатиты – Мурманск - 185 км (не более 4-х часов пути ж/д транспортом), Апатиты - Санкт-Петербург — 1262 км (одни сутки в пути).

Разветвленная сеть автомобильных дорог связывает город Апатиты с основными городами региона, страны и зарубежными странами - Мурманском (не более 3-х часов пути), Колой, Кандалакшей, Полярными Зорями, Мончегорском, Кировском, селом Ловозеро, поселком Умба, Санкт-Петербургом, пограничными переходами Лотта (Норвегия) и Салла (Финляндия).

Автоподъезд к городу Апатиты осуществляется от автодороги федерального значения Р-21 «Кола» (Санкт-Петербург – Петрозаводск - Мурманск – Печенега – граница с Королевством Норвегия). Протяженность автоподъезда составляет 30 км. Расстояние до Мурманска по автодороге «Кола» составляет 163 км.

Воздушное сообщение осуществляется через аэропорт гражданской авиации «Хибины», расположенный в 13 км южнее города Апатиты.

Сложившаяся в настоящее время развитая транспортная инфраструктура, а именно: наличие железнодорожного узла общего пользования, близость к автодороге федерального значения и незначительная удаленность от областного центра, создает условия для выгодного привлечения инвестиций и способствует экономическому развитию города.

2.2. Социально-экономическая характеристика муниципального образования, характеристика градостроительной деятельности, включая деятельность в сфере транспорта, оценку транспортного спроса

Муниципальное образование – динамично развивающийся муниципалитет, географический центр Кольского полуострова, расположенный между озером Имандра и горным массивом Хибины в 179 км к югу от города Мурманск. Площадь территории – 2,5 тысячи квадратных километров (1,7% территории Мурманской области), в том числе – площадь территории города Апатиты – 30,9 квадратных километров. Площадь земель лесного фонда от всей площади муниципального образования составляют 92,5%. Площадь земель сельскохозяйственного назначения хозяйств всех категорий

муниципального образования составляют 5,2 тысячи гектаров (2,1% от всей площади территории муниципального образования), из них доля обрабатываемых земель – 45%.

Законом Мурманской области от 02.12.2004 № 532-01-ЗМО «О статусе муниципального образования город Апатиты с подведомственной территорией» муниципальное образование наделено статусом городского округа с населенными пунктами:

- город Апатиты (административный центр округа),
- населенный пункт Тик-Губа,
- железнодорожная станция Хибины.

Город Апатиты, образованный в 1935 году как поселок, преобразован в город областного подчинения 7 июля 1966 года. Появление города Апатиты на карте области, его становление и развитие связано с разработкой Хибинских месторождений и с научной поддержкой их освоения.

Тик-Губа – населенный пункт площадью 59,95 га расположен в 2 км от города Апатиты на берегу озера Имандра. Численность постоянного населения — 2 человека.

Железнодорожная станция Хибины – железнодорожная станция Мурманского отделения Октябрьской железной дороги расположена в 9 км от города Апатиты в губе Белой озера Имандра, вблизи устья реки Малая Белая. Площадь территории — 27,86 га. Постоянного населения нет.

Особенность современной экономической структуры города Апатиты состоит в многоотраслевом характере, с относительно хорошо развитым сектором малого бизнеса, высокой концентрацией организаций в сфере науки и научного обслуживания (здесь сосредоточено 10 организаций Кольского научного центра Российской академии наук) (далее – КНЦ РАН), множеством образовательных учреждений всех ступеней, включая высшее образование и аспирантуру. В 2 филиалах государственных высших учебных заведений обучается около 2000 студентов по 17 направлениям и 24 специальностям.

Учитывая многообразие экономической структуры города, его исторические истоки, привлекательность города для развития туризма и спорта, функциональный характер города можно обозначить как промышленно-научный центр с хорошими условиями для образования, туризма и отдыха.

Среди преимуществ города Апатиты можно обозначить:

потенциал географического положения, транспортной доступности и инфраструктуры (в том числе наличие аэропорта);

человеческий потенциал высококвалифицированных кадров, образованной молодежи и, в целом, интеллектуальных и духовно развитых жителей;

природный потенциал, включающий красивую окружающую город природу, места отдыха и спортивных соревнований, горы, озера, плоскогорья, достаточно умеренный для северного города климат;

научно-инновационный потенциал, характеризующийся расположением в городе разнообразных научных учреждений КНЦ РАН;

потенциал предпринимательства, основанный на активном малом бизнесе, играющем особенно важную роль в строительстве, торговле и обслуживании населения;

инфраструктурный потенциал, включающий современную инфраструктуру поддержки предпринимательской деятельности, в том числе ярмарочно-выставочной деятельности. Город Апатиты — второй после города Мурманска центр по проведению выставок, которые известны далеко за пределами региона;

культурный потенциал, базирующийся, как на учреждениях и организациях сферы культуры, сложившемся музейном комплексе, так и на том, что культурная среда города отличается высокими творческими и интеллектуальными характеристиками;

организационный потенциал местного управления и опыт стратегического планирования;

экономические ресурсы муниципального имущества и муниципального землевладения.

Численность населения на 01.01.2017 составила 56,4 тыс. человек. Плотность населения: 22,9 человек на 1 кв. км, в том числе 1824 человек — на 1 кв. км городской территории.

Демографическая ситуация в 2016 году:

коэффициент рождаемости — 10,2 человек на 1000 населения;

коэффициент смертности — 14,6 человек на 1000 населения;

миграционная убыль — 125 человек.

С целью повышения инвестиционной привлекательности муниципального образования Администрацией города Апатиты в 2013 году были разработаны следующие документы:

Генеральный план муниципального образования город Апатиты с подведомственной территорией (утвержден решением Совета депутатов города Апатиты от 26.11.2013 № 849);

Правила землепользования и застройки муниципального образования город Апатиты с подведомственной территорией (утверждены решением Совета депутатов города Апатиты от 22.07.2014 № 970);

Проект планировки части спортивно-рекреационной зоны на горе Воробьиная, утвержденный постановлением Администрации города Апатиты от 12.12.2013 № 1507. Цель проекта — расширение инфраструктуры спорта, туризма и отдыха в городе Апатиты. Гора Воробьиная находится на территории муниципального образования в транспортной доступности общественным и личным транспортом. Пользуется большой популярностью среди населения Апатитско-Кировского района зимой и летом для семейного отдыха, обучения детей горным лыжам, так как естественный рельеф горы, как нельзя лучше, подходит для организации безопасного и комфортного отдыха с детьми младшего и среднего школьного возраста.

Наиболее значимыми инвестиционными проектами, реализованными на территории муниципального образования в 2016 году, являются:

- реконструкция автодорожного путепровода через ж/д пути от ул. Ферсмана к поселку Белореченский с автоподъездами (средства городского бюджета);

- строительство продолжения ул. Ленина (от пересечения с ул. Победы до пересечения с ул. Воинов-Интернационалистов) (средства областного и городского бюджета);

- капитальный ремонт автомобильных дорог: ул. Фестивальная, ул. Северная, ул. Московская (средства областного и городского бюджета);

- строительство автозаправочной станции ООО «Лукойл-Северо-Западнефтепродукт» (собственные средства инвестора);

- реконструкция торгового комплекса (объект незавершенного строительства малого бизнеса) в продовольственный магазин (ул. Ферсмана, 47) (собственные средства инвестора).

В 2017 году реализуются следующие инвестиционные проекты:

- реконструкция ГОАУСОН «Апатитский психоневрологический интернат № 1», 3-я очередь (3 этап) (средства федерального и областного бюджета);

- реконструкция базы отдыха «Лесная» (собственные средства инвестора);

- создание диализного центра (собственные средства инвестора);

- строительство супермаркета детских и промышленных товаров по ул. Козлова (собственные средства инвестора);

- приобретение энергетического производственно-технологического комплекса «Комплекс теплоснабжения города Апатиты и пригородной зоны» (собственные средства Апатитской ТЭЦ филиал «Кольский» ПАО «ТГК-1»).

В 2017 году продолжается реализация следующих инвестиционных проектов:

- оборудование аэропорта курсоглисадной системой посадки и системой светосигнального оборудования (средства федерального бюджета);

- развитие аэропорта «Хибины» (собственные средства АО «Аэропорт» и привлеченные средства);

- реконструкция ГОАУСОН «Апатитский психоневрологический интернат № 1», 4-я очередь (средства федерального и областного бюджета).

Объем выполненных работ по виду деятельности «Строительство» в 2016 году составил 1195,8 млн. рублей по крупным и средним предприятиям.

В целях выявления в пределах границ муниципального образования ресурсов, возможных для использования в инвестиционных проектах проведена инвентаризация неиспользуемых земельных участков, зданий и сооружений.

Проводятся работы по выявлению аварийных объектов и объектов выведенных из эксплуатации, объектов незавершенного строительства, бесхозных объектов, в том числе производственного назначения, которые портят внешний вид города и небезопасны для населения. В 2015 году демонтированы объекты: «Спортивно-оздоровительный комплекс «Ледовый дворец»; «Котельная с мазутонасосной» в районе аэропорта «Хибины»; «Спецавтобаза на 75 машин» в районе аэропорта «Хибины». В 2016 году демонтированы сооружения завода ЖБИ-2, здание пожарного депо на улице Строителей.

2.3. Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта

Железнодорожный транспорт

Через город Апатиты проходит железнодорожная магистральная линия Волховстрой – Мурманск Октябрьской железной дороги, которая относится к Мурманскому отделению дороги.

Мурманское отделение имеет важное стратегическое значение, оказывает огромное влияние на экономическую жизнь региона. Партнерами Мурманского отделения являются все крупные предприятия области: горно-обогатительные комбинаты, порты, заводы.

Сегодня Мурманское отделение - это 1068 км путей, из них 495 км электрофицированных, более 20 предприятий, более 50 станций, около 8 тысяч работающих. В 2002 году общее отправление грузов на отделении составило 24944270 тонн, а пассажирооборот - 757902 миллиона пассажира-километров.

В 1988 году Мурманское отделение Октябрьской железной дороги перевезло 47,9 млн тонн грузов, а в последние три года перевозит около 25 млн тонн. С возрастанием объемов перевозок в направлении Мурманского порта за счет экспортных перевозок угля и нефти остро встанет проблема увеличения пропускной способности дороги на подходах к Мурманскому железнодорожному узлу на участке Хибины–Выходной–Кола–Мурманск.

Для ее решения необходимо безотлагательно решить вопросы по строительству второго сплошного пути на перегоне Выходной–Кола–Мурманск и строительству второго пути на перегоне Имандра–Оленегорск с одновременным удлинением приемо-отправочных путей на станциях.

В соответствии с Транспортной стратегией Российской Федерации на период до 2030 года, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 22.11.2008 № 1734-р, повышение весовых норм является одним из приоритетных

направлений, позволяющих обеспечить возрастающие объемы перевозок грузов, повысить эффективность работы железных дорог в рыночных условиях. Одним из полигонов обращения поездов повышенного веса будет являться участок Санкт-Петербург-сортировочный – Мурманск.

На территории муниципального образования расположен Апатитский железнодорожный узел. В состав Апатитского железнодорожного узла входят станция Апатиты, станция Титан, Блок-пост 1268 км.

Станция Апатиты – внеклассная станция, в состав которой входят три парка – приемо-отправочный, грузовой и сортировочный. Все парки оборудованы устройствами электрической централизации. К станции Апатиты примыкает однопутная неэлектрофицированная подъездная линия общего пользования к станции Титан. Протяженность подъездной линии, расположенной в восточном направлении от станции Апатиты, составляет 13 км.

