

Программа
комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования
Белоглазовский сельсовет Шипуновского района Алтайского края на 2017-2037 годы

Оглавление

Паспорт программы	3
2. Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры	5
2.1. Социально — экономическое состояние муниципального образования Горьковский сельсовет Шипуновского района Алтайского края	5
2.2. Характеристика деятельности в сфере транспорта, оценка транспортного спроса.....	6
2.3. Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта	7
2.4. Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации муниципального образования, обеспеченность парковками (парковочными местами)	7
2.5. Характеристика работы транспортных средств общего пользования, включая анализ пассажиропотока	7
2.6. Характеристика пешеходного и велосипедного передвижения	7
2.7. Характеристика движения грузовых транспортных средств	7
2.8. Анализ уровня безопасности дорожного движения.....	7
2.9. Оценка уровня негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье человека	8
2.10. Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры поселения	8
Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной системы муниципального образования.....	8
3. Прогноз транспортного спроса, изменение объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории муниципального образования.....	9
3.1. Прогноз транспортного спроса поселения, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов по видам транспорта, имеющегося на территории муниципального образования	9
3.2. Прогноз развития транспортно инфраструктуры по видам транспорта	9
3.3. Прогноз развития дорожной сети муниципального образования.....	9
3.4. Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения.....	9
3.5. Прогноз показателей безопасности дорожного движения.....	9
3.6. Прогноз негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье человека	10
4. Принципиальные варианты развития транспортной инфраструктуры и их укрупненную оценку по целевым показателям (индикаторам) развития транспортной инфраструктуры с последующим выбором предлагаемого к реализации варианта	10
5. Перечень мероприятий (инвестиционных проектов).....	10
по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры	10
5.1. Мероприятия по развитию сети дорог муниципального образования.....	10
6. Мероприятия по реализации Генерального плана.....	11
муниципального образования	11
7. Оценка объемов и источников финансирования мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры	11
8. Оценка эффективности мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры	11
9. Предложения по инвестиционным преобразованиям,.....	12
совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортно инфраструктуры на территории муниципального образования.....	12

Паспорт программы

Наименование программы	Программа комплексного развития коммунальной инфраструктуры муниципального образования Белоглазовский сельсовет Шипуновского района Алтайского края на 2017-2037 годы.
Основание для разработки программы	Федеральный закон от 29.12.2014 N 456-ФЗ «О внесении изменений в Градостроительный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации», Федеральный закон от 06 октября 2003 года № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», Постановление Правительства РФ от 25.12.2015г. №1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов», Устав муниципального образования Белоглазовский сельсовет Шипуновского района Алтайского края, Генеральный план муниципального образования Белоглазовский сельсовет Шипуновского района Алтайского края.
Заказчик программы	Администрация Шипуновского района Алтайского края
Основные разработчики программы	Администрация Шипуновского района Алтайского края
Цель программы	Комплексное развитие транспортной инфраструктуры муниципального образования Белоглазовский сельсовет Шипуновского района Алтайского края
Задачи программы	- безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, юридических лиц и индивидуальных предпринимателей муниципального образования; - доступность объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования сельского поселения; - эффективность функционирования действующей транспортной инфраструктуры.
Целевые показатели (индикаторы) программы	- снижение удельного веса дорог, нуждающихся в капитальном ремонте (реконструкции); - увеличение протяженности дорог с твердым покрытием; - обеспечение населения качественными услугами транспортной инфраструктуры; - повышение безопасности дорожного движения.
Сроки реализации программы	2017 – 2037 годы
Исполнители программы	Администрация Белоглазовского сельсовета Шипуновского района Алтайского края; предприятия, организации, а также индивидуальные предприниматели без образования юридического лица, действующие в сфере оказания коммунальных услуг
Укрупненное описание запланированных мероприятий программы	- разработка проектно-сметной документации; - реконструкция существующих дорог; - ремонт и капитальный ремонт дорог.
Объемы и источники финансирования программы	Общий объем финансирования Программы за счет бюджетных средств разных уровней и привлечения внебюджетных источников: 10 150 тыс. руб. Бюджетные ассигнования, предусмотренные в плановом периоде 2017– 2037 годов, могут быть уточнены при формировании проекта местного бюджета.

	<p>Объемы и источники финансирования ежегодно уточняются при формировании бюджета муниципального образования на соответствующий год. Все суммы показаны в ценах соответствующего периода.</p>
<p>Ожидаемые результаты реализации Программы</p>	<ul style="list-style-type: none"> - повышение качества, эффективности и доступности транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности сельского поселения; - обеспечение надежности и безопасности системы транспортной инфраструктуры.

2. Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры

2.1. Социально — экономическое состояние муниципального образования Белоглазовский сельсовет Шипуновского района Алтайского края

МО Белоглазовский сельсовет расположен в юго-восточной части Шипуновского района и имеет общие границы: на севере с МО Самсоновский сельсовет (центр – с. Самсоново), на северо-востоке – с МО Красноярский сельсовет (центр с. Красный Яр), на западе – с МО Российский сельсовет (центр с. Шипуново), на юго-западе – с МО Ильинский сельсовет (центр – с. Ильинка), на юге – с МО Ельцовский сельсовет (центр – с. Ельцовка), на юго-востоке – с МО Тугозвоновский сельсовет (центр – с. Тугозвоново). Площадь образования составляет 16305 га.

В состав МО Белоглазовский сельсовет входит: с. Белоглазово (центр образования), п. Ясная Поляна и п. Метели. С. Белоглазово расположено в 206 км к юго-западу от г. Барнаула, население 525 человек, п. Ясная Поляна расположено в 200 м к западу от с. Белоглазово, население составляет 315 человек, п. Метели – в 6,5 км к юго-западу от с. Белоглазово, население составляет 320 человек.

С Барнаулом, другими городами и районами края МО Белоглазовский сельсовет связан автомобильными дорогами.

Природно-климатические условия Белоглазовский района способствуют развитию сельскохозяйственного производства, которое является основой экономики. Тип сельскохозяйственного района – земледельческо-животноводческий, где преобладает зерновое земледелие с высокой долей пшеницы в посеве зерновых культур (60-80%); животноводство представлено молочно-мясным скотоводством, овцеводством, свиноводством.

Шипуновский район располагается во внутриконтинентальном секторе Евразии, что предопределяет континентальность климата: низкие годовые температуры при значительной амплитуде температур самого холодного (январь) и самого теплого (июль) месяцев. Средняя температура января $-18,1^{\circ}\text{C}$, июля $+19,7^{\circ}\text{C}$.

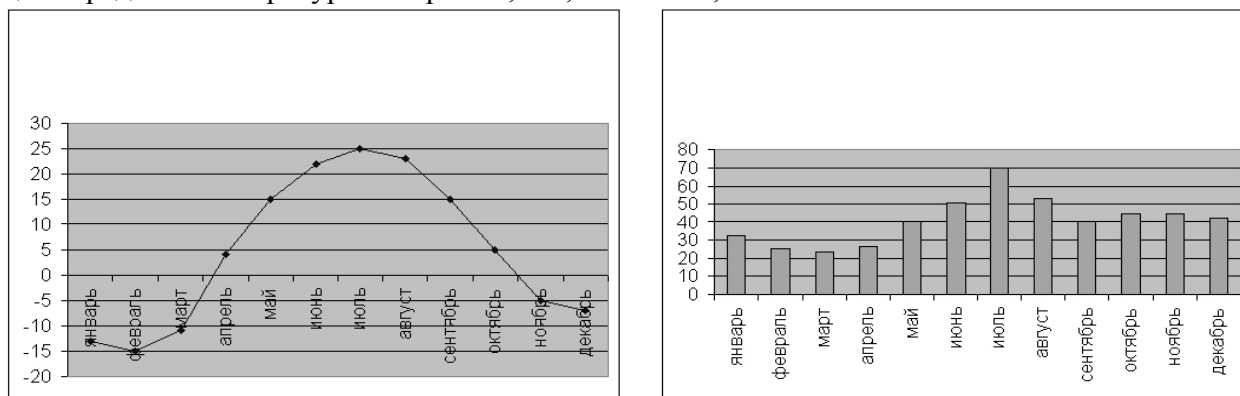


Рис. 3. Годовой ход *а* – температуры; *б* – осадков на территории Шипуновского района (по данным метеостанции Шипуново, 1980-2002 гг.)

Южное положение района создает благоприятные условия для прихода большого количества солнечного тепла. Значения суммарной радиации составляет около $120-140$ ккал/см² в год (Атлас Алтайского края, 1978).

Степные участки Приобского плато территории района, благодаря большой продолжительности часов солнечного сияния, получают максимальное количество лучистой энергии в Алтайском крае.

Меньшая продолжительность солнечного сияния наблюдается над районами ленточных боров и долиной Оби, где возрастает число облачных дней. Повторяемость пасмурных погод составляет от 180 до 210 дней.

На климатические особенности Шипуновского района значительное влияние оказывают местные мезомасштабные формы рельефа. Перепад высот между Кулундинской котловиной и Приобским плато (более 150 метров), значительная шероховатость поверх-

ности с ленточными борами, цепочками озер способствует увеличению количества осадков и снижению летних температур. Среднегодовое количество осадков в районе составляет 400-450 мм.

Интразональная область в долине Алея и Чарыша, которая также характеризуется увеличенной шероховатостью подстилающей поверхности, снова характеризуется возрастанием количества осадков, более мягкими термическими условиями зим.

Зима на территории Шипуновского района в среднем продолжается 140-150 дней. Сумма температур отопительного периода составляет $-1470-1500^{\circ}\text{C}$. В зимний период осадков выпадает мало менее 30% от годовой суммы, они связаны, в основном, с прохождением западных циклонов. Снежный покров, сформированный на $\frac{2}{3}$ своей толщи в начале зимы, сильно промерзает, становится рассыпчатым, непрочным. Почвы промерзают на глубину до 200-250 см. Продолжительность периода с устойчивым снежным покровом – 155-170 дней. На большей территории района высота снежного покрова не превышает 25-30 см. Среднегодовое продолжительность периода с температурой воздуха $\leq -15^{\circ}\text{C}$ – от 45 до 65 дней.

Безморозный период в районе в среднем длится 110-120 дней, в долине Оби 110-115 дней, в долине Оби – 110-115 дней. Сумма температур воздуха за период с температурой выше 10°C равна $2000-2200^{\circ}\text{C}$, ГТК 1,0-0,8. Осень длится со средней даты начала заморозков ($t_{\text{в}} \leq 10^{\circ}\text{C}$) до даты перехода среднесуточной температуры через 0°C . В данный период года характеризуется большими контрастами дневных и ночных температур воздуха.

Летний период в Шипуновском районе несколько короче, чем в западных районах края, и не превышает 135 дней. Летний период теплый и влажный. Среднегодовое температура июля составляет около $+20^{\circ}\text{C}$. Продолжительность наиболее комфортного периода года с оптимальными погодными условиями: со среднесуточной температурой $15-20^{\circ}\text{C}$, ветром ≤ 3 м/с и влажностью 30-60% в среднем составляет 33-36 дней, что составляет менее 10% от числа дней в году.

По состоянию на начало 2016 г. характеристика структуры общей численности населения образования по населенным пунктам, входящим в его состав, представлено в Таблице № 1.

Таблица № 1. Структура общей численности населения МО Белоглазовский сельсовет по населенным пунктам на начало 2016 года

Наименование населенного пункта	Численность населения, чел.	Доля населенного пункта в МО Белоглазовский сельсовет %
Белоглазовский сельсовет	1085	100
с. Белоглазово	478	44
п. Ясная Поляна	324	30
п. Метели	283	26

2.2. Характеристика деятельности в сфере транспорта, оценка транспортного спроса

Транспортно-экономические связи муниципального образования осуществляются только автомобильным видом транспорта. На территории муниципального образования отсутствуют транспортные предприятия.

Основным видом пассажирского транспорта муниципального образования является автобусное сообщение. На территории муниципального образования действуют один пассажирский автотранспортный маршрут. В населенных пунктах муниципального образования регулярный внутрисельский транспорт отсутствует. Большинство трудовых передвижений приходится на личный транспорт и пешеходные сообщения

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

Автомобилизация муниципального образования оценивается как выше средней (370 единиц/1000 человек). Грузовой транспорт в основном представлен сельскохозяйственной техникой. В основе формирования улично-дорожной сети населенных пунктов лежат: основная улица, второстепенные улицы, проезды, хозяйственные проезды

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

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

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

Передвижение по территории населенных пунктов муниципального образования осуществляется с использованием личного транспорта, в пешем порядке либо пользуются услугами такси. Информация об объемах пассажирских перевозок необходимая для анализа пассажиропотока отсутствует.

2.6. Характеристика пешеходного и велосипедного передвижения

Для передвижения пешеходов предусмотрены тротуары преимущественно в грунтовом исполнении и прилегающие территории к организациям и домам. В местах пересечения тротуаров с проезжей частью оборудованы нерегулируемые пешеходные переходы. Специализированные дорожки для велосипедного передвижения на территории поселения не предусмотрены. Движение велосипедистов осуществляется в соответствии с требованиями ПДД по дорогам общего пользования.

2.7. Характеристика движения грузовых транспортных средств

Транспортные средства организаций осуществляющих грузовые перевозки и личный грузовой автотранспорт населения передвигается по дорогам общего пользования в соответствии с ПДД РФ. Поток данных транспортных средств составляет 15% от основного потока.

2.8. Анализ уровня безопасности дорожного движения

Из всех источников опасности на автомобильном транспорте большую угрозу для населения представляют дорожно-транспортные происшествия. Основная часть происшествий происходит из-за нарушения правил дорожного движения водителями, а именно «не соответствие скорости конкретным условиям» и «нарушение правил расположения транспортного средства на проезжей части».

Ситуация, связанная с аварийностью на транспорте, неизменно сохраняет актуальность в связи с несоответствием дорожно-транспортной инфраструктуры потребностям участников дорожного движения, их низкой дисциплиной, а также недостаточной эффективностью функционирования системы обеспечения безопасности дорожного движения. В настоящее время решение проблемы обеспечения безопасности дорожного движения

является одной из важнейших задач. Для эффективного решения проблем, связанных с дорожно-транспортно аварийностью, непрерывно обеспечивать системный подход к реализации мероприятий по повышению безопасности дорожного движения.

2.9. Оценка уровня негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье человека

Рассмотрим характерные факторы, неблагоприятно влияющие на окружающую среду и здоровье.

Загрязнение атмосферы. Выброс в воздух дыма и газообразных загрязняющих веществ (диоксин азота и серы, озон) приводят не только к загрязнению атмосферы, но и к вредным проявлениям для здоровья, особенно к респираторным аллергическим заболеваниям.

Воздействие шума. Приблизительно 30% населения России подвергается воздействию шума от автомобильного транспорта с уровнем выше 55дБ. Это приводит к росту сердечно-сосудистых и эндокринных заболеваний. Воздействие шума влияет на познавательные способности людей, вызывает раздражительность.

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

2.10. Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры поселения

Проектом предусматривается рациональная транспортная структура с четкой классификацией улиц, которая объединит функциональные зоны поселения и благоустроит жилую застройку, обеспечив удобными и безопасными пешеходными связями. При проектировании улично-дорожной сети максимально учитывалась сложившаяся транспортная сеть, существующие транспортные сооружения и направление перспективного развития поселения. В проекте принята следующая классификация улично-дорожной сети с учетом функционального назначения улиц и дорог, интенсивности движения транспорта на отдельных участках и положения в транспортной схеме населенных пунктов:

- 1) главная улица;
- 2) основная улица;
- 3) второстепенная улица.

Генеральным планом предлагается вариант дорожной одежды из следующих конструктивных элементов:

- покрытие из асфальтобетона;
- песчано-гравийная смесь.

Вдоль основных улиц и дорог предлагается устройство тротуаров. Ширина тротуаров вдоль главных улиц – 2,0 м, остальных - 1,0-1,5 м. Проектом предлагается капитальный ремонт поселковых дорог.

Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной системы муниципального образования

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

–1. Градостроительный кодекс РФ от 29.12.2004г. № 190-ФЗ.

–2. Федеральный закон от 08.11.2007г. № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в РФ и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

- 3. Федеральный закон от 10.12.1995г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения».
- 4. Постановление Правительства РФ от 23.10.1993г. № 1090 «О правилах дорожного движения».
- 5. Постановление Правительства РФ от 25.12.2015г. № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов».
- 6. Генеральный план муниципального образования Белоглазовский сельсовет Шипуновского района Алтайского края, утвержден решением Шипуновского районного Совета депутатов Алтайского края от 27.10.2017г. № 2/2

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

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

С учетом сложившейся экономической ситуации, характер и объемы передвижения населения и перевозки грузов практически не изменяются.

3.2. Прогноз развития транспортно инфраструктуры по видам транспорта

В период реализации Программы транспортная инфраструктура по видам транспорта не претерпит существенных изменений. Основным видом транспорта остается автомобильный. Транспортная связь с населенными пунктами Алтайского края, Шипуновского района Алтайского края, по направлению к г. Рубцовску будет осуществляться общественным транспортом (автобусное сообщение, такси), внутри населенных пунктов муниципального образования личным транспортом и пешеходное сообщение. Для целей обслуживания действующих производственных предприятий сохраняется использование грузового транспорта.

3.3. Прогноз развития дорожной сети муниципального образования

Основными направлениями развития дорожной сети муниципального образования в период реализации Программы будет являться сохранение протяженности, соответствующим нормативным требованиям, автомобильных дорог общего пользования за счет ремонта и капитального ремонта, автомобильных дорог, поддержание автомобильных дорог на уровне соответствующем категории дороги, путем нормативного содержания дорог, повышения качества и безопасности дорожной сети.

3.4. Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения

При сохранившейся тенденции к увеличению уровня автомобилизации населения, с учетом прогнозируемого увеличения количества транспортных средств, без изменения пропускной способности дорог, предполагается повышение интенсивности движения по основным направлениям к объектам тяготения.

3.5. Прогноз показателей безопасности дорожного движения

Предполагается незначительный рост аварийности. Это связано с увеличением парка автотранспортных средств и неисполнением участниками дорожного движения правил дорожного движения.

Факторами, влияющими на снижение аварийности станут обеспечение контроля за выполнением мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения, развитие целевой системы воспитания и обучения детей безопасному поведению на улицах и дорогах, проведение разъяснительной и предупредительно-профилактической работы среди населения по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения с использованием информационного стенда и общественных выступлений.

3.6. Прогноз негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье человека

В период действия Программы, не предполагается изменения центров транспортного тяготения, структуры, маршрутов и объемов грузовых и пассажирских перевозок. Причиной увеличения негативного воздействия на окружающую среду и здоровье населения, станет рост автомобилизации населения в совокупности с ростом его численности в связи с чем, усилится загрязнение атмосферы выбросами в воздух дыма и газообразных загрязняющих веществ и увеличением воздействия шума на здоровье человека.

4. Принципиальные варианты развития транспортной инфраструктуры и их укрупненную оценку по целевым показателям (индикаторам) развития транспортной инфраструктуры с последующим выбором предлагаемого к реализации варианта

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 капитальному ремонту и зависит напрямую от объемов финансирования. В условиях, когда объем инвестиций в дорожной комплекс является явно недостаточным, а рост уровня автомобилизации значительно опережает темпы роста развития дорожной инфраструктуры на первый план выходят работы по содержанию и эксплуатации дорог. Поэтому в Программе выбирается вариант качественного содержания и капитального ремонта дорог.

5. Перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры

С учетом сложившейся экономической ситуацией, мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта, по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов, по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб в период реализации Программы не предусматриваются.

5.1 Мероприятия по развитию сети дорог муниципального образования

В целях повышения качественного уровня дорожной сети муниципального образования, снижения уровня аварийности, связанной с состоянием дорожного покрытия и доступности к центрам тяготения и территориям перспективной застройки предлагается в период действия Программы реализовать следующий комплекс мероприятий по развитию дорог муниципального образования.

6. Мероприятия по реализации Генерального плана муниципального образования

Таблица 3. Таблица Мероприятия по проектированию, строительству и реконструкции дорог

№ п/п	Наименование объекта	Параметры объекта	Место размещения объекта	Мероприятия	Срок реализации
1	Улично-дорожная сеть	19 км	с. Белоглазово	капитальный ремонт	2017-2037 гг.
2	Улично-дорожная сеть	15 км	п. Ясная Поляна	капитальный ремонт	2017-2037 гг.
3	Улично-дорожная сеть	12 км	п. Метели	капитальный ремонт	2017-2037 гг.

7. Оценка объемов и источников финансирования мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры

Таблица 4. Мероприятия по проектированию, строительству и реконструкции дорог

№ п/п	Мероприятия	Протяженность, км.	Стоимость выполнения мероприятий, тыс.руб.	Финансовые потребности на реализацию мероприятий, тыс. руб.				
				2017	2018	2019	2020	2021-2037
1	Капитальный ремонт улично-дорожной сети	19	4 200	-	-	-	-	4 200
2	Капитальный ремонт улично-дорожной сети	15	3 300	-	-	-	-	3 300
3	Капитальный ремонт улично-дорожной сети	12	2 650	-	-	-	-	2 650
	ВСЕГО:		10 150					10 150

8. Оценка эффективности мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры

Таблица 5. График выполнения мероприятий по проектированию, строительству и реконструкции дорог

№ п/п	Мероприятия	Протяженность, км	График реализации мероприятий /тыс.руб./					Ответственные исполнители	Выполнение целевых показателей
			2017	2018	2019	2020	2021 - 2037		
1	Капитальный ремонт улично-	19	-	-	-	-	4 200		Обеспечение населения качественными услугами

	дорожной сети(с. Белоглазово)								тран. ифраст.
2	Капитальный ремонт улично-дорожной сети (п. Ясная Поляна)	15	-	-	-	-	3 300		
3	Капитальный ремонт улично-дорожной сети (п. Метели)	12	-	-	-	-	2 650		
	Всего:						10 150		

9. Предложения по инвестиционным преобразованиям, совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортно-инфраструктуры на территории муниципального образования

В рамках реализации настоящей Программы не предполагается проведение институциональных преобразований, структуры управления и взаимосвязей при осуществлении деятельности в сфере проектирования, строительства и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры. Нормативно-правовая база для Программы сформирована и может изменяться в соответствии с градостроительным законодательством. Функции мониторинга по реализации Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования осуществляет администрация Белоглазовского сельсовета Шипуновского района Алтайского края.