

**Программа комплексного развития транспортной  
инфраструктуры  
сельского поселения «село Апука»  
Олюторского района Камчатского края  
на 2016-2032 годы**



Вологда 2016 год

**Заказчик:**

Администрация муниципального образования сельское поселение «село Апука»  
Юридический и почтовый адрес: 688816, Камчатский край, Олюторский район, с.  
Апука, ул. Центральная, д.7

**Разработчик:**

Индивидуальный предприниматель Крылов Иван Васильевич  
Юридический адрес: 160024, г.Вологда, ул. Фрязиновская 33-13

\_\_\_\_\_ **Крылов И.В.**

М.П.

## Содержание

1. Паспорт программы.....	5
2. Характеристика проблемы, на решение которой направлена Программа.....	7
3. Основные цели и задачи Программы, целевые показатели (индикаторы) реализации Программы.....	9
4. Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры....	10
4.1. Анализ положения Камчатского края в структуре пространственной организации Российской Федерации, анализ положения муниципального образования сельское поселение «село Апука» в структуре пространственной организации Камчатского края .....	10
4.2. Социально-экономическая характеристика муниципального образования, характеристика градостроительной деятельности, включая деятельность в сфере транспорта. Оценка транспортного спроса.....	12
4.3. Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта.....	14
4.4. Характеристика сети дорог муниципального образования «сельское поселение Апука», параметры дорожного движения, оценка качества содержания дорог	15
4.5. Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации в сельском поселении, обеспеченность парковками (парковочными местами).....	15
4.6. Характеристика работы транспортных средств общего пользования, анализ пассажиропотока .....	16
4.7. Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения..	16
4.8. Характеристика движения грузовых транспортных средств.....	16
4.9. Анализ уровня безопасности дорожного движения .....	16
4.10. Оценка уровня негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье населения.....	17
4.11. Характеристика существующих условий и перспектив развития транспортной инфраструктуры поселения .....	17
4.12. Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры поселения .....	17
4.13. Оценка финансирования транспортной инфраструктуры.....	18
5. прогноз транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории сельского поселения .....	19

6. Перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры сельского поселения.....	21
7. Оценка объемов и источников финансирования мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры сельского поселения.....	22
8. Оценка эффективности мероприятий (инвестиционных проектов), по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры.....	23
9. Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на территории сельского поселения .....	24

## 1. ПАСПОРТ ПРОГРАММЫ

Наименование программы	Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования сельское поселение «село Апука» Олюторского района Камчатского края на 2016-2032 годы»
Основание для разработки программы	Федеральный закон от 29.12.2014 N 456-ФЗ «О внесении изменений в Градостроительный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации», Постановление правительства РФ от 25.12.2015 № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов».
Наименование заказчика программы, их местонахождение	<b>Заказчик:</b> Администрация муниципального образования сельское поселение «село Апука» в лице главы .П. 688816, Камчатский край, Олюторский район, с. Апука, ул. Центральная, д.7
Наименование разработчиков программы, их местонахождение	<b>Разработчик:</b> ИП Крылов Иван Васильевич
Цели программы	Обеспечить: <ul style="list-style-type: none"> <li>— повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы</li> <li>— повышение доступности услуг транспортного комплекса для населения</li> <li>— эффективное функционирования действующей транспортной инфраструктуры</li> </ul>
Задачи программы	Установить перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры сельского поселения, которые предусмотрены государственными и муниципальными программами, стратегией социально-экономического развития муниципального образования и планом мероприятий по реализации стратегии социально-экономического развития муниципального образования (при наличии данных стратегии и плана), планом и программой комплексного социально-экономического развития муниципального образования.
Целевые показатели (индикаторы) обеспеченности населения объектами	— снижение удельного веса дорог, нуждающихся в капитальном ремонте