Апатитский железнодорожный узел включает два структурных подразделения Мурманского отделения железной дороги – Апатитская дистанция пути и эксплуатационное вагонное депо.

В приемо-отправочном парке станции Апатиты имеется контейнерная площадка и железнодорожный вокзал с двумя низкими пассажирскими платформами. Максимальная единовременная вместимость вокзала – 300 человек.

На соединительном пути между приемо-отправочным парком станции Апатиты и грузовым парком находится железнодорожный путепровод.

На железнодорожных линиях узла имеются также четыре автодорожных путепровода на пересечении с городскими улицами и дорогами.

Станция Титан – станция III класса, оборудованная устройствами электрической сигнализации, расположена на территории муниципального образования город Кировск с подведомственной территорией. От станции Титан отходят оборудованные устройствами автоматической блокировки однопутные подъездные железнодорожные ветки к городу Кировску, на обогатительные фабрики АНОФ-I и АНОФ-III.

Блок-пост 1268 - расположен на перегоне Апатиты – Хибинь и оборудован устройствами электрической сигнализации.

Станция Хибинь – расположена на территории муниципального образования в 9 км от города Апатиты на губе Белой озера Имандра, вблизи устья реки Малая Белая, на участке Апатиты - Оленегорск. Останавливаются некоторые поезда дальнего следования, несколько раз в сутки проходит «рабочий вагон». В сторону города Апатиты от станции отправляется автобус.

Станция 3 км (Апатиты-3) (недействующая) – расположена на перегоне Апатиты – Титан, в районе пересечения улиц Космонавтов и Северной.

Остановочный пункт Платформа 7 км – расположен на перегоне Апатиты-1 - Титан. В настоящее время не используется.

Остановочный пункт Платформа 12 км – расположен на перегоне Апатиты-1 - Титан. В настоящее время не используется.

Генеральным планом предусматривается сохранение всего сложившегося комплекса устройств железнодорожного транспорта.

В планах Октябрьской железной дороги не предусматривается развитие путевого хозяйства станций и перегонов Апатитского железнодорожного узла.

Воздушный транспорт

Аэропорт гражданской авиации расположен в 13 км юго-восточнее города Апатиты.

В состав аэропорта «Хибинь» входят: аэродром класса В с обслуживающими устройствами и аэровокзал.

Аэропорт «Хибинь» по интенсивности движения и объемам авиаперевозок

относится к неклассифицированным аэропортам.

Летное поле имеет форму прямоугольника размером 3500 x 397 метров, вытянутого с запада на восток. Поверхность ровная, грунт суглинистый без травяного покрытия, в переходные периоды года и при интенсивных осадках в виде дождя размокает.

На летном поле расположены взлетно-посадочная полоса, радиолокационное оборудование, перрон, стоянка вертолетов, вертолетная площадка, посадочная площадка, загрузочная площадка и площадка для подцепки и отцепки грузов на внешней подвеске.

Взлетно-посадочная полоса размером 2496 x 42 метров имеет свободную зону (СЗ) у обоих порогов взлетно-посадочной полосы длиной по 400 метров каждая и шириной по 90 метров от продолжения оси взлетно-посадочной полосы. По обеим сторонам взлетно-посадочной полосы имеются укрепленные обочины по 7,5 метров на всем ее протяжении и укрепленные участки перед обоими порогами взлетно-посадочной полосы на протяжении 50 метров.

Стоянка вертолетов размером 800 x 70 метров расположена в 250 метрах северо-западнее взлетно-посадочной полосы параллельно ей. Вертолетная площадка размером 40 x 60 метров примыкает к взлетно-посадочной полосе и радиолокационному оборудованию, пригодна к эксплуатации одиночными вертолетами типа Ми-2, Ми-8, Ка-32. Посадочная площадка размером 104 x 14 метров расположена в восточной части перрона, пригодна для взлета и посадки вертолетов всех типов.

Загрузочная площадка и площадка для подцепки и отцепки грузов на внешней подвеске расположена на посадочной площадке вертолетов.

Взлетно-посадочная полоса и радиолокационное оборудование имеют дневную и ночную маркировку, остальные элементы летного поля - дневную.

Аэропорт «Хибины» годен к эксплуатации воздушных судов типа: ТУ-134, ЯК-42, АН-12, ИЛ-18, АН-24, АН-26, АН-30, ИЛ-114, ЯК-40, АН-72, АН-74, CRJ-100, CRJ-200, CHALLENGER-604, ATR 42-300, ATR 42-320, Piper PA-46Malibu, SAAB2000, SAAB340, PilatusPC-12 и другие ВС III и IV классов, вертолеты всех типов.

Хозяйственную деятельность в аэропорту осуществляет АО «Аэропорт».

Управление воздушным движением в районе аэропорта осуществляет аэродромный диспетчерский центр Апатиты Мурманского центра ОВД филиала «Аэронавигация Северо-Запада» Федерального государственного унитарного предприятия «Государственная корпорация по организации воздушного движения в Российской Федерации».

Аэропорт «Хибины» является запасным аэропортом для воздушных судов с максимальной полетной массой до 100 т.

АО «Аэропорт» организует воздушные перевозки пассажиров и грузов на внутренних авиалиниях. Ежегодно перевозится до 20 тыс. пассажиров и осуществляются эпизодические грузовые перевозки.

В летний период выполняются рейсы по маршрутам: Апатиты – Москва; Апатиты - Санкт-Петербург; Апатиты - Череповец; Москва- Сочи; Москва – Анапа.

В зимний период выполняются рейсы по маршрутам: Апатиты – Москва; Апатиты - Санкт-Петербург.

Кроме этого, выполняются чартерные рейсы. Всего за год осуществляется до 500 самолето-вылетов. Единовременная вместимость аэровокзала – 100 пассажиров.

Аэропорт «Хибины» не оказывает шумового воздействия на город Апатиты.

Полосы воздушных подходов распространяются по оси взлетно-посадочной полосы от торцов на расстояния до 16 км.

Вертолетные и посадочные площадки:

- посадочная площадка «Канозеро» расположена в 45 км юго-восточнее аэропорта «Хибины» на берегу реки Умба, годна для эксплуатации вертолетов: Ми-2, Ми-8, Ка-32;
- посадочная площадка «Зашеек» расположена в 35 км к востоку от аэропорта «Хибины», площадка не введена в эксплуатацию;
- в качестве посадочной площадки используется летное поле «старого» аэропорта Кировск (район 9-го км автодороги Апатиты – Кировск).

Перспективы аэропорта «Хибины» связаны с развитием городов Апатиты, Кировск, Мончегорск, Полярные зори, Кандалакша, а также со строительством Кольской АЭС-2.

Аэропорт «Хибины» находится в центре Кольского полуострова, что дает возможность удобно обслуживать жителей центральной и южной части Кольского полуострова Мончегорск, Кандалакша, Полярные Зори, Ковдор, Умба, Апатиты, Кировск, а также северную часть Республики Карелия.

Географическое положение обуславливает более благоприятные метеорологические условия для принятия воздушных судов, чем в аэропорту города Мурманска, т. е. практическое отсутствие таких природных явлений как штормовые ветра, туманы.

В связи с удобным географическим положением (центр области) целесообразнее базировать в аэропорту «Хибины» экстренные службы, которые зависимы от авиации - «Лесоохрана» и «Авиационно - спасательный центр» МЧС России (в связи с близким расположением атомной станции в г. Полярные Зори).

Автомобильный транспорт

Автомобильные связи города Апатиты с городом Мурманском осуществляются по автодороге федерального значения М-18 Санкт-Петербург – Мурманск «Кола». Ответвление на город Апатиты осуществляется на 1095 км трассы.

Расстояния (км) между городом Апатиты и городами Мурманской области указаны в таблице 1

Таблица 1

Заозерск	Заполярный	Кандалакша	Кировск	Ковдор	Кола
366	453	106	10	156	236
Мончегорск	Мурманск	Оленегорск	П.Зори	Полярный	Североморск
66	216	96	84	301	238

Автодорога Санкт-Петербург – Мурманск является автодорогой II-III технической категории с асфальтобетонным покрытием проезжей части шириной 7,0 метров.

Ответвлением к городу Апатиты является автодорога регионального значения - автоподъезд к городу Апатиты. На автоподъезде к городу Апатиты имеется железобетонный мост через протоку между акваториями озера Имандра.

Кроме автоподъезда к городу Апатиты на территории муниципального образования имеются следующие автодороги общего пользования регионального значения: Апатиты – Щучье; Апатиты – Залесье; автоподъезд к п. Речной; Апатиты – Тик-Губа; Апатиты – Аэропорт «Хибины»; объездная автомобильная дорога города Апатиты; Апатиты – Кировск.

Стационарные пункты весового контроля на региональных автодорогах, расположенных на территории муниципального образования, отсутствуют. В перспективе их строительство не планируется. На 14 км автоподъезда к городу Апатиты имеется площадка для стоянки всех видов автомобильного транспорта. Строительство новых площадок не планируется.

В городе Апатиты отсутствует автовокзал и автостанция. Продажа билетов на

1	Площадь Ленина	Магистральные улицы районного значения: транспортно-пешеходные	0,335	0,335	-	-	60	Расчеты не выполнялись	Расчеты не выполнялись	Расчеты не выполнялись
2	Площадь Геологов	Магистральные улицы районного значения: транспортно-пешеходные	0,387	0,387	-	-	60	Расчеты не выполнялись	Расчеты не выполнялись	Расчеты не выполнялись
3	Привокзальная площадь	Магистральные улицы районного значения: транспортно-пешеходные	0,239	0,239	-	-	60	Расчеты не выполнялись	Расчеты не выполнялись	Расчеты не выполнялись
4	Улица Московская	Магистральные улицы районного значения: транспортно-пешеходные	0,573	0,573	-	-	60	Расчеты не выполнялись	Расчеты не выполнялись	Расчеты не выполнялись
		Улицы и дороги местного значения: в жилой застройке	0,392	0,392	-	-	40	Расчеты не выполнялись	Расчеты не выполнялись	Расчеты не выполнялись
5	Улица Ленина	Магистральные улицы районного значения: транспортно-пешеходные	1,489	1,489	-	-	60	Расчеты не выполнялись	Расчеты не выполнялись	Расчеты не выполнялись
6	Улица Северная	Магистральные улицы районного значения: транспортно-пешеходные	0,885	0,885	-	-	60	Расчеты не выполнялись	Расчеты не выполнялись	Расчеты не выполнялись
7	Улица Космонавтов	Магистральные улицы районного значения: транспортно-пешеходные	1,516	1,516	-	-	60	Расчеты не выполнялись	Расчеты не выполнялись	Расчеты не выполнялись
8	Улица Нечаева	Улицы и дороги местного значения: улицы в жилой застройке	0,340	0,340	-	-	40	Расчеты не выполнялись	Расчеты не выполнялись	Расчеты не выполнялись
9	Улица Фестивальная	Улицы и дороги местного значения: улицы в жилой застройке	0,931	0,931	-	-	40	Расчеты не выполнялись	Расчеты не выполнялись	Расчеты не выполнялись
10	Улица Бредова	Магистральные улицы районного значения: транспортно-пешеходные	1,477	1,477	-	-	60	Расчеты не выполнялись	Расчеты не выполнялись	Расчеты не выполнялись
11	Улица Строителей	Магистральные улицы районного значения: транспортно-пешеходные	2,772	2,772	-	-	60	Расчеты не выполнялись	Расчеты не выполнялись	Расчеты не выполнялись

