**ПРОГРАММА КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ**

**Борисоглебского сельсовета Убинского района Новосибирской области**

**на период до 2032 года**

2023 г.

# ПАСПОРТ ПРОГРАММЫ

|  |  |
| --- | --- |
| Наименование программы | Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Борисоглебского сельсовета Убинского района Новосибирской области на период до 2032 года |
| Основание для разработки программы | * Градостроительный кодекс Российской Федерации от 29.12.2004 г. №190-ФЗ;
* Федеральный закон от 06.10.2003 № 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»;
* Федеральный закон от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности»;
* Постановление Правительства Российской Федерации от 25.12.2015 № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»;
* СП 42.13330.2016 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений».
 |
| Заказчик Программы | Администрация Убинского района Новосибирской области |
| Разработчик Программы | Администрация Убинского района Новосибирской области Юридический адрес: 632520, Новосибирская область, Убинский район с. Убинское, ул. Ленина, 23 |
| Цели и задачи программы | Цель программы – обеспечение сбалансированного перспективного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования в соответствии с потребностями в строительстве, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения.Задачи программы:а) безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, а также юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность (далее – субъекты экономической деятельности), на территории муниципального образования;б) доступность объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования муниципального образования;в) развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности - в перевозке пассажиров и грузов на территории муниципального образования;г) развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью в муниципальном образовании;д) создание условий для управления транспортным спросом;е) создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности;ж) создание приоритетных условий движения транспортных средств общего пользования по отношению к иным транспортным средствам;з) создание условий для пешеходного передвижения населения;и) эффективность функционирования действующей транспортной инфраструктуры. |
| Целевые показатели (индикаторы) реализации программы | * снижение удельного веса дорог, нуждающихся в капитальном ремонте (реконструкции);
* увеличение протяженности дорог, отвечающих требованиям;
* снижение количества ДТП;
* увеличение доли пешеходных переходов, тротуаров соответствующих требованиям;
* достижение расчетного уровня обеспеченности населения услугами транспортной инфраструктуры.
 |
| Укрупненное описание запланированных мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры | Мероприятия программы (инвестиционные проекты) направлены на развитие объектов транспортной инфраструктуры по направлениям:а) мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта;б) мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов;в) мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства;г) мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного передвижения;д) мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных службе) мероприятия по развитию сети дорог поселений, городских округов. |
| Срок и этапы реализации программы | Мероприятия Программы охватывают период до 2032 года. Мероприятия и целевые показатели (индикаторы), предусмотренные Программой, рассчитаны на первые 5 лет с разбивкой по годам, а на последующий период - без разбивки по годам.  |
| Объемы и источники финансирования программы | Объем финансирования Программы составляет в 2023-2032 годах – 2110 тысяч рублей за счет средств местного бюджета.Бюджетные ассигнования, предусмотренные в плановом периоде 2023-2032 годах, могут быть уточнены при формировании проекта местного бюджета.Объемы и источники финансирования ежегодно уточняются при формировании бюджета муниципального образования на соответствующий год.  |

# 1 ХАРАКТЕРИСТИКА СУЩЕСТВУЮЩЕГО СОСТОЯНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

## 1.1 Анализ положения субъекта Российской Федерации в структуре пространственной организации Российской Федерации, анализ положения сельского поселения в структуре пространственной организации субъектов Российской Федерации

Новосибирская область – субъект Российской Федерации, расположена на юго-востоке Западно-Сибирской равнины. Площадь территории области 177,76 тыс. км². Протяжённость области с запада на восток — 642 км, с севера на юг — 444 км.

Административный центр – город Новосибирск.

На севере граничит с [Томской областью](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A2%D0%BE%D0%BC%D1%81%D0%BA%D0%B0%D1%8F_%D0%BE%D0%B1%D0%BB%D0%B0%D1%81%D1%82%D1%8C), на юго-западе — с [Казахстаном](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9A%D0%B0%D0%B7%D0%B0%D1%85%D1%81%D1%82%D0%B0%D0%BD), на западе — с [Омской областью](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9E%D0%BC%D1%81%D0%BA%D0%B0%D1%8F_%D0%BE%D0%B1%D0%BB%D0%B0%D1%81%D1%82%D1%8C), на юге — с [Алтайским краем](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%90%D0%BB%D1%82%D0%B0%D0%B9%D1%81%D0%BA%D0%B8%D0%B9_%D0%BA%D1%80%D0%B0%D0%B9), на востоке — с [Кемеровской областью](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9A%D0%B5%D0%BC%D0%B5%D1%80%D0%BE%D0%B2%D1%81%D0%BA%D0%B0%D1%8F_%D0%BE%D0%B1%D0%BB%D0%B0%D1%81%D1%82%D1%8C).

Новосибирская область образована постановлением ЦИК СССР 28 сентября 1937 года путём разделения [Западно-Сибирского края](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%97%D0%B0%D0%BF%D0%B0%D0%B4%D0%BD%D0%BE-%D0%A1%D0%B8%D0%B1%D0%B8%D1%80%D1%81%D0%BA%D0%B8%D0%B9_%D0%BA%D1%80%D0%B0%D0%B9) на Новосибирскую область и [Алтайский край](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%90%D0%BB%D1%82%D0%B0%D0%B9%D1%81%D0%BA%D0%B8%D0%B9_%D0%BA%D1%80%D0%B0%D0%B9). 15 января 1938 года Верховный Совет СССР утвердил создание данных регионов.

В рамках [муниципального устройства](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A0%D0%B5%D1%84%D0%BE%D1%80%D0%BC%D0%B0_%D0%BC%D0%B5%D1%81%D1%82%D0%BD%D0%BE%D0%B3%D0%BE_%D1%81%D0%B0%D0%BC%D0%BE%D1%83%D0%BF%D1%80%D0%B0%D0%B2%D0%BB%D0%B5%D0%BD%D0%B8%D1%8F_%D0%B2_%D0%A0%D0%BE%D1%81%D1%81%D0%B8%D0%B8_%282003%E2%80%942009%29), в границах административно-территориальных единиц области на 1 января 2019 года выделяются 490 [муниципальных образований](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9C%D1%83%D0%BD%D0%B8%D1%86%D0%B8%D0%BF%D0%B0%D0%BB%D1%8C%D0%BD%D0%BE%D0%B5_%D0%BE%D0%B1%D1%80%D0%B0%D0%B7%D0%BE%D0%B2%D0%B0%D0%BD%D0%B8%D0%B5), в том числе: 5 [городских округов](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%93%D0%BE%D1%80%D0%BE%D0%B4%D1%81%D0%BA%D0%BE%D0%B9_%D0%BE%D0%BA%D1%80%D1%83%D0%B3_%28%D0%A0%D0%BE%D1%81%D1%81%D0%B8%D1%8F%29), 30 [муниципальных районов](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9C%D1%83%D0%BD%D0%B8%D1%86%D0%B8%D0%BF%D0%B0%D0%BB%D1%8C%D0%BD%D1%8B%D0%B9_%D1%80%D0%B0%D0%B9%D0%BE%D0%BD_%28%D0%A0%D0%BE%D1%81%D1%81%D0%B8%D1%8F%29), 26 [городских поселений](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%93%D0%BE%D1%80%D0%BE%D0%B4%D1%81%D0%BA%D0%BE%D0%B5_%D0%BF%D0%BE%D1%81%D0%B5%D0%BB%D0%B5%D0%BD%D0%B8%D0%B5), 429 [сельских поселений](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A1%D0%B5%D0%BB%D1%8C%D1%81%D0%BA%D0%BE%D0%B5_%D0%BF%D0%BE%D1%81%D0%B5%D0%BB%D0%B5%D0%BD%D0%B8%D0%B5) (сельсоветов).