транспортной инфраструктуры	(реконструкции); — увеличение протяженности дорог с твердым покрытием; — достижение расчетного уровня обеспеченности населения услугами транспортной инфраструктуры.
Укрупненное описание запланированных мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры	— разработка проектно-сметной документации; — реконструкция существующих дорог;
Срок и этапы реализации программы	Общий срок реализации программы с 2017-2029 год. Основные этапы программы реализуются с 2017 года по 2022 год.
Объемы и источники финансирования программы	Бюджетные ассигнования, предусмотренные в плановом периоде 2017 - 2029 годов, могут быть уточнены при формировании проекта местного бюджета. Объемы и источники финансирования ежегодно уточняются при формировании бюджета муниципального образования на соответствующий год.
Ожидаемые результаты реализации программы.	В результате проведения программы планируется: — повысить качество, эффективность и доступность транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности сельского поселения; — обеспечить надежность и безопасность системы транспортной инфраструктуры.

## **2. ХАРАКТЕРИСТИКА ПРОБЛЕМЫ, НА РЕШЕНИЕ КОТОРОЙ НАПРАВЛЕНА ПРОГРАММА**

Камчатский край – один из самых удаленных от центра регионов России, который не имеет внешних сухопутных коммуникаций.

В настоящее время социально-экономическое развитие Камчатского края во многом сдерживается из-за неудовлетворительного состояния дорожной сети, высокой степени износа значительной части автомобильных дорог и искусственных сооружений. Низкое транспортно-эксплуатационное состояние дорог Камчатского края, прохождение их по территории населенных пунктов способствуют совершению дорожно-транспортных происшествий.

Сформировавшаяся сеть автомобильных дорог в Камчатском крае имеет незавершенный характер. Существующие дороги не обеспечивают круглогодичного автотранспортного сообщения наиболее развитых в экономическом отношении южных и центральных районов с его северной частью.

Плотность дорог с твердым покрытием в крае ниже среднероссийского уровня более чем в 10 раз.

Транспортный комплекс является жизнеобеспечивающим для региона. Устойчивое развитие транспорта и сопутствующей транспортной инфраструктуры создает условия для интеграции территорий края в единое социально-экономическое пространство, для свободного перемещения товаров и услуг, обеспечивает повышение качества жизни населения.

К числу проблем развития транспортного комплекса Камчатского края относится низкий уровень развития дорожно-транспортной инфраструктуры в сочетании с низким техническим уровнем и неудовлетворительным состоянием его производственной базы. Для Камчатского края также характерным является отсутствие надежного транспортного сообщения с материком, ограниченные возможности увеличения внешнеторгового грузооборота портового хозяйства, несовершенство системы аэропортов и аэродромов.

Слабое пространственное развитие транспортных сетей приводит к локализации хозяйственных и социально-культурных комплексов, ограничивает

возможности влияния территорий, являющихся лидерами экономического роста, на развитие других муниципальных образований.

Сохраняются тенденции старения основных фондов, что выражается высокой степенью износа объектов транспортного комплекса. Существует проблема привлечения инвестиций на развитие транспортной отрасли, что обусловлено низкими инвестиционными возможностями транспортных предприятий, низкой доходностью проектов и высокими рисками.

Развитие дорожно-транспортной инфраструктуры позволит ускорить социально-экономическое развитие отдаленных районов Камчатского края, поддержать реализацию инвестиционных проектов в минерально-сырьевом комплексе, в энергетике, обеспечит условия развития туризма.

На данный момент на территории сельского поселения «село Апука» параметры транспортной инфраструктуры не соответствуют нормативным требованиям, территория поселения относится к изолированным районам, не имеет надежной наземной связи с опорной сетью автомобильных дорог общего пользования Камчатского края. Так же стоит отметить, что существующая улично-дорожная сеть находится в неудовлетворительном состоянии и требует реконструкции и благоустройства. В связи с этим необходимо определить перечень мероприятий, который позволит решить данные проблемы. Для этого определим перечень основных проблем:

- отсутствие устойчивого сообщения с автомобильными дорогами Камчатского края, как следствие – отсутствие устойчивого сообщения с районным и региональным центром;
- существующая улично-дорожная сеть находится в неудовлетворительном состоянии и требует реконструкции с приведением к нормативным параметрам.

При сохранении существующей тенденции будет происходить снижение качества жизни населения и дальнейшая ее убыль по причине переезда в более благополучные районы.



### **3. ОСНОВНЫЕ ЦЕЛИ И ЗАДАЧИ ПРОГРАММЫ, ЦЕЛЕВЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ (ИНДИКАТОРЫ) РЕАЛИЗАЦИИ ПРОГРАММЫ**

Программа направлена на обеспечение надежного и устойчивого обслуживания потребителей услугами, снижение износа объектов транспортной инфраструктуры. Основными целями программы являются:

- обеспечение безопасности, качества и эффективности транспортного обслуживания населения, а также юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность (далее субъекты экономической деятельности) на территории муниципального образования;
- обеспечение доступности объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования поселения;
- обеспечение условий для управления транспортным спросом;
- условия для пешеходного и велосипедного передвижения населения.

В целях достижения данных целей необходимо определить перечень требуемых мероприятий и их последовательность реализации.

Бюджетные средства, направляемые на реализацию программы, должны быть предназначены для реализации проектов модернизации объектов транспортной инфраструктуры и дорожного хозяйства, связанных с ремонтом, реконструкцией существующих объектов, а также со строительством новых объектов.

## **4. ХАРАКТЕРИСТИКА СУЩЕСТВУЮЩЕГО СОСТОЯНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ**

### **4.1. Анализ положения Камчатского края в структуре пространственной организации Российской Федерации, анализ положения муниципального образования сельское поселение «село Алука» в структуре пространственной организации Камчатского края**

Камчатский край – один из самых удаленных от центра регионов России, который не имеет внешних сухопутных коммуникаций. Расстояние до ближайших портов, расположенных на железной дороге, составляет от 1,7 до 2,5 тыс.км.

Морской, авиационный, автомобильный и находящийся в стадии становления трубопроводный транспорт не конкурируют друг с другом, поскольку занимают собственные транспортные ниши.

Основным видом транспорта, осуществляющим доставку грузов на территорию Камчатского края, является морской транспорт. Морской порт Петропавловск-Камчатский, через который осуществляется завоз большинства грузов (продукции) в Камчатский край, расположен в Северо-восточной части Авачинской губы, расположенной в северной части Авачинского залива Берингова моря. Ограниченная транспортная доступность всей территории Камчатского края выражается в отсутствии железнодорожного и автомобильного сообщения края с районами производства продукции (в том числе, топлива), характеризуется удаленностью региона от стратегических трубопроводов, пунктов перевалки грузов, определяется суровостью природных условий и большими расстояниями между населенными пунктами.

Природно-климатические и географические особенности Камчатского края существенно определяют уникальный облик транспортных систем региона и влияют на стоимость, скорость и ритмичность доставки грузов.

Существующая транспортная система Камчатки характеризуется:

- отсутствием железнодорожного и внутреннего водного сообщения;
- отсутствием выхода на опорную сеть автомобильных дорог России;
- неразвитостью региональной сети автомобильных дорог;
- неразвитостью инфраструктуры портопунктов;

— необходимостью отвлечения значительных финансовых ресурсов на создание запасов топлива, продовольствия и других материалов.

Сельское поселение «село Апука» расположено на территории Олюторского муниципального района Камчатского края и состоит из единственного сельского населенного пункта - село Апука и территорий вдоль берега реки Апука, прилегающих к селу. Олюторский муниципальный район расположен на северо-восточном побережье полуострова Камчатка. На севере граничит с Чукотским автономным округом; на западе — с Пенжинским районом Камчатского края; на юго-западе — с Карагинским районом Камчатского края. С юга и востока омывается водами Берингова моря.

Село расположено в устьевой части реки Апука и разделено на 2 части. На левом пологом берегу реки, на косе расположена основная часть села: улицы - Речная, Морская, Центральная, где проживает 62% населения. На правом возвышенном берегу расположена ул. Заречная, где проживает 38% населения.

Транспортное сообщение в весенне-зимний период между улицами водное. В зимний период ледовое (на снегоходах).