12	Улица Пушкина	Улицы и дороги местного значения: улицы в жилой застройке	0,483	0,483	-	-	40	Расчеты не выполнялись	Расчеты не выполнялись	Расчеты не выполнялись
13	Улица Гайдара	Магистральные улицы районного значения: транспортно-пешеходные	0,486	0,486	-	-	60	Расчеты не выполнялись	Расчеты не выполнялись	Расчеты не выполнялись
14	Улица Фермана	Магистральные улицы районного значения: транспортно-пешеходные	1,749	1,749	-	-	60	Расчеты не выполнялись	Расчеты не выполнялись	Расчеты не выполнялись
15	Улица Козлова	Магистральные улицы районного значения: транспортно-пешеходные	1,721	1,721	-	-	60	Расчеты не выполнялись	Расчеты не выполнялись	Расчеты не выполнялись
16	Улица Зиновьева	Магистральные улицы районного значения: транспортно-пешеходные	0,725	0,725	-	-	60	Расчеты не выполнялись	Расчеты не выполнялись	Расчеты не выполнялись
17	Улица Лесная	Магистральные улицы районного значения: транспортно-пешеходные	1,573	1,573	-	-	60	Расчеты не выполнялись	Расчеты не выполнялись	Расчеты не выполнялись
18	Улица Сосновая	Магистральные улицы районного значения: транспортно-пешеходные	2,430	2,430	-	-	60	Расчеты не выполнялись	Расчеты не выполнялись	Расчеты не выполнялись
19	Улица Победы	Магистральные улицы районного значения: транспортно-пешеходные	1,058	1,058	-	-	60	Расчеты не выполнялись	Расчеты не выполнялись	Расчеты не выполнялись
20	Проспект Сидоренко	Магистральные улицы районного значения: транспортно-пешеходные	1,463	1,463	-	-	60	Расчеты не выполнялись	Расчеты не выполнялись	Расчеты не выполнялись
21	Улица Воинов Интернационалистов	Магистральные улицы районного значения: транспортно-пешеходные	0,664	0,664	-	-	60	Расчеты не выполнялись	Расчеты не выполнялись	Расчеты не выполнялись
22	Улица Жемчужная	Магистральные улицы районного значения: транспортно-пешеходные	1,360	1,360	-	-	60	Расчеты не выполнялись	Расчеты не выполнялись	Расчеты не выполнялись
23	Улица Кирова	Улицы и дороги местного значения: улицы в жилой застройке	0,921	0,921	-	-	40	Расчеты не выполнялись	Расчеты не выполнялись	Расчеты не выполнялись
24	Улица Комсомольская	Улицы и дороги местного значения: улицы в жилой застройке	0,157	0,157	-	-	40	Расчеты не выполнялись	Расчеты не выполнялись	Расчеты не выполнялись

25	Улица Трудовая	Магистральные улицы районного значения: транспортно-пешеходные	0,564	0,564	-	-	60	Расчеты не выполнялись	Расчеты не выполнялись	Расчеты не выполнялись
26	Межквартальный проезд: ул.Московская – ул.Московская,6	Проезды: второстепенные	0,161	0,161	-	-	30	Расчеты не выполнялись	Расчеты не выполнялись	Расчеты не выполнялись
27	Межквартальный проезд: ул.Космонавтов – ул.Московская,6	Проезды: второстепенные	0,079	0,079	-	-	30	Расчеты не выполнялись	Расчеты не выполнялись	Расчеты не выполнялись
28	Межквартальный проезд: ул.Московская – ул.Северная, 24	Проезды: второстепенные	0,249	0,249	-	-	30	Расчеты не выполнялись	Расчеты не выполнялись	Расчеты не выполнялись
29	Межквартальный проезд: ул.Северная – ул.Победы	Проезды: основные	0,582	0,582	-	-	30	Расчеты не выполнялись	Расчеты не выполнялись	Расчеты не выполнялись
30	Межквартальный проезд: ул.Фестивальная – ул.Бредова, 19	Проезды: второстепенные	0,313	0,313	-	-	30	Расчеты не выполнялись	Расчеты не выполнялись	Расчеты не выполнялись
31	Межквартальный проезд: ул.Фестивальная – ул.Бредова	Проезды: второстепенные	0,341	0,341	-	-	30	Расчеты не выполнялись	Расчеты не выполнялись	Расчеты не выполнялись
32	Межквартальный проезд: ул.Ферсмана – ул.Строителей	Проезды: основные	0,279	0,279	-	-	30	Расчеты не выполнялись	Расчеты не выполнялись	Расчеты не выполнялись
33	Межквартальный проезд: ул.Гайдара – ул.Дзержинского, 10	Проезды: второстепенные	0,166	0,166	-	-	30	Расчеты не выполнялись	Расчеты не выполнялись	Расчеты не выполнялись
34	Межквартальный проезд: ул.Бредова – ул.Космонавтов	Проезды: второстепенные	0,312	0,312	-	-	30	Расчеты не выполнялись	Расчеты не выполнялись	Расчеты не выполнялись
35	Межквартальный проезд: ул.Бредова – ул.Строителей, 111 – ул.Строителей, 125	Проезды: второстепенные	0,569	0,569	-	-	30	Расчеты не выполнялись	Расчеты не выполнялись	Расчеты не выполнялись
36	Межквартальный проезд: ул.Строителей – ул.Строителей, 35	Проезды: основные	0,215	0,215	-	-	30	Расчеты не выполнялись	Расчеты не выполнялись	Расчеты не выполнялись
37	Межквартальный проезд: ул.Космонавтов – ул.Строителей, 59	Проезды: основные	0,219	0,219	-	-	30	Расчеты не выполнялись	Расчеты не выполнялись	Расчеты не выполнялись
38	Межквартальный проезд: ул.Строителей –	Проезды: основные	0,238	0,238	-	-	30	Расчеты не выполнялись	Расчеты не выполнялись	Расчеты не выполнялись

	ул.Строителе й, 53									
39	Межквартал ный проезд: ул.Космонав тов – ул.Пушкина	Проезды: основные	0,519	0,519	-	-	30	Расчеты не выполняли сь	Расчеты не выполняли сь	Расчеты не выполня лись
40	Межквартал ный проезд: ул.Бредова – ул.Дзержинс кого, 45	Проезды: основные	0,107	0,107	-	-	30	Расчеты не выполняли сь	Расчеты не выполняли сь	Расчеты не выполня лись
41	Межквартал ный проезд: ул.Ферсмана – ул. Козлова, 19	Проезды: основные	0,211	0,211	-	-	30	Расчеты не выполняли сь	Расчеты не выполняли сь	Расчеты не выполня лись
42	Межквартал ный проезд: ул.Козлова – ул. Зиновьева	Проезды: второстепенны е	0,751	0,751	-	-	30	Расчеты не выполняли сь	Расчеты не выполняли сь	Расчеты не выполня лись
43	Межквартал ный проезд: ул.Зиновьева – ул.Ферсмана, 36	Проезды: второстепенны е	0,179	0,179	-	-	30	Расчеты не выполняли сь	Расчеты не выполняли сь	Расчеты не выполня лись
44	Межквартал ный проезд: пр.Сидоренк о – пр.Сидоренк о,27	Проезды: второстепенны е	0,175	0,175	-	-	30	Расчеты не выполняли сь	Расчеты не выполняли сь	Расчеты не выполня лись
45	Межквартал ный проезд: пр.Сидоренк о – пр.Сидоренк о,22	Проезды: второстепенны е	0,224	0,224	-	-	30	Расчеты не выполняли сь	Расчеты не выполняли сь	Расчеты не выполня лись
46	Межквартал ный проезд: пр.Сидоренк о – пр.Сидоренк о,18 (школа № 7)	Проезды: второстепенны е	0,158	0,158	-	-	30	Расчеты не выполняли сь	Расчеты не выполняли сь	Расчеты не выполня лись
47	Межквартал ный проезд: ул.Строителе й – пр.Сидоренк о, 6	Проезды: основные	0,194	0,194	-	-	30	Расчеты не выполняли сь	Расчеты не выполняли сь	Расчеты не выполня лись
48	Межквартал ный проезд: пр.Сидоренк о – ул.Воинов Интернацион алистов, 14	Проезды: второстепенны е	0,450	0,450	-	-	30	Расчеты не выполняли сь	Расчеты не выполняли сь	Расчеты не выполня лись
49	Межквартал ный проезд: ул.Гладышев а – ул.Жемчужн ая, 46	Проезды: второстепенны е	0,265	0,265	-	-	30	Расчеты не выполняли сь	Расчеты не выполняли сь	Расчеты не выполня лись
50	Автоподъезд ы к путепроводу от ул. Ферсмана к пос. Белореченск ий	Магистральны е улицы районного значения: транспортно- пешеходные	0,361	0,361	-	-	60	Расчеты не выполняли сь	Расчеты не выполняли сь	Расчеты не выполня лись

51	Автоподъезды к путепроводу на промплощадку и мосту через р.Жемчужная	Магистральные улицы районного значения: транспортно-пешеходные	0,999	0,999	-	-	60	Расчеты не выполнялись	Расчеты не выполнялись	Расчеты не выполнялись
52	Автоподъезды к путепроводу через ж/д пути у станции Апатиты-1	Магистральные улицы районного значения: транспортно-пешеходные	0,725	0,725	-	-	60	Расчеты не выполнялись	Расчеты не выполнялись	Расчеты не выполнялись
53	Участок а/д от пересечения ул. Энергетическая – ул. Промышленная – а/д Апатиты-Кировск до перекрестка с а/д на АНОФ-2	Улицы и дороги местного значения: улицы и дороги в производственных зонах	1,456	1,456	-	-	40	Расчеты не выполнялись	Расчеты не выполнялись	Расчеты не выполнялись
	ВСЕГО		37,3	37,3	-	-	-	-	-	-
54	ул. Дзержинского	Пешеходные улицы: основные	4,224	4,224	-	-	-	-	-	-
ИТОГО по категориям:		Магистральные улицы районного значения: транспортно-пешеходные	25,6	25,6	-	-	-	-	-	-
		Улицы и дороги местного значения: улицы в жилой застройке	3,2	3,2	-	-	-	-	-	-
		Улицы и дороги местного значения: улицы и дороги в производственных зонах	1,5	1,5	-	-	-	-	-	-
		Проезды: основные	2,6	2,6	-	-	-	-	-	-
		Проезды: второстепенные	4,4	4,4	-	-	-	-	-	-
		Пешеходные улицы: основные	4,2	4,2	-	-	-	-	-	-».

Экологическая нагрузка на окружающую среду от автомобильного транспорта и экономические потери не определялись. Оценка качества содержания дорог – удовлетворительная.