На территории области находятся 11 [аэропортов](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%90%D1%8D%D1%80%D0%BE%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%82), аэропорт «[Толмачёво](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A2%D0%BE%D0%BB%D0%BC%D0%B0%D1%87%D1%91%D0%B2%D0%BE_%28%D0%B0%D1%8D%D1%80%D0%BE%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%82%29)» — международный, федерального значения. Эксплуатационная длина железнодорожных путей общего пользования ([Западно-Сибирская железная дорога](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%97%D0%B0%D0%BF%D0%B0%D0%B4%D0%BD%D0%BE-%D0%A1%D0%B8%D0%B1%D0%B8%D1%80%D1%81%D0%BA%D0%B0%D1%8F_%D0%B6%D0%B5%D0%BB%D0%B5%D0%B7%D0%BD%D0%B0%D1%8F_%D0%B4%D0%BE%D1%80%D0%BE%D0%B3%D0%B0)) — 1530 км. Общая протяженность автомобильных дорог Новосибирской области составляет 29,8 тыс. километров.

По территории области проходят федеральные трассы [М51](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9C51_%28%D0%B0%D0%B2%D1%82%D0%BE%D0%B4%D0%BE%D1%80%D0%BE%D0%B3%D0%B0%29), [М52](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9C52_%28%D0%B0%D0%B2%D1%82%D0%BE%D0%B4%D0%BE%D1%80%D0%BE%D0%B3%D0%B0%2C_%D0%A0%D0%BE%D1%81%D1%81%D0%B8%D1%8F%29), [М53](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9C53_%28%D0%B0%D0%B2%D1%82%D0%BE%D0%B4%D0%BE%D1%80%D0%BE%D0%B3%D0%B0%2C_%D0%A0%D0%BE%D1%81%D1%81%D0%B8%D1%8F%29), а также автодороги [Р380](https://ru.wikipedia.org/w/index.php?title=%D0%A0380_(%D0%B0%D0%B2%D1%82%D0%BE%D0%B4%D0%BE%D1%80%D0%BE%D0%B3%D0%B0)&action=edit&redlink=1), [Р384](https://ru.wikipedia.org/w/index.php?title=%D0%A0384_(%D0%B0%D0%B2%D1%82%D0%BE%D0%B4%D0%BE%D1%80%D0%BE%D0%B3%D0%B0)&action=edit&redlink=1)

В Новосибирской области регулярные пассажирские перевозки осуществляются на территории всех 490 муниципальных образований.

**Краткая характеристика Борисоглебского сельсовета Убинского района Новосибирской области**

**Борисоглебский сельсовет относится к категории сельских поселений (далее термины *сельсовет, поселение, муниципальное образование* употребляются в качестве синонимов). Площадь территории поселения составляет 190,91 кв. км. Оно расположено на территории Барабинской низменности, занимает центральную зону Убинского района, примыкает к его главной планировочной оси – участку Транссибирской железнодорожной магистрали. Сельсовет граничит со следующими муниципальными образованиями:**

**- с восточной стороны – с территориями** Владимировского **и Раисинского сельсоветов;**

**- с южной стороны – с территорией Круглоозерного сельсовета;**

**- с западной стороны - с территорией Невского сельсовета;**

**- с северной стороны – с территориями Колмаковского и Владимировского сельсоветов.**

**Согласно уставу Борисоглебского сельсовета Убинского района Новосибирской области на территории сельсовета расположены три сельских населенных пункта: село Борисоглебка, поселок Подлесный, станция Клубничная. Граница Борисоглебского сельсовета и статус его как сельского поселения установлены Законом Новосибирской области от 02.06.2004 № 200-ОЗ «О статусе и границах муниципальных образований Новосибирской области».**

**Село Борисоглебка является административным центром сельсовета. Удалено на 35 км от районного центра с. Убинское, на 8 км от ближайшей железнодорожной станции Клубничная, а также на 270 км от г. Новосибирска.**

**Поселок Подлесный удален на 4,5 км от административного центра сельсовета, а также на 33 км районного центра с. Убинское, на 6 км от ближайшей железнодорожной станции Клубничная, а также на 268 км от г. Новосибирска.**

**Станция Клубничная расположена на Транссибирской железнодорожной магистрали. Удалена на 8 км от административного центра сельсовета, на 26 км районного центра с. Убинское, а также на 261 км от г. Новосибирска**

**Населенный пункт расположен в выгодном геоэкономическом положении – в створе главного инженерно-транспортного коридора западной части Новосибирской области, включающего Транссибирскую железнодорожную магистраль, федеральную автомобильную дорогу М-51 «Байкал», высоковольтные линии электропередач, магистральные газо- и нефтепроводы.**



В пространственном отношении территория сельсовета, как и всего Убинского района, тяготеет к Куйбышевско-Барабинской планировочной зоне Новосибирской области. Центры данной зоны – города Барабинск и Куйбышев расположены на удалении порядка 80 км от с. Борисоглебка. С другой стороны, в восточном направлении территория сельсовета испытывает экономико-географическое влияние со стороны областного центра, расположенного на удалении порядка 270 км, а также районного центра с. Убинское. Такое положение между центрами социально-экономического притяжения оказывает существенное влияние на миграционный отток и общее снижение численности населения муниципального образования.

Статус и границы сельского поселения установлены Законом Новосибирской области от 2 июня 2004 года № 200-ОЗ «О статусе и границах муниципальных образований Новосибирской области».

Численность населения – 521 человек по состоянию на 2022 г.

## 1.2 Социально-экономическая характеристика сельского поселения, характеристика градостроительной деятельности, включая деятельность в сфере транспорта, оценка транспортного спроса

Сельское поселение обладает низким уровнем экономического развития. Главную роль в структуре занятости населения занимают административно-хозяйственные учреждения, предприятия торговли и сферы обслуживания.

В настоящее время сельскохозяйственные угодья используются, в основном, для выпаса животных.

Основой экономической деятельности на территории сельсовета является животноводство, чему способствуют благоприятные природно-климатические условия. Прямо или косвенно с сельским хозяйством связана жизнедеятельность большей части населения проживающего на территории сельсовета. Промышленных предприятий на территории сельского поселения нет.

Динамика изменения численности населения Борисоглебского сельсовета Убинского района Новосибирской области за последние 5 лет проанализирована в таблице 1.1.

Таблица 1.1

Динамика изменения численности населения сельского поселения Борисоглебского сельсовета Убинского района Новосибирской области

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Населенный пункт** | **01.01.2018** | **01.01.2019** | **01.01.2020** | **01.01.2021** | **01.01.2022** |
| с. Борисоглебка | 387 | 377 | 358 | 343 | 338 |
| п. Подлесный | 101 | 98 | 95 | 82 | 83 |
| ст. Клубничная | 121 | 116 | 113 | 111 | 100 |

Исходя из представленных данных, можно сделать вывод, что с 2018 г. по 2022 г. численность населения Борисоглебского сельсовета Убинского района Новосибирской области имеет негативную тенденцию к сокращению. Причинами сокращения численности населения являются естественная убыль и миграционный отток.

