

**ООО «Проектно-Исследовательский Центр»**

**УТВЕРЖДАЮ: Глава  
Друженского сельского  
поселения  
Белореченского района  
Краснодарского края**

\_\_\_\_\_ Шипко А. Н.

М.П.

**ПРОГРАММА КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ  
ИНФРАСТРУКТУРЫ ДРУЖЕНСКОГО СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ  
БЕЛОРЕЧЕНСКОГО РАЙОНА КРАСНОДАРСКОГО КРАЯ  
НА 2017-2030 ГОДЫ**

**2017г.**

## Оглавление

Введение.....	3
1. Паспорт программы.....	7
2. Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры. 11	
2.1 Анализ положения субъекта Российской Федерации в структуре пространственной организации Российской Федерации, анализ положения поселения в структуре пространственной организации субъектов Российской Федерации.....	22
2.2. Социально-экономическая характеристика поселения, характеристика градостроительной деятельности на территории поселения, включая деятельность в сфере транспорта.....	48
3. Прогноз транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории поселения.....	52
4. Принципиальные варианты развития транспортной инфраструктуры и их укрупненная оценка по целевым показателям развития транспортной инфраструктуры с последующим выбором предлагаемого к реализации варианта.....	56
5. Перечень мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры, технико-экономических параметров объектов транспорта, очередность реализации мероприятий.....	60
6. Оценка объемов и источников финансирования мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры.....	64
7. Оценка эффективности мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры.....	68
8. Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на территории поселения.....	70

## Введение

Одним из основополагающих условий развития поселения является комплексное развитие транспортной инфраструктуры. Этапом, предшествующим разработке основных мероприятий Программы, является проведение анализа и оценка социально-экономического и территориального развития муниципального образования.

Анализ и оценка социально-экономического и территориального развития муниципального образования, а также прогноз его развития проводится по следующим направлениям:

- демографическое развитие;
- перспективное строительство;
- состояние транспортной инфраструктуры.

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;

- развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности - в перевозке пассажиров и грузов на территории муниципального образования;

- развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью в муниципальном образовании;

- обеспечение условий для управления транспортным спросом;

- создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности;

- создание приоритетных условий движения транспортных средств общего пользования по отношению к иным транспортным средствам;

- условия для пешеходного и велосипедного передвижения населения;

- эффективность функционирования действующей транспортной инфраструктуры.

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.

### **Основные понятия**

В настоящей Программе используются следующие основные понятия:

- **автомобильная дорога** – объект транспортной инфраструктуры, предназначенный для движения транспортных средств и, включающий в себя земельные участки в границах полосы отвода автомобильной дороги и расположенные на них или под ними конструктивные элементы (дорожное полотно, дорожное покрытие и подобные элементы) и дорожные сооружения, являющиеся ее технологической частью, - защитные дорожные сооружения, искусственные дорожные сооружения, производственные объекты, элементы обустройства автомобильных дорог;

- **защитные дорожные сооружения** – сооружения, к которым относятся элементы озеленения, имеющие защитное значение; заборы; устройства, предназначенные для защиты автомобильных дорог от снежных лавин; шумозащитные и ветрозащитные устройства; подобные сооружения;

- **искусственные дорожные сооружения** – сооружения, предназначенные для движения транспортных средств, пешеходов и прогона животных в местах пересечения автомобильных дорог иными автомобильными дорогами, водотоками, оврагами, в местах, которые являются препятствиями для такого

движения, прогона (зимники, мосты, переправы по льду, путепроводы, трубопроводы, тоннели, эстакады, подобные сооружения);

- **производственные объекты** – сооружения, используемые при капитальном ремонте, ремонте, содержании автомобильных дорог;

- **элементы обустройства автомобильных дорог** – сооружения, к которым относятся дорожные знаки, дорожные ограждения, светофоры и другие устройства для регулирования дорожного движения, места отдыха, остановочные пункты, объекты, предназначенные для освещения автомобильных дорог, пешеходные дорожки, пункты весового и габаритного контроля транспортных средств, пункты взимания платы, стоянки (парковки) транспортных средств, сооружения, предназначенные для охраны автомобильных дорог и искусственных дорожных сооружений, тротуары, другие предназначенные для обеспечения дорожного движения, в том числе его безопасности, сооружения, за исключением объектов дорожного сервиса;

- **дорожная деятельность** – деятельность по проектированию, строительству, реконструкции, капитальному ремонту, ремонту и содержанию автомобильных дорог;

- **владелец автомобильных дорог** – администрация сельского поселения;

- **пользователи автомобильными дорогами** – физические и юридические лица, использующие автомобильные дороги в качестве участников дорожного движения;

- **реконструкция автомобильной дороги** – комплекс работ, при выполнении которых осуществляется изменение параметров автомобильной дороги, ее участков, ведущее к изменению класса и (или) категории автомобильной дороги либо влекущее за собой изменение границы полосы отвода автомобильной дороги;

- **капитальный ремонт автомобильной дороги** – комплекс работ по замене и (или) восстановлению конструктивных элементов автомобильной дороги, дорожных сооружений и/или их частей, выполнение которых осуществляется в пределах установленных допустимых значений и технических характеристик класса и категории автомобильной дороги и при выполнении которых затрагиваются конструктивные и иные характеристики

надежности и безопасности автомобильной дороги и не изменяются границы полосы отвода автомобильной дороги;

- **ремонт автомобильной дороги** – комплекс работ по восстановлению транспорт-но-эксплуатационных характеристик автомобильной дороги, при выполнении которых не затрагиваются конструктивные и иные характеристики надежности и безопасности автомобильной дороги;

- **содержание автомобильной дороги** – комплекс работ по поддержанию надлежащего технического состояния автомобильной дороги, оценки ее технического состояния, а также по организации и обеспечению безопасности дорожного движения.

Иные понятия и термины использованы в настоящей Программе в значениях, определенных Федеральным законом от 08.11.2007 № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

# 1. Паспорт программы

## Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Друженского сельского поселения, Белореченского района, Краснодарского края на период до 2030 г.

<b>Наименование</b>	Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Друженского сельского поселения, Белореченского района, Краснодарского края на период до 2030 г.
<b>Основание для разработки программы</b>	Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры разработана на основании следующих документов; - Постановлением Правительства Российской Федерации от 25.12.2015 г. № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»; - Постановление Правительства РФ от 1 октября 2015 г. № 1050 «Об утверждении требований к программам комплексного развития социальной инфраструктуры поселений, городских округов» - Федеральный закон от 06 октября 2003 года №131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»; - Федеральный закон от 08.11.2007 №257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»; -СП 42.13330.2011 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений»; - Градостроительный кодекс РФ от 29 декабря 2004 г. №190-ФЗ; - Федеральный закон от 29 декабря 2014 года №456-ФЗ «О внесении изменений в Градостроительный кодекс РФ и отдельные законные акты РФ»; - Распоряжение Правительства Российской Федерации от 11 июля 2014 года № 1032-р «Об утверждении новой редакции Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года»; - Генеральный план Друженского сельского поселения Белореченского района Краснодарского края; - Устав Друженского сельского поселения Белореченского района.
<b>Наименование заказчика:</b>	Администрация сельского поселения Друженское Белореченского района Краснодарского края.
<b>Разработчик программы:</b>	ООО «Проектно-Исследовательский Центр»
<b>Местонахождение программы</b>	Россия, Краснодарский край, Белореченский район, п. Дружный, ул. Заводская, д. 8а.
<b>Цели программы</b>	- развитие современной и эффективной транспортной

	<p>инфраструктуры, обеспечивающей ускорение товародвижения и снижение транспортных издержек в экономике;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- повышение доступности услуг транспортного комплекса для населения;</li> <li>- повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы.</li> </ul>
<b>Задачи программы</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- повышение безопасности, качества и эффективности транспортного обслуживания населения, а также юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность (далее – субъекты экономической деятельности) на территории поселения;</li> <li>- обеспечение доступности объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования поселения;</li> <li>- создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к результатам хозяйственной деятельности;</li> <li>- увеличение протяженности автомобильных дорог местного значения, соответствующих нормативным требованиям;</li> <li>- повышение надежности и безопасности движения по автомобильным дорогам местного значения.</li> </ul>
<b>Целевые показатели (индикаторы) обеспеченности населения объектами транспортной инфраструктуры</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям;</li> <li>- доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения;</li> <li>- капитальный ремонт и ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения;</li> <li>- ввод в эксплуатацию автомобильных дорог общего пользования местного значения;</li> <li>- протяженность пешеходных дорожек;</li> <li>- протяженность велосипедных дорожек;</li> <li>- обеспеченность постоянной круглогодичной связи с сетью автомобильных дорог общего пользования по дорогам с твердым покрытием;</li> <li>- количество дорожно-транспортных происшествий из-за сопутствующих дорожных условий на сети дорог федерального, регионального и межмуниципального значения;</li> <li>- обеспеченность транспортного обслуживания населения.</li> </ul>



<p><b>Сроки и этапы реализации программы</b></p>	<p>Мероприятия Программы охватывают период 2017 – 2021 годы и на перспективу до 2030 года. Мероприятия и целевые показатели (индикаторы), предусмотренные программой, рассчитаны на первые 5 лет с разбивкой по годам, а на последующий период (до окончания срока действия программы) - без разбивки по годам.</p>
<p><b>Объемы и источники финансирования</b></p>	<p>Общий объем финансовых средств, необходимых для реализации мероприятий Программы, составляет:  <b>91 300</b> тыс.руб., в том числе в первый этап по годам:  2017 г. – 3900,0 тыс.руб.;  2018 г. – 5900,0 тыс.руб.;  2019 г – 5900,0 тыс.руб.;  2020 г – 5900,0 тыс.руб.;  2021 г – 5900,0 тыс.руб.;  с 2022 по 2030 годы – 63800,0 тыс.руб.</p> <p>Объемы и источники финансирования ежегодно уточняются при формировании бюджета муниципального образования на соответствующий год. Все суммы показаны в ценах соответствующего периода.</p>
<p><b>Мероприятия программы</b></p>	<p>Для реализации поставленных целей и решения задач программы, достижения планируемых значений показателей и индикаторов предусмотрено выполнение следующих мероприятий:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Мероприятия по содержанию автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них, а также других объектов транспортной инфраструктуры.  Реализация мероприятий позволит выполнять работы по содержанию автомобильных дорог и искусственных сооружений на них в соответствии с нормативными требованиями.</li> <li>2. 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.</li> <li>3. 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.</li> <li>4. Мероприятия по строительству и реконструкции автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них.  Реализация мероприятий позволит сохранить протяженность автомобильных дорог общего</li> </ol>

	<p>пользования местного значения, на которых уровень загрузки соответствует нормативному.</p> <p>5. Мероприятия по организации дорожного движения. Реализация мероприятий позволит повысить уровень качества и безопасности транспортного обслуживания населения.</p> <p>6. Мероприятия по ремонту и строительству пешеходных и велосипедных дорожек. Реализация мероприятий позволит повысить качество велосипедного и пешеходного передвижения населения.</p>
--	---

## **2. Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры**

### **Общие сведения**

Территория Друженского сельского поселения расположена в центральной части Белореченского района Краснодарского края.

В своих административных границах Друженское сельское поселение занимает площадь 8822 га. Центром Друженского сельского поселения является п. Дружный. Связь с городом Краснодаром и населенными пунктами края осуществляется по автомобильным дорогам регионального или межмуниципального значения: ст.Гурийская – ст. Черниговская – ст. Рязанская, ст. Пшехская – п. Дружный.

Территория Друженского сельского поселения представляет собой, в основном, зону сельскохозяйственного назначения. Площадь сельскохозяйственных угодий на территории поселения составляет 4464,27 га

Территориально-планировочная организация сельского поселения складывалась с учетом природных факторов: рек Белая, Пшеха, балок Ганжа 1-я, Ганжа 2-я, Ганжа 3-я и рельефа местности.

Кроме п. Дружный, являющейся центром поселения, в состав поселения входят хутор Долгогусевский, хутор Лукашов, поселок Мирный.

Площадь земель населенных пунктов составляет 1364,46 га.

По территории поселения в восточной его части в меридиональном направлении протекает р. Белая, в которую впадает р. Пшеха и балки Ганжа 1-я, Ганжа 2-я, Ганжа 3-я.

По южной окраине земель поселения проходит железная дорога «Армавир-Курганинск-Белореченск-Туапсе». В меридиональном направлении проходит нефтепровод Тихорецк–Туапсе. Предполагается строительство второй нитки нефтепровода.

В северной части поселения у х. Долгогусевский имеются разведанные залежи гравийно-песчаных смесей.

По всей территории поселения небольшими участками расположены земли лесного фонда.

Программа предусматривает дальнейшее развитие существующей территориально-планировочной структуры в увязке со вновь осваиваемыми территориями, комплексное решение экологических и градостроительных задач, развитие системы внешнего транспорта.

Производственная зона поселения представлена одним из крупнейших в России химкомбинатом (ООО «Еврохим-БМУ») по производству минеральных удобрений, серной и фосфорной кислоты. Вблизи завода расположено множество малых предприятий. Программой предложено упорядочить данную производственную зону и развить её территориально в восточном и западном направлении, используя сложившиеся подъездные пути.

В границах поселения производственные территории агропромышленного комплекса сосредоточены, в основном, вблизи населенных пунктов. На землях сельскохозяйственного назначения, расположены животноводческие предприятия, на территории которых функционируют мастерские, крытые токи, зернохранилища, конторские здания, склады удобрений, стоянки сельскохозяйственной техники, сохраняемые или предлагаемые к восстановлению Программой по прямому функциональному назначению.

На территории Друженского сельского поселения, в соответствии с разделом «Охрана историко-культурного наследия» выполненного ОАО «Наследие Кубани» в составе проекта «Схема территориального планирования муниципального образования Белореченский район Краснодарского края» в 2008 году, расположено 4 памятника археологии и 6 памятников истории и культуры.

Комплексный градостроительный анализ территорий с точки зрения инженерно-геологических, природно-экологических, санитарно-гигиенических факторов и условий позволил выявить на территории Друженского сельского поселения ряд площадок, пригодных для освоения. Это, прежде всего, территории предназначенные для развития производственной зоны в центральной части земель поселения вблизи химического завода. Территории, расположенные вдоль реки Белой в х. Долгогусевский и у водоема в п. Мирный предназначены для освоения рекреационной зоны поселения, а также земли

сельскохозяйственного использования предполагаемые для развития населенных пунктов поселения.

Разработанная данной Программой планировочная структура основана на следующих принципах развития сельского поселения:

- выработка рациональных решений по планировочной организации, функциональному зонированию территории и созданию условий для проведения градостроительного зонирования, соответствующего максимальному раскрытию рекреационного и социально-экономического потенциала поселения с учетом развития инженерной и транспортной инфраструктуры;
- развитие рекреационных территорий;
- определение необходимых исходных условий развития, прежде всего за счет площади земель, занимаемых населенными пунктами;
- разработка оптимальной функционально-планировочной структуры населенных пунктов, входящих в состав поселения, создающей предпосылки для гармоничного и устойчивого развития территорий.

Программа содержит проектное градостроительное зонирование населенных пунктов, направленное на оптимизацию использования территории, обеспечение комфортного проживания жителей, создание современной социальной, транспортной и инженерной инфраструктур. В границах населенного пункта предусмотрено формирование функциональных зон в соответствии с Градостроительным Кодексом РФ – жилых, общественно-деловых, природно-рекреационных, производственно-деловых, транспортных, зон инженерных сооружений, перспективного градостроительного развития, и других.

Согласно климатическому районированию по СНИП 2, 01, 01-82, территория района относится к подрайону III Б, для которого характерны следующие природно-климатические факторы: среднемесячная температура

воздуха в январе от  $-5$  до  $+2$ , в июле от  $+21$  до  $+25^{\circ}\text{C}$ . Эти факторы определяют необходимую теплозащиту зданий и сооружений в холодный период и защиту от излишнего перегрева в тёплый период года.

Годовой ход температуры воздуха характеризуется не очень значительной амплитудой средних месячных температур ( $25,1^{\circ}\text{C}$ ), что говорит об умеренном климате.

Таблица 1

Температура	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	Год
Средняя	-1,8	-0,8	4,5	11,3	17,0	20,7	23,3	22,7	17,6	11,4	5,8	0,4	11,1
Средняя минимальная	-5,2	-5,4	-1,2	4,8	10,3	14,0	16,4	15,6	10,6	5,6	0,6	-3,2	5,2
Абсолютный минимум	-36	-33	-21	-10	-2	4	8	4	-2	-10	-23	-29	-36
Средняя максимальная	2,2	3,7	9,7	17,1	23,2	26,8	29,8	29,7	24,7	18,4	10,5	4,7	16,7
Абсолютный максимум	20	22	32	34	36	38	40	42	38	35	30	23	42

Расчётная температура воздуха самой холодной пятидневки равна  $-19^{\circ}\text{C}$ , средняя наиболее холодных суток  $-23^{\circ}\text{C}$ . Зимняя вентиляционная температура составляет  $-5^{\circ}\text{C}$ . Средняя глубина промерзания почвы равна  $0,31$  м, наибольшая  $-0,7$  м. Белореченский район характеризуется сравнительно небольшими скоростями ветра, почти одинаковыми во все сезоны года. В течение всего года в Белореченске господствуют ветры широтного и субширотного направлений.

Территория Белореченского района входит в пределы Закубанской равнины, возвышенной, наклонной, аллювиально-пролювиальной, террасированной, аккумулятивно-эрозионной.

Поверхность Закубанской равнины плоскоступенчатая слабоогнутая, пологонаклоненная к долине р. Кубань, сильно расчлененная левобережными, в основном меридиональными притоками Кубани, а также густой овражно-балочной сетью. Плоские поверхности междуречных террас к северу

последовательно обрываются уступами, придавая равнине ступенчатый характер.

Главными водными артериями равнины являются реки субмеридионального направления: Пшиш, Белая, Пшеха, Псенафа и др.

Наиболее крупные реки берут начало на вершинах Главного и Бокового хребтов и впадают в р. Кубань с левого берега. Речная сеть предгорий расположена поперек горного склона и характеризуется хорошо выработанными долинами с широкими днищами и террасированными склонами.

Непосредственно территория Белореченского района включает следующие геоморфологические элементы:

- поймы рек Белой, Пшехи, Пшиш, Псенафы и их притоков;
- верхнеплейстоценовые надпойменные террасы;
- среднеплейстоценовые надпойменные террасы;
- нижнеплейстоценовые надпойменные террасы;
- эоплейстоценовые надпойменные террасы;
- эродированную предгорную высокую равнину.

Поймы рек Белой, Пшехи, Пшиш, Псенафы и их притоков, отнесены к рекам предгорного типа по комплексу отложений и гидрологическому режиму.

### **поселок Дружный**

В основу планировочного решения Программы положена идея создания современного компактного населенного пункта на основе анализа существующего положения с сохранением и усовершенствованием планировочной структуры в увязке с вновь осваиваемыми территориями с учетом сложившихся природно-ландшафтного окружения и транспортных связей, наличия балки Ганжа 1-я, а также автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения.

Комплексный градостроительный анализ территорий с точки зрения инженерно-геологических, природно-экологических, санитарно-гигиенических факторов и условий позволил выявить на территории поселка и за его границами ряд площадок, пригодных для освоения.

Программой развития поселка Дружный положены идеи преемственности решений, заложенных предыдущим генпланом:

- функциональное зонирование территории, с компактной селитебной зоной и упорядоченными промышленными районами;
- максимальное использование внутренних территориальных резервов для нового строительства;
- приоритетность экологического подхода при решении планировочных задач и обеспечения экологически безопасного развития территории.

Программа содержит проектное градостроительное зонирование, направленное на оптимизацию использования территории населенного пункта, обеспечение комфортного проживания жителей поселка, создание современной социальной, транспортной и инженерной инфраструктур. Предусмотрено формирование функциональных зон в соответствии с Градостроительным Кодексом РФ – жилых, общественно-деловых, природно-рекреационных, производственно-деловых, транспортных, зон инженерных сооружений, перспективного градостроительного развития, сельскохозяйственного использования и других.

Одной из главных задач Программы является градостроительный прогноз перспективного направления развития поселка на расчётный срок (до 2030 г.).

Программа предусматривает поэтапное освоение резервов территории в соответствии с прогнозом численности населения и средней жилищной обеспеченности.

В составе Программы рассматривались следующие вопросы:

- прогноз устойчивого развития поселка Дружный в качестве центра муниципального образования;
- комплексное решение экологических и градостроительных задач.

Основная идея территориального развития состоит в следующем:

- выявление сформировавшегося каркаса поселка - планировочного, транспортного, технического, зелёного;



- проектирование перспективного развития поселка, как органичное развитие сложившегося каркаса, который предусматривает реконструкцию и развитие периферийных зон;

- компактное развитие периферийных зон предусматривается за счёт освоения сельскохозяйственных земель, прилегающих к существующей застройке в центральной и восточной части населенного пункта;

- в результате анализа существующего жилищного фонда выявлены районы реконструкции. Это, прежде всего, центр поселка и его восточная часть;

- прогноз жилищного фонда составлен на основе следующих предпосылок;

- обеспечение комфортности проживания населения;

- увеличение обеспеченности жилищным фондом до 23м<sup>2</sup> на 1 человека существующего населения, обеспечение жилищным фондом прирастающего населения.

При разработке Программы поселка намечен ряд мероприятий, суть которых заключается в следующем:

- совершенствование транспортной инфраструктуры;
- совершенствование функционального зонирования населенного пункта;
- уточнение границ населенного пункта с включением земель (ул.Вокзальной) в южной части населенного пункта;
- формирование общественного центра;
- формирование подцентров;
- организация регулируемого водотока, строительство берегоукрепительных сооружений;
- организация зоны отдыха;
- проектирование многофункциональной системы зеленых насаждений населенного пункта, включая создание зеленой зоны отдыха;
- реконструкция и благоустройство существующей застройки;
- новое строительство;

– дальнейшее развитие производственной зоны.

Территория поселка представляет собой единое планировочное образование, расположенное на берегах балки Ганжа 1-я. Первая очередь строительства (до 2022г.) предполагается в центральной части поселка по ул. Советской между пер. Советским и ул. Лесной и в южной части поселка по ул. Привокзальной. Строительство на расчетный срок (до 2030г.) предлагается на восточной окраине населенного пункта вдоль правого берега балки. Программой предложена интенсивная реконструкция жилой застройки в центральной части населенного пункта.

Производственная зона, сложившаяся в северной части поселка при въезде в населенный пункт и представленная объектами малого предпринимательства, Программой сохраняется на расчетный срок на прежних территориях. Создается озелененная санитарно-защитная зона.

Типы производственных зон устанавливаются в зависимости от предусматриваемых видов использования, ограничений на использование территорий и характера застройки каждой конкретной зоны.

Программой предусмотрено максимальное сохранение существующего капитального жилищного фонда, его реконструкция и благоустройство согласно действующим нормам и современным требованиям при полном оснащении инженерным оборудованием.

Общественно-деловая зона представлена существующим общественным центром поселка и проектируемыми центрами обслуживания, расположенными в существующих жилых кварталах на свободной от застройки территории и в проектируемых микрорайонах.

Основной общественный центр поселка формируется на базе уже существующего центра, расположенного в северной части при въезде в населенный пункт на ул. Заводской. Программой предусматривается реконструкция общественного центра поселка, расширение сети предприятий общественного питания, пунктов бытового обслуживания, благоустройство и озеленение открытых пространств – площади, парка. Для обеспечения нормативных радиусов обслуживания объектами социальной инфраструктуры

Программой запроектированы подцентры в южной, восточной и центральной части поселка.

По главным и основным улицам предусматривается пешеходная связь между общественными центрами и проектируемыми подцентрами, а также с зоной отдыха – парком у Дома культуры.

Совершенствование транспортной инфраструктуры заключается в обеспечении удобных и эффективных транспортных связей путем дифференциации улиц и проездов по категориям в соответствии со СНиП 2.07.01-89\* «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений».

Для вывода транзитного транспорта с территории поселка и в соответствии со «Схемой территориального планирования муниципального образования Белореченский район» Программой предусматривается строительство восточного обхода поселка с выходом проектной дороги через путепровод к ст. Пшихской.

В состав поселения входят **х. Долгогусевский, х. Лукашов, п. Мирный.**

**Хутор Долгогусевский** является вторым по величине населенным пунктом поселения. Хутор расположен в северной части земель поселения и представляет собой в основном жилую зону. Жилая застройка представлена кварталами индивидуальной жилой застройки с приусадебными участками, вытянутыми вдоль реки Белой. Развитие жилой застройки на первую очередь строительства (до 2022г.), на расчетный срок (до 2030г.) предлагается на южной окраине населенного пункта, вдоль автомобильной дороги регионального значения ст.Гурийская – ст.Черниговская – ст. Рязанская.

Общественный центр поселка сложился в геометрическом центре населенного пункта и состоит: дом культуры, библиотека, фельдшерско-акушерский пункт, отделение связи, магазины. Здесь же расположен небольшой благоустроенный парк. Предусмотрено дальнейшее развитие и реконструкция общественно-деловой зоны хутора.

Производственная зона хутора расположена в южной и северной его части и состоит в основном из малых предприятий деревообработки и Программой сохраняется на расчетный срок.

**п. Мирный** расположен в юго-западной части Друженского сельского поселения на автодороге регионального значения ст.Гурийская – ст.Черниговская – ст. Рязанская. Населенный пункт представляет собой два планировочных образования. Основная часть жилой зоны сосредоточена вдоль автомобильной дороги. Меньшая, в виде жилой улицы, расположена западнее. В центральной части имеется многоквартирная жилая застройка.

Развитие получает жилая зона, расположенная в основной части населенного пункта. Развитие предполагается в центральной части и за счет уплотнения жилой застройки.

Программой развивается и реконструируется общественный центр поселка, сформировавшийся на главной улице по автомобильной дороге регионального значения.

**х. Лукашов** малочислен, значительного увеличения численности населения на расчетный срок не предполагается, поэтому Программой не предусматриваются территории для развития жилой застройки данного населенного пункта.

На землях населенных пунктов Друженского сельского поселения, в частности п. Дружный, обозначены территории, предлагаемые настоящей Программой к освоению по мере необходимости под жилую застройку. Проектируемая жилая застройка представлена исключительно индивидуальным жилым фондом с приусадебными участками с предельными размерами, устанавливаемыми администрацией сельского поселения.

К жилой застройке, попадающей в зоны различных планировочных ограничений, предъявляются особые требования по ее использованию: речь идет о водоохраной зоне, охранной зоне источников водоснабжения, зоне временной охраны памятников историко-культурного наследия, санитарно-защитной зоне от сельскохозяйственных предприятий, кладбищ.

На приусадебных участках, расположенных в пределах водоохранной зоны должны соблюдаться правила их использования, исключающие загрязнение, засорение и истощение водных объектов.

Совершенствование функционального зонирования предполагает упорядочение размещения объектов различного функционального назначения -

вынос из санитарно-защитных зон жилого фонда по программе Краснодарского края «Жилище», предусматриваемый на расчетный срок.

Программой предусмотрено максимальное сохранение существующего капитального жилищного фонда, его реконструкция и благоустройство согласно действующим нормам и современным требованиям при полном оснащении инженерным оборудованием.

Программой сохраняются памятники истории, архитектуры и археологии, расположенные на территории населенных пунктов с обозначением границ временных охранных зон.

### **Гидрография, гидрогеология.**

Главными водными артериями Белореченского района являются реки: Белая, Пшеха, Пшиш, Псенафа.

Эти реки относятся к левобережным притокам реки Кубани и являются типичными горными реками. Водный режим этих рек неустойчивый. Питание их происходит за счет атмосферных осадков, снежников, ледников и грунтовых вод.

По территории поселения протекает р. Белая и р. Пшеха

Река **Белая** является самой мощной по водоносности и второй по длине из притоков Кубани. Ее истоки находятся на склонах горного массива Фишт–Оштен. Прodelав путь в 265 км, она впадает в Краснодарское водохранилище на р. Кубани, несколько ниже станицы Васюринской. Река бурная, прорезала в горных породах глубокие каньоны, ущелья, в отдельных местах имеет отвесные берега. Русло реки извилистое, умеренно разветвленное, блуждающее, сложено гравием и галечником с отдельными мелкими валунами. Половодье на р. Белой наблюдается ежегодно. Начало его приходится на вторую декаду марта - начало апреля, а конец на последнюю декаду июля - первую декаду августа. Продолжительность половодья составляет в среднем 145 суток. В р. Белую впадает с левого берега река Пшеха, севернее поселка Заречного. Ее длина 150 км, площадь водосбора 2090 м<sup>3</sup>.

Территория Белореченского района входит в пределы Закубанской равнины, возвышенной, наклонной, аллювиально-пролювиальной, террасированной, аккумулятивно-эрозионной.

Поверхность Закубанской равнины плоскоступенчатая слабовогнутая, пологонаклоненная к долине р. Кубань, сильно расчлененная левобережными, в основном меридиональными притоками Кубани, а также густой овражно-балочной сетью. Плоские поверхности междуречных террас к северу последовательно обрываются уступами, придавая равнине ступенчатый характер.

Наиболее крупные реки берут начало на вершинах Главного и Бокового хребтов и впадают в р. Кубань с левого берега. Речная сеть предгорий расположена поперек горного склона и характеризуется хорошо выработанными долинами с широкими днищами и террасированными склонами.

Непосредственно территория Белореченского района включает следующие геоморфологические элементы:

- поймы рек Белой, Пшехи, Пшиш, Псенафы и их притоков;
- верхнеплейстоценовые надпойменные террасы;
- среднеплейстоценовые надпойменные террасы;
- нижнеплейстоценовые надпойменные террасы;
- эоплейстоценовые надпойменные террасы;
- эродированную предгорную высокую равнину.

## ***2.1 Анализ положения субъекта Российской Федерации в структуре пространственной организации Российской Федерации, анализ положения поселения в структуре пространственной организации субъектов Российской Федерации***

### **Территориально-планировочная организация населенных пунктов поселок Дружный**

Комплексный градостроительный анализ территорий с точки зрения инженерно-геологических, природно-экологических, санитарно-гигиенических факторов и условий позволил выявить на территории поселка и за его границами ряд площадок, пригодных для освоения.

Программой градостроительного развития поселка Дружный положены идеи преемственности решений, заложенных предыдущим генпланом:

- функциональное зонирование территории, с компактной селитебной зоной и упорядоченными промышленными районами;
- максимальное использование внутренних территориальных резервов для нового строительства;
- приоритетность экологического подхода при решении планировочных задач и обеспечения экологически безопасного развития территории.

Программа содержит проектное градостроительное зонирование, направленное на оптимизацию использования территории населенного пункта, обеспечение комфортного проживания жителей поселка, создание современной социальной, транспортной и инженерной инфраструктур. Предусмотрено формирование функциональных зон в соответствии с Градостроительным Кодексом РФ – жилых, общественно-деловых, природно-рекреационных, производственно-деловых, транспортных, зон инженерных сооружений, перспективного градостроительного развития, сельскохозяйственного использования и других.

Одной из главных задач Программы является градостроительный прогноз перспективного направления развития поселка на расчётный срок (до 2030 г.).

При разработке Программы поселка намечен ряд мероприятий, суть которых заключается в следующем:

- совершенствование транспортной инфраструктуры;
- совершенствование функционального зонирования населенного пункта;
- уточнение границ населенного пункта с включением земель (ул.Вокзальной) в южной части населенного пункта;
- формирование общественного центра;
- формирование подцентров;
- организация регулируемого водотока, строительство берегоукрепительных сооружений;
- организация зоны отдыха;

- проектирование многофункциональной системы зеленых насаждений населенного пункта, включая создание зеленой зоны отдыха;
- реконструкция и благоустройство существующей застройки;
- новое строительство;
- дальнейшее развитие производственной зоны.

Территория поселка представляет собой единое планировочное образование, расположенное на берегах балки Ганжа 1-я. Первая очередь строительства (до 2022г.) предполагается в центральной части поселка по ул. Советской между пер. Советским и ул. Лесной и в южной части поселка по ул. Привокзальной. Строительство на расчетный срок (до 2030г.) предлагается на восточной окраине населенного пункта вдоль правого берега балки. Программой предложена интенсивная реконструкция жилой застройки в центральной части населенного пункта.

Производственная зона, сложившаяся в северной части поселка при въезде в населенный пункт и представленная объектами малого предпринимательства, Программой сохраняется на расчетный срок на прежних территориях. Создается озелененная санитарно-защитная зона.

Типы производственных зон устанавливаются в зависимости от предусматриваемых видов использования, ограничений на использование территорий и характера застройки каждой конкретной зоны.

Программой предусмотрено максимальное сохранение существующего капитального жилищного фонда, его реконструкция и благоустройство согласно действующим нормам и современным требованиям при полном оснащении инженерным оборудованием.

Общественно-деловая зона представлена существующим общественным центром поселка и проектируемыми центрами обслуживания, расположенными в существующих жилых кварталах на свободной от застройки территории и в проектируемых микрорайонах.

Основной общественный центр поселка формируется на базе уже существующего центра, расположенного в северной части при въезде в



населенный пункт на ул. Заводской. Программой предусматривается реконструкция общественного центра поселка, расширение сети предприятий общественного питания, пунктов бытового обслуживания, благоустройство и озеленение открытых пространств – площади, парка.

По главным и основным улицам предусматривается пешеходная связь между общественными центрами и проектируемыми подцентрами, а также с зоной отдыха – парком у Дома культуры.

Совершенствование транспортной инфраструктуры заключается в обеспечении удобных и эффективных транспортных связей путем дифференциации улиц и проездов по категориям в соответствии со СНиП 2.07.01-89\* «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений».

Для вывода транзитного транспорта с территории поселка и в соответствии со «Схемой территориального планирования муниципального образования Белореченский район» Программой предусматривается строительство восточного обхода поселка с выходом проектной дороги через путепровод к ст. Пшехской.

В состав поселения входят **х. Долгогусевский, х. Лукашов, п. Мирный.**

**Хутор Долгогусевский** является вторым по величине населенным пунктом поселения. Хутор расположен в северной части земель поселения и представляет собой в основном жилую зону. Жилая застройка представлена кварталами индивидуальной жилой застройки с приусадебными участками, вытянутыми вдоль реки Белой. Развитие жилой застройки на первую очередь строительства (до 2022г.), на расчетный срок (до 2030г.) предлагается на южной окраине населенного пункта, вдоль автомобильной дороги регионального значения ст.Гурийская – ст.Черниговская – ст. Рязанская.

Общественный центр поселка сложился в геометрическом центре населенного пункта и состоит: дом культуры, библиотека, фельдшерско-акушерский пункт, отделение связи, магазины. Здесь же расположен небольшой благоустроенный парк. Предусмотрено дальнейшее развитие и реконструкция общественно-деловой зоны хутора.

Производственная зона хутора расположена в южной и северной его части и состоит в основном из малых предприятий деревообработки и сохраняется Программой на расчетный срок.

**п. Мирный** расположен в юго-западной части Друженского сельского поселения на автодороге регионального значения ст.Гурийская – ст.Черниговская – ст. Рязанская. Населенный пункт представляет собой два планировочных образования. Основная часть жилой зоны сосредоточена вдоль автомобильной дороги. Меньшая, в виде жилой улицы, расположена западнее. В центральной части имеется многоквартирная жилая застройка.

Развитие получает жилая зона, расположенная в основной части населенного пункта. Развитие предполагается в центральной части и за счет уплотнения жилой застройки.

**х. Лукашов** малочислен, значительного увеличения численности населения на расчетный срок не предполагается, поэтому Программой не предусматриваются территории для развития жилой застройки данного населенного пункта.

На землях населенных пунктов Друженского сельского поселения, в частности п. Дружный, обозначены территории, предлагаемые настоящей Программой к освоению по мере необходимости под жилую застройку. Проектируемая жилая застройка представлена исключительно индивидуальным жилым фондом с приусадебными участками с предельными размерами, устанавливаемыми администрацией сельского поселения.

К жилой застройке, попадающей в зоны различных планировочных ограничений, предъявляются особые требования по ее использованию: речь идет о водоохраной зоне, охранной зоне источников водоснабжения, зоне временной охраны памятников историко-культурного наследия, санитарно-защитной зоне от сельскохозяйственных предприятий, кладбищ.

На приусадебных участках, расположенных в пределах водоохранной зоны должны соблюдаться правила их использования, исключающие загрязнение, засорение и истощение водных объектов.

Совершенствование функционального зонирования предполагает упорядочение размещения объектов различного функционального назначения -

вынос из санитарно-защитных зон жилого фонда по программе Краснодарского края «Жилище», предусматриваемый на расчетный срок.

Программой предусмотрено максимальное сохранение существующего капитального жилищного фонда, его реконструкция и благоустройство согласно действующим нормам и современным требованиям при полном оснащении инженерным оборудованием.

Программой предусматривается сохранение сельских кладбищ в населенных пунктах.

### **Жилая зона**

Жилая зона предназначена для организации благоприятной и безопасной среды проживания населения, отвечающей его социальным, культурным, бытовым и другим потребностям.

В жилых зонах допускается размещение отдельно стоящих, встроенных или пристроенных объектов социального и коммунально-бытового назначения, объектов здравоохранения, объектов дошкольного, начального общего и среднего (полного) общего образования, культовых зданий, стоянок автомобильного транспорта, гаражей, объектов, связанных с проживанием граждан и не оказывающих негативного воздействия на окружающую среду. В состав жилых зон могут включаться также территории, предназначенные для ведения садоводства и дачного хозяйства.

Жилая зона представлена территориями существующей застройки различного вида и этажности (усадебного типа, многоквартирной), а также новыми территориями, предназначенными для размещения проектируемого жилищного фонда.

### **Поселок Дружный**

Основную часть территории поселка составляет жилая застройка. Жилая застройка представляет собой кварталы правильной прямоугольной формы, ориентированные в основном с севера на юг, площадью от 1,5 га до 7,3 га застроенные по периметру индивидуальными жилыми домами с приусадебными участками. В северной части поселка по ул. Заводской и ул. Молодежной имеется многоквартирная жилая застройка.

Для освоения на первую очередь строительства (до 2022г.), расчетный срок (до 2030г.) Программой определены территории развития жилой зоны, расположенные в центральной, южной и восточной части поселка в пределах существующих границ населенного пункта.

Жилая зона предназначена для организации благоприятной и безопасной среды проживания населения, отвечающей его социальным, культурным, бытовым и другим потребностям.

В жилой зоне размещаются: отдельно стоящие, встроенные и пристроенные объекты социального, культурно-бытового обслуживания населения, культовые здания, автостоянки, гаражи индивидуальных машин, станции технического обслуживания, производственные, коммунально-складские объекты, для которых не требуется установление санитарно-защитных зон и деятельность которых не оказывает вредное воздействие на окружающую среду.

Жилищное строительство на проектируемой территории предлагается осуществлять индивидуальной застройкой усадебного типа с рекомендуемыми размерами приусадебных участков от 0,3 га до 1,0 га (размеры участков подлежат уточнению на стадии разработки Правил землепользования и застройки);

В связи с тем, что размещение новой застройки планируется преимущественно на землях сельскохозяйственного использования, предусматривается поэтапное изменение вида землепользования в установленном законом порядке в соответствии с этапами строительства, определенными генеральным планом.

Планировочная структура поселка определена существующей ситуацией, наличием автодорог регионального и межмуниципального значения, наличием территориальных резервов в существующей застройке и свободных земель пригодных для застройки в центральной, южной и восточной части населенного пункта.

### **Хутор Долгогусевский**

Жилая застройка представлена кварталами индивидуальной жилой застройки с приусадебными участками. Развитие жилой застройки на первую

очередь строительства (до 2022г.), на расчетный срок (до 2030г.) предлагается на южной окраине населенного пункта, вдоль автомобильной дороги регионального значения ст.Гурийская – ст.Черниговская – ст. Рязанская.

### **Поселок Мирный**

Жилая застройка представлена кварталами индивидуальной жилой застройки с приусадебными участками. В центральной части имеется многоквартирная жилая застройка. Развитие жилой застройки предполагается в центральной части и за счет уплотнения жилой застройки.

### **Хутор Лукашов**

Программой не предусматриваются территории для развития жилой застройки данного населенного пункта.

### **Жилищный фонд**

В качестве основного типа в новом строительстве рассматривается индивидуальный жилой дом с приусадебным участком.

Расчетные объемы нового строительства определяются с учетом величины и динамики минимального уровня жилой обеспеченности, который устанавливается в нормативах градостроительного проектирования Краснодарского края (приложение к постановлению Законодательного Собрания Краснодарского края от 24 июня 2009 г. N 1381-П).

Расчетный уровень жилой обеспеченности скорректирован на коэффициент роста жилой обеспеченности, который также приводится в нормативах градостроительного проектирования Краснодарского края.

Таким образом, расчетная обеспеченность жилой площадью на период первоочередного строительства (2015 - 2022 гг.) определена на уровне 24,4 м<sup>2</sup>/человек, на период расчетного срока (2022 – 2030 гг.) – 27,7 м<sup>2</sup>/человек.

С учетом обеспеченности каждого человека установленной нормой жилой площади объем потребного фонда составляет:

92,4 тыс. м<sup>2</sup> общей площади – к сроку реализации первой очереди строительства (2022 г.);

109,6 тыс. м<sup>2</sup> общей площади – к расчетному сроку (2030 г.).

В объем жилищного фонда на расчетный срок включается: 42,0 тыс. м<sup>2</sup> – существующий фонд жилых строений, имеющий более 60 % физической сохранности

и не расположенный в радиусах санитарно защитных зон; соответственно 67,6 тыс. м<sup>2</sup> – требуемое новое строительство, в том числе 48,7 тыс. м<sup>2</sup> на этапе первой очереди (до 2022 г.).

### **Население**

В Дружненском поселении проживает 3990 человек постоянного населения.

Удельный вес поселения в общей численности сельских муниципальных образований Белореченского района – 7,3 %; Белореченского муниципального района в целом – 3,4 %.

Дружненское поселение является одним из самых малочисленных в районе, занимая 9 место среди 11 муниципальных образований Белореченского района.

Исходя из общей динамики народонаселения (учитывая сравнительно небольшие размеры поселения по количеству жителей), в демографическом аспекте территория планирования является устойчивой: современная численность постоянного населения отличается от аналогичного показателя 2002 года (итоги Всероссийской переписи населения) всего на 2,6 % в положительную сторону. При незначительном сальдо миграции баланс естественного движения населения в последние годы имеет некоторое положительное значение, в результате численность населения мало изменяется.

Таким образом, анализ изменений в динамике численности населения и его демографической структуры за предшествующие годы выявил следующее:

- численность населения сокращается вследствие снижения темпов естественного прироста, а также оттока населения как из сельской, так и из городской местности.

- возрастная структура в сравнении с областной отличается более низким удельным весом населения в трудоспособном возрасте и группы детского возраста, более высоким удельным весом населения в нетрудоспособном возрасте.

Для современной демографической ситуации сельского поселения Дружненское характерны общероссийские тенденции: сокращение численности населения, низкая рождаемость и высокий уровень смертности.

Демографическая ситуация в целом не отличается от общероссийской - число умерших превышает число родившихся, естественная убыль населения за последний год составила 47 человек в год. Компенсирующими являются миграционные процессы, которые объясняют имеющуюся тенденцию к демографическому росту.

Резервы улучшения демографической ситуации заключаются в улучшении репродуктивного здоровья населения, повышении уровня рождаемости, сокращении потерь населения в результате преждевременной смертности (особенно в трудоспособном возрасте).

В настоящее время демографическая проблема признана одной из самых актуальных на территории РФ, разрабатывается ряд мер по выходу из демографического кризиса, которые приносят определённые плоды. Однако демографический спад в нашей стране происходил на протяжении более полутора десятка лет и для восстановления естественного воспроизводства населения, а тем более для достижения положительного естественного прироста даже при условии дальнейшего стабильного повышения уровня жизни населения потребуется не менее продолжительный промежуток времени.

Таким образом, прирост численности населения на территории МО сельское поселение Друженское, происходит только за счёт миграции населения и данная тенденция будет сохраняться ещё на протяжении ряда лет.

Для оценки численности и структуры населения на перспективу в качестве базового рассматривается «средний» вариант прогноза, при котором интенсивность основных параметров демографического воспроизводства изменяется умеренными темпами.

Принимаемый сценарий демографического развития исходит из предложения о том, что социально-экономическая ситуация будет постепенно улучшаться, а демографическая и миграционная политика при этом существенно не изменятся.

Рассматриваемый вариант основывается на следующих прогнозных параметрах:

Таблица 2

Наименование	Ед. измерения	2010/2014	2015/2019	2020/2024	2025/2030
Коэффициент суммарной рождаемости	ед.	1,774	1,871	1,934	1,995
Общий коэффициент рождаемости	промилле	14,1	15,0	14,0	13,0
Средняя ожидаемая продолжительность предстоящей жизни при рождении	лет	66,3	67,0	67,6	68,2
Общий коэффициент смертности	промилле	15,5	14,4	13,3	12,5
Миграционный прирост:					
пос. Дружный	промилле	40	45	45	30
пос. Мирный		25	25	25	15
х. Долгогусевский		15	15	15	10

Для территории хутора Лукашова проектная оценка принималась на уровне существующей численности населения.

### Прогнозная оценка численности населения

(в разрезе населенных пунктов Друженского поселения)

Таблица 3

Наименование	население, чел	Первая очередь строительства 2022 год			Расчетный срок 2030 год		
		население, чел	динамика численности населения		население, чел	динамика численности населения	
	2017 г.		абсолютное изменение, чел.	относительное изменение, %		население, чел	абсолютное изменение, чел.
поселок Дружный	1280	1363	83	6,5	1450	170	13,3
хутор Долгогусевский	1533	1552	19	1,2	1580	47	3,1
хутор Лукашов	25	25	0	0,0	25	0	0,0
поселок Мирный	801	847	46	5,7	900	99	12,4
Итого по поселению		990	148	4,1	3955	316	8,7



## Демографическая структура населения (по возрастному признаку)

Таблица 4

Единица измерения	Половозрастные группы населения								
	от 0 до 7 лет	от 7 до 16 лет	Итого населения молодежи трудоспособного возраста	женщины от 16 до 55 лет	мужчины от 16 до 60 лет	Итого трудоспособного населения	женщины старше 55 лет	мужчины старше 60 лет	Итого населения старше трудоспособного возраста
первая очередь строительства (2022 год)									
человек	377	441	818	1 054	1 050	2 104	582	283	865
% от общей численности	9,95	11,65	21,60	27,83	27,73	55,56	15,37	7,47	22,84
расчетный срок (2030 год)									
человек	364	497	861	1 079	1 078	2 157	644	293	937
% от общей численности	9,20	12,57	21,77	27,28	27,26	54,54	16,28	7,41	23,69

Для целей долгосрочного прогнозирования (до 2030 года) перспективная оценка принимается на следующем уровне:

1600 человек – поселок Дружный;

1610 человек – хутор Долгогусевский;

25 человек – хутор Лукашов;

980 человек – поселок Мирный.

Итого по поселению – 4215 человек.

Жилищный фонд Друженского поселения составляет около 850 строений, которые насчитывают 45,3 тыс. м<sup>2</sup> общей площади жилых помещений. За 2008 год жилищный фонд поселения увеличился на 2,6 тыс. м<sup>2</sup> общей площади.

В расчете на 1 жителя поселения приходится 12,4 м<sup>2</sup> жилищного фонда. И это ниже аналогичного показателя по сельской местности в Белореченском районе, который на конец 2007 года равнялся 15,6 м<sup>2</sup>/человек.

Около 50 % жилищного фонда составляют жилые помещения, находящиеся в домах, предназначенных для посемейного заселения, – индивидуальная застройка с приусадебными участками.

Остальная часть жилищного фонда – многоквартирная застройка блокированного и секционного типов, малой этажности (до 2 этажей) и

количеством квартир в 1 доме – от 2 до 18. 7 % (3,2 тыс. м<sup>2</sup>) жилищного фонда имеет процент физической сохранности менее 30-35 %, соответственно, признано ветхим и аварийным фондом. Эта категория жилья Программой рассматривается к выбытию и замене новым фондом.

### **Состояние транспортной инфраструктуры**

Главной целью при разработке Программы поселения является формирование на его территории экологически и социально ориентированной, высокорентабельной среды обитания.

Задачей Программой является определение оптимального перспективного направления развития, как поселения в целом, так и развитие населенных пунктов: поселков Дружный, Мирный и хуторов Долгогусевский, Лукашов на 1 очередь до 2022 года, расчетный срок до 2030 года.

Целью данного Программы является необходимость создания с помощью градостроительных средств условий устойчивого комплексного развития населенных пунктов в сложившейся экономической, экологической, историко-культурной ситуации.

Для выполнения этих задач Программой предлагается комплекс мероприятий, направленных на обеспечение благоприятной среды жизнедеятельности и создание условий устойчивого развития населенных пунктов на расчетный срок и долгосрочную перспективу:

- создание рациональной планировочной структуры;
- функциональное зонирование территории, выполненное на основе анализа сложившейся структуры использования земельных ресурсов;
- определение новых проектных и резервных территорий для развития жилой и производственной зон;
- реконструкция сложившихся общественных центров, а также организация новых общественных центров обслуживания;
- реконструкция существующей сети улиц, дорог, организация удобных связей между жилой зоной, общественными центрами и местами приложения труда;
- организация рекреационной зоны, обеспечение её инженерной и транспортной инфраструктурой;

- обеспечение всей территории населенных пунктов инженерной инфраструктурой и в итоге создание наиболее благоприятных условий труда, быта и отдыха населения.

Резервирование территорий с четким функциональным назначением предотвратит размещение экологически вредных объектов, препятствующих дальнейшему территориальному развитию населенных пунктов.

Изъятие земель у землепользователей под конкретное строительство будет производиться постепенно по мере востребованности земельных участков для муниципальных нужд на условиях, определенных действующим законодательством.

Развитие **х. Долгогусевский, х. Лукашов, п. Мирный** настоящим Программой предусматривается в существующих границах с учетом имеющихся территориальных резервов населенного пункта.

Типы зон инженерной и транспортной инфраструктур (автомобильного, железнодорожного, речного, морского, воздушного и трубопроводного транспорта, связи и инженерного оборудования) устанавливаются в зависимости от вида и параметров размещаемых сооружений и коммуникаций, а также ограничений на использование соответствующих территорий с учетом обеспечения мер по предотвращению вредного воздействия их на среду жизнедеятельности.

К транспортной инфраструктуре в **п. Дружный** относятся территории придорожной полосы автомобильных дорог регионального значения ст.Гурийская – ст. Черниговская – ст. Рязанская, а также межмуниципального значения ст. Пшихская – п. Дружный.

В **х. Догогусевский, п. Мирный** и **х. Лукашов** подзона транспортной инфраструктуры представлена автомобильной дорогой регионального значения ст.Гурийская – ст. Черниговская – ст. Рязанская.

На территории придорожной полосы этих дорог предусмотрено размещение объектов придорожного сервиса при условии согласования с организациями, осуществляющими управление автодорогами. Рекомендуется строительство гостиниц, кафе, станций технического обслуживания легкового и грузового транспорта, стоянок и т.п.

Разрешенными видами использования в данной подзоне являются:

- мотели для легкового и грузового автотранспорта;
- сооружения для постоянного и временного хранения транспортных средств;
- предприятия по обслуживанию транспортных средств;
- предприятия общественного питания;
- магазины.

Существующая транспортная схема населенного пункта представлена регулярной сеткой улиц и дорог. Улично-дорожная сеть сложилась в виде непрерывной системы, но зачастую без учета функционального назначения улиц и дорог, интенсивности транспортного, велосипедного и пешеходного движения, архитектурно-планировочной организации территории и характера застройки.

В каждом населенном пункте поселения Программой предусматривается создание единой системы транспорта и улично-дорожной сети в увязке с планировочной структурой населенного пункта и прилегающей к нему территории, обеспечивающей удобные, быстрые и безопасные связи со всеми функциональными зонами, объектами внешнего транспорта и автомобильными дорогами общей сети.

Улично-дорожная сеть проектировалась в виде непрерывной системы с учетом функционального назначения улиц и дорог, интенсивности транспортного и пешеходного движения, архитектурно-планировочной организации территории и характера застройки.

В составе улично-дорожной сети выделены улицы и дороги следующих категорий:

- поселковая дорога – осуществляет связь населенного пункта с внешней дорогой общей сети, в сложившихся условиях она является частью дороги межмуниципального значения;
- главные улицы – осуществляют связь жилых территорий с общественным центром;
- улицы в жилой застройке:

*основная* – осуществляет связь внутри жилых территорий и с главной улицей по направлениям с интенсивным движением,

*второстепенная* – осуществляет связь между основными жилыми улицами,

*проезд* – связь жилых домов, расположенных в глубине квартала, с улицей.

Ширина магистральных улиц продиктована сложившейся застройкой, что и определило ширину в красных линиях 20,0 – 30,0 м., ширину проезжей части – 7,0 – 12,0 м. Особое место при проведении реконструкции улично-дорожной сети необходимо уделить обеспечению удобства и безопасности пешеходного движения.

Программой предусмотрено размещение открытых стоянок для временного хранения легковых автомобилей в жилых районах, в промышленных зонах, в общественных центрах, в зонах массового отдыха. Длительное содержание автомобилей для населения, проживающего в частных домах, предусмотрено на приусадебных участках.

Высокая интенсивность движения, недостаточность автомобильных развязок, неудовлетворительное состояние отдельных участков дорог, отсутствие знаков дорожного движения на наиболее опасных участках, наличие нерегулируемых железнодорожных переездов могут привести к чрезвычайным ситуациям на автодорогах сельского поселения. Виды возможных чрезвычайных ситуаций – разлив нефтепродуктов, пожары, взрывы.

По территории сельского поселения проходит магистральный трубопроводный транспорт – газопровод и нефтепровод. При этом основным поражающим фактором будет воздействие пламени и теплового излучения. Загрязнение почвы и водных систем, а также загрязнение атмосферы менее опасно по сравнению с воздействием пламени.

Протяженность автодорог составляет 67,04 км.

Придорожные полосы автомобильной дороги общего пользования регионального или межмуниципального значения - территории, которые прилегают с обеих сторон к полосе отвода автомобильной дороги и в границах которых устанавливается особый режим использования земельных участков

(частей земельных участков) в целях обеспечения требований безопасности дорожного движения, а также нормальных условий реконструкции, капитального ремонта, ремонта, содержания автомобильной дороги, ее сохранности с учетом перспектив развития автомобильной дороги.

Особый режим использования земель в пределах придорожных полос предусматривает ряд ограничений при осуществлении градостроительной и хозяйственной деятельности в пределах этих полос в целях обеспечения требований безопасности дорожного движения, а также нормальных условий реконструкции, капитального ремонта, ремонта, содержания автомобильной дороги, ее сохранности с учетом перспектив развития автомобильной дороги.

Решение об установлении границ придорожных полос автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения (далее - автомобильные дороги) или об изменении границ таких придорожных полос принимается министерством транспорта и дорожного хозяйства Краснодарского края.

Органы местного самоуправления в месячный срок со дня поступления копии решения Департамента об установлении границ придорожных полос автомобильной дороги обязаны уведомить собственников, пользователей, владельцев и арендаторов земельных участков, находящихся в границах придорожных полос автомобильной дороги, об особом режиме использования этих земельных участков.

Земельные участки в пределах придорожных полос у их собственников, владельцев, пользователей и арендаторов не изымаются.

В зависимости от категории автомобильной дороги с учетом перспектив ее развития ширина каждой придорожной полосы устанавливается:

- а) для автомобильных дорог I и II категории – 75 метров;
- б) для автомобильных дорог III и IV категории – 50 метров;
- в) для автомобильных дорог V категории – 25 метров;

В границах населенных пунктов придорожные полосы вдоль автомобильных дорог не устанавливаются.

В пределах придорожных полос запрещается строительство капитальных сооружений (со сроком службы 10 и более лет), за исключением объектов

дорожной службы, объектов УГИБДД УВД по Краснодарского края и объектов дорожного сервиса.

Размещение в пределах придорожных полос объектов капитального строительства, объектов, предназначенных для осуществления дорожной деятельности, объектов дорожного сервиса, рекламных конструкций, информационных щитов и указателей разрешается при соблюдении следующих условий и ограничений:

- объекты не должны ухудшать видимость на автомобильной дороге и другие условия безопасности дорожного движения и эксплуатации автомобильной дороги и расположенных на ней сооружений, а также создавать угрозу безопасности населения;

- выбор места размещения объектов должен осуществляться с учетом возможной реконструкции автомобильной дороги;

- размещение, проектирование и строительство объектов должно производиться с учетом требований стандартов, технических норм безопасности дорожного движения, строительства и эксплуатации автомобильных дорог, строительных норм и правил, экологической безопасности и потребностей в обслуживании участников дорожного движения.

При примыкании автомобильной дороги к другой автомобильной дороге подьезды и съезды должны быть оборудованы переходно-скоростными полосами и элементами обустройства автомобильной дороги в целях обеспечения безопасности дорожного движения.

Прокладка и переустройство инженерных коммуникаций в пределах придорожных полос осуществляется владельцами таких инженерных коммуникаций или за их счет при наличии согласия в письменной форме ГУ «Владупрадор» и на основании разрешения на строительство, выдаваемого в соответствии с Градостроительным кодексом Российской Федерации и Федеральным законом «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (в случае, если для прокладки или переустройства таких инженерных коммуникаций требуется выдача разрешения на строительство).

При этом, если прокладка инженерных коммуникаций за пределами придорожных полос по условиям застройки, рельефа затруднительна или нецелесообразна, то размещение инженерных коммуникаций в пределах придорожных полос возможно только при выполнении мероприятий по обеспечению безопасности движения.

В случае, если прокладка или переустройство инженерных коммуникаций в границах придорожных полос автомобильной дороги влечет за собой реконструкцию или капитальный ремонт автомобильной дороги, ее участков, такие реконструкция, капитальный ремонт осуществляются владельцами инженерных коммуникаций или за их счет.

В договорах или решениях на предоставление земельных участков для размещения некапитальных зданий и сооружений в пределах придорожных полос должны предусматриваться обязательства владельцев и собственников этих объектов осуществить за свой счет их снос или перенос в случае, если эти здания и сооружения создадут препятствия для нормальной эксплуатации автомобильной дороги при ее реконструкции или будут ухудшать условия движения по ней.

Собственники, владельцы, пользователи и арендаторы земельных участков, расположенных в пределах придорожных полос, имеют право:

а) осуществлять хозяйственную деятельность на указанных земельных участках с учетом ограничений, установленных настоящими Правилами;

б) возводить на предоставленных им земельных участках объекты, разрешенные настоящими Правилами с соблюдением установленного порядка проектирования и строительства;

в) получать информацию о проведении ремонта или реконструкции автомобильных дорог, установленных ограничениях и режиме использования участка.

Возведенные с нарушением правил об установление и использование придорожных полос автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения в пределах придорожных полос утвержденными постановлением губернатора Краснодарского края от 24.02.2009. №152 здания и сооружения признаются в установленном законом порядке



самовольной постройкой, а в отношении лиц, их построивших, принимаются меры в соответствии с действующим законодательством.

Радиусы закругления бортов проезжей части улиц и дорог по кромке тротуаров и разделительных полос (не менее):

1. для магистральных улиц и дорог регулируемого движения – **8 м.**;
2. местного значения – **5 м.**;
3. на транспортных площадях – **12 м.**

В стесненных условиях и при реконструкции радиусы закругления магистральных улиц и дорог регулируемого движения допускается принимать не менее 6 м, на транспортных площадях – 8 м.

Расстояние от бровки земельного полотна автомобильных дорог различной категорий до границы жилой застройки (не менее):

1. от автомобильных дорог I, II, III категорий - **100 м.**;
2. от автомобильных дорог IV категорий - **50 м.**

Ширина снегозащитных лесонасаждений и расстояние от бровки земельного полотна до этих насаждений с каждой стороны дороги:

Таблица 5

Расчетный годовой снегопринос, м <sup>3</sup> /м	Ширина снегозащитных лесонасаждений, м	Расстояние от бровки земельного полотна до лесонасаждений, м
от 10 до 25	<b>4</b>	<b>15-25</b>
св. 25 до 50	<b>9</b>	<b>30</b>
св. 50 до 75	<b>12</b>	<b>40</b>
св. 75 до 100	<b>14</b>	<b>50</b>
св. 100 до 125	<b>17</b>	<b>60</b>
св. 125 до 150	<b>19</b>	<b>65</b>
св. 150 до 200	<b>22</b>	<b>70</b>

При снегоприносе от 200 до 250 м<sup>2</sup>/м принимается двухполосная система лесонасаждений с разрывом между полосами 50 м.

Для решения основных планировочных и градостроительных задач, увеличения пропускной способности улиц, предлагается:

- благоустройство существующей магистральной сети, расширение проезжей части, повышение качества покрытий проезжих частей и тротуаров. При реконструкции улично-дорожной сети необходимо максимальное сохранение застройки и зеленых насаждений;

- формирование транспортных связей районов новой застройки с существующей магистральной сетью поселения;
- организация дублирующих направлений магистральной сети в сложившихся районах в связи с недостаточной шириной существующих проезжих частей.

Магистральные дороги и магистральные улицы общесельского значения образуют основную планировочную структуру Друженского сельского поселения, обеспечивая транспортное сообщение планировочных районов с центром и между собой и с внешними автодорогами.

Магистральные улицы районного значения обеспечивают транспортную и пешеходную связи в пределах планировочных районов, подъезды к другим магистральным улицам, увеличение пропускной способности существующей магистральной сети.

Программой предусматривается максимальное сохранение жилых улиц, согласно красных линий, строительство уличной сети в новых районах для обслуживания жилых комплексов и подъезда к предприятиям, организация площадей в центрах районов, у вокзала, у административных зданий массового посещения в центре поселения.

Магистральная сеть обеспечивает нормальное транспортное обслуживание с центром и районами тяготения.

Передвижения между населенными пунктами в пределах поселения осуществляется по дорогам местного значения.

Личный автотранспорт хранится в гаражах, расположенных на приусадебных участках жителей, дополнительных общих автостоянках и гаражных кооперативов для личного автотранспорта не требуется.

Сеть улиц имеет линейное построение, ширина от 10 до 25 метров. Ширина проезжих частей 3-6 метров. Тротуарное покрытие практически отсутствует.

Улично-дорожная сеть является основным образующим элементом транспортной, инженерной и социальной инфраструктуры населенных пунктов. Развитие дорожной сети и инфраструктурных объектов в комплексном развитии поселения является одним из наиболее социально-значимых вопросов.

Автомобильные дороги имеют стратегическое значение. Они связывают территорию поселения с соседними территориями, районным центром, обеспечивают жизнедеятельность сельского поселения, во многом определяют возможности развития поселения. Сеть внутрипоселковых автомобильных дорог обеспечивает мобильность населения и доступ к материальным ресурсам, позволяет расширить производственные возможности экономики за счет снижения транспортных издержек и затрат времени на перевозки.

В составе улично-дорожной сети выделены улицы и дороги следующих категорий:

- поселковые дороги, по которым осуществляется транспортная связь населенного пункта с внешними дорогами;
- главные улицы, обеспечивающие связь жилых территорий с общественным центром;
- улицы в жилой застройке (жилые улицы). По этим улицам осуществляется транспортная связь внутри жилых территорий и с главными улицами;
- пешеходные улицы – по ним осуществляется связь с учреждениями и предприятиями обслуживания, в том числе в пределах общественного центра.

Необходимо усовершенствовать существующее покрытие улиц в застройке сельского поселения с устройством тротуаров.

На сегодняшний день большая часть основных улиц и дорог Друженского сельского поселения не соответствуют современным требованиям.

К недостаткам улично-дорожной сети Друженского сельского поселения можно отнести следующие:

- отсутствует четкая дифференциация улично-дорожной сети по категориям согласно требований СНиП 2.07.01-89\*;
- часть улично-дорожной сети населенного пункта находится в неудовлетворительном состоянии и не соответствует современным требованиям;
- пешеходное движение происходит по проезжим частям улиц, что приводит к возникновению ДТП на проезжей части.

Также, необходимо обеспечить поселение парковочными местами, вблизи общественных и социально значимых объектов, а также пешеходными тротуарами центральные улицы населенных пунктов Друженского сельского поселения.

Состояние автодорог пролегающих по территории Друженского сельского поселения оценивается как удовлетворительное.

Развитие экономики поселения во многом определяется эффективностью функционирования автомобильного транспорта, которая зависит от уровня развития и состояния сети автомобильных дорог общего пользования.

Недостаточный уровень развития дорожной сети приводит к значительным потерям экономики и населения поселения, является одним из наиболее существенных ограничений темпов роста социально-экономического развития Друженского сельского поселения, поэтому совершенствование сети автомобильных дорог общего пользования имеет важное значение для поселения.

Развитие дорожной сети позволит обеспечить приток трудовых ресурсов, развитие производства, а это в свою очередь приведет к экономическому росту поселения.

Автомобильные дороги подвержены влиянию природной окружающей среды, хозяйственной деятельности человека и постоянному воздействию транспортных средств, в результате чего меняется технико-эксплуатационное состояние дорог.

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 в условиях их ограниченных объемов.

В условиях, когда объем инвестиций в дорожный комплекс является явно недостаточным, а рост уровня автомобилизации значительно опережает темпы роста развития дорожной сети, на первый план выходят работы по содержанию и эксплуатации дорог. При выполнении текущего ремонта используются современные технологии с использованием специализированных звеньев машин и механизмов, позволяющих сократить ручной труд и обеспечить

высокое качество выполняемых работ. При этом текущий ремонт в отличие от капитального, не решает задач, связанных с повышением качества дорожного покрытия - характеристик ровности, шероховатости, прочности и т.д. 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.

Недофинансирование дорожной отрасли, в условиях постоянного роста интенсивности движения, изменения состава движения в сторону увеличения грузоподъемности транспортных средств, приводит к несоблюдению межремонтных сроков, накоплению количества участков «недоремонта».

Учитывая вышеизложенное, в условиях ограниченных финансовых средств стоит задача их оптимального использования с целью максимально возможного снижения количества проблемных участков автомобильных дорог и сооружений на них.

Применение программно-целевого метода в развитии внутрипоселковых автомобильных дорог общего пользования Друженского сельского поселения позволит системно 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 внутрипоселковых автомобильных дорог общего пользования;

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

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

В связи с недостаточностью финансирования расходов на дорожное хозяйство в бюджете сельского поселения эксплуатационное состояние значительной части улиц поселения по отдельным параметрам перестало соответствовать требованиям нормативных документов и технических регламентов. Возросли материальные затраты на содержание улично-дорожной сети в связи с необходимостью проведения значительного объема работ по ямочному ремонту дорожного покрытия улиц и замене уличных осветительных приборов.

Недостаточный уровень развития дорожной сети приводит к значительным потерям для экономики и населения сельского поселения и является одним из наиболее существенных инфраструктурных ограничений темпов социально-экономического развития Друженского сельского поселения.

Для обеспечения прогнозируемых объемов автомобильных перевозок требуется реконструкция перегруженных участков автомобильных дорог, приведение их в соответствие с нормативными требованиями по транспортно-эксплуатационному состоянию и обеспечение автодорожных подъездов к населенным пунктам, имеющим перспективы развития, по дорогам с твердым покрытием.

Обеспечение безопасности дорожного движения является одной из важных социально-экономических и демографических задач Российской

Федерации. Аварийность на автомобильном транспорте наносит огромный материальный и моральный ущерб как обществу в целом, так и отдельным гражданам. Дорожно-транспортный травматизм приводит к исключению из сферы производства людей трудоспособного возраста. Гибнут и становятся инвалидами дети.

Обеспечение безопасности дорожного движения является составной частью национальных задач обеспечения личной безопасности, решения демографических, социальных и экономических проблем, повышения качества жизни, содействия региональному развитию.

Одним из главных направлений демографической политики, в соответствии с Концепцией демографической политики Российской Федерации на период до 2025 года, обозначено снижение смертности населения, прежде всего высокой смертности мужчин в трудоспособном возрасте от внешних причин, в том числе в результате дорожно-транспортных происшествий.

Цели повышения уровня безопасности транспортной системы, сокращения темпов роста количества дорожно-транспортных происшествий, снижение тяжести их последствий, числа пострадавших и погибших в них обозначены и в Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года.

Таким образом, задачи сохранения жизни и здоровья участников дорожного движения за счет повышения качества и оперативности медицинской помощи пострадавшим и, как следствие, сокращение демографического и социально-экономического ущерба от дорожно-транспортных происшествий и их последствий согласуются с приоритетными задачами социально-экономического развития Российской Федерации в долгосрочной и среднесрочной перспективе и направлены на обеспечение снижения темпов убыли населения Российской Федерации, создание условий для роста его численности.

При условии сохраняющейся в улично-дорожной сети, предполагается увеличение интенсивности дорожного движения и соответственно количества дорожно-транспортных происшествий.

Фактором риска, оказывающим влияние на результаты программы и на который участники программы не могут оказать непосредственного влияния, является рост количества дорожно-транспортных происшествий с участием водителей, стаж управления которых транспортным средством, менее 3-х лет. Уровень подготовки водителей остается низким и требует принятия мер на федеральном уровне.

В качестве мероприятий программы, направленных на управление рисками, их своевременное выявление и минимизацию предлагается развитие систем фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения на территории Друженского сельского поселения и развитие системы оказания помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях.

Для эффективного решения проблем с дорожно-транспортной аварийностью и обеспечения снижения ее показателей необходимо продолжение системной реализации мероприятий по повышению безопасности дорожного движения и их обеспеченность финансовыми ресурсами.

Перечисленные проблемы автодорожного комплекса сельского поселения ставят в число первоочередных задач реализацию проектов по улучшению транспортно-эксплуатационного состояния существующей сети автомобильных дорог общего пользования и сооружений на них, приведение технических параметров и уровня инженерного оснащения дорог в соответствие с достигнутыми размерами интенсивности движения.

## ***2.2. Социально-экономическая характеристика поселения, характеристика градостроительной деятельности на территории поселения, включая деятельность в сфере транспорта***

### **Улично-дорожная сеть**

В основу мероприятий по улучшению улично-дорожной сети в рамках Программы положены следующие позиции:

- максимальное использование региональных, муниципальных, частных интересов в развитии отдельных объектов транспортной системы;
- развитие инфраструктуры, обеспечивающей пассажирские перевозки на пригородных маршрутах, связывающих население с районным центром;



- комплексное развитие всех видов транспортной инфраструктуры на основе применения международных стандартов качества обслуживания пассажирских и грузовых перевозок, включая внутригородскую транспортную систему.

Целевые показатели развития транспортной инфраструктуры:

- транспортная инфраструктура должна быть рассчитана на обслуживание населения, временного населения, при росте подвижности на всех видах сельского пассажирского транспорта к 2030 году в 1,5 раза;

- градостроительные преобразования должны способствовать приоритетному развитию пассажирского транспорта общего пользования. Развитие улично-дорожной сети и сети пассажирского транспорта общего пользования должно обеспечить повышение безопасности и надежности всех видов передвижений, снижение негативного воздействия транспорта на среду жизнедеятельности;

- объекты внешней транспортной инфраструктуры рассчитываются с учетом роста подвижности на внешних видах пассажирского транспорта не менее чем в 2 раза к 2030 году. Следует ожидать не менее чем 2-кратный рост объема передвижений на пригородном автобусном транспорте;

- улично-дорожная сеть и пассажирский транспорт общего пользования должны обеспечивать передвижения по территории со средними затратами времени не более 35 минут для 80 процентов населения;

- сооружения хранения и обслуживания индивидуального автомобильного транспорта рассчитываются на уровень автомобилизации в 250 авт./1000 жит. к 2022 году и 350 авт./1000 жит. к 2030 году.

Программой сохраняется сложившаяся сеть внешних автодорог.

Улично-дорожная сеть селитебной территории запроектирована обеспечивающей удобную и наиболее короткую связь с местами приложения труда, зоной отдыха, кварталами и группами жилых домов, общественными зданиями и с внешними дорогами. В составе улично-дорожной сети выделены улицы и дороги следующих категорий:

– поселковые дороги, по которым осуществляется транспортная связь сельского поселения с внешними дорогами;

- главные улицы, обеспечивающие связь жилых территорий с общественным центром, местами приложения труда;
- улицы в жилой застройке (жилые улицы). По этим улицам осуществляется транспортная связь внутри жилых территорий и с главными улицами;
- пешеходные улицы – по ним осуществляется связь с местами приложения труда, с зоной отдыха, учреждениями и предприятиями обслуживания, в том числе в пределах общественных центров.

Транспортная инфраструктура представляет собой многоотраслевой комплекс, преследующий цели повышения уровня жизни и благосостояния населения; развитие дорожной сети и общей мобильности; обеспечение потребностей населения в объектах административной, культурной, развлекательно-бытовой отраслях. Она охватывает систему образования и подготовки кадров, здравоохранение, культуру, физическую культуру и спорт и является индикатором профессиональной работы всех отраслей жизнеустройства сельского поселения. Уровень развития транспортной сферы в сильной степени определяется общим состоянием экономики отдельных территориальных образований, инвестиционной и транспортной политикой государственных структур и другими факторами. В числе последних важная роль принадлежит особенностям географического положения сельского поселения.

Расчет перспективного развития отраслей транспортной сферы Друженского сельского поселения производится на основе анализа современного их состояния с последующей экстраполяцией на средне- и долгосрочные периоды. При этом учитываются разработанные прогнозные показатели перспективной демографической ситуации, экономической подсистемы, тенденции мирового и отечественного развития транспортной сферы.

На сегодняшний день нормативно-правовая база, необходимая для функционирования и развития транспортной инфраструктуры Друженского сельского поселения достаточно развита. Усовершенствован порядок использования земельных ресурсов, достаточно успешно сформирован

социальный климат, ведется работа по реабилитации маломобильных групп населения, в частности, развивается инфраструктурная доступность для инвалидов.

### **3. Прогноз транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории поселения**

Социальная инфраструктура представляет собой многоотраслевой комплекс, преследующий цели повышения уровня жизни и благосостояния населения; развитие дорожной сети и общей мобильности; обеспечение потребностей населения в объектах административной, культурной, развлекательно-бытовой отраслях. Она охватывает систему образования и подготовки кадров, здравоохранение, культуру, физическую культуру и спорт и является индикатором профессиональной работы всех отраслей жизнеустройства муниципального образования.

Уровень развития социальной сферы в сильной степени определяется общим состоянием экономики отдельных территориальных образований, инвестиционной и социальной политикой государственных структур и другими факторами. В числе последних важная роль принадлежит особенностям географического положения муниципального образования.

Дружненское сельское поселение находится в отдалении от областного центра. Это предопределяет ориентацию на автономное обслуживание своего населения подавляющим большинством видов социальных услуг. Расчет перспективного развития отраслей социальной сферы Дружненского сельского поселения производится на основе анализа современного их состояния с последующей экстраполяцией на средне- и долгосрочные периоды. При этом учитываются разработанные прогнозные показатели перспективной демографической ситуации, экономической подсистемы, тенденции мирового и отечественного развития социальной и транспортной сферы. В основу расчетов перспективной потребности и обеспеченности Дружненского сельского поселения социальными услугами были положены:

- нормативные показатели, изложенные в Распоряжении Правительства Российской Федерации от 14 июля 2001 года №942-р «О социальных нормах и нормативах» и соответствующем документе от 19 октября 1999 года «Методика

определения нормативной потребности субъектов Российской Федерации в объектах социальной инфраструктуры ( с изменениями от 23.11.2009 года)»;

- утвержденные Правительством РФ изменениям в социальные нормы и нормативы, изложенные в Распоряжении от 13 июля 2007 г. № 923-р;

- нормативы СП 42.13330.2011 г.

Расчетная численность населения Друженского сельского поселения определяется на базе ретроспективного анализа движения населения сельсовета и перспектив его экономического развития.

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.

Для достижения цели по развитию современной и эффективной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей ускорение товародвижения и снижение транспортных издержек в экономике, необходимо решить задачу, связанную с увеличением протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, соответствующих нормативным требованиям. Это позволит увеличить пропускную способность дорожной сети, улучшить условия движения автотранспорта и снизить уровень аварийности за счет ликвидации грунтовых разрывов, реконструкции участков автомобильных дорог местного значения, имеющих переходный тип проезжей части.

Для достижения цели по повышению доступности услуг транспортного комплекса для населения в области автомобильных дорог необходимо решить задачу, связанную с созданием условий для формирования единой дорожной сети, круглогодично доступной для населения.

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.

Целью программы в области безопасности дорожного движения является сокращение количества лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий. Условиями ее достижения является решение следующих задач:

- снижение тяжести травм в дорожно-транспортных происшествиях;
- развитие современной системы оказания помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях - спасение жизней;
- развитие систем фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения.

Основные ожидаемые конечные результаты реализации программы:

- сокращение количества лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий;
- снижение тяжести последствий;
- создание современной системы обеспечения безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах общего пользования и улично-дорожной сети.

Основными приоритетами развития транспортного комплекса сельского поселения должны стать:

На первую очередь:

- расширение основных существующих главных и основных улиц с целью доведения их до проектных поперечных профилей;
- ремонт и реконструкция дорожного покрытия существующей улично-дорожной сети;
- резервирование земельных участков для новых автодорог и транспортных развязок;
- строительство улично-дорожной сети на территории районов нового жилищного строительства;

На расчётный срок:

- дальнейшая интеграция в транспортный комплекс Краснодарского края;
- упорядочение улично-дорожной сети в отдельных районах поселения, решаемое в комплексе с архитектурно-планировочными мероприятиями;

- проектирование и строительство транспортных развязок в 1 уровне;
- строительство новых главных и основных автодорог;
- улучшение среды для маломобильных групп населения;
- строительство тротуаров, пешеходных и велосипедных пространств (скверы, бульвары) для организации системы пешеходного движения в поселении;

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

Программой предусматривается создание безбарьерной среды для маломобильных групп населения. С этой целью при проектировании общественных зданий должны предъявляться требования по устройству пандусов с нормативными уклонами, усовершенствованных покрытий тротуаров и всех необходимых требований, отнесённых к созданию безбарьерной среды.

#### **4. Принципиальные варианты развития транспортной инфраструктуры и их укрупненная оценка по целевым показателям развития транспортной инфраструктуры с последующим выбором предлагаемого к реализации варианта**

При рассмотрении принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры Друженского сельского поселения учитывался прогноз численности населения, прогноз социально-экономического и градостроительного развития, деловая активность на территории Поселения, размер выделяемых финансовых средств на поддержание и развитие транспортного комплекса.

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

- оптимистичный – развитие происходит в полном соответствии с положениями генерального плана с реализацией всех предложений по реконструкции и строительству;

- реалистичный – развитие осуществляется на уровне необходимом и достаточном для обеспечения безопасности передвижения и доступности, сложившихся на территории сельского поселения центров тяготения. Вариант предполагает реконструкцию (капитальный ремонт) существующей улично – дорожной сети и строительство отдельных участков дорог;

- пессимистичный – обеспечение безопасности передвижения на уровне выполнения локальных ремонтно – восстановительных работ.

За верхний предел, относительно которого проводилось сценарное проектирование, был взят высоко оптимистический вариант, при котором наиболее полно удовлетворялись бы потребности населения Друженского сельского поселения в соответствии со сложившейся социально-экономической картиной состояния территории.

Согласно данному сценарию было бы рекомендовано запланировать следующие работы:



- приведение всех дорог местного значения в соответствие с нормативными требованиями к их содержанию и соответствию технико-эксплуатационным характеристикам;

- замена грунтового покрытия улично-дорожной сети на асфальтное во всех населённых пунктах поселения;

- строительство тротуаров и велосипедных дорожек на центральных улицах поселения;

- устройство дорожных знаков, искусственных неровностей на дорогах общего пользования местного значения Поселения в соответствии с нормативными требованиями по обеспечению дорожной безопасности.

Обзор запланированных мероприятий в соответствии с выбранными сценариями действий по развитию транспортной инфраструктуры Друженского сельского поселения приведен в таблице 6.

В таблице 6, представлены укрупнённые показатели вариантов развития транспортной инфраструктуры.

Таблица 6

№ п/п	Показатель	Ед. изм.	Варианты развития	
			Пессимистичный	Реалистичный
1.	Индекс нового строительства автодорог	%	0	90
2.	Удельный вес дорог, нуждающихся в капитальном ремонте (реконструкции)	%	100	0
3.	Прирост протяженности дорог с твердым покрытием	км	0	15
4.	Удельный вес дорог, не соответствующих требованиям нормативных документов	%	50	15

В рамках реализации данной программы, предлагается принять второй вариант как наиболее вероятный в сложившейся ситуации.

Для реализации поставленных целей и решения задач Программы, достижения планируемых значений показателей и индикаторов предусмотрено выполнение комплекса взаимоувязанных мероприятий.

В рамках задачи, предусматривающей увеличение протяженности автомобильных дорог местного значения, соответствующих нормативным

требованиям, предусмотрены мероприятия по реконструкции перегруженных движением участков автомобильных дорог, ликвидации грунтовых разрывов и реконструкции участков дорог, имеющих переходный тип дорожного покрытия проезжей части, реконструкции искусственных сооружений для приведения их характеристик в соответствие с параметрами автомобильных дорог на соседних участках, повышения безопасности движения, увеличения грузоподъемности, долговечности и эксплуатационной надежности.

В рамках задачи, предусматривающей меры по обеспечению устойчивого функционирования автомобильных дорог общего пользования местного значения, намечены мероприятия по организационной и правовой поддержке реализации задач муниципального заказчика Программы, направленные на проведение работ в целях государственной регистрации прав на объекты недвижимости дорожного хозяйства муниципальной собственности, установление придорожных полос автомобильных дорог местного значения и обозначение их на местности, информационное обеспечение дорожного хозяйства, выполнение работ и оказание услуг, направленных на обеспечение сохранности автомобильных дорог общего пользования местного значения, выполнение работ и оказание услуг, направленных на правовое обеспечение реализации Программы.

Основой эффективной реализации мероприятий программы является точность и своевременность информационного обеспечения всех ее участников. Основными задачами мероприятия по информационному обеспечению являются:

- создание и поддержание единого информационного пространства в целях надежного управления дорожным хозяйством и эффективного контроля за деятельностью дорожных организаций и предприятий, привлеченных к выполнению мероприятий программы, а также повышения качества обслуживания пользователей дорог;

- обеспечение дорожных организаций необходимой информацией по реализации мероприятий программы;

- информирование населения о ходе выполнения программы и ее итогах, а также разъяснение ее целей и задач.

В основу построения улично-дорожной сети положена идея увеличения числа связей между существующими и планируемыми районами на территории сельского поселения и включение улично-дорожной сети сельсовета в автодорожную систему региона.

При проектировании улиц и дорог в районах нового жилищного строительства необходимо соблюдать проектную ширину улиц в красных линиях, что позволит избежать в дальнейшем реализации дорогостоящих мероприятий по изъятию земельных участков и сноса объектов капитального строительства с целью расширения улиц. Проектируемые улицы должны размещаться таким образом на рельефе, чтобы было выполнено требование соблюдения нормативных уклонов.

## **5. Перечень мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры, технико-экономических параметров объектов транспорта, очередность реализации мероприятий**

Мероприятия, выполнение которых необходимо по данному разделу:

- ремонт существующей сети автомобильных дорог общего пользования местного значения, в том числе и улично-дорожной сети, улучшение их транспортно-эксплуатационного состояния;

- обеспечение сохранности автомобильных дорог общего пользования, находящихся в границах населённых пунктов сельского поселения.

Организация мест стоянки и долговременного хранения транспорта на территории поселения осуществляется, в основном, в пределах участков предприятий и на придомовых участках жителей поселения.

Гаражно-строительных кооперативов в поселении нет.

В дальнейшем необходимо предусматривать организацию мест стоянок автомобилей возле зданий общественного назначения с учётом прогнозируемого увеличения уровня автомобилизации населения.

Мероприятия, способствующие реализации программы:

1. обеспечение административными мерами устройства необходимого количества парковочных мест в соответствии с проектной вместимостью зданий общественного назначения на участках, отводимых для их строительства (весь период);

2. строительство автостоянок около объектов обслуживания (весь период);

3. организация общественных стоянок в местах наибольшего притяжения (первая очередь – расчётный срок).

Программой предусматривается система велосипедных дорожек и пешеходных улиц.

Программой предусматривается создание безбарьерной среды для маломобильных групп населения. С этой целью при проектировании общественных зданий должны предъявляться требования по устройству пандусов с нормативными уклонами, усовершенствованных покрытий тротуаров и всех необходимых требований, отнесённых к созданию безбарьерной среды.

Мероприятия, для создания безбарьерной среды:

1. формирование системы улиц с преимущественно пешеходным движением (расчётный срок - перспектива);
2. устройство велодорожек в поперечном профиле магистральных улиц (расчётный срок – перспектива);
3. обеспечение административными мерами выполнения застройщиками требований по созданию безбарьерной среды (весь период).

Для создания эффективной конкурентоспособной транспортной системы необходимы три основные составляющие:

- конкурентоспособные высококачественные транспортные услуги;
- высокопроизводительные безопасные 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 (в противном случае конкурентной среды не будет).

В рамках задачи, предусматривающей создание условий для формирования единой дорожной сети, круглогодично доступной для населения, предусмотрены мероприятия, направленные на формирование устойчивых транспортных связей с соседними населёнными пунктами, муниципальными образованиями, дорогами регионального и федерального значения.

В рамках задачи, включающей меры по повышению надёжности и безопасности движения по автомобильным дорогам местного значения, предусмотрены мероприятия, включающие направленные на повышение уровня обустройства автомобильных дорог, создание интеллектуальных систем организации движения, развитие надзорно-контрольной деятельности в области дорожного хозяйства и обеспечение транспортной безопасности объектов

автомобильного транспорта и дорожного хозяйства. Доля средств на реализацию планируемых мероприятий по обеспечению безопасности дорог общего пользования муниципального образования Друженского сельского поселения составит 10% от общей суммы капитальных вложений, предусмотренных настоящей Программой.

Повышение уровня безопасности на автомобильных дорогах местного значения предполагается достигать за счет обустройства пешеходных переходов, освещения участков автомобильных дорог, установления искусственных неровностей, дорожных знаков, светофоров, нанесения дорожной разметки и других мероприятий.

Внедрение комплекса сбора и обработки информации о транспортных средствах, осуществляющих грузовые перевозки по автомобильным дорогам федерального значения, позволит обеспечить учет и анализ грузопотоков, повысить обоснованность принятия решений по развитию дорожной сети, а также применять меры административного воздействия к перевозчикам, нарушающим установленные правила перевозки грузов.

Мероприятия по обеспечению транспортной безопасности предусматривают меры по антитеррористической защищенности объектов автомобильного транспорта и дорожного хозяйства и внедрению современного оборудования и технологий обеспечения безопасности.

Достижение целей повышения безопасности дорожного движения на территории планируется за счет реализации следующих мероприятий:

- проведение разъяснительной и предупредительно-профилактической работы среди населения по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения с использованием СМИ:

- информационно-пропагандистское обеспечение мероприятий по повышению безопасности дорожного движения;

- профилактика детского дорожно - транспортного травматизма;

- развитие целевой системы воспитания и обучения детей безопасному поведению на улицах и дорогах;

- развитие системы организации движения транспортных средств и пешеходов и повышение безопасности дорожных условий;

- развитие системы оказания помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях;
- организации деятельности по предупреждению аварийности.

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

Основной целью Программы является развитие современной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей повышение доступности и безопасности услуг транспортного комплекса для населения поселения.

Для достижения основной цели подпрограммы необходимо решить следующие задачи:

- выполнение комплекса работ по поддержанию, оценке надлежащего технического состояния, а также по организации и обеспечению безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах общего пользования и искусственных сооружений на них (содержание дорог и сооружений на них), а также других объектов транспортной инфраструктуры;

- выполнение комплекса работ по восстановлению транспортно-эксплуатационных характеристик автомобильных дорог, при выполнении которых не затрагиваются конструктивные и иные характеристики надежности и безопасности (ремонт дорог);

- выполнение комплекса работ по замене или восстановлению конструктивных элементов автомобильных дорог, дорожных сооружений и их частей, выполнение которых осуществляется в пределах установленных допустимых значений и технических характеристик класса и категории автомобильных дорог и при выполнении которых затрагиваются конструктивные и иные характеристики надежности и безопасности (капитальный ремонт дорог и сооружений на них);

- подготовка проектной документации на строительство, реконструкцию капитальный ремонт автомобильных дорог общего пользования и искусственных сооружений на них;



- увеличение протяженности, изменение параметров автомобильных дорог общего пользования, ведущее к изменению класса и категории автомобильной дороги (строительство или реконструкция дорог и искусственных сооружений на них).

Поскольку мероприятия Программы, связанные с содержанием, ремонтом и капитальным ремонтом, носят постоянный, непрерывный характер, а мероприятия по реконструкции и строительству дорог имеют длительный производственный цикл, а финансирование мероприятий Программы зависит от возможности бюджетов всех уровней, то в пределах срока действия Программы этап реализации соответствует одному году. Задачей каждого этапа является 100-процентное содержание всей сети дорог и неувеличение показателя «Доля протяженности автомобильных дорог местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог местного значения».

Источниками финансирования мероприятий Программы являются средства бюджета Краснодарского края и бюджета сельского поселения Друженского сельского поселения, кредиты кредитных организаций, иные источники внутреннего финансирования дефицитов бюджетов, а также внебюджетные источники. Объемы финансирования мероприятий из регионального бюджета определяются после принятия областных программ и подлежат уточнению после формирования областного бюджета на соответствующий финансовый год с учетом результатов реализации мероприятий в предыдущем финансовом году.

Транспортная система сельского поселения является элементом транспортной системы региона, поэтому решение всех задач, связанных с оптимизацией транспортной инфраструктуры на территории, 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 для органов местного самоуправления Белореченского района и органов государственной власти Краснодарского края по развитию транспортной инфраструктуры.

При реализации программы предполагается привлечение финансирования из средств дорожного фонда.

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.

Стоимость мероприятий определена согласно укрупненным сметным показателям.

Таблица 7

Наименование мероприятия	Стоимость всего, тыс. руб.	Стоимость реализации программы по годам, тыс руб					
		2017	2018	2019	2020	2021	2022-2030
Проведение паспортизации и инвентаризации автомобильных дорог местного значения, определение полос отвода, регистрация земельных участков, занятых автодорогами местного значения	<b>1 800,0</b>	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	1300,0
Мероприятия по содержанию и ремонту действующей сети автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них	<b>28 000,0</b>	1000,0	2000,0	2000,0	2000,0	2000,0	19000,0

Проектирование, строительство (реконструкция) и капитальный ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них	<b>45 000,0</b>	2000,0	3000,0	3000,0	3000,0	3000,0	31000,0
Инвентаризация с оценкой технического состояния всех инженерных сооружений на автомобильных дорогах и улицах поселения	<b>6 500,0</b>	300,0	300,0	300,0	300,0	300,0	5000,0
Разработка и осуществление комплекса мероприятий по безопасности дорожного движения	<b>10 000,0</b>	500,0	500,0	500,0	500,0	500,0	7500,0
<b>Итого:</b>	<b>91 300,0</b>	<b>3900,0</b>	<b>5900,0</b>	<b>5900,0</b>	<b>5900,0</b>	<b>5900,0</b>	<b>63800,0</b>

Общая финансовая потребность по муниципальному образованию Друженского сельского поселения составляет: **91 300,0** тыс.рублей, значительную долю занимают бюджетные средства.

Конкретные мероприятия Программы и объемы ее финансирования могут уточняться ежегодно при формировании проекта местного бюджета на соответствующий финансовый год.

## **7. Оценка эффективности мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры**

Основными факторами, определяющими направления разработки Программы комплексного развития системы транспортной инфраструктуры Друженского сельского поселения на 2017 - 2030 годы, являются тенденции социально-экономического развития поселения, характеризующиеся увеличением численности населения, развитием рынка жилья, сфер обслуживания. Мероприятия разрабатывались исходя из целевых индикаторов, представляющих собой доступные наблюдению и измерению характеристики состояния и развития системы транспортной инфраструктуры, условий ее эксплуатации и эффективности реализации программных мероприятий.

Выполнение включённых в Программу организационных мероприятий и инвестиционных проектов, при условии разработки эффективных механизмов их реализации и поддержки со стороны местных административных учреждений, позволит достичь целевых показателей транспортной инфраструктуры муниципального образования Друженского сельского поселения на расчетный срок. Достижение целевых индикаторов в результате реализации программы комплексного развития характеризует будущую модель транспортной инфраструктуры поселения. Целевые индикаторы и показатели Программы представлены в таблице 8.

Таблица 8

№ п/п	Наименование мероприятия	Единица измерения	Перспективные значения показателей						
			2017	2017	2018	2019	2020	2021	2022-2030
1	Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования	%	75	75	70	65	55	50	10

2	Обеспеченность постоянной круглогодичной связи с сетью автомобильных дорог общего пользования по дорогам с твердым покрытием	%	65	75	80	85	85	90	95
3	Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателя	%	20	20	25	35	45	50	90
4	Протяженность устроенных пешеходных дорожек	км	0,0	2	3,7	4,6	5,2	7	10

Основной оценкой эффективности мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры поселения является улучшение качества жизни населения на основе динамичного развития всех отраслей экономики и транспортной сферы и выполнения, реализация целей и задач по пяти стратегическим направлениям:

- создание и развитие организационно-правовых условий для экономического и социального развития территории;
- рост уровня благосостояния жителей;
- рост экономического потенциала;
- формирование благоприятного социального климата;
- рост качества среды жизнедеятельности.

В результате осуществления планируемых мероприятий ожидается повышение открытости инвестиционного процесса, уровня подготовки бизнес-планов и других документов при поиске потенциальных инвесторов и, соответственно, общее увеличение инвестиционной активности в муниципальном образовании Друженского сельского поселения.

Основным результатом формирования благоприятного социального климата должно стать повышение уровня жизни малообеспеченных слоев населения.

## **8. Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на территории поселения**

Муниципальным заказчиком Программы и ответственным за ее реализацию является Администрация Друженского сельского поселения.

Реализация Программы осуществляется на основе:

1) муниципальных контрактов, заключенных в соответствии с законодательством о размещении заказов на поставки товаров, выполнения работ, оказания услуг для государственных и муниципальных нужд в соответствии с Федеральным законом от 05.04.2013 N 44-ФЗ "О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд";

2) условий, порядка и правил утвержденных федеральными, областными и муниципальными нормативными правовыми актами.

Реализация муниципальной программы осуществляется в соответствии с планом реализации муниципальной программы, разрабатываемым на очередной финансовый год и содержащим перечень значимых контрольных событий муниципальной программы с указанием их сроков и ожидаемых результатов.

План реализации муниципальной Программы составляется ежегодно ответственным исполнителем, курирующим данное направление, и утверждается постановлением Администрацией Друженского сельского поселения, не позднее 31 декабря текущего финансового года.

Внесение изменений в план реализации муниципальной программы, не влияющих на параметры муниципальной программы, план с учетом изменений утверждается не позднее 5 рабочих дней со дня принятия решения о внесении изменений.

Ответственный исполнитель:

- обеспечивает разработку муниципальной программы;

- обеспечивает утверждение в установленном порядке проекта постановления Администрации Друженского сельского поселения об утверждении муниципальной программы;

- формирует в соответствии с методическими рекомендациями структуру муниципальной программы, а также перечень участников муниципальной программы;

- организует реализацию муниципальной программы, вносит предложения об изменениях муниципальной программы и несет ответственность за достижение целевых индикаторов и показателей муниципальной программы, а также конечных результатов ее реализации;

- подготавливает отчеты об исполнении плана реализации муниципальной программы (с учетом информации, представленной участниками муниципальной программы);

- подготавливает отчет о реализации муниципальной программы по итогам года, согласовывает и утверждает проект постановления Администрации Друженского сельского поселения об утверждении отчета в соответствии с Регламентом Администрации Друженского сельского поселения.

Участник муниципальной программы:

- осуществляет реализацию мероприятий подпрограммы, входящих в состав муниципальной программы, в рамках своей компетенции;

- представляет ответственному исполнителю (соисполнителю) предложения при разработке муниципальной программы в части мероприятий подпрограммы, входящих в состав муниципальной программы, в реализации которых предполагается его участие;

- представляет ответственному исполнителю информацию, необходимую для подготовки ответов на запросы соответствующих организаций;

- представляет ответственному исполнителю информацию, необходимую для подготовки отчетов об исполнении плана реализации и отчета о реализации муниципальной программы по итогам года в срок до 15 января года, следующего за отчетным.

Администрация муниципального образования как участник муниципальной программы представляет в Администрацию Белореченского района:

- ежемесячный отчет о получении и использовании выделенных межбюджетных трансфертов за счет субсидий для софинансирования расходных обязательств, возникающих при выполнении полномочий органов местного самоуправления по вопросам местного значения на каждое первое число месяца, следующего за отчетным периодом;

- ежемесячный отчет о выделении и использовании средств местного бюджета выделенных на строительство, реконструкцию, капитальный ремонт, включая разработку проектно-сметной документации на каждое первое число месяца, следующего за отчетным периодом;

- ежеквартальные отчеты: о ходе выполнения работ по объектам строительства, реконструкции, капитального ремонта, находящиеся в муниципальной собственности, с указанием денежных и натуральных величин до 3 числа месяца, следующего за отчетным периодом;

- ежегодный отчет о достижении показателей эффективности в срок до 15 января года, следующего за отчетным.

Муниципальный заказчик Программы с учетом выделяемых на реализацию программы финансовых средств ежегодно уточняет целевые показатели и затраты по программным мероприятиям, механизм реализации Программы, состав исполнителей в информации о результатах и основных направлениях деятельности получателей средств бюджета Друженского сельского поселения в установленном порядке.

В случае несоответствия результатов выполнения Программы целям и задачам, а также невыполнения показателей результативности, утвержденной Программой, муниципальный заказчик готовит предложения о корректировке сроков реализации Программы и перечня программных мероприятий, согласует предложения с комиссией Администрации Друженского сельского поселения по рассмотрению и согласованию показателей результативности деятельности Администрации Друженского сельского поселения.



Отчеты о ходе работ по Программе по результатам за год и весь период действия Программы подлежат утверждению постановлением Администрации Друженского сельского поселения не позднее одного месяца до дня внесения отчета об исполнении бюджета Друженского сельского поселения в Муниципальный Совет Друженского сельского поселения.

Муниципальный заказчик Программы выполняет свои функции во взаимодействии с заинтересованными органами государственной власти Российской Федерации и органами исполнительной власти Краснодарского края.

Отбор организаций, исполнителей Программы, осуществляется в соответствии с законодательством Российской Федерации о закупках для муниципальных нужд.

Совершенствование нормативно-правовой базы является важнейшим инструментом воздействия на внутреннюю среду, в которой будет осуществляться реализация программных мероприятий.

Основной целью совершенствования нормативно-правовой базы является создание необходимых условий для развития потенциала Друженского сельского поселения и обеспечения устойчивого экономического роста, сбалансированного социального и экологического развития.

Основными направлениями совершенствования нормативно-правовой базы являются:

- стимулирование инвестиционной деятельности;
- совершенствование порядка использования земельных ресурсов;
- формирование благоприятного социального климата;
- стимулирование инвестиционной деятельности через создание действенных правовых и административных инструментов;
- недостаточная инвестиционная активность является одной из наиболее важных проблем социально-экономического развития Друженского сельского поселения;
- серьезными препятствиями на пути к росту инвестиционной активности являются высокий инвестиционный риск и недостаток возможностей выгодного вложения капитала;

- совершенствование нормативно-правовой базы в данной области направлено на уменьшение инвестиционного риска путем стимулирования создания страховых фондов, предоставления государственных гарантий, льгот и иных форм государственной поддержки. Немаловажным направлением в данной сфере является упорядочение земельных отношений, обеспечение рационального природопользования при минимизации отрицательных воздействий на окружающую среду, что должно стать стимулом к активизации инвестиционной деятельности, повышению инвестиционной привлекательности поселения;

- большую роль в данной работе будет играть взаимодействие с федеральными и региональными органами власти по совершенствованию порядка лицензирования и ввода в промышленную эксплуатацию стратегических месторождений полезных ископаемых, лесных и водных ресурсов;

- формирование благоприятного социального климата.

Данное направление предполагает разработку и принятие ряда нормативных актов, направленных на улучшение социального положения социально незащищенных и малоимущих слоев населения. Большое внимание будет посвящено повышению уровня жизни инвалидов, совершенствованию общего состояния транспортной инфраструктуры.

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

Транспортная система Друженского сельского поселения является элементом транспортной системы региона, поэтому решение всех задач, связанных с оптимизацией транспортной инфраструктуры на территории, 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 развития современной и эффективной транспортной инфраструктуры Друженского сельского поселения, повышения уровня безопасности движения, доступности и качества оказываемых услуг транспортного комплекса для населения.