Перечень автомобильных дорог общего пользования регионального значения

на территории муниципального образования

Таблица 3

№ п/п	Наименование автомобильных дорог (участков)	Протяженность автодорог, км										
		Всего	В т.ч. по		С твердым покрытием							Грунтовые
			Категория, I-V	Протяженность	Всего	С усовершенствованным				Гравийное		
						Всего	Цементобетон	Асфальтобетон	Черный щебень			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
1	а/д Апатиты-Щучье	8,355	IV	8,355	8,355	8,355	-	-	8,355	-	-	
2	а/д Апатиты-Залесье	7,087	V	7,087	7,087	0,000	-	-		7,087	-	
3	а/п к н.п. Речной	7,403	V	7,403	7,403	0,000	-	-		7,403	-	
4	а/д Апатиты-Тиг-Губа	1,720	IV	1,720	1,720	1,720	-	0,600	1,120	-	-	
5	а/д Апатиты-Аэропорт «Хибины»	12,816	II	12,816	12,816	12,816	-	12,816	-	-	-	
6	Объездная автомобильная дорога города Апатиты	4,327	II	1,790	1,790	1,790	-	1,790	-	-	-	
			III	2,537	2,537	2,537	-	2,537	-	-	-	
7	а/п к г. Апатиты, км 5+000-км 27 + 400	22,400	III	10,300	10,300	10,300	-	10,300	0,000	-	-	
			IV	12,100	12,100	12,100	-	12,100	-	-	-	
8	а/д Апатиты-Кировск, км 2+688-км 7+700	5,012	II	5,012	5,012	5,012	-	5,012	-	-	-	
	ИТОГО	69,120		69,120	69,120	54,630	0,000	45,155	9,475	14,490	0,000	
Примечание: а/д-автомобильная дорога а/п- автоподъезд	В том числе по категориям			всего	тв.	усов.	ц/б	а/б	ч/щ	грав.	Грунт.	
		I-V	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	
		II	19,618	19,618	19,618	0,000	19,618	0,000	0,000	0,000	0,000	
		III	12,837	12,837	12,837	0,000	12,837	0,000	0,000	0,000	0,000	
		IV	22,175	22,175	22,175	0,000	12,700	9,475	0,000	0,000	0,000	
		V	14,490	14,490	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	14,490	0,000	

Параметры дорожного движения
на автомобильных дорогах общего пользования регионального значения
на территории муниципального образования

Таблица 4

№ п/п	Наименование автомобильных дорог (участков)	Протяженность автодорог, км			Расчетная скорость, км/час	Плотность транспортного потока	Прогноз. интенсивность движения, привед., авт./сутки	Коэффициент загрузки дороги движением
		Всего	В т.ч. по категориям					
			категория	протяженность				

1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	а/д Апатиты-Щучье	8,355	IV	8,355	60	Расчеты не выполнялись	91	0,2
2	а/д Апатиты-Залесье	7,087	V	7,087	40	Расчеты не выполнялись	94	0,25
3	а/д к н.п. Речной	7,403	V	7,403	40	Расчеты не выполнялись	55	0,25
4	а/д Апатиты-Тик-Губа	1,720	IV	1,720	60	Расчеты не выполнялись	784	0,3
5	а/д Апатиты-аэропорт Хибинь	12,816	II	12,816	100	Расчеты не выполнялись	838	0,3
6	Объездная автомобильная дорога города Апатиты	4,327	II	1,790	100	Расчеты не выполнялись	2877	0,6
			III	2,537	80	Расчеты не выполнялись		
7	а/п к г. Апатиты, км 5+000-км 27+400	22,400	III	10,300	80	Расчеты не выполнялись	2557	0,5
			IV	12,100	60	Расчеты не выполнялись		
8	а/д Апатиты-Кировск, км 2+688-км 7+700	5,012	II	5,012	100	Расчеты не выполнялись	13081	0,7
	Итого	69,120		69,120				

Экологическая нагрузка на окружающую среду от автомобильного транспорта и экономические потери не определялись. Оценка качества содержания дорог - удовлетворительная.

2.5. Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации, обеспеченность парковками (парковочными местами)

По данным ОГИБДД МО МВД России «Апатитский» на 01.01.2017 на территории города Апатиты зарегистрировано 21119 единиц транспортных средств, из них легковых – 17538, грузовых – 989, автобусов – 237, на физических лиц зарегистрировано – 20037. Уровень автомобилизации легковых автомобилей индивидуальных владельцев в городе составляет 346 ед. на 1000 жителей.

Хранение легковых автомобилей осуществляется в гаражах боксового типа, на приусадебных участках, а также на открытых охраняемых автостоянках.

Площадь гаражей боксового типа в настоящее время обеспечивает потребность в местах для длительного хранения парка автомобилей индивидуальных владельцев, проживающих в многоквартирной застройке.

2.6. Характеристика работы транспортных средств общего пользования, включая анализ пассажиропотока

На территории муниципального образования все населенные пункты обеспечены транспортным сообщением.

Перевозки пассажиров и багажа на территории города осуществляются по следующим муниципальным и межмуниципальным маршрутам:

1) социально-значимые муниципальные маршруты:

- № 6 «Городское кладбище» - ул. Бредова - н.п.Тик-Губа. В 2015 году выполнено 3122 рейса;

- № 12 «Хлебозавод» - «Автоколонна № 1378» - ул. Ленина -ул. Победы - пр. Сидоренко - ул. Бредова - ул. Ферсмана - ул. Жемчужная - «Хлебозавод». В 2015 году выполнено 16339 рейсов;

- № 8 ж/д станция «Апатиты-1» - ул. Бредова - кафе «Заполярье»- Мурманская

областная психиатрическая больница- кафе «Заполярье» (детская поликлиника) - ул. Бредова - ул. Зиновьева - ул. Козлова - ж/д станция «Апатиты-1». В 2015 году выполнено 6192 рейса;

- № 11 «Хлебозавод» - магазин «Урожай» - ул. Жемчужная - ул. Бредова - ул. Победы - ул. Ленина - ул. Ферсмана - ул. Энергетическая - «Хлебозавод». В 2015 году выполнено 18987 рейсов.

Всего в 2016 году выполнено 44640 рейсов, перевезено 1199 тыс. чел.

2) социально-значимые сезонные маршруты:

- кафе «Заполярье» - аэропорт «Хибины»;
- магазин «Урожай» - аэропорт «Хибины»;
- ул. Северная, д.23а – 3 ферма;
- пр. Сидоренко – ж.д. ст. Хибины;
- магазин «Дружба» - «Автомобилист»;
- «Детская поликлиника» – «п. Щучье»;
- «Детская поликлиника» – «Экостровский пролив».

Всего в 2016 году выполнено 3024 рейса, перевезено 41 тыс. чел.

3) межмуниципальные маршруты:

- № 210 «Мончегорск – Апатиты» (сезонный: сентябрь-июнь). В 2016 году выполнено 505 рейсов, перевезено 3,34 тыс. чел.

- № 102 «Апатиты (пр. Сидоренко) – Кировск (ул. Олимпийская)». В 2016 году выполнено 2 929 рейсов, перевезено 88,691 тыс. чел., автобусами малого класса транспортных средств выполнено 53 620 рейсов, перевезено 552 тыс. чел.

- № 128 «25км – Кировск – Апатиты (ул. Сидоренко)». В 2016 году выполнено 12 686 рейсов, перевезено 545,729 тыс. чел.

- № 130 «Кировск (ул. Олимпийская) – Апатиты (ул. Сидоренко) – аэропорт «Хибины». В 2016 году выполнено 730 рейсов, перевезено 23,23 тыс. чел.

- № 131 «ст. «Апатиты» - Кировск (ул. Олимпийская)». В 2016 году выполнено 2 589 рейсов, перевезено 82,648 тыс. чел.

- № 135 «25 км - Кировск (ул. Олимпийская) – Апатиты». В 2016 году выполнено 6 203 рейса, перевезено 255,826 тыс. чел.

- № 136 «Апатиты (городская больница) – Кировск (городская больница)». В 2016 году выполнено 1 458 рейсов, перевезено 16,484 тыс. чел.

- № 239 «Кировск – Апатиты - Мурманск (с заездом к областной больнице)». В 2016 году выполнено 1 460 рейсов, перевезено 20,4 тыс. чел.

2.7. Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения

На территории муниципального образования существует пешеходная улица - улица Дзержинского.

Пешеходное и велосипедное движение осуществляется по тротуарам в границах существующей линии застройки.

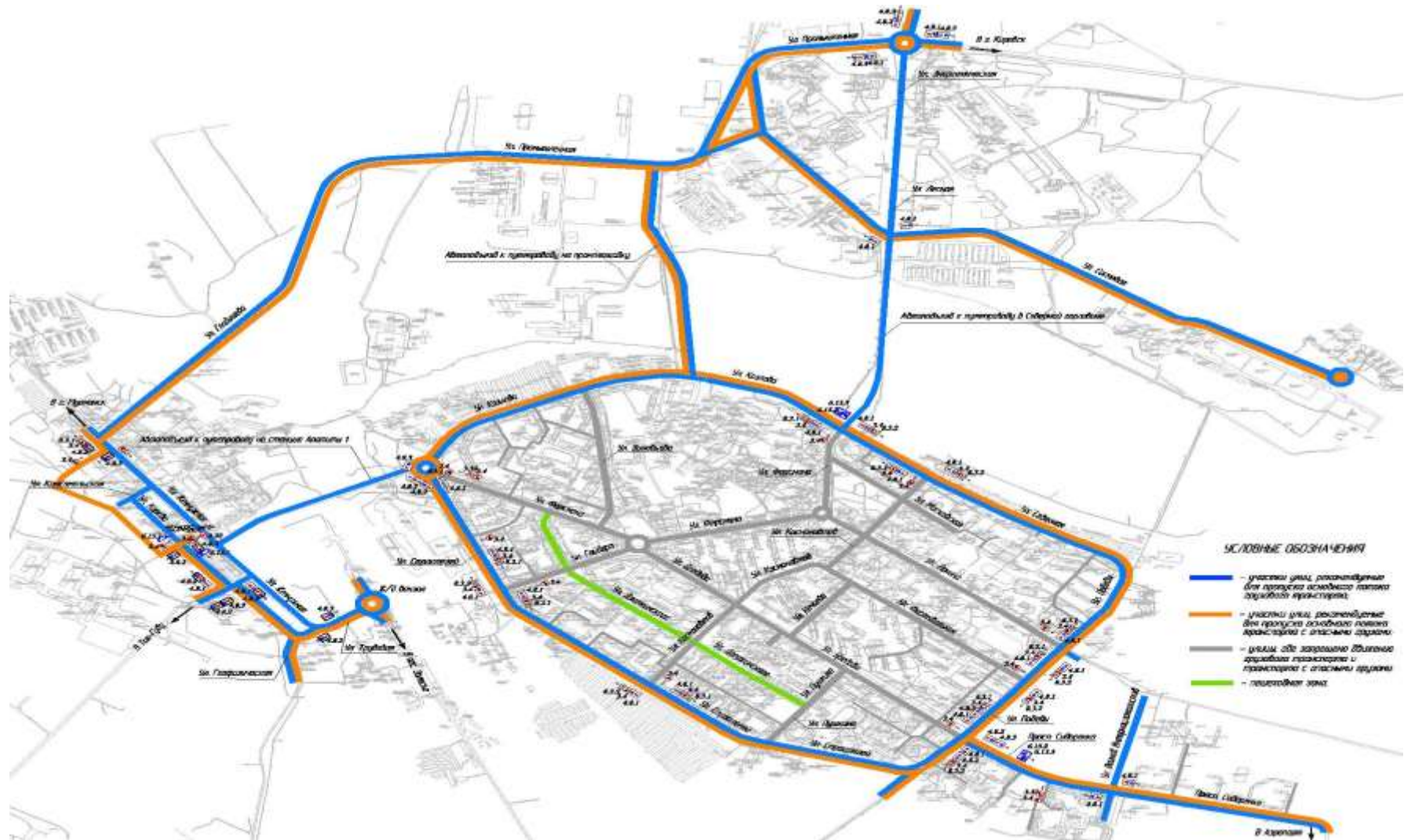
Интенсивность пешеходного и велосипедного движения не определялась.

2.8. Характеристика движения грузовых транспортных средств, оценка работы транспортных средств коммунальных и дорожных служб, состояния инфраструктуры для данных транспортных средств

Организация дорожного движения на территории муниципального образования определена таким образом, чтобы исключить движение грузовых автомобилей и автомобилей, осуществляющих перевозку крупногабаритных и опасных грузов, внутри

города. Для этих целей движение таких автомобилей организовано по объездным автодорогам: улица Козлова, улица Строителей, проспект Сидоренко, улица Победы, улица Северная или транзитом по улице Промышленная.

На рисунке приведена схема организации движения грузового транспорта и транспорта с опасными грузами.



УСЛОВНЫЕ ОБОЗНАЧЕНИЯ

- участки улиц, рассчитанные для проезда автотранспорта
- участки улиц, рассчитанные для проезда автотранспорта с отдельными полосами
- участки улиц, рассчитанные для проезда автотранспорта с отдельными полосами
- пешеходная зона

2.9. Анализ уровня безопасности дорожного движения

По данным ОГИБДД МО МВД России «Апатитский» на территории муниципального образования анализ аварийности имеет следующие показатели (таблица 5):

Таблица 5

ДТП	2012	2013	2014	2015	2016
количество	90	85	80	84	108
погибло	5	7	4	11	5
ранено	123	117	88	117	139

2.10. Оценка уровня негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье населения

Перечень основных факторов негативного воздействия, а также факторов, провоцирующих такое воздействие, при условии увеличения количества автомобильного транспорта на дорогах и развития транспортной инфраструктуры без учета экологических требований:

1) Отработавшие газы двигателей внутреннего сгорания (ДВС) содержат около 200 компонентов. Углеводородные соединения отработавших газов, наряду с токсическими свойствами, обладают канцерогенным действием (способствуют возникновению и развитию злокачественных новообразований). Таким образом, развитие транспортной инфраструктуры без учёта экологических требований существенно повышает риски увеличения смертности от раковых заболеваний среди населения.

2) Отработавшие газы бензинового двигателя с неправильно отрегулированным зажиганием и карбюратором содержат оксид углерода в количестве, превышающем норму в 2-3 раза. Наиболее неблагоприятными режимами работы являются малые скорости и «холостой ход» двигателя. Это проявляется в условиях большой загруженности на дорогах.

3) Углеводороды под действием ультрафиолетового излучения Солнца вступают в реакцию с оксидами азота, в результате чего образуются новые токсичные продукты – фотооксиданты, являющиеся основой «смога». К ним относятся – озон, соединения азота, угарный газ, перекиси и др. Фотооксиданты биологически активны, ведут к росту легочных заболеваний людей.

4) Большую опасность представляет также свинец и его соединения, входящие в состав этиловой жидкости, которую добавляют в бензин.

5) При движении автомобилей происходит истирание дорожных покрытий и автомобильных шин, продукты износа которых смешиваются с твердыми частицами отработавших газов. К этому добавляется грязь, занесенная на проезжую часть с прилегающего к дороге почвенного слоя. В результате образуется пыль, в сухую погоду поднимающаяся над дорогой в воздух. Химический состав и количество пыли зависят от материалов дорожного покрытия. Наибольшее количество пыли создается на грунтовых и гравийных дорогах. Экологические последствия запыленности отражаются на пассажирах транспортных средств, водителях и людях, находящихся вблизи от дороги. Пыль оседает также на растительности и обитателях придорожной полосы. Леса и лесопосадки вдоль дорог угнетаются, а сельскохозяйственные культуры накапливают вредные вещества, содержащиеся в пылевых выбросах и отработавших газах.

6) Автотранспортные средства отечественного производства не удовлетворяют современным экологическим требованиям. В условиях быстрого роста

автомобильного парка это приводит к еще большему возрастанию негативного воздействия на окружающую среду.

2.11. Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры муниципального образования

Генеральным планом предусматривается развитие сложившейся структуры улично-дорожной сети города, строительство новых магистральных улиц, на расчетный период до 2025 года.

По городу Апатиты (в части автомобильных дорог общего пользования местного значения):

- на 2018 год запланировано начало строительства объекта «Продолжение улицы Ленина в г. Апатиты Мурманской области (от пересечения с ул. Воинов-Интернационалистов до поворота на внутриквартальный проезд к проспекту Сидоренко)», протяженностью 0,5 км;
- строительство ул. Воинов-Интернационалистов в восточной части города в южном направлении протяженностью 0,5км.

2.12. Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры муниципального образования

Для обеспечения функционирования и развития транспортной инфраструктуры муниципального образования необходимо принятие норматива расчета финансовых затрат на строительство, реконструкцию, капитальный ремонт и содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения. Для этой цели требуется провести техническую диагностику состояния указанных автодорог, которая требует привлечения аттестованной организации.

2.13. Оценка финансирования транспортной инфраструктуры

В таблице 6 представлены данные по объемам финансирования мероприятий по годам их реализации.

Таблица 6

Годы реализации	Источники финансирования, тыс. рублей				
	Итого	в том числе по источникам финансирования			
		МБ	ОБ	ФБ	ВБС
2017 год	910,0	910,0	0	0	0
2018 год	9 560,2	9 560,2	0	0	0
2019 год	16 515,1	7 574,6	8 940,5	0	0
2020 год	37 051,2	17 634,1	19 417,1	0	0
2021 год	8 378,4	8 378,4	0	0	0
2022-2025 годы	100 073,2	70 073,2	30 000,0	0	0
Всего:	172 488,1	114 130,5	58 357,6	0	0

3. Прогноз транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории муниципального образования

3.1. Прогноз социально-экономического и градостроительного развития муниципального образования

Прогнозные темпы развития муниципального образования указаны в Генеральном плане.

Строительство новых объектов и реконструкция эксплуатируемых зданий в период 2017 -2025 годы на территории муниципального образования в сферах образования, культуры и молодежной политики ввиду отсутствия дефицита мест не предусматривается. Здания муниципальных дошкольных образовательных учреждений, находящихся в аварийном состоянии или требующих капитального ремонта, отсутствуют. Во всех учреждениях культуры на территории муниципального образования осуществлялись ремонтные работы текущего и капитального характера. В 2017 году продолжается планомерная работа по капитальному ремонту помещений и здания Дворца культуры и его оснащению современным оборудованием.

В целях реализации мероприятий Генерального плана предусматривается строительство объектов физической культуры и массового спорта в юго-восточной части города Апатиты и на горе Воробьиная. Разработанные проекты планировки территорий спортивно-рекреационных зон предусматривают создание инфраструктуры отдыха и туризма: лыжные трассы для соревнований и тренировок, освещенные лыжные трассы (2,5 км «горной и 2,5 км «равнинной»), зоны для размещения коттеджного гостиничного комплекса, спортивные и прочие площадки.

3.2. Прогноз транспортного спроса, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов по видам транспорта, имеющегося на территории муниципального образования

Демографическая ситуация на территории муниципального образования позволяет сделать вывод, что значительного изменения транспортного спроса, объемов и характера передвижения на территории муниципального образования не планируется, при этом необходимо организовывать обследования пассажиропотока. Обследование пассажиропотоков проводится в соответствии с действующими нормативными документами. Полученный в результате обследований материал служит основанием для корректировки маршрутной схемы отдельных маршрутов, составления расписания движения автобусов.

На территории муниципального образования интенсивность грузового транспорта незначительная и на расчетный срок не изменится.

3.3. Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта

Мероприятия по строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры в части железнодорожного, воздушного транспорта не запланированы.

Автомобильный транспорт

Генеральным планом предусматривается дальнейшее развитие сложившейся структуры улично-дорожной сети города, строительство новых магистральных улиц, жилых улиц и дорог в производственных зонах.

В Генеральном плане принята следующая классификация улично-дорожной сети в соответствии со СНиП 2.07.01-89*:

- магистральные улицы и дороги общегородского значения;
- магистральные улицы и дороги районного значения;
- улицы и дороги местного значения;

- проезды.

3.4. Прогноз развития дорожной сети муниципального образования

Первоочередными мероприятиями развития магистральной сети муниципального образования являются продолжение магистральной сети селитебной части города в восточном направлении в районы нового строительства: продление ул. Ленина до МКД по ул. Ленина, 60, протяженностью 0,5 км.

На период расчетного срока Генеральным планом предусматривается продолжение магистральной сети в районах нового строительства в юго-восточном направлении: продление ул. Ленина от МКД по ул. Ленина, 60, до пересечения с проспектом Сидоренко, протяженностью 0,6 км.

В результате осуществления проектных мероприятий протяженность магистральной сети к расчетному сроку увеличится до 38,4 км, плотность магистральной сети в пределах застройки составит 2,5 км/кв.км.

3.5. Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения

С учетом прогнозируемого увеличения количества транспортных средств, без изменения пропускной способности дорог, повышение обеспеченности жителей муниципального образования индивидуальными легковыми автомобилями до 2025 года возможно на 5%.

Развитие линий автобусного сообщения по вновь строящимся магистралям обеспечит соблюдение нормативных радиусов обслуживания, при которых пешеходные подходы к остановкам автобусов составит 500 – 700 метров.

3.6. Прогноз показателей безопасности дорожного движения

Повышение уровня безопасности дорожного движения и снижение дорожно - транспортного травматизма направлено на создание безопасных условий для участников дорожного движения на автомобильных дорогах общего пользования местного значения, располагающихся в пределах границ муниципального образования, на обеспечение охраны жизни, здоровья граждан, на снижение аварийности и дорожно-транспортного травматизма и на сокращение количества ДТП.

Продолжающееся увеличение автотранспортного парка, строительство и реконструкция дорог и, как результат, увеличение интенсивности движения автотранспорта, являются основными причинами снижения безопасности дорожного движения. По ряду объективных и субъективных причин, таких как, увеличение количества автотранспорта, несовершенство правового поля для участников движения, ослабление внимания к этому вопросу в процессе воспитания детей в образовательных учреждениях и в семье, кардинальным образом не улучшается положение с детским дорожно-транспортным травматизмом.

Для снижения удельного веса дорожной составляющей в причинах совершения дорожно-транспортных происшествий и обеспечения бесперебойного движения транспорта по автодорогам и улицам, для повышения безопасности движения автотранспорта и пешеходов планируется реализовывать мероприятия по совершенствованию дорожных условий и внедрению современных технических средств регулирования дорожного движения, в том числе: устройство дорожных ограждений перильного типа, устройство удерживающих металлических барьерных ограждений, установка дорожных знаков, стоек дорожных знаков, приведение автобусных остановок в соответствие с требованиями ГОСТ, установка консолей дорожных знаков на ул. Жемчужная, обслуживание и ремонт светофорных объектов.

Кроме того планируется предусмотреть мероприятия по устранению участков концентрации дорожно - транспортных происшествий, в первую очередь, ликвидацию опасных и очень опасных участков на автомобильных дорогах, в том числе: ремонт дорожных ограждений перильного типа, обустройство пешеходных переходов в соответствии с требованиями ГОСТ, установка и модернизация светофорных объектов на пешеходных переходах, а также ряд мероприятий, направленных на профилактику дорожно - транспортного травматизма (в том числе детского) на территории муниципального образования.

Уменьшить уровень аварийности на дорогах, человеческие и материальные потери возможно при осуществлении согласованного комплекса законодательных, экономических, организационных, технических и воспитательных мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения.

Для достижения поставленной цели предусматриваются следующие задачи:

- совершенствование дорожных условий и внедрение технических средств организации дорожного движения, с целью обеспечения охраны жизни и здоровья граждан;
- профилактика дорожно-транспортного травматизма на территории муниципального образования.

3.7. Прогноз негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения

В период действия Программы изменение структуры, маршрутов и объемов грузовых и пассажирских перевозок не предполагается. Возможной причиной увеличения негативного воздействия на окружающую среду и здоровье человека станет рост автомобилизации населения.

Задачами транспортной инфраструктуры в области снижения вредного воздействия транспорта на окружающую среду являются:

- сокращение вредного воздействия транспорта на здоровье человека за счет снижения объемов воздействия, выбросов и сбросов, количества отходов на всех видах транспорта;
- мотивация перехода транспортных средств на экологические чистые виды топлива.

Для снижения вредного воздействия транспорта на окружающую среду и возникающих ущербов необходимо:

- уменьшать вредное воздействие транспорта на воздушную и водную среду и на здоровье человека за счет применения экологически безопасных видов транспортных средств;
- стимулировать использование транспортных средств, работающих на альтернативных источниках (нефтяного происхождения) топливо-энергетических ресурсов.

Для снижения негативного воздействия транспортно-дорожного комплекса на окружающую среду в условиях увеличения количества автотранспортных средств и повышения интенсивности движения на автомобильных дорогах предусматривается реализация следующих мероприятий:

- разработка и внедрение новых способов содержания, особенно в зимний период, улично-дорожной сети, позволяющих уменьшить отрицательное влияние противогололедных материалов;
- обустройство улично-дорожной сети средствами защиты окружающей среды от вредных воздействий, включая применение искусственных и растительных барьеров вдоль автомагистралей, для снижения уровня шумового воздействия и загрязнения прилегающих территорий.

Реализация указанных мер будет осуществляться на основе повышения экологических требований к проектированию, строительству, ремонту и содержанию улично-дорожной сети муниципального образования.

Дополнительным фактором, стабилизирующими ситуацию, можно рассматривать обновление парка личного и производственного автотранспорта. Большое количество транспортных средств, принадлежащих населению, соответствует современным экологическим нормам и стандартам, а транспортные средства низких экологических классов выводятся из эксплуатации в соответствии с их износом.

Учитывая сложившуюся планировочную структуру муниципального образования и характер дорожно-транспортной сети, отсутствие дорог с интенсивным движением в районах жилой застройки, можно сделать вывод о сравнительно благополучной экологической ситуации в части воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье человека.

4. Укрупненная оценка принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры и выбор предлагаемого к реализации варианта

Прогноз сценарных условий развития транспортного комплекса муниципального образования разработан на основании сценарных условий, основных параметров прогноза социально-экономического развития Российской Федерации. При прогнозировании и построении транспортной модели учитывались прогноз численности населения, деловая активность региона, была построена многофакторная модель, по итогам которой сформированы прогнозы по развитию ключевых отраслей транспортного спроса населения на услуги транспортного комплекса. Кроме того, учитывалось, что инфраструктура транспортного комплекса в свою очередь должна расти опережающими темпами вслед за транспортным спросом.

Анализируя сложившуюся ситуацию можно выделить три принципиальных варианта развития транспортной инфраструктуры:

Вариант 1 (базовый). Развитие осуществляется на уровне необходимом и достаточном для обеспечения безопасности передвижения и доступности, сложившихся на территории муниципального образования центров тяготения.

Вариант предполагает реконструкцию существующей улично – дорожной сети и строительство отдельных участков дорог.

Предполагается сохранение обеспечение безопасности передвижения на уровне выполнения локальных ремонтно – восстановительных работ.

Вариант 2 (оптимальный). Развитие происходит в полном соответствии с прогнозными показателями с реализацией всех предложений по реконструкции и строительству.

На территории муниципального образования предполагается проведение мероприятий, направленных на стабильный социально-экономический рост в соответствии с тенденциями текущего развития. Сценарий характеризует развитие экономики в условиях повышения доверия частного бизнеса, применения дополнительных мер стимулирующего характера, связанных с расходами бюджета по финансированию новых инфраструктурных проектов, поддержанию кредитования наиболее уязвимых секторов экономики, увеличению финансирования развития человеческого капитала. Сценарий характеризуется ростом экономической активности транспортных и пассажирских перевозок, увеличением деловой активности.

Вариант 3 (максимальный). На территории муниципального образования предполагается проведение более активной политики, направленной на создание условий для более устойчивого долгосрочного роста. Сценарий характеризует ускоренное развитие экономики в условиях повышения инвестиционной привлекательности, применения дополнительных мер стимулирующего характера,

связанных с расходами бюджета по финансированию новых инфраструктурных проектов, поддержанию кредитования наиболее уязвимых секторов экономики, увеличению финансирования развития человеческого капитала.

При разработке сценариев развития транспортного комплекса помимо основных показателей социально-экономического развития учитывались макроэкономические тенденции, таким образом, были разработаны 3 сценария на вариантной основе в составе двух основных вариантов – вариант 1 (базовый) и вариант 2 (оптимальный) и варианта 3 (максимальный) предлагаемого к реализации с учетом всех перспектив развития города.

Варианты прогноза разработаны на основе единой гипотезы внешних условий. Различие вариантов обусловлено отличием моделей поведения частного бизнеса, перспективами повышения его конкурентоспособности и эффективностью реализации государственной политики развития.

Все три варианта развития транспортной инфраструктуры муниципального образования удовлетворяют потребностям городского округа в настоящем времени, а также на перспективу до 2025 г. В настоящий момент уровень загрузки отдельных участков улично-дорожной сети свидетельствует о необходимости предусмотреть мероприятия по реорганизации транспортных потоков и увеличению пропускной способности. Тем не менее в районах перспективной застройки требуется строительство новых дорог, что в различных вариантах развития транспортной инфраструктуры предусмотрено в различных объемах.

Пассажирские перевозки в городе осуществляются по 5 муниципальным маршрутам.

Максимальным вариантом развития предполагается увеличение общей протяженности маршрутов автобусного транспорта. Развитием линий городского автобуса предлагается организовать заезд городского маршрута № 12 на ул. Воинов – Интернационалистов, с осуществлением движения по продолжению ул. Ленина.

В муниципальном образовании в настоящий момент отсутствует специальная инфраструктура для велосипедного движения. Базовым вариантом не предусмотрено строительство велодорожек на территории города, оптимальный вариант предусматривает строительство вело маршрута в парковой зоне и по объездным автомобильным дорогам. При максимально варианте предполагается организация велосипедных дорожек в центральных частях города. Развитие пешеходной инфраструктуры предполагает дооснащение транспортной инфраструктуры тротуарами в различных объемах.

Максимальным вариантом развития предлагается организация, в районе железнодорожного вокзала, единого комплекса по обслуживанию пассажиров, стоянки такси, железнодорожного и общественного транспорта.

Вариантами предусматривается застройка территории индивидуальной малоэтажной жилой застройкой, где парковка автомобилей осуществляется на придомовых участках, в связи с этим, при росте автомобилизации основной дефицит придется на временные парковки (вдоль улично-дорожной сети и вблизи объектов притяжения). При настоящем уровне и прогнозе автомобилизации и численности населения организация платных парковок с паркоматами является нерентабельной.

Вариантами развития предусмотрено обеспечение населения объектами парковки в соответствии с прогнозным уровнем автомобилизации и возможностями развития инфраструктуры.

Проблема безопасности дорожного движения также является одной из основных. Мероприятия вариантов развития транспортной инфраструктуры предусматривают наряду с программными комплексами мероприятий по снижению аварийности и ДТП с пострадавшими, предполагаемый социальный риск от ДТП (число лиц, пострадавших в ДТП, на тыс. населения). Вариантами предусматривается установка технических

средств организации дорожного движения, обустройство аварийноопасных участков автоматическими комплексами фиксации нарушений Правил дорожного движения, обустройство барьерного ограждения.

Таким образом, экономически наиболее эффективным и отвечающим насущным потребностям муниципального образования город Апатиты представляется реализация второго (оптимального) варианта развития транспортной инфраструктуры.

5. Перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры

За основу перспективы развития транспортной инфраструктуры муниципального образования принимается оптимальный вариант, предусматривающий перспективы развития, приближенные к реальной экономической перспективе.

Полный перечень мероприятий Программы отражен в таблице 7.

Перечень мероприятий Программы

Таблица 7

№ п/п	Цель, задачи, мероприятия	Срок выполнения	Объемы и источники финансирования						Ожидаемые конечные результаты и показатели результативности выполнения мероприятий	
			(тыс. руб.)						Показатель результативности	
			По годам реализации	Всего	МБ	ОБ	ФБ	ВБС		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Цель программы: Обеспечение развития транспортной инфраструктуры муниципального образования с повышением уровня ее безопасности										
1	Задача 1 программы: Обеспечение проектирования строительства, реконструкции автомобильных дорог									
1.1.	Разработка проектной документации «Продолжение улицы Ленина в г. Апатиты Мурманской области (от дома № 60 по ул. Ленина до пересечения с проспектом Сидоренко)»	2017-2025	2017	0	0	0	0	0	1	Количество разработанных ПСД, ед.
			2018	0	0	0	0	0		
			2019	0	0	0	0	0		
			2020	0	0	0	0	0		
			2021	6 500	6 500	0	0	0		
			2022-2025	0	0	0	0	0		
ИТОГО по мероприятию:				6 500	6 500	0	0	0		
ИТОГО по задаче 1:		2017-2025	2017	0	0	0	0	0	1	Количество разработанных ПСД, ед.
			2018	0	0	0	0	0		
			2019	0	0	0	0	0		
			2020	0	0	0	0	0		
			2021	6 500	6 500	0	0	0		

			2022-2025	0	0	0	0	0			
			Всего:	6 500	6 500	0	0	0			
2	Задача 2 программы: Обеспечение строительства, реконструкции автомобильных дорог										
2.1.	Строительство объекта «Продолжение улицы Ленина в г. Апатиты Мурманской области (от пересечения с ул. Воинов-Интернационалистов до МКД по ул. Ленина, 60)»	2017-2025	2017	0	0	0	0	0	0,5	Протяженность построенной автомобильной дороги ул. Ленина, км	
			2018	0	0	0	0	0			
			2019	14 900,8	5 960,3	8 940,5	0	0			
			2020	32 361,9	12 944,8	19 417,1	0	0			
			2021	0	0	0	0	0			
			2022-2025	0	0	0	0	0			
ИТОГО по мероприятию:				47 262,70	18 905,10	28 357,60	0	0			
2.2.	Строительство объекта «Продолжение улицы Ленина в г. Апатиты Мурманской области (от дома № 60 по ул. Ленина до пересечения с проспектом Сидоренко)»	2017-2023	2017	0	0	0	0	0	0,6	Протяженность построенной автомобильной дороги ул. Ленина, км	
			2018	0	0	0	0	0			
			2019	0	0	0	0	0			
			2020	0	0	0	0	0			
			2021	0	0	0	0	0			
			2022-2025	98 000,0	68 000,0	30 000,0	0	0			
ИТОГО по мероприятию:				98 000	68 000	30 000	0	0			
ИТОГО по задаче 2:			2017-2025	2017	0	0	0	0	1,1	Протяженность автомобильных дорог, км	
				2018	0	0	0	0			0
				2019	14 900,8	5 960,3	8 940,5	0			0
				2020	32 361,9	12 944,8	19 417,1	0			0
				2021	0	0	0	0			0

			2022-2025	98 000,0	68 000,0	30 000,0	0	0		
			Всего:	145 262,70	86 905,10	58 357,60	0	0		
3.	Задача 3 программы: Повышение безопасности дорожного движения на территории муниципального образования									
3.1.	Устройство удерживающих металлических барьерных дорожных ограждений	2017-2025	2017	0	0	0	0	0	525 290 290	Протяженность установленных дорожных ограждений перильного типа, м.п.
			2018	0	0	0	0	0		
			2019	0	0	0	0	0		
			2020	3 595,2	3 595,2	0	0	0		
			2021	1 878,4	1 878,4	0	0	0		
			2022-2025	2 073,2	2 073,2	0	0	0		
ИТОГО по мероприятию:				7 546,8	7 546,8	0,0	0,0	0,0	1105	
3.2.	Техническое перевооружение, реконструкция светофорных объектов	2017-2025	2017	910,0	910,0	0	0	0	3	Количество светофорных объектов, прошедших техническое перевооружение, шт.
			2018	9 560,2	9 560,2	0	0	0	8	
			2019	1 614,3	1 614,3	0	0	0	1	
			2020	1 094,1	1 094,1	0	0	0	1	
			2021	0	0	0	0	0	0	
			2022-2025	0	0	0	0	0	0	
ИТОГО по мероприятию:				13 178,6	13 178,6	0	0	0	13	
ИТОГО по задаче 3:			2017	2017	910,0	910,0	0	0	1105/13	Протяженность установленных ограждений/модернизированных светофорных объектов, м.п./шт.
			2018	2018	9 560,2	9 560,2	0	0		
			2019	2019	1 614,3	1,614,3	0	0		
			2020	2020	4 689,3	4 689,3	0	0		
			2021	2021	1 878,4	1 878,4	0	0		
			2022-2025	2022-2025	2 073,2	2 073,2	0	0		
			Всего:	Всего:	20 725,4	20 725,4	0	0		
ВСЕГО по программе:		2017-2025	2017	910,0	910,0	0	0	0		

		2018	9 560,2	9 560,2	0	0	0		
		2019	16 515,1	7 574,6	8 940,50	0	0		
		2020	37 051,2	17 634,1	19 417,1	0	0		
		2021	8 378,4	8 378,4	0	0	0		
		2022-2025	100 073,2	70 073,2	30 000,0	0	0		
		Bcero:	172 488,1	114 130,5	58 357,6	0	0		

5.1. Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта

Существующая схема организации транспортной инфраструктуры по видам транспорта удовлетворяет текущим и прогнозируемым потребностям города. Внесение изменений в структуру транспортной инфраструктуры по видам транспорта не планируется.

5.2. Мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов

Сохраняется существующая система обслуживания населения общественным пассажирским транспортом. Количество транспорта общего пользования не планируется к изменению.

5.3. Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства

Требования к обеспеченности легкового транспорта автозаправочными станциями (далее - АЗС), станциями технического обслуживания (далее - СТО) и местами постоянного хранения индивидуальных легковых автомобилей указаны в СП 42.13330.2011 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений. Актуализированная редакция СНиП 2.07.01-89», так:

согласно пункту 11.19 общая обеспеченность закрытыми и открытыми автостоянками для постоянного хранения автомобилей должна составлять 90% расчетного числа индивидуальных легковых автомобилей;

согласно пункту 11.26 потребность в АЗС составляет один пост на 200 легковых автомобилей;

согласно пункту 11.27 потребность в СТО составляет одну топливораздаточную колонку на 1200 легковых автомобилей.

На территории муниципального образования, исходя из уровня насыщения легковыми автомобилями, а также с учетом сложившегося фактического уровня автомобилизации в конкретных условиях планируемой территории, предусмотрены территории для хранения, парковки и технического обслуживания легковых автомобилей всех категорий.

Сооружения для хранения легковых автомобилей городского населения следует размещать в радиусе доступности 250-300 м от мест жительства автовладельцев, но не более чем в 800 м; на территории коттеджной застройки – не более чем в 200 м. Допускается увеличивать дальность подходов к сооружениям хранения легковых автомобилей для жителей кварталов с сохраняемой застройкой до 1500 м.

По полученному прогнозу среднее арифметическое значение плотности улично-дорожной сети в 2017 -2025 годах не меняется. Это означает: нет потребности в увеличении плотности улично-дорожной сети.

Мероприятия данного раздела планируются как дополнительные из-за недостатка финансовых средств при получении дополнительных доходов местного бюджета или появления возможности финансирования из иных источников.

5.4. Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения

В структуре развития транспортного сообщения на территории муниципального образования мероприятия по развитию велосипедных сообщений для движения между населенными пунктами и местами приложения труда, а также с целью отдыха и туризма возможны к реализации как дополнительные меры. Ширина велосипедной полосы должна быть не менее 1,2 м при движении в направлении транспортного потока и не менее 1,5 м при встречном движении. Ширина велосипедной полосы, устраиваемой вдоль тротуара, должна быть не менее 1 м.

Планируемые мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения включают в себя проектирование и устройство вело маршрутов по объездным автомобильным дорогам, дооснащение транспортной инфраструктуры тротуарами с твердым покрытием.

5.5. Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб

Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб не планируются.

5.6. Мероприятия по развитию сети дорог муниципального образования

В целях развития сети дорог муниципального образования планируются:

- мероприятия по содержанию автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них. Реализация мероприятий позволит выполнять работы по содержанию автомобильных дорог и искусственных сооружений на них в соответствии с нормативными требованиями;

- мероприятия по ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них. Реализация мероприятий позволит сохранить протяженность участков автомобильных дорог общего пользования местного значения, на которых показатели их транспортно-эксплуатационного состояния соответствуют требованиям стандартов к эксплуатационным показателям автомобильных дорог;

- мероприятия по капитальному ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них. Реализация мероприятий позволит сохранить протяженность участков автомобильных дорог общего пользования местного значения, на которых показатели их транспортно-эксплуатационного состояния соответствуют категории дороги;

- мероприятия по строительству и реконструкции автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них. Реализация мероприятий позволит сохранить протяженность автомобильных дорог общего пользования местного значения, на которых уровень загрузки соответствует нормативному;

- мероприятия по паспортизации дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них, находящихся на территории муниципального образования. Реализация мероприятий позволит изготовить, технические планы, кадастровые паспорта на автомобильные дороги общего пользования местного значения.

6. Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры

Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры предусматривают наряду с программными комплексами мероприятий по снижению аварийности и ДТП с

пострадавшими, предполагаемый социальный риск от ДТП (число лиц, пострадавших в ДТП, на тыс. населения). Предусматривается установка технических средств организации дорожного движения, обустройство аварийноопасных участков автоматическими комплексами фиксации нарушений ПДД, обустройство барьерного ограждения.

6.1. Комплексные мероприятия по организации дорожного движения, в том числе мероприятия по повышению безопасности дорожного движения, снижению перегруженности дорог и (или) их участков

Комплекс мероприятий по организации дорожного движения сформирован, исходя из цели и задач программы по повышению безопасности дорожного движения, и включает следующие мероприятия:

- проведение анализа по выявлению аварийно-опасных участков автомобильных дорог общего пользования местного значения и выработка мер, направленных на их устранение;
- информирование граждан о правилах и требованиях в области обеспечения безопасности дорожного движения;
- обеспечение образовательных учреждений учебно – методическими наглядными материалами по вопросам профилактики детского дорожно - транспортного травматизма;
- замена и установка технических средств организации дорожного движения, в том числе проектные работы;
- установка и обновление информационных панно с указанием телефонов спасательных служб и экстренной медицинской помощи.

При реализации программы планируется осуществление следующих мероприятий:

- мероприятия по выявлению аварийно-опасных участков автомобильных дорог общего пользования местного значения и выработка мер по их устранению;
- мероприятия, направленные на снижение количества дорожно-транспортных происшествий: приобретение знаков дорожного движения; установка и замена знаков дорожного движения.

Из всего вышеперечисленного следует, что на расчетный срок основными мероприятиями развития транспортной инфраструктуры города Апатиты должны стать:

- содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них в полном объеме;
- текущий ремонт дорожного покрытия существующей улично-дорожной сети;
- проектирование и капитальный ремонт искусственных сооружений - паспортизация автомобильных дорог общего пользования местного значения;
- организация мероприятий по оказанию транспортных услуг населению города Апатиты;
- проектирование и строительство тротуаров;
- создание новых объектов транспортной инфраструктуры, отвечающих прогнозируемым потребностям предприятий и населения.

Развитие транспортной инфраструктуры на территории муниципального образования должно осуществляться на основе комплексного подхода, ориентированного на совместные усилия различных уровней власти: федеральных, региональных, муниципальных.

6.2. Мероприятия по внедрению интеллектуальных транспортных систем

Важным элементом повышения безопасности дорожного движения является развитие сервисов интеллектуальных транспортных систем (далее - ИТС).

Главной целью создания ИТС – улучшение функционирования транспортных систем муниципального образования.

ИТС должна решать следующие основные задачи:

- обеспечение повышения пропускной способности транспортной инфраструктуры;
- обеспечение снижения нагрузки на транспортную инфраструктуру от индивидуального и грузового автомобильного транспорта без ущерба для мобильности населения;
- повышение надежности и безопасности функционирования транспортного комплекса;
- повышение удобства пользования услугами транспортного комплекса.

В качестве первоочередных задач для достижения указанных выше целей ИТС требуется создание и совершенствование подсистем:

- обеспечение актуальной и достоверной информацией о функционировании транспортного комплекса всех участников движения, органов управления транспортным комплексом, участников транспортной деятельности и потребителей услуг транспортного комплекса;
- управление транспортными потоками с минимизацией задержек транспортных средств (в первую очередь городского пассажирского транспорта) и негативного влияния на окружающую среду;
- автоматизации контроля нарушений правил дорожного движения, особенно тех которые влияют на пропускную способность улично-дорожной сети и безопасность движения;
- мониторинга погодных условий и состояния окружающей среды;
- электронных платежей за транспортные услуги.

В настоящее время на территории муниципального образования проводится исследовательская работа по изучению параметров дорожного движения и работы технических средств организации дорожного движения. По результатам проделанной работы будут даны предложения по модернизации системы управления движением муниципального образования путем внедрения интеллектуальных транспортных систем, которые можно будет впоследствии использовать при разработке перспективных программ комплексного развития транспортной инфраструктуры, исходя из бюджетного финансирования.

6.3. Мероприятия по снижению негативного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье населения

Мероприятия, направленные на снижение негативного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье населения, указаны в таблице 8.

Таблица 8

Наименование мероприятия	Планируемые сроки	Источники финансирования, %			
		МБ	ОБ	ФБ	внебюдж
Оборудование автомобильного транспорта оборудованием, соответствующим экологическим нормам и стандартам	2017-2025	0	0	0	100

6.4. Мероприятия по мониторингу и контролю за работой транспортной инфраструктуры и качеством транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности

Мониторинг и контроль за работой транспорта осуществляется путем изучения транспортного спроса на основании данных о пассажиропотоке и корректировки транспортной модели в случае необходимости транспортными предприятиями, обслуживающими население муниципального образования. На момент разработки программы увеличение транспортных маршрутов не требуется.

Мониторинг реализации Программы осуществляется путем проведения социологических опросов, а также при рассмотрении жалоб на качество обслуживания.

7. Перечень мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры

График выполнения мероприятий по проектированию, строительству и реконструкции разработан с учетом развития объектов муниципальной и региональной транспортной инфраструктуры и приведен в таблице 9.

График выполнения мероприятий

Таблица 9

Мероприятия	Сроки реализации						Источник финансирования
	2017	2018	2019	2020	2021	2022-2025	
Строительство объекта «Продолжение улицы Ленина в г. Апатиты Мурманской области (от пересечения с ул. Воинов-Интернационалистов до МКД по ул. Ленина, 60)			XXX	XXX			МБ, ОБ
Строительство объекта «Продолжение улицы Ленина в г. Апатиты Мурманской области (от МКД по ул. Ленина, 60 до пересечения с проспектом Сидоренко)»						XXX	МБ, ОБ
Устройство удерживающих металлических барьерных дорожных ограждений				XXX	XXX	XXX	МБ
Техническое перевооружение, реконструкция светофорных объектов	XXX	XXX	XXX	XXX			МБ».