**Оценка транспортного спроса**

В Борисоглебском сельсовете Убинского района Новосибирской области основной объем грузо- и пассажироперевозок осуществляется автомобильным транспортом. Сеть автомобильных дорог общего пользования сельского поселения состоит из автомобильных дорог регионального (межмуниципального) и местного значения.

На территории Борисоглебского сельсовета Убинского района Новосибирской области речной и воздушный транспорт отсутствует.

## 1.3 Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта

Транспорт, наряду с другими инфраструктурными отраслями, обеспечивает базовые условия жизнедеятельности общества, являясь важным инструментом достижения социальных, экономических, внешнеполитических целей. Транспорт – не только отрасль, перемещающая грузы и людей, а в первую очередь – межотраслевая система, преобразующая условия жизнедеятельности и хозяйствования.

Эффективное функционирование транспорта, с одной стороны, является необходимым условием жизнедеятельности экономического комплекса и социальной сферы. С другой стороны, экономика и общество формируют потребности в развитии транспортной системы, которая по своим свойствам должна отвечать заданным параметрам потребителей транспортных услуг.

Внешние грузовые и пассажирские перевозки, обеспечивающие связь сельского поселения с прилегающими муниципальными образованиями, осуществляются только автомобильным транспортом.

**Автомобильный транспорт**

Основным видом внешнего транспортного сообщения является автомобильный транспорт, обеспечивающий грузовые и пассажирские перевозки.

Существующая транспортная структура состоит из автомобильных дорог федерального значения, регионального (межмуниципального) значения и местного значения. Общая протяженность автомобильных дорог на территории сельского поселения составляет 20,4 км.

Автобусное сообщение является основным видом общественного транспорта.

**Железнодорожный транспорт**

На территории Борисоглебского сельсовета Убинского района Новосибирской области осуществляется железнодорожное сообщение филиалом ОАО «РЖД» Западно- Сибирская железная дорога. Железнодорожная станция – станция Клубничная.

## 1.4 Характеристика сети дорог сельского поселения, параметры дорожного движения

Транспортный каркас Борисоглебского сельсовета Убинского района Новосибирской области составляют автомобильные дороги регионального и местного значения.

Автодороги играют первостепенную роль в жизнеобеспечении населения Борисоглебского сельсовета Убинского района Новосибирской области. Имеющиеся автодороги неразрывно связаны с соседними муниципальными образованиями, областным центром, обеспечивают транспортную доступность внутри района.

Основой дорожной сети Борисоглебского сельсовета Убинского района Новосибирской области является сеть автомобильных дорог общего пользования. К автомобильным дорогам общего пользования относятся автомобильные дороги, предназначенные для движения транспортных средств неограниченного круга лиц.

Протяженность автомобильных дорог составляет 32,4 км, в том числе:

* регионального значения – 12 км;
* местного значения поселения – 20,4 км.

Перечень автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения, относящихся к собственности Новосибирской области, расположенных на территории Борисоглебского сельсовета Убинского района Новосибирской области отражен в таблице 1.3.

Таблица 1.3

Перечень автомобильных дорог общего пользования регионального значения на территории Борисоглебского сельсовета Убинского района Новосибирской области

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Наименование дороги (направления)** | **Протяженность в границах МО, км** | **Тип покрытия** |
| Н-2704 М-51- Борисоглебское | 8 | ЩПС |
| Н-2722 Подлесное- Борисоглебское | 4 | ЩПС |

Дорожная сеть муниципального образования представляет собой сложную схему, основанную на сочетании исторически сформировавшихся планировочных схем: линейной, комбинированной и прочих.

Твердое покрытие имеют не все улицы населенных пунктов. Существующая улично-дорожная сеть не обеспечивает полноценное обслуживание территории муниципального образования: проезд ко всем жилым кварталам, а также к объектам общественного назначения.

Перечень автомобильных дорог общего пользования местного значения, проходящих в границах населенных пунктов Борисоглебского сельсовета Убинского района Новосибирской области» представлены в таблице 1.5.

Таблица 1.5

Перечень автомобильных дорог общего пользования местного значения, проходящих в границах населенных пунктов «Борисоглебского сельсовета Убинского района Новосибирской области»

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| № | Инденфикационныйномер | Наименование дорог(покрытие) | Учетный номер  | Протяженностькм. |
| 1 | 54.25.01.0103.000006 | ст. Клубничная, ул. Центральнаящебень | Б-0101 | 1,10 |
| 2 | 54.25.01.0103.000007 | ст. Клубничная, ул. Леснаящебень | Б-0102 | 0,40 |
| 3 | 54.25.01.0103.000008 | ст. Клубничная, ул. Железнодорожнаящебень | Б-0103 | 0,50 |
| 4 | 54.25.01.0103.000009 | ст. Клубничная, ул. Вокзальная щебень | Б-0104 | 1,30 |
| 5 | 54.25.01.0103.000010 | ст. Клубничная, ул. Центральная (объездная) | Б-0105 | 0,30 |
| 6 | 54.25.01.0103.000011 | п. Подлесный, ул. Центральная щебень | Б-0201 | 0,80 |
| 7 | 54.25.01.0103.000012 | п. Подлесный, ул. Зеленая щебень | Б-0202 | 0,50 |
| 8 | 54.25.01.0103.000013 | п. Подлесный, ул. Центральная«дорога объездная» щебень | Б-0203 | 3,25 |
| 9 | 54.25.01.0103.000014 | п. Подлесный, ул. Зеленаящебень | Б-0204 | 0,90 |
| 10 | 54.25.01.0103.000015 | с. Борисоглебка, ул. им. Андреева щебень  | Б-0301 | 2,0 |
| 11 | 54.25.01.0103.000016 | с. Борисоглебка , ул. Молодежная асфальт | Б-0302 | 0,60 |
| 12 | 54.25.01.0103.000017 | с. Борисоглебка, ул. Школьная щебень | Б-0303 | 1,0 |
| 13 | 54.25.01.0103.000018 | с. Борисоглебка ул. Садовая щебень | Б-0304 | 0,60 |
| 14 | 54.25.01.0103.000019 | с. Борисоглебка, ул. им. Андреева«Ж. дом №16»-«Ж.дом№37» щебень | Б-0305 | 3,30 |
| 15 | 54.25.01.0103.000020 | с. Борисоглебка, ул. Молодежная 1 до ул. им. Андреева д.5(проулок) грунт | Б-0306 | 0,30 |
| 16 | 54.25.01.0103.000021 | с. Борисоглебка, ул. Молодежная д.12 до ул. Школьная д.6 (проулок) грунт | Б-0307 | 0,25 |
| 17 | 54.25.01.0103.000022 | с. Борисоглебка, Ул. Молодежная  «Ж. дом №11 до зернотока ЗАВ-20» грунт | Б-0308 | 0,20 |
| 18 | 54.25.01.0103.000023 | с. Борисоглебка, ул. им. Андреева«Ж. дом №48» до водозаборной скважины  грунт | Б-0309 | 0,25 |
| 19 | 54.25.01.0103.000024 | с. Борисоглебка, ул. Молодежная, №12 до фермы грунт | Б-0310 | 0,40 |
| 20 | 54.25.01.0103.000025 | с. Борисоглебка, ул. Молодежная, д.11 до фермы грунт | Б-0311 | 1,20 |
| 21 | 54.25.01.0103.000026 | с. Борисоглебка, ул. им. Андрееваул. Школьная 7 до ул. Садовой д.1 (объездная)  | Б-0312 | 1,20 |
|  **ИТОГО:** | **20,4** |

В настоящее время имеющаяся дорожная сеть муниципального образования в целом находится в удовлетворительном состоянии, но многие дороги требуют ремонта. Вследствие низкого технического уровня и несоответствия параметров дорог интенсивности дорожного движения средняя скорость передвижения на некоторых участках составляет 20-40 км/час.

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

Функционирование транспортной инфраструктуры напрямую зависит от состава транспортных средств и уровня автомобилизации сельского поселения. Рост автомобильного парка в целом и значительное увеличение доли тяжеловесных транспортных средств приводят к повышению нагрузки на улично-дорожную сеть, преждевременному износу автомобильных дорог и искусственных сооружений на них, повышению аварийности. Для соответствия транспортной инфраструктуры муниципального образования росту потребностей населения необходимо своевременное решение задач, определяемых в соответствии с тенденциями социально-экономического развития.

Обустроенные парковочные места на территории поселения отсутствуют. Хранение личного автомобильного транспорта в пределах индивидуальной жилой застройки осуществляется на приусадебных участках. Временное хранение транспортных средств также осуществляется на дворовых территориях жилых комплексов.

## 1.6 Характеристика работы транспортных средств общего пользования, включая анализ пассажиропотока

Автобусное сообщение является основным видом общественного транспорта.

## 1.7 Характеристика условий пешеходного передвижения

Основные пешеходные направления подчинены основной цели: связи жилой застройки между собой и с социальными объектами.

Для движения пешеходов в населенных пунктах не в полном объеме предусмотрены тротуары, движение осуществляется по проезжим частям улиц, что вызывает небезопасную обстановку на дорогах и может привести к возникновению ДТП.

## 1.8 Характеристику движения грузовых транспортных средств, оценку работы транспортных средств коммунальных и дорожных служб, состояния инфраструктуры для данных транспортных средств

Грузовой транспорт является основным видом транспорта для перемещения грузов от места производства к месту потребления.

Основными местами притяжения грузопотоков на территории поселения являются предприятия торговли.

В таблице 1.6 представлены организации, занимающиеся содержанием автомобильных дорог на территории Борисоглебского сельсовета Убинского района Новосибирской области.

Таблица 1.6

Организации, занимающиеся содержанием автомобильных дорог

|  |  |
| --- | --- |
| **Наименование организации** | **Обслуживаемые дороги** |
| МКУ «Управления благоустройства и хозяйственного обеспечения» Борисоглебского сельсовета Убинского района Новосибирской области» | Местные |

Работа транспортных средств коммунальных и дорожных служб оценивается как удовлетворительная. Состояние инфраструктуры для транспортных средств коммунальных и дорожных служб является удовлетворительным.

## 1.9 Анализ уровня безопасности дорожного движения

Проблема аварийности, связанная с автомобильным транспортом, приобрела особую остроту в связи с несоответствием дорожно-транспортной инфраструктуры потребностям общества и государства в безопасном дорожном движении, недостаточной эффективностью функционирования системы обеспечения безопасности дорожного движения и крайне низкой дисциплиной участников дорожного движения.

Увеличение парка транспортных средств при снижении объемов строительства, реконструкции и ремонта автомобильных дорог, недостаточном финансировании по содержанию автомобильных дорог привели к ухудшению условий движения. Обеспечение безопасности дорожного движения на улицах и автомобильных дорогах муниципального образования, предупреждение дорожно-транспортных происшествий (ДТП) и снижение тяжести их последствий является на сегодня одной из актуальных задач.

В настоящее время на территории Борисоглебского сельсовета Убинского района Новосибирской области светофорные объекты отсутствуют.

Данные по количеству зарегистрированных ДТП отсутствуют.

Основные очаги аварийности не выявлены.

Причиной ДТП является комплекс факторов одновременно воздействующих в процессе дорожного движения. Это техническое состояние транспортного средства, состояние дорожного покрытия, погодные условия и многое другое. Основной причиной ДТП является «человеческий фактор», неадекватное поведение человека чаще всего становится источником опасности на дороге.

Сопутствующие причины: неудовлетворительное состояние обочин, отсутствие или плохая различимость горизонтальной разметки, отсутствие тротуаров, отсутствие или недостаточное освещение.

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

## 1.10 Оценка уровня негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье населения

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

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

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

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

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

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

6) Автотранспортные средства отечественного производства не удовлетворяют современным экологическим требованиям. В условиях быстрого роста автомобильного парка это приводит к еще большему возрастанию негативного воздействия на окружающую среду.

Воздействие транспорта на окружающую среду многообразно и проявляется, прежде всего, в постоянном загрязнении атмосферного воздуха и почв токсичными веществами отработанных газов транспортных двигателей. Почти стопроцентное содержание жидких и газообразных веществ в выбросах от автотранспорта приводит к формированию высокого уровня загрязнения атмосферного воздуха.

Данные о фоновых концентрациях загрязняющих веществ в атмосферном воздухе Борисоглебского сельсовета Убинского района Новосибирской области отсутствуют.

## 1.11 Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры сельского поселения

Все транспортные связи в поселении обеспечиваются только автомобильным транспортом.

Имеющиеся автодороги неразрывно связаны с соседними муниципальными образованиями, областным центром, обеспечивают транспортную доступность внутри района.

На I очередь строительстваГенеральным планом предусмотрены следующие мероприятия:

* установка уличного освещения;
* замена поврежденных и установка новых дорожных ограждений, замена поврежденных и установка недостающих дорожных знаков, установка дорожных знаков индивидуального проектирования;
* строительство улично-дорожной сети (новых улиц, переулков) при организации новой жилой застройки.

Генеральным планом ***на расчетный срок*** в качестве мероприятий определено:

* асфальтирование улиц с грунтовым покрытием;
* формирование улиц и проездов при организации жилых и общественно-деловых зон на свободных территориях.

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.

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

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

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

## 1.12 Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры сельского поселения

Функционирование и развитие транспортной инфраструктуры Борисоглебского сельсовета Убинского района Новосибирской области осуществляется в соответствии c:

1. Градостроительный кодекс Российской Федерации от 29.12.2004 № 190-ФЗ.

2. 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».

3. Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения».

4. Федеральный закон от 10.01.2003 № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации».

5. Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 «О Правилах дорожного движения».

6. Постановление Правительства РФ от 25.12.2015 № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов».

7. Постановление Главного государственного санитарного врача РФ от 25.09.2007 № 74 Санитарные правила СанПиН 2.2.1/2.1.1.1200-03 «Санитарно-защитные зоны и санитарная классификация предприятий, сооружений и иных объектов».

8. Схема территориального планирования Убинского района Новосибирской области.

9. Генеральный план Борисоглебского сельсовета Убинского района Новосибирской области.

Таким образом, следует отметить, что на федеральном и региональном уровне нормативно-правовая база необходимая для функционирования и развития транспортной инфраструктуры сформирована.

В соответствии с частью 2 статьи 5 Федерального закона «О внесении изменений в градостроительный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации» № 456-ФЗ от 29 декабря 2014 года, необходимо разработать и утвердить программу комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования.

В соответствии с Федеральным законом «Об общих принципах местного самоуправления в Российской Федерации» № 131-ФЗ от 6 октября 2003 года, а также п. 8 статьи 8 «Градостроительного кодекса Российской Федерации» № 190-ФЗ от 29 декабря 2004 года, разработка и утверждение программ комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов, требования к которым устанавливаются Правительством Российской Федерации входит в состав полномочий органов местного самоуправления.

В соответствии с п. 27 статьи 1 «Градостроительного кодекса Российской Федерации» № 190-ФЗ от 29 декабря 2004 года программы комплексного развития транспортной инфраструктуры поселения, городского округа – документы, устанавливающие перечни мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения поселения, городского округа, которые предусмотрены также государственными и муниципальными программами, стратегией социально-экономического развития муниципального образования и планом мероприятий по реализации стратегии социально-экономического развития муниципального образования (при наличии данных стратегии и плана), планом и программой комплексного социально-экономического развития муниципального образования, инвестиционными программами субъектов естественных монополий в области транспорта.

Основными направлениями совершенствования нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры Борисоглебского сельсовета Убинского района Новосибирской области являются:

* применение экономических мер, стимулирующих инвестиции в объекты транспортной инфраструктуры;
* координация мероприятий и проектов строительства и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры между органами государственной власти (по уровню вертикальной интеграции) и бизнеса;
* координация усилий федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти области, органов местного самоуправления, представителей бизнеса и общественных организаций в решении задач реализации мероприятий (инвестиционных проектов);
* запуск системы статистического наблюдения и мониторинга необходимой обеспеченности учреждениями транспортной инфраструктуры в соответствии с утвержденными и обновляющимися нормативами;
* разработка стандартов и регламентов эксплуатации и (или) использования объектов транспортной инфраструктуры на всех этапах жизненного цикла объектов.

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Борисоглебского сельсовета Убинского района Новосибирской области должна обеспечивать сбалансированное, перспективное развитие транспортной инфраструктуры муниципального образования в соответствии с потребностями в строительстве, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры.

## 1.13 Оценка финансирования транспортной инфраструктуры

Финансирование мероприятий по развитию транспортной инфраструктуры может осуществляться за счет средств федерального бюджета, регионального бюджета, местного бюджета.

Объем бюджетных ассигнований муниципального дорожного фонда утверждается Советом депутатов Борисоглебского сельсовета Убинского района Новосибирской области о бюджете поселения на очередной финансовый год и плановый период в размере не менее базового объема дорожного фонда муниципального образования и не менее прогнозируемого объема доходов бюджета муниципального образования по вышеуказанным источникам.

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 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.

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

При прогнозируемых темпах социально-экономического развития спрос на грузовые перевозки автомобильным транспортом к 2032 году уменьшится. Объем перевозок пассажиров автобусами и легковыми автомобилями к 2032 году также уменьшится. Прогнозируемый рост количества транспортных средств и увеличение объемов грузовых и пассажирских перевозок на автомобильном транспорте приведет к уменьшению интенсивности движения на автомобильных дорогах местного значения.

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

В целях развития современной и эффективной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей повышение транспортной доступности всех населенных пунктов поселения, обеспечение комплексной безопасности и устойчивости транспортной инфраструктуры, создание безопасных условий движения по улично-дорожной сети на территории поселения было выделено финансирование из дорожного фонда на содержание и ремонт улично-дорожной сети.

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

Ремонт муниципальных дорог осуществляется по договорам, заключенным по результатам проведения аукционов.

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

## 2.1 Прогноз социально-экономического и градостроительного развития

Прогнозные темпы экономического развития Борисоглебского сельсовета Убинского района Новосибирской области указаны в документах территориального планирования. В составе генерального плана муниципального образования предусматривается развитие транспортной инфраструктуры до 2032 года.

**Демографический прогноз**

Генеральным планом принят пессимистичный прогноз численности населения поселения. Демографическая ситуация Борисоглебского сельсовета Убинского района Новосибирской области осложняется тем фактом, что из-за длительной низкой рождаемости и высокой эмиграции молодежи, добиться показателей естественного прироста населения не представляется возможным.

Прогноз численности:

* к 2027 году – 433 чел.
* к 2032 году – 341 чел.

**Развитие жилищного фонда**

По данным Федеральной службы государственной статистики РФ на 01.01.2022 года жилищный фонд Борисоглебского сельсовета Убинского района Новосибирской области составил 12741 м2. Средняя обеспеченность жилищным фондом на одного жителя – 25,4 м2/чел.

Проектная организация жилой зоны основывается на следующих основных задачах:

* упорядочение существующей планировочной структуры;
* функциональное зонирование;
* выбор направления территориального развития.

Главной задачей жилищной политики является обеспечение комфортных условий проживания для различных категорий граждан.

Для решения этой задачи Генеральным планом к 2032 году предлагается:

- сохранение существующей структуры жилищного фонда;

- снос ветхого жилого фонда и строительство нового жилья для переселения населения в более комфортные условия.

Движение жилищного фонда представлено в таблице 2.1.

Таблица 2.1

Движение жилищного фонда

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **№ п/п** | **Наименование** | **Единица измерения** | **На 01.01.2022г.** | **На 01.01.2027г** | **На 01.01.2032г** |
| 1 | Численность постоянного населения | чел. | 521 | 433 | 341 |
| 2 | Средняя обеспеченность жилищным фондом | м2/чел | 25,4 | 29,42 | 37,36 |
| 3 | Жилищный фонд на 01.01.2023 г. | м2 | 12700 | 12700 | 12700 |
| 4 | Убыль жилищного фонда | м2 | 0 | 0 | 0 |
| 5 | Существующий сохраняемый жилищный фонд | м2 | 12700 | 12700 | 12700 |
| 6 | Объемы нового строительства  | м2 | 0 |

**Система культурно-бытового обслуживания**

Развитие отраслей социальной сферы, включает в себя развитие сети учреждений образования, физической культуры и спорта, культурно-досуговой деятельности и развития потребительского рынка.

## 2.2 Прогноз транспортного спроса сельского поселения, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов по видам транспорта

Демографическая и социально-экономическая ситуация в Борисоглебском сельсовете Убинского района Новосибирской области позволяет сделать вывод о наличии реальных предпосылок к снижению транспортного спроса, объемов и характера передвижения населения на территории сельского поселения в расчетном периоде.

Автомобильный транспорт является основным видом транспорта на территории Борисоглебского сельсовета Убинского района Новосибирской области, иные виды транспорта на территории поселения не представлены или представлены в малой степени. Объемы грузоперевозок автомобильным транспортом носят стабильный характер.

В связи с невысоким транспортным спросом существующая инфраструктура автомобильного транспорта справляется с решаемыми задачами, но обладает посредственными характеристиками (низкий уровень благоустройства УДС и состояния дорожного полотна; недостаточная ширина проезжих частей ряда улиц и др.). Значительное увеличение транспортного спроса не прогнозируется.

На перспективу рекомендуется размещение дополнительных остановок общественного транспорта.

На территории Борисоглебского сельсовета Убинского района Новосибирской области осуществляется железнодорожное сообщение филиалом ОАО «РЖД» Западно- Сибирская железная дорога. На перспективу развитие железнодорожного транспорта не предполагается.

## 2.3 Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта

Документами стратегического и территориального планирования на территории Борисоглебского сельсовета Убинского района Новосибирской области запланировано развитие только автомобильной транспортной инфраструктуры в виде реконструкции автомобильных дорог общего пользования.

Требуется проработка муниципальных автобусных маршрутов. Предлагается благоустройство территорий остановочных пунктов общественного транспорта.

Сервис на автомобильных дорогах Борисоглебского сельсовета Убинского района Новосибирской области не развит. Развитие объектов придорожного сервиса на территории Борисоглебского сельсовета Убинского района Новосибирской области не предусматривается.

Целью развития транспортной инфраструктуры исследуемой территории является создание условий для роста экономической активности муниципального образования, улучшения качества жизни населения за счет расширения спектра транспортных услуг, совершенствование транспортно-логистической инфраструктуры.

Документами стратегического и территориального планирования государственного и местного уровней мероприятий по развитию железнодорожного транспорта на территории Борисоглебского сельсовета Убинского района Новосибирской области не предусмотрено.

## 2.4 Прогноз развития дорожной сети

В результате анализа существующей транспортной инфраструктуры Борисоглебского сельсовета Убинского района Новосибирской области выявлены следующие проблемы:

* низкий уровень благоустройства улично-дорожной сети: значительная доля улиц и дорог, не имеющих усовершенствованного покрытия, отсутствие пешеходных тротуаров, отсутствие освещения;
* неудовлетворительное состояние дорожного полотна: разрушение в весенний период из-за высокого уровня грунтовых вод;
* недостаточная ширина проезжих частей ряда улиц, затрудняющих автомобильное движение, и приводящая к уменьшению пропускной способности улицы и риску возникновения дорожно-транспортных происшествий.

В условиях хронического дефицита бюджетных средств на осуществление дорожной деятельности, в целях эффективного их расходования на ремонт и содержание дорог, сохраняется задача поиска и внедрения новых, более экономичных материалов и технологий.

Сегодняшняя ситуация в дорожной отрасли характеризуется ростом спроса на автомобильные перевозки, увеличением количества автотранспортных средств и одновременно с этим отставанием в развитии дорожной сети, медленным ростом протяженности и пропускной способности автомобильных дорог.

В результате проведенного анализа можно сделать вывод, что в отсутствии соответствующих мер по повышению уровня благоустройства улично-дорожной сети и содержанию автомобильных дорог, прогнозируется сильный износ дорожного полотна и снижение комфорта и скорости реализации корреспонденций по территории Борисоглебского сельсовета Убинского района Новосибирской области.

В перспективе предусматривается ремонт, капитальный ремонт и реконструкция дорог.

## 2.5 Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения

Уровень автомобилизации для Борисоглебского сельсовета Убинского района Новосибирской области содержится в в местных нормативах градостроительного проектирования Борисоглебского сельсовета Убинского района Новосибирской области, утвержденными Решением одиннадцатой сессии Совета депутатов Убинского района Новосибирской области (третьего созыва) от 11.04.2017 № 109.

Определение параметров дорожного движения является неотъемлемой частью при определении мероприятий по снижению аварийности на дороге, а также для совершенствования регулирования дорожного движения на перекрестке. К основным параметрам дорожного движения относят: интенсивность движения, динамический коэффициент приведения состава транспортного потока, поток насыщения, установившийся интервал убытия очереди автомобилей, коэффициент загрузки полосы движением, коэффициент приращения очереди, средняя длина очереди в автомобилях и метрах, удельное число остановок автомобиля, коэффициент безостановочной проходимости.

Анализ существующей обстановки и сложившихся трендов социально-экономического развития позволяет сделать вывод, что в поселениях на расчетный срок значительных изменений параметров дорожного движения не прогнозируется, плотность дорожной сети существенно не изменится.

## 2.6 Прогноз показателей безопасности дорожного движения

Предполагается постепенное снижение аварийности. Факторами, влияющими на снижение аварийности станут обеспечение контроля за выполнением мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения, развитие систем видеофиксации нарушений правил 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 СМИ. Также факторами, влияющими на снижение аварийности, станут выполнение предписаний, выданных ГИБДД МВД России по Борисоглебскому сельсовету Убинского района Новосибирской области», а также выполнение работ по содержанию, текущему и капитальному ремонту дорог.

Однако в перспективе возможно снижение уровня безопасности дорожного движения в связи со следующими прогнозируемыми изменениями дорожно-транспортной ситуации и социально-экономической сферы:

* рост уровня автомобилизации;
* повышение мобильности населения за счет миграционных трудовых корреспонденций;
* увеличение транзитного трафика на автодорогах;
* массовое пренебрежение требованиями безопасности дорожного движения со стороны всех участников дорожного движения: автомобилистов, пешеходов;
* неудовлетворительное состояние автомобильных дорог: ненормативное состояние покрытия, отсутствие разметки, недостатки зимнего содержания;
* недостаточный технический уровень дорожного хозяйства;
* несовершенство технических средств организации дорожного движения.

Чтобы не допустить негативного развития событий необходима реализация комплекса мероприятий, направленных на повышение уровня безопасности на дорожной сети рассматриваемого муниципального образования. Данный комплекс мероприятий должен включать в себя следующие компоненты:

* создать современную систему обеспечения безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах общего пользования и улично-дорожной сети всех населённых пунктов;
* повышение правового сознания и предупреждения опасного поведения среди населения, в том числе среди несовершеннолетних;
* повышение уровня организации дорожного движения за счет разработки комплексных схем и проектов организации дорожного движения и реализации предусматриваемых ими мероприятий.

Если в расчетный срок данные мероприятия реализуются, то прогноз показателей безопасности дорожного движения будет благоприятный.

В результате проводимых мероприятий, предложенных в рамках данной программы, планируется сокращение доли лиц, пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях.

## 2.7 Прогноз негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения

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

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

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

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

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

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

В целом прогнозируется снижение негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения прежде всего за счет перехода к использованию более экологически чистых транспортных средств и материалов обустройства транспортной инфраструктуры. Улучшение экологической обстановки также планируется за счет проведения ряда мероприятий, направленных на вынос части промышленных предприятий и производств в зоны, отделенные от жилой застройки, и на нивелирование негативного воздействия за счет работ по содержанию автомобильных дорог и населенных пунктов.

# 3 УКРУПНЕННАЯ ОЦЕНКА ПРИНЦИПИАЛЬНЫХ ВАРИАНТОВ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ И ВЫБОР ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА

При подготовке принципиальных предложений и решений по основным мероприятиям программы комплексного развития транспортной инфраструктуры Борисоглебского сельсовета Убинского района Новосибирской области учитывался прогноз численности населения, статистические данные и планы социально-экономического развития, потребности и деловая активность населения, мероприятия Генерального плана.

Таким образом, были разработаны 3 сценарных плана развития исходя из финансовых затрат на их реализацию, так как реализация всех принципиальных предложений и решений зависит от финансовых возможностей и приоритетов.

Предлагается три принципиальных варианта развития транспортной инфраструктуры на территории Борисоглебского сельсовета Убинского района Новосибирской области.

1. «Наименее затратный» вариант обеспечивает в первую очередь повышение безопасности дорожного движения в поселении; обеспечивает повышение пропускной способности транспортной сети, но не предусматривает более затратные мероприятия, направленные на расширение транспортной связанности.

2. «Среднезатратный» вариант обеспечивает повышение безопасности дорожного движения в поселении, обеспечивает повышение пропускной способности транспортной сети; так же предусматривает более затратные мероприятия, направленные на расширение транспортной связанности.

3. «Наиболее затратный» вариант обеспечивает повышение безопасности дорожного движения в поселении, обеспечивает повышение пропускной способности транспортной сети; так же предусматривает более затратные мероприятия, направленные на расширение транспортной связанности.

Третий вариант наиболее подходит для потенциала и динамики экономического развития поселения в целом, но он наиболее затратный и его реализация зависит от финансовых возможностей сельского поселения.

При ограниченном бюджете рекомендуется выбор 1 варианта развития, при этом оптимальным вариантом является вариант 3.

За базовый вариант предлагается рассматривать 3 вариант развития транспортной инфраструктуры на территории Борисоглебского сельсовета Убинского района Новосибирской области.

Предложения и решения всех трех вариантов развития транспортной инфраструктуры были разработаны на основе проведенного комплексного исследования существующей транспортной ситуации в сельском поселении, имеющихся статистических документов и документов планирования, мероприятий Генерального плана.

# 4 ПЕРЕЧЕНЬ МЕРОПРИЯТИЙ (ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ) ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

## 4.1 Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта

Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по железнодорожному транспорту не планируются ввиду недостаточности средств местного бюджета и отсутствия перспектив развития данных направлений.

## 4.2 Мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов

Рекомендуется предусмотреть развитие маршрутов транспорта общего пользования.

Для повышения информативности и обеспечения безопасности движения требуется установить в соответствие «ОСТ 218.1.002-2003 Автобусные остановки на автомобильных дорогах. Общие технические требования» остановочные пункты на территории сельского поселения. Данные мероприятия рекомендуется выполнять в период до 2032 года.

При проведении мероприятий по обустройству остановок общественного транспорта необходимо учитывать методические рекомендации по проектированию мероприятий по обеспечению доступа инвалидов к объектам дорожного хозяйства (ОДМ 218.2.007–2011), а также требования приказа Минтранса РФ от 1 декабря 2015 года № 347 «Об утверждении Порядка обеспечения условий доступности для пассажиров из числа инвалидов транспортных средств автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта, автовокзалов, автостанций и предоставляемых услуг, а также оказания им при этом необходимой помощи».

## 4.3 Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства

В настоящее время на территории Борисоглебского сельсовета Убинского района Новосибирской области объекты транспортной инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта отсутствуют.

Генеральным планом сельского поселения не предусмотрено строительство объектов дорожного сервиса.

Парковочные места на территории поселения отсутствуют.

## Мероприятия по развитию инфраструктуры по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства не планируются ввиду недостаточности средств местного бюджета.

## 4.4 Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного передвижения

С целью повышения безопасности пешеходного движения вблизи транспортной сети, а также улучшения условий комфортного проживания и повышения мобильности населения были изучены существующие и потенциально востребованные направления учебной, социальной и бытовой корреспонденции не планируются ввиду недостаточности средств местного бюджета и отсутствия перспектив развития данных направлений.

## 4.5 Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб

Мероприятия по развитию инфраструктуры для транспортных средств коммунальных и дорожных служб в период реализации Программы не предусматриваются.

## 4.6 Мероприятия по развитию сети дорог

Для развития сети дорог, дорог или участков дорог, локально-реконструкционные мероприятия, повышающие эффективность функционирования сети дорог в целом предусмотрены следующие мероприятия:

1. Ремонт автомобильных дорог.
2. Установка новых и демонтаж старых дорожных знаков.
3. Ремонт уличного освещения.

В целях повышения безопасности дорожного движения должно быть реализовано комплексное мероприятие по повышению эффективности организации дорожного движения в этом направлении, включающее мероприятия по:

* скоростному режиму движения транспортных средств на отдельных участках дорог или в различных зонах;
* ограничению доступа транспортных средств на определенные территории;
* устранению помех движению и факторов опасности (конфликтных ситуаций), создаваемых существующими дорожными условиями;
* обеспечению маршрутов безопасного движения детей к образовательным организациям.

Также должна быть решена задача по организации системы мониторинга дорожного движения, организации сбора и хранения документации по ОДД, принципам формирования и ведения баз данных, условиям доступа к информации, периодичности ее актуализации.

Детализация данных мероприятий осуществляется посредством разработки проектов и схем организации дорожного движения, регламентированных приказом Министерства транспорта РФ от 30 июля 2020 года N 274 «Об утверждении [Правил подготовки документации по организации дорожного движения](https://docs.cntd.ru/document/565577322#6520IM)».

#

# 5 ОЦЕНКА ОБЪЕМОВ И ИСТОЧНИКОВ ФИНАНСИРОВАНИЯ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

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

Реализация мероприятий программы осуществляется за счет средств бюджета сельского поселения и с привлечением дополнительных источников финансирования. Ежегодные объемы финансирования мероприятий, входящих в Программу, определяются при разработке бюджета всех уровней на очередной финансовый год.

Информация о расходах на реализацию программы представлена в таблице 5.1.

Таблица 5.1

Объемы финансирования мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на территории Борисоглебского сельсовета Убинского района Новосибирской области

| **№ п/п** | **Мероприятия** | **Сроки реализации, гг.** |
| --- | --- | --- |
| 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027-2032 |
| **1** | **Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта** |  |  |  |  |  |
| 1.1 | Мероприятия не предусматриваются |  |  |  |  |  |
| **2** | **Мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов** |  |  |  |  |  |
| 2.1 | Обустроить в соответствие с нормативами остановки маршрутной сети общественного пассажирского транспорта: оборудовать остановки заездными карманами; павильонами; информационным табло; пешеходными переходами; тротуарами до остановок и освещением; обеспечить возможность доступа на остановку населения с ограниченными возможностями, тыс. руб |  | 18 |  |  | 54 |
| **3** | **Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства** |  |  |  |  |  |
| 3.1 | Мероприятия не предусматриваются |  |  |  |  |  |
| **4** | **Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного передвижения** |  |  |  |  |  |
| 4.1 | Мероприятия не предусматриваются |  |  |  |  |  |
| **5** | **Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб** |  |  |  |  |  |
| 5.1 | Мероприятия не предусматриваются |  |  |  |  |  |
| **6** | **Мероприятия по развитию сети дорог** |  |  |  |  |  |
| 6.1. | ст. Клубничная, ул. Центральная, ул. Лесная, ул. Железнодорожная, ул. Вокзальная 3,6 км |  | 160 |  | 180 | 480 |
| 6.2. | п. Подлесный, ул. Центральная, ул. Зеленая 5.45 км |  |  | 220 |  | 660 |
|  | с. Борисоглебка, ул.им. Андреева, ул. Молодежная, ул. Школьная, ул. Садовая 7,5 км |  | 60 | 180 | 120 | 820 |
| 6.4 | Установка новых и демонтаж старых дорожных знаков | 12 | 8 | 12 | 8 | 60 |
| 6.5 | Ремонт уличного освещения | 6 | 6 | 6 | 6 | 36 |
|  | ИТОГО | 18 | 252 | 418 | 314 | 2110 |

Примечание: Точный объем капитальных вложений в реализацию мероприятий на период 2022-2032 гг. будет определен посредством принятия и утверждения финансирования в бюджетах соответствующего уровня на основании разработанной проектно-сметной документации по объектам.

# 6 ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИТЕЛЬСТВУ, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Оценка эффективности мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры проведена на основе сравнения целевых показателей (индикаторов) развития транспортной инфраструктуры Борисоглебского сельсовета Убинского района Новосибирской области с базовыми показателями. За базовые целевые показатели приняты показатели, характеризующие существующее состояние транспортной инфраструктуры.

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

* повышение комфорта и удобства поездок, уменьшение риска ДТП за счет улучшения качественных показателей сети дорог;
* экономия времени за счет увеличения средней скорости движения;
* снижение затрат на транспортные перевозки как для граждан, так и для предприятий и организаций муниципального образования;
* обеспечение доступности и повышение качества оказания транспортных услуг при перевозке пассажиров автомобильным транспортом по регулярным маршрутам.

Оценка эффективности реализации программы осуществляется по итогам ее исполнения за отчетный период, и в целом – после завершения реализации программы. Критериями оценки являются: эффективность, результативность, финансовое исполнение.

Эффективность отражает соотношение результатов, достигнутых в процессе реализации Программы и финансовых затрат, связанных с ее реализацией. Результативность отражает степень достижения плановых значений целевых показателей Программы. Финансовое исполнение отражает соотношение фактических финансовых затрат, связанных с реализацией Программы, и ассигнований, утвержденных на очередной финансовый год.

Характеристика мероприятий программы комплексного развития транспортной инфраструктуры Борисоглебского сельсовета Убинского района Новосибирской области приведена в таблице 6.1.

Таблица 6.1

Оценка эффективности мероприятий предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры

| **Цель программы** | **Задачи программы** | **Предусмотренные мероприятия** | **Оценка социально-экономической эффективности** |
| --- | --- | --- | --- |
| Развитие транспортной инфраструктуры по видам транспорта | Развитие современной и эффективной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей ускорение пассажирооборота, товародвижения и снижение транспортных издержек в экономике | Мероприятия не предусматриваются | - |
| Развитие транспорта общего пользования, создание транспортно-пересадочных узлов | Обеспечение условия для управления транспортным спросом, повышение доступности услуг транспортного комплекса для населения | * обустройство остановочных пунктов
 | Обеспечивают:* транспортную и пешеходную связанность территорий;
* распределение пассажирских потоков по сети дорог;
* совершенствование системы информационного обеспечения участников дорожного движения;
* организацию движения маршрутных транспортных средств, включая обеспечение приоритетных условий их движения;
* благоприятные условия для движения инвалидов.
 |
| Развитие инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства | Развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью, предоставление качественных услуг населению, повышение обеспеченности населения объектами транспортной инфраструктуры, увеличение количества стоянок для автотранспорта, создание условий для парковок автомобилей в установленных местах, освобождение придомовых территорий, пешеходных зон от автомобилей | * Мероприятия не предусматриваются
 |  |
| Развитие инфраструктуры пешеходного передвижения | Обеспечение условия для пешеходного передвижения населения, повышение безопасности дорожного движения | * Мероприятия не предусматриваются
 |  |
| Развитие сети дорог | Развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности, развитие в соответствии с транспортным спросом, развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью, повышение качества содержания транспортной инфраструктуры, снижение уровня износа объектов транспортной инфраструктуры | * ремонт автомобильных дорог;
* установка дорожных знаков;
* установка уличного освещения
 | Обеспечивают:* транспортную связанность территорий;
* распределение транспортных потоков по сети дорог;
* развитие сети дорог, дорог или участков дорог, локально-реконструкционным мероприятиям, повышающим эффективность функционирования сети дорог в целом.
 |

# 7 ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫМ ПРЕОБРАЗОВАНИЯМ, СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ ПРАВОВОГО И ИНФОРМАЦИОННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В СФЕРЕ ПРОЕКТИРОВАНИЯ, СТРОИТЕЛЬСТВА, РЕКОНСТРУКЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА ТЕРРИТОРИИ СЕЛЬСКИХ ПОСЕЛЕНИЙ

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

Ограниченность ресурсов местных бюджетов для создания объектов местного значения обуславливает необходимость тщательного планирования реализации документов территориального планирования. Ведь только в случае успешной реализации обоснованных решений градостроительная политика может быть признана эффективной.

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры – это важный документ планирования, обеспечивающий систематизацию всех мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры различных видов.

Программы имеют высокое значение для планирования реализации документов территориального планирования. Следует отметить, что сроки разработки и утверждения Программ связаны со сроками утверждения генерального плана. Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры городских округов и поселений подлежат утверждению в шестимесячный срок с даты утверждения генеральных планов соответствующих муниципальных образований. В связи с этим, представляется целесообразным организовывать разработку проекта Программы в составе единого комплексного проекта управления развитием территории городского округа или поселения, в который также входит и разработка генерального плана.

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

* применение экономических мер, стимулирующих инвестиции в объекты транспортной инфраструктуры;
* координация мероприятий и проектов строительства и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры между органами государственной власти (по уровню вертикальной интеграции) и бизнеса;
* координация усилий федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти Новосибирской области, органов местного самоуправления, представителей бизнеса и общественных организаций в решении задач реализации мероприятий (инвестиционных проектов);
* запуск системы статистического наблюдения и мониторинга необходимой обеспеченности учреждениями транспортной инфраструктуры муниципального образования в соответствии с утвержденными и обновляющимися нормативами;
* разработка стандартов и регламентов эксплуатации и (или) использования объектов транспортной инфраструктуры на всех этапах жизненного цикла объектов;
* разработка предложений для региональных исполнительных органов власти, органов власти муниципального района по включению мероприятий, связанных с развитием объектов транспортной инфраструктуры муниципального образования, в состав плана экономики поселения.

Для создания эффективной конкурентоспособной транспортной системы необходимы 3 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.

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

Транспортная система Борисоглебского сельсовета Убинского района Новосибирской области является элементом транспортной системы области, 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.

Высокая потребность в развитии улично-дорожной сети и бюджетные ограничения в части финансирования автомобильных дорог требуют расширения использования внебюджетных источников для финансирования развития дорожной сети, в том числе заемных средств, для строительства и эксплуатации автомобильных дорог на коммерческой основе.

Перспективным направлением привлечения негосударственных средств для финансирования объектов в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на территории муниципального образования является государственно-частное партнерство, поэтому одновременно должны быть созданы условия для строительства и эксплуатации автомобильных дорог и искусственных сооружений на коммерческих началах с привлечением средств международных финансовых организаций и частных инвесторов.

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 Борисоглебского сельсовета Убинского района Новосибирской области, повышения уровня безопасности движения, доступности и качества оказываемых услуг транспортного комплекса для населения.