Село расположено на косе на пологом левом берегу устьевого участка реки Апука. Экономико-географическое положение Апука на макро- (Россия) и мезо- (Камчатский край) уровнях характеризуется как исключительно периферийное, поскольку село находится на значительном удалении от основных транспортных путей и финансово-экономических центров России и мира и не имеет сухопутной связи с внешним миром. Положение села на микроуровне (муниципального района) характеризуется как выгодное, т.к. село находится в устье реки Апука, имеет порто- пункт, обеспечивающей транспортно-грузовую связь с внешним миром, связь по воде со всеми селами района и прежде всего с районным центром круглогодично и по суше в зимний период.

#### **4.2. Социально-экономическая характеристика муниципального образования, характеристика градостроительной деятельности, включая деятельность в сфере транспорта. Оценка транспортного спроса.**

Село Апука основано в 1873г. на месте корякского стойбища, как центральная усадьба оленеводческого колхоза. Исторически развитие села обусловлено за счет функционирования рыбоперерабатывающих предприятий, создания порто-пункта, ДЭС, вертолетной площадки. В конце 2000-х гг. сохраняло свою специализацию, как транспортного узла, центра производства электроэнергии, размещения рыбообрабатывающих производств и коммунальных предприятий общерайонного значения.

Большой вклад в экономическое развитие с. Апука вносит добыча и переработка рыбы лососевых пород. На территории поселения действуют два крупных рыбоперерабатывающих завода: ООО «Апукинское» и РА (рыболовецкая артель) «Пенжинская». Переработка рыбы ограничивается ее разделкой и заморозкой, а также приготовлением икры (соленой либо мороженой).

Вылов и объем производства предприятий зависит, прежде всего, от подхода рыбы и выделенных квот и в разные годы может варьироваться.

На заводах занято около 400-450 человек, что гораздо больше численности постоянного населения сельского поселения в трудоспособном возрасте, и объясняется занятостью на производстве приезжих сезонных рабочих.

Сельскохозяйственный сектор в с. Апука не развит ввиду неблагоприятных климатических условий для растениеводства. Животноводство также не получило своего развития.

Изолированное расположение с. Апука на севере Олюторского района, отсутствие автодорог и недостаточно развитое транспортное сообщение с южными районами Камчатского края, в т.ч. с г. Петропавловск-Камчатский, а также удаленность от развитых инфраструктурных объектов этих территорий, негативно влияет на экономическое развитие муниципального образования, сильно ограничивая развитие каких-либо производств на месте. Исключение составляет только производство рыбопродукции благодаря наличию достаточных рыбных ресурсов в прибрежной акватории.

Уровень и качество жизни населения муниципального образования «село Апука» в значительной степени зависят от развития социальной инфраструктуры, которая включает в себя учреждения образования, здравоохранения, культуры и искусства, спорта, бытового обеспечения и т.д.

В настоящее время сеть учреждений обслуживания представлена практически всеми основными видами социальных и культурно-бытовых объектов.

Планировочный каркас территории села не выражен. Территория села состоит из девяти 2-этажных жилых домов, которые образуют ядро населенного пункта. С юга к ним примыкают несколько одноэтажных жилых домов. В центре расположены здания ДЭС, ФАПа и средней школы. Ряд огородных участков с индивидуальными жилыми строениями перемежается с 2-х этажным жилым фондом и располагается между двух основных транспортных осей поселка. К югу дизельная электростанция, свалка и вертолетная площадка. На севере поселка расположен портпункт. Промышленные зоны расположены в северо-западной и юго-восточной частях поселка.

Искусственное озеленение, благоустройство, твердое покрытие улиц и тротуаров отсутствует. Уличная сеть четко выражена двумя параллельными улицами Морская и Заречная проходящими через всю территорию поселка

Современная демографическая ситуация характеризуется как кризисная. Из неблагоприятных характеристик выделяются сверхвысокая смертность населения, отток молодого населения, исключительно ранняя смертность населения. Среди благоприятных отмечается повышенная доля лиц в трудоспособном возрасте. Потенциал трудоспособного населения не используется из-за фактического отсутствия круглогодичной занятости населения, что ведет к дальнейшему распространению асоциального поведения и падению трудоворесурсного потенциала.

Промышленность с. Апука представлена только двумя рыбоперерабатывающими предприятиями. Другие виды деятельности и отрасли экономики, включая сельское хозяйство, в рассматриваемом поселении не развиты. Низкий уровень переработки рыбы на предприятиях муниципального образования сдерживает заложенный потенциал, заключающийся в увеличении добавленной

стоимости продукции, а также социальных и налоговых эффектов от работы отрасли.

Существующий жилой фонд удовлетворяет потребности населения с. Апука в обеспечении жилой площадью. Учитывая нынешнее состояние жилищного фонда в с.Апука необходимо создание переселенческого жилищного фонда для расселения граждан из ветхого и аварийного жилья.

Состояние улично-дорожной сети требует реконструкции. Текущее состояние объектов воздушного транспорта требует модернизации.

Транспортные предприятия на территории поселения отсутствуют. Большинство трудовых передвижений в поселении приходится на личный транспорт и пешеходные сообщения.

В основе оценки транспортного спроса лежит анализ передвижения населения к объектам тяготения.

Можно выделить основные группы объектов тяготения:

- объекты социальной сферы;
- объекты трудовой деятельности
- узловые объекты транспортной инфраструктуры.

#### **4.3. Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта.**

Круглогодичное сообщение с районным центром и другими населенными пунктами района осуществляется только воздушным транспортом. Расстояние (воздушным путем) от с. Апука до административного центра с. Тилички составляет 196 км (маршрут воздушным транспортом – ок. 300 км), до краевого центра г. Петропавловска – Камчатского составляет около 1396 км (1500 км).

В летнее время, помимо воздушного транспорта, сообщение осуществляется водным транспортом. К объектам водного транспорта относятся грузопассажирский причал, расположенный в северной части села. Водным видом транспорта осуществляется северный завоз в с. Апука.

В зимнее время сообщение осуществляется так же по автозимникам тракторным, вездеходным и снегоходным транспортом.

Основным направлением деятельности в сфере пассажирских перевозок внутренним водным транспортом является сохранение существующей маршрутной сети в целях обеспечения транспортной доступности населенного пункта.

#### **4.4. Характеристика сети дорог муниципального образования «сельское поселение Апука», параметры дорожного движения, оценка качества содержания дорог**

Улично-дорожная сеть с. Апука представлена улицами (дорогами) с грунтовым покрытием, которые образуют опорный каркас. В таблице 4.4-1 приведена характеристика дорог местного значения.

Таблица 4.4-1 Основная характеристика улично-дорожной сети с. Апука.

№ п/п	Показатель	Протяженность, км
1.	Улица Заречная	1,6
2.	Улица Морская	1,2
3.	Улица Речная	1,2
	<b>Итого</b>	<b>4,0</b>

Большая часть улично-дорожной сети населенного пункта находится в неудовлетворительном состоянии и требует реконструкции. Пешеходное движение происходит по проезжим частям улиц, что влечет за собой риск возникновения дорожно-транспортных происшествий.

#### **4.5. Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации в сельском поселении, обеспеченность парковками (парковочными местами)**

Автомобильный парк сельского поселения преимущественно состоит из легковых автомобилей, принадлежащих частным лицам. Детальная информация видов транспорта отсутствует. Хранение транспортных средств осуществляется на придомовых территориях. Парковочные места имеются у всех объектов социальной инфраструктуры и у административных зданий хозяйствующих организаций.

#### **4.6. Характеристика работы транспортных средств общего пользования, анализ пассажиропотока**

Передвижение по территории населенного пункта сельского поселения осуществляется с использованием личного транспорта либо в пешем порядке. Информация об объемах пассажирских перевозок необходимая для анализа пассажиропотока отсутствует.

#### **4.7. Характеристика условий пешеходного и велосипедного передвижения**

Пешеходное движение происходит по проезжим частям улиц, что влечет за собой риск возникновения дорожно-транспортных происшествий.

Специализированные дорожки для велосипедного передвижения на территории поселения не предусмотрены. Движение велосипедистов осуществляется в соответствии с требованиями ПДД по дорогам общего пользования.

#### **4.8. Характеристика движения грузовых транспортных средств**

Транспортные организации, осуществляющие грузовые перевозки на территории сельского поселения отсутствуют.

#### **4.9. Анализ уровня безопасности дорожного движения**

Из всех источников опасности на автомобильном транспорте большую угрозу для населения представляют дорожно-транспортные происшествия. Основная часть происшествий происходит из-за нарушения правил дорожного движения, превышения скоростного режима и неудовлетворительного качества дорожных покрытий.



#### **4.10. Оценка уровня негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье населения**

Учитывая сложившуюся планировочную структуру сельского поселения 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.

#### **4.11. Характеристика существующих условий и перспектив развития транспортной инфраструктуры поселения**

Основными приоритетами развития транспортного комплекса муниципального образования на расчетный срок должны стать:

- планомерное увеличение протяженности автодорог с твердым покрытием.

#### **4.12. Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры поселения**

Основными документами, определяющими порядок функционирования и развития транспортной инфраструктуры являются:

1. Градостроительный кодекс РФ от 29.12.2004г. №190-ФЗ;
2. Федеральный закон от 08.11.2007г. №257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в РФ и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;
3. Федеральный закон от 10.12.1995г. №196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»;
4. Постановление Правительства РФ от 23.10.1993г. №1090 «О правилах дорожного движения»;
5. Постановление Правительства РФ от 25.12.2015г. №1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»;

6. Региональные нормативы градостроительного проектирования Камчатского края»;
7. Стратегия социально-экономического развития Камчатского края до 2025 года;
8. Генеральный план муниципального образования сельское поселение «село Апука»;
9. Инвестиционная стратегия Олюторского муниципального района до 2020 года.

#### **4.13. Оценка финансирования транспортной инфраструктуры**

На содержание улично-дорожной сети выделяется недостаточно финансирования для поддержания в надлежащем состоянии.

## **5. ПРОГНОЗ ТРАНСПОРТНОГО СПРОСА, ИЗМЕНЕНИЯ ОБЪЕМОВ И ХАРАКТЕРА ПЕРЕДВИЖЕНИЯ НАСЕЛЕНИЯ И ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ НА ТЕРРИТОРИИ СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ**

Прогнозирование развития транспортной инфраструктуры опирается на анализ демографической ситуации на территории, процессов рождаемости и смертности, миграции населения, анализ структуры населения, поскольку основная цель транспортной инфраструктуры - это удовлетворение потребностей населения.

В период реализации программы не прогнозируется значительного изменения численности населения. С учетом сложившейся экономической ситуации, характер и объемы передвижения населения и перевозки грузов практически не изменяются. Транспортная инфраструктура по видам транспорта не перетерпит существенных изменений. Транспортная связь с районными и областными населенными пунктами будет осуществляться воздушным транспортом, внутри населенного пункта - личным транспортом и пешеходным сообщением.

Для достижения цели по развитию современной и эффективной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей ускорение товародвижения и снижение транспортных издержек в экономике, необходимо решить задачу, связанную с модернизацией улично-дорожной сети сельского поселения.

В целях обеспечения доступности воздушных перевозок будет продолжена практика субсидирования авиакомпаний, осуществляющих социально значимые региональные и местные перевозки.

Развитие сети аэропортов местных воздушных линий обеспечит безопасное выполнение полетов большого количества воздушных судов малой взлетной массы, находящихся, в том числе, в частной собственности и не относящихся к коммерческой авиации.

В соответствии с СП 42.13330.2011 «СНиП 2.07.01-89\*. Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений». Актуализированная редакция СНиП 2.07.01-89\* ведена дифференциация улиц по категориям и принята классификация улично-дорожной сети с учетом функционального назначения улиц

и дорог, интенсивности движения транспорта на отдельных участках и положения улиц в транспортной схеме села:

- улицы в жилой застройке:
- основная;
- второстепенная;
- проезды.

Параметры улично-дорожной сети должны быть доведены до нормативных и отвечать назначенной категории.

Для достижения цели по повышению комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы в области автомобильных дорог необходимо решить задачи, связанные с повышением надежности и безопасности движения на автомобильных дорогах местного значения, а также обеспечением устойчивого функционирования дорожной сети и транспортной безопасности дорожного хозяйства. Дороги местного значения поселения в направлениях движения пешеходов необходимо оборудовать средствами снижения скоростей, средствами регулировки движения.

## **6. ПЕРЕЧЕНЬ МЕРОПРИЯТИЙ (ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ) ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ И РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ**

Исходя из существующего положения и перспективных тенденций развития транспортной инфраструктуры муниципального образования сельское поселение «село Апука» Камчатского края, данной программой был предложен перечень следующих мероприятий:

- расширение основных существующих главных и основных улиц с целью доведения их до проектных поперечных профилей;
- ремонт и реконструкция дорожного покрытия существующей улично-дорожной сети;
- строительство тротуаров и пешеходных пространств для организации системы пешеходного движения в поселении.

Основные расчетные параметры уличной сети в пределах сельского населенного пункта и сельского поселения принимаются в соответствии со СП 42.13330.2011 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений».

## **7. ОЦЕНКА ОБЪЕМОВ И ИСТОЧНИКОВ ФИНАНСИРОВАНИЯ МЕРОПРИЯТИЙ (ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ) ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ**

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 для органов местного самоуправления муниципального образования сельское поселение «село Апука» и органов государственной власти Камчатского края по развитию транспортной инфраструктуры

Объемы финансирования Программы за счет средств федерального и краевого бюджета осуществляется в соответствии с нормативно-правовыми актами Правительства Российской Федерации, Правительства Камчатского края.

Ресурсное обеспечение реализации муниципальной программы за счет всех источников финансирования, планируемое с учетом возможностей ее реализации, с учетом действующих расходных обязательств и необходимых дополнительных средств при эффективном взаимодействии всех участников муниципальной программы, подлежит ежегодному уточнению в рамках бюджетного цикла.

Список мероприятий на конкретном объекте детализируется после разработки проектно-сметной документации.

## **8. ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ МЕРОПРИЯТИЙ (ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ), ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ**

Социально-экономический эффект от улучшения состояния дорожной сети муниципального образования выражается в следующем:

- повышение комфорта и удобства поездок, экономия времени за счет увеличения средней скорости движения;
- снижение затрат на транспортные перевозки как для граждан, так и для предприятий и организаций;
- обеспечение доступности и повышение качества оказания транспортных услуг при перевозке пассажиров автомобильным транспортом.

Оценка эффективности реализации программы осуществляется по итогам её исполнения за отчетный период, и в целом – после завершения реализации программы.

Критериями оценки являются:

- эффективность;
- результативность;
- финансовое исполнение.

Эффективность отражает соотношение результатов достигнутых в процессе реализации Программы и финансовых затрат связанных с её реализацией.

Результативность отражает степень достижения плановых значений целевых показателей Программы.

Финансовое исполнение отражает соотношение фактических финансовых затрат, связанных с реализацией Программы, и ассигнований, утверждённых законом Камчатского края о бюджете Камчатского края на очередной финансовый год

## **9. ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫМ ПРЕОБРАЗОВАНИЯМ, СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ ПРАВОВОГО И ИНФОРМАЦИОННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В СФЕРЕ ПРОЕКТИРОВАНИЯ, СТРОИТЕЛЬСТВА, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА ТЕРРИТОРИИ СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ**

Исходя из проведенного анализа нормативной и градостроительной документации были определены следующие положения:

- Генеральный план муниципального образования сельское поселение «село Апука» устарел, необходима актуализация данного документа.

В рамках реализации настоящей Программы не предполагается проведение институциональных преобразований, структуры управления и взаимосвязей при осуществлении деятельности в сфере проектирования, строительства и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры. Нормативно-правовая база для Программы сформирована и не изменяется.