8. Оценка объемов и источников финансирования мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры

Состояние сети дорог определяется своевременностью, полнотой и качеством выполнения работ по содержанию, ремонту и капитальному ремонту и зависит напрямую от объемов финансирования и стратегии распределения финансовых ресурсов.

Ежегодно проводимые мероприятия по развитию сети городских улиц и дорог, благоустройству дворовых территорий, повышению безопасности дорожного движения

дают свои результаты. Содержание и ремонт муниципальных дорог осуществляется по муниципальным контрактам, заключенным по результатам проведения аукционов согласно техническим заданиям, капитальный ремонт дорог выполняется в плановом порядке по проектно – сметной документации в объеме выделенных денежных средств.

Несоответствие уровня развития автомобильных дорог уровню автомобилизации приводит к существенному росту расходов, снижению скорости движения, повышению уровня аварийности.

В целях развития современной и эффективной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей повышение транспортной доступности районов города Апатиты, обеспечение комплексной безопасности и устойчивости транспортной инфраструктуры, создание в городе безопасных условий движения по улично-дорожной сети на территории муниципального образования реализуется муниципальная программа «Развитие транспортной инфраструктуры» на 2017-2019 годы.

Для эффективного решения проблем транспортной инфраструктуры необходимо системная реализация мероприятий, направленных на комплексное развитие транспортной сети в соответствии с социально-экономическими и градостроительными темпами развития муниципального образования и их обеспеченность финансовыми ресурсами.

Применение программно-целевого метода в развитии автомобильных дорог общего пользования муниципального образования позволит направлять средства на решение неотложных проблем дорожной отрасли в условиях ограниченных финансовых ресурсов.

Реализация комплекса программных мероприятий сопряжена со следующими рисками:

- риск ухудшения социально-экономической ситуации в стране, что выразится в снижении темпов роста экономики и уровня инвестиционной активности, возникновении бюджетного дефицита, сокращения объемов финансирования дорожной отрасли;

- риск превышения фактического уровня инфляции по сравнению с прогнозируемым, ускоренный рост цен на строительные материалы, машины, специализированное оборудование, что может привести к увеличению стоимости дорожных работ, снижению объемов строительства, реконструкции, капитального ремонта, ремонта и содержания автомобильных дорог общего пользования;

- риск задержки завершения перехода на финансирование работ по содержанию, ремонту и капитальному ремонту автомобильных дорог в соответствии с нормативами денежных затрат, что не позволит в период реализации программы существенно сократить накопленное в предыдущий период отставание в выполнении ремонтных работ на сети автомобильных дорог общего пользования и достичь запланированных в программе величин показателей.

В условиях, когда объем инвестиций в дорожный комплекс является недостаточным, а рост уровня автомобилизации значительно опережает темпы роста развития дорожной сети, на первый план выходят работы по содержанию и эксплуатации дорог. При этом текущий ремонт в отличие от капитального, не решает задач, связанных с повышением качества дорожного покрытия. Проведенный анализ эффективности работ по текущему ремонту и ремонту путем замены верхнего слоя покрытия показывает, что при объеме работ, превышающем 20% от общей площади покрытия, текущий ремонт является неэффективным.

Поэтому в программе предпочтение отдается капитальному ремонту, реконструкции существующих объектов и строительству новых.

Финансовой основой реализации Программы являются средства областного, регионального и местного бюджетов. Привлечение средств областного и федерального бюджетов производится на конкурсной основе, по результатам рассмотрения

предложений, и учитывается как прогноз софинансирования мероприятий в соответствии с действующим законодательством.

Указанные в настоящей программе средства, необходимые на реализацию мероприятий программы, рассчитаны для ремонта автомобильных дорог общего пользования местного значения и улично-дорожной сети, уровень состояния которых требует дополнительных финансовых вложений к возможностям местного бюджета для изготовления проектной документации и строительства дорог улично-дорожной сети.

Реальная ситуация с возможностями местного и областного бюджетов пока не позволяет обеспечить конкретное планирование мероприятий такого рода даже в долгосрочной перспективе. Таким образом, возможности органов местного самоуправления должны быть сконцентрированы на решении посильных задач на доступной финансовой основе (содержание, текущий ремонт дорог).

Перечень мероприятий по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта и объем капитальных вложений с указанием источника финансирования приведен в таблице 10.

Таблица 10

Мероприятия	Объем капитальных вложений, тыс. руб.							Источник финансирования
	Итого	2017	2018	2019	2020	2021	2022-2025	
Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта:								
<i>Железнодорожный транспорт</i>								
Мероприятия не предусматриваются	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-
<i>Воздушный транспорт</i>								
Мероприятия не предусматриваются	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-
<i>Автомобильный транспорт</i>								
Разработка проектной документации «Продолжение улицы Ленина в г. Апатиты Мурманской области (от дома № 60 по ул. Ленина до пересечения с проспектом Сидоренко)»	6500,00	0,00	0,00	0,00	0,00	6500,00	0,00	МБ
Строительство объекта «Продолжение улицы Ленина в г. Апатиты Мурманской области (от пересечения с ул. Воинов-Интернационалистов до МКД по ул. Ленина, 60)	47 262,7	0	0	14 900,8	32361,9	0	0	МБ, ОБ
Строительство объекта «Продолжение улицы Ленина в г. Апатиты Мурманской области (от дома № 60 по ул. Ленина до пересечения с проспектом Сидоренко)»	98000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	98000,00	МБ, ОБ

Мероприятия	Объем капитальных вложений, тыс. руб.							Источник финансирования
	Итого	2017	2018	2019	2020	2021	2022-2025	
Мероприятия по развитию транспорта общего пользования								
Мероприятия не предусматриваются	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-
Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта								
Мероприятия не предусматриваются	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-
Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения								
Установка дорожных и информационных знаков	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-
Обустройство пешеходных переходов	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-
Установка ограждений	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-
Нанесение разметки	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-
Мероприятия по развитию сети дорог								
Мероприятия не предусматриваются	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-
Мероприятия по организации дорожного движения								
Устройство удерживающих металлических барьерных дорожных ограждений	7 546,8	0	0	0	3 595,2	1 878,4	2 073,2	МБ
Техническое перевооружение, реконструкция светофорных объектов	13 178,6	910,0	9 560,2	1 614,3	1 094,1	0	0	МБ
Мероприятия по внедрению интеллектуальных транспортных систем								
Мероприятия не предусматриваются	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-
Мероприятия по снижению негативного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье населения								
Оборудование автомобильного транспорта оборудованием, соответствующим экологическим нормам и стандартам	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	Внебюджет
Мероприятия по мониторингу и контролю за работой транспортной инфраструктуры и качеством транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности								
Мониторинг и контроль за работой транспорта	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-
Мониторинг реализации программы	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-
Всего	172 488,1	910,0	9 560,2	16 515,1	37051,2	8 378,4	100073,2	

Примечание: объем инвестиций необходимо уточнять по факту принятия решения о строительстве или реконструкции каждого объекта в индивидуальном порядке, кроме того объем средств уточняется после доведения лимитов бюджетных обязательств из бюджетов всех уровней на очередной финансовый год и плановый период.

9. Оценка эффективности мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры

В результате реализации мероприятий Программы к 2025 году:

- увеличится протяженность улично – дорожной сети города Апатиты на 1,1 км (до 38,4 км);
- количество оборудованных элементами повышения безопасности дорожного движения участков автомобильных дорог достигнет 2,3 км;
- количество светофорных объектов, приведенных в соответствие с современными требованиями нормативных документов, достигнет 100%.

Перечень мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры приведены в таблице 11.

Таблица 11

№ п/п	Наименование мероприятия по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры	Единица измерения	Значения показателя							
			Текущий год, оценка	Отчетный год	Годы реализации программы					
					2017 год, план	2018 год, план	2019 год, план	2020 год, план	2021 год, план	2022-2025 годы, план
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1	Обеспечение проектирования строительства, реконструкции автомобильных дорог	проект	0		0	0	0	0	1	0
2	Обеспечение строительства, реконструкции автомобильных дорог	км	37,3		0	0	0	0,5	0	0,6
3	Повышение безопасности дорожного движения на территории муниципального образования	объект/шт.	0/0		0/3	0/8	0/1	525/1	290/0	290/0

10. Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на территории муниципального образования

В современных условиях для эффективного управления развитием территории муниципального образования недостаточно утвердить документ территориального планирования, отвечающий актуальным требованиям законодательства и имеющий обоснование основных решений с точки зрения удовлетворения потребностей населения в услугах объектов различных видов инфраструктуры.

В соответствии со статьей 8 Градостроительного кодекса Российской Федерации, к полномочиям органов местного самоуправления муниципального образования в области градостроительной деятельности относятся разработка и утверждение программы комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования.

В соответствии со статьей 26 Градостроительного кодекса Российской Федерации, реализация Генерального плана осуществляется путем выполнения мероприятий, которые предусмотрены в том числе программой комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования.

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования – документ, устанавливающий перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры муниципального образования, которые предусмотрены государственными и муниципальными программами, прогнозом социально-экономического развития муниципального образования, планом и программой комплексного социально-экономического развития муниципального образования, инвестиционными программами субъектов естественных монополий, договорами о развитии застроенных территорий, договорами о комплексном освоении территорий, иными инвестиционными программами и договорами, предусматривающими обязательства застройщиков по завершению в установленные сроки мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры.

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования – документ, устанавливающий перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры, которые предусмотрены государственными и муниципальными программами

Основными направлениями совершенствования нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры муниципального образования являются:

применение экономических мер, стимулирующих инвестиции в объекты транспортной инфраструктуры;

координация мероприятий и проектов строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры между органами государственной власти (по уровню вертикальной интеграции) и бизнеса;

координация усилий федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти Мурманской области, органов местного самоуправления, представителей бизнеса и общественных организаций в решении задач реализации мероприятий (инвестиционных проектов);

запуск системы статистического наблюдения и мониторинга необходимой обеспеченности учреждениями транспортной инфраструктуры муниципального

образования в соответствии с утвержденными и обновляющимися нормативами;
разработка стандартов и регламентов эксплуатации и (или) использования объектов транспортной инфраструктуры на всех этапах жизненного цикла объектов.

Для создания эффективной конкурентоспособной транспортной системы необходимы три основные составляющие:

- конкурентоспособные высококачественные транспортные услуги;
- высокопроизводительная безопасная транспортная инфраструктура и транспортные средства, которые необходимы в той мере, в которой они обеспечат конкурентоспособные высококачественные транспортные услуги;
- создание условий для превышения уровня предложения транспортных услуг над спросом.

Развитие транспорта на территории муниципального образования должно осуществляться на основе комплексного подхода, ориентированного на совместные усилия различных уровней власти: федеральных, региональных, муниципальных.

Транспортная система муниципального образования является элементом транспортной системы Мурманской области, поэтому решение всех задач, связанных с оптимизацией транспортной инфраструктуры на территории муниципального образования, не может быть решено только в рамках полномочий органов местного самоуправления муниципального образования. Данные в программе предложения по развитию транспортной инфраструктуры предполагается реализовывать с участием бюджетов всех уровней. Задачами органов местного самоуправления станут организационные мероприятия по обеспечению взаимодействия органов государственной власти и местного самоуправления, подготовка инициативных предложений по развитию транспортной инфраструктуры.

Таким образом, ожидаемыми результатами реализации запланированных мероприятий будут являться ввод в эксплуатацию предусмотренных программой объектов транспортной инфраструктуры в целях обеспечения нормативного соответствия и надежности функционирования транспортных систем, способствующих комфортным и безопасным условиям для проживания людей на территории муниципального образования.