

Содержание

- [1. Введение:](#)
- [2. Нормативная база](#)
- [3. Анализ состояния автомобильных дорог](#)
- [4. Прогноз развития автомобильного транспорта](#)
- [5. Анализ состояния объектов придорожной инфраструктуры и сервиса \(ОПС\)](#)
- [6. Прогноз развития ОПС](#)
- [7. Повышение качества предоставляемых услуг](#)
- [8. Потребность в инвестициях.](#)
- [9. Мероприятия](#)

Разработано отделом по защите прав потребителей администрации Светлоярского муниципального района /О. В. Субботина/
с участием:

1. Отдела строительства, архитектуры и ЖКЖ Администрации Светлоярского муниципального района /А.В. Плахотнюк/
2. Отдела по управлению муниципальным имуществом и земельными ресурсами Администрации Светлоярского муниципального района /А.М. Горбунов/

1. Введение

Светлоярский муниципальный район расположен на юге Волгоградской области и граничит с Астраханской областью, Республикой Калмыкия, г. Волгоград, Октябрьским, Городищенским, Среднеахтубинским, Ленинским и Калачевским муниципальными районами Светлоярского муниципального района.

Площадь района составляет 3185,4 кв. км., численность населения 37,0 тыс. человек. На территории района расположено одно городское и 9 сельских поселений, 29 населенных пунктов.

Это крупный район бизнеса, промышленности, сельского хозяйства и образования. Светлоярский муниципальный район обладает высоким техническим, экономическим и кадровым потенциалом.

Многие формирующиеся на территории Волгоградской области международные и внутренние транспортные коридоры проходят через Светлоярский транспортный узел.

Здесь сходятся, железнодорожный, автомобильный, водный и трубопроводный пути. Район, Волго-Донским судоходным каналом, связан с Азово-Черноморским бассейном. Рекой Волгой - с Каспийским морем.

Через Светлоярский муниципальный район проходят ветки: на Москву и Урал - в северном направлении, Новороссийск и Астрахань - в южном.

Благоприятное экономико-географическое положение района в зоне междугородних транспортных коридоров, где развито машиностроение, нефтяная и химическая промышленность, сельское хозяйство, а также близость к товарным рынкам способны обеспечить внутренние, межрайонные и междугородние торговые и транзитные связи.



Выгодное геополитическое положение района, реализация областных и районных транспортных программ, позволяет претендовать на роль важного многопрофильного транспортного узла юга Волгоградской области.

Для наиболее полного сервисного обеспечения транспортных связей в междугородном и межрайонном сообщениях, а также для удовлетворения потребностей населения и хозяйственного комплекса Светлоярского муниципального района в автомобильных перевозках с наименьшими затратами, предполагается осуществление ряда

мероприятий по совершенствованию и развитию дорожной сети и размещению объектов придорожной инфраструктуры.

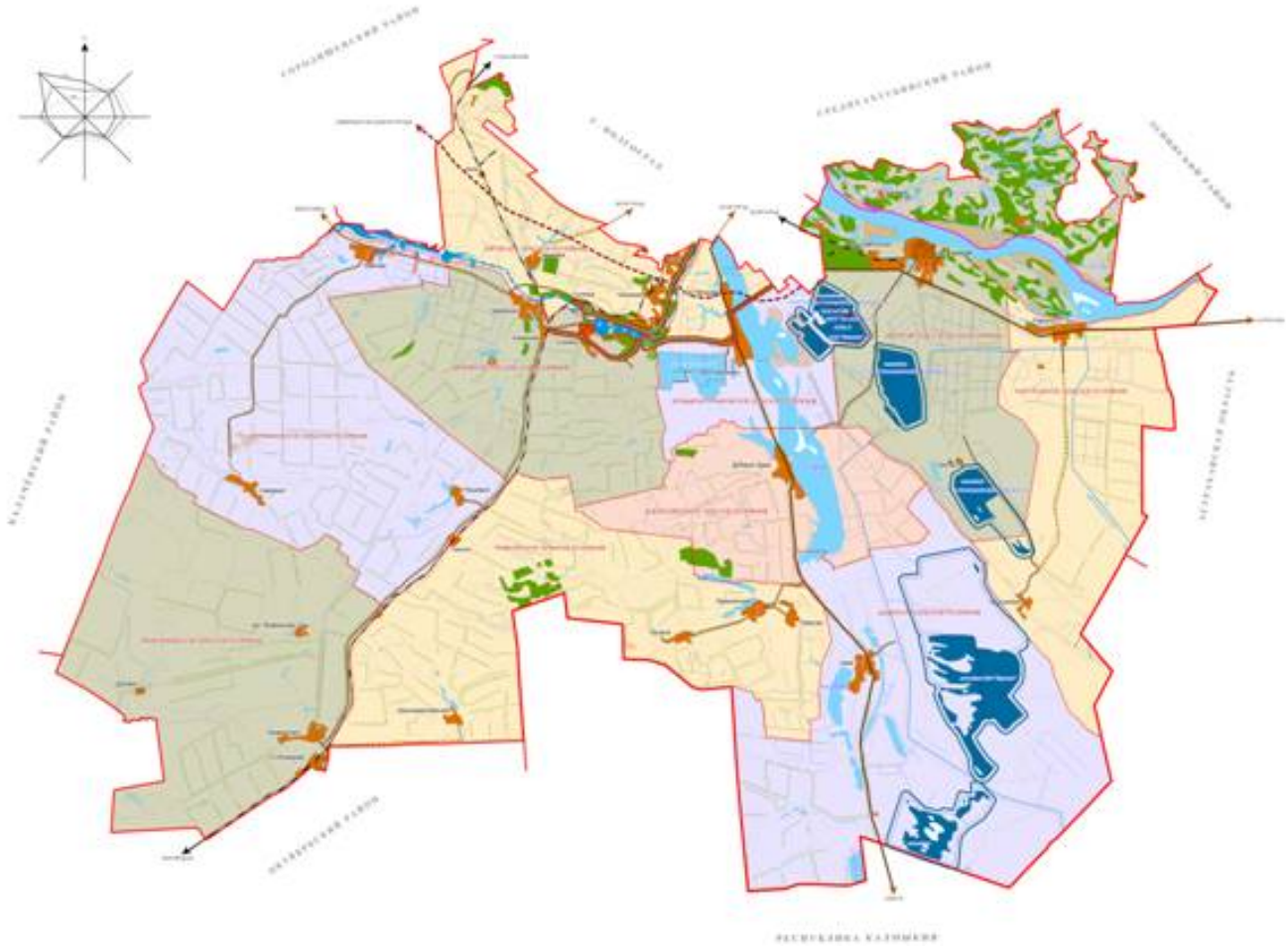
Данная концепция разработана с целью формирования прогноза и рекомендаций по созданию современной инфраструктуры и сервиса, в первую очередь на автомобильных дорогах района.

Причиной разработки данной концепции, явилось неудовлетворительное состояние придорожного сервиса и невыполнение постановлений Главы Администрации Волгоградской области: от 13 июля 2000 г. № 522 «О размещении и строительстве придорожных торгово-сервисных комплексов», от 13 июня 2001 г. № 502 «Об утверждении проектных предложений по размещению торгово-сервисных комплексов федеральных дорог на территории Волгоградской области», от 17 октября 2003 г. № 800 «Об утверждении правил использования полос отвода и придорожных полос территориальных автомобильных дорог общего пользования Волгоградской области».

Поводом явилась возрастающая потребность в услугах общественного питания, бытового обслуживания населения, гостиничных и др. услугах.

Прогноз и перечень возможных комплексов универсального объекта придорожного сервиса (ОПС), их технологии, состава и оборудования, выполнен с учетом междугородного и областного опыта и может быть расширен или усечен при проектировании и строительстве конкретного объекта.

Приведенные рекомендации по структуре, составу и оборудованию ОПС могут быть использованы для обеспечения других видов транспорта.



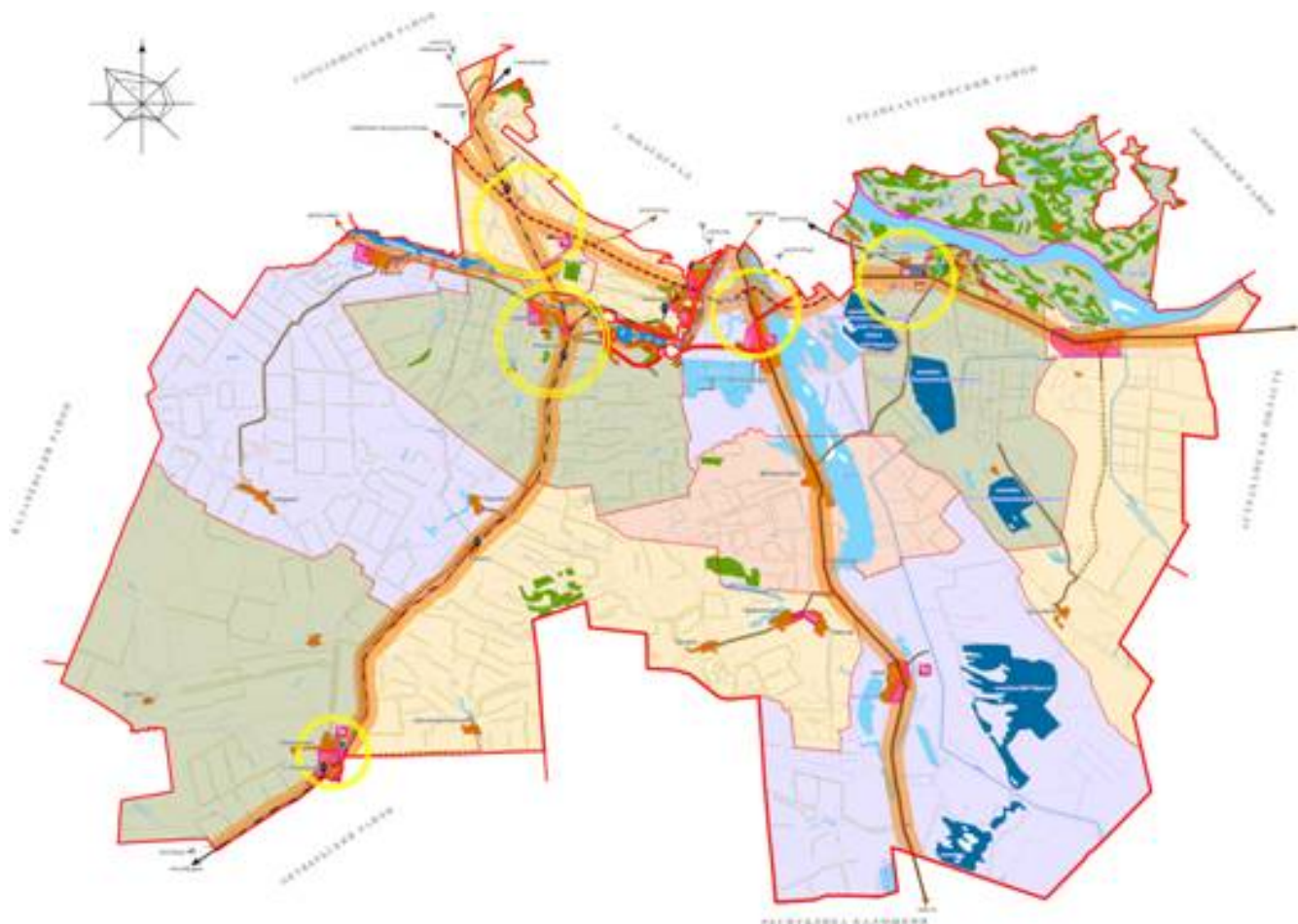
2.11 Нормативная база

Концепция разработана на основе федеральных и региональных нормативных актов:

- Градостроительный Кодекс РФ
- Земельный Кодекс РФ
- ФЗ от 30 марта 1999 г. №52 « О санитарно-эпидемиологическом благополучии населения»
- ФЗ от 17 декабря 1999 г. №212 «О защите прав потребителей»
- Закон Волгоградской области от 21 марта 2002 г. №681 «О политике Волгоградской области в сфере торговой деятельности»
- Закон Волгоградской области от 11 ноября 2002 г. «Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности на территории Волгоградской области»
- Постановление Правительства РФ от 1. декабря 1998 г. № 1420 «Об утверждении правил установления и использования придорожных полос федеральных автомобильных дорог общего пользования»
- Постановление Главы Администрации Волгоградской области от 13 июля 2000 г. №522 «О размещении и строительстве придорожных торгово-сервисных комплексов»
- Постановление Главы Администрации Волгоградской области от 13 июня 2001 г. №502 «Об утверждении проектных предложений по размещению торгово-сервисных комплексов федеральных дорог на территории Волгоградской области»

- Постановление Главы Администрации Волгоградской области от 17 октября №800 «Об утверждении правил использования полос отвода и придорожных полос территориальных автомобильных дорог общего пользования Волгоградской области»

3.11 Анализ состояния автомобильных дорог



Общая протяженность автомобильных дорог района составляет около 890 км.

Из них 412 км. с твердым покрытием, остальные – грунтовые.

Жизнедеятельность дорог обеспечивается инженерными объектами:

- 4 моста
- 1 путепровод
- 5 км. удерживающих ограждений

На территории района проходят две автомобильные дороги федерального значения, общей протяженностью 85 км.: М6 «Каспий» Москва- Волгоград- Астрахань, и М6 подъезд к г. Элисте.

В соответствии с ФЗ 131 автодороги классифицируются на: Федеральные, Региональные, Муниципальные, Внутрипоселковые. Большая их часть находятся в

неудовлетворительном состоянии.

Территориальная дорожная сеть района обслуживает, в основном, внутрипоселковые транспортные связи, а также обеспечивает связь населенных пунктов с соседними районами и областями. Территория района обеспечена автомобильными дорогами неравномерно, что обуславливается особенностью расселения населения и размещением производств. Ряд территориальных дорог имеет район тяготения, ограниченный пределами района и обслуживает транспортные связи в межпоселковом и внутрирайонном сообщении.

Районные дороги по своим техническим параметрам не соответствуют достигнутым размерам интенсивности движения. На перспективу, в связи с увеличением интенсивности движения, число таких дорог увеличится, и транспортные проблемы еще более обострятся.

К наиболее актуальным проблемам дорожного комплекса области относятся:

- Отсутствуют обводные магистрали на федеральных дорогах М6, что отрицательно сказывается на условиях безопасности движения, создает значительные социальные и экологические проблемы в сельских поселениях, снижает привлекательность автодорожных маршрутов для транзитных перевозок
- Недостаточный уровень развития сети дорог в поселениях района сдерживает освоение территорий и замедляет темпы их социально-экономического развития
- Высока доля дорог 4 и 5 категории и внекатегорийных, не имеющих усовершенствованного покрытия, что затрудняет круглогодичный проезд транспорта, особенно удаленные и труднодоступные поселки
- По ряду основных характеристик мостовой парк дорог общего пользования не соответствует современным критериям эксплуатации дорожной сети
- Несоответствие технических параметров и уровня инженерного обеспечения дорог, достигнутым размерам интенсивности движения, плохое техническое состояние дорожных покрытий, приводит к снижению скорости транспортных потоков, повышению аварийности, значительным потерям времени для автотранспорта, ухудшению состояния окружающей среды.

Учитывая важное стратегическое значение района, рост объемов автомобильных перевозок и уровня автомобилизации, одной из важнейших задач должно стать развитие и совершенствование автодорожной сети для обеспечения экономического роста, повышения уровня жизни населения, освоения природно-ресурсного потенциала и увеличения эффективности использования ресурсов. Для этого необходим анализ существующих дорог.

4. Прогноз развития автомобильного транспорта

В районе действует целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения на территории Светлоярского муниципального района Волгоградской области на 2008 – 2012 годы».

Основной целью дорожной политики Администрации Светлоярского муниципального района является совершенствование и развитие сети автомобильных дорог, повышение их транспортно-эксплуатационных характеристик для интеграции в транспортную сеть области, обеспечения экономического роста и спроса на

автомобильные перевозки, увеличения эффективности использования природно-ресурсного потенциала и повышения уровня жизни населения.

Для федеральных дорог приоритетными определены задачи формирования и развития транспортных коридоров, строительства обходов крупных населенных пунктов, приведения технических параметров дорог в соответствие с существующей и прогнозной интенсивностью движения.

Для районной сети приоритетным направлением реализации программы принято совершенствование и развитие дорог, входящих в транспортные коридоры района. Важнейшей задачей является создание удобных автотранспортных связей региона с соседними районами, областями и Республикой Калмыкия.

Очень важным элементом, обеспечивающим выход на федеральные и региональные автомагистрали, является автомагистраль М 6 подъезд к г. Элиста.

На следующих этапах планируется проведение необходимых объемов реконструкции, для приведения технических параметров дорожной сети в соответствие с существующей и прогнозируемой интенсивностью движения и обеспечение транспортных связей всех населенных пунктов Светлоярского муниципального района с опорной дорожной сетью по автодорогам с твердым покрытием.

Сегодня автотранспортная сеть района обеспечивает внутрирайонные и региональные связи, является важнейшим элементом социальной и производственной инфраструктуры и оказывает непосредственное влияние на показатели социально-экономического развития. Ее значение будет постоянно возрастать!

Программой предусмотрена следующая приоритетность объектов строительства и реконструкции:

- Переходящие объекты незавершенного строительства и реконструкции
- Участки дорог, технические параметры которых не соответствуют существующей и перспективной интенсивности движения
- Объекты, ввод которых направлен на формирование новых автодорожных направлений и развитие транспортных коридоров, обеспечивающих международные и межрегиональные транспортные связи
- Вновь начинаемые объекты, ввод которых обеспечит максимальный социально-экономический и экологический эффект
- Объекты, ввод которых обеспечит снижение аварийности на дорожной сети и улучшение экологической ситуации.

Размеры, структура и направления транспортных потоков на дорогах общего пользования определяются объемами промышленного и сельскохозяйственного производства, хозяйственными связями, размещением на территории района грузо- и пассажирообразующих узлов, зон отдыха, коллективных садоводств, уровнем автомобилизации и рядом других факторов.

Существующие характеристики транспортных потоков устанавливаются на основании данных учета интенсивности движения. На дорогах, где обследование интенсивности движения не производилось, существующие размеры транспортных потоков определены экспертным путем с учетом размещения и развития производительных сил района тяготения дорог.

Расчет перспективной интенсивности движения базируется на данных о развитии и размещении производительных сил, прогнозе социально-экономического развития

Светлоярского муниципального района до 2012 года.

На перспективу до 2015 года на формирование транспортного спроса наибольшее влияние будут оказывать следующие факторы:

- Повышение экономической активности населения, рост объемов производства
- Увеличение валового регионального продукта и доли сферы услуг в нем
- Рост межрайонной и межобластной торговли
- Изменение численности и структуры населения района
- Рост уровня автомобилизации
- Развитие малых и средних предприятий и увеличение мелкопартионных перевозок
- Развитие производств, тяготеющих к автомобильному транспорту (сфера услуг, торговля, переработка сельхозпродукции и др.)
- Повышение требований грузоотправителей к скорости доставки грузов и их сохранности
- Переключение на автотранспорт части железнодорожных перевозок, осуществляемых на короткие и средние расстояния
- Развитие рекреации и туризма.

Прогноз интенсивности движения на расчетный период к 2012 году показал, что размеры транспортных потоков увеличатся в 1,5 - 2,0 раза. На формирование транспортных потоков по автомобильным дорогам существенное влияние будет оказывать размещение в зоне тяготения дорог крупных поселений, развитие системы рекреационных зон, что существенно повлияет на сезонные колебания интенсивности движения.

Развитие межрайонных и межобластных связей приведет к росту интенсивности сети дорог в полтора и более раза. Поэтому темпы роста интенсивности движения будут выше среднего на тех дорогах, по которым следуют транспортные потоки, связанные с развитием и появлением выходов в соседние области и районы.

В районной сети, обслуживающей преимущественно внутрирайонные связи, темпы роста интенсивности движения будут зависеть от уровня развития района тяготения. Наибольший прирост интенсивности движения прогнозируется на автодорогах, которые обслуживают межобластные связи.

Реконструкция федеральных автодорог №6 «Каспий» и подъезд к г. Элисте приведет к увеличению загрузки автомобильных дорог общего пользования.

Увеличение парка легковых автомобилей приведет к существенному росту интенсивности движения на автодорогах, особенно на федеральных трассах и подходах к городам.

Перспективная интенсивность движения на сети автомобильных дорог должна быть определена в табличной форме.

5. Анализ состояния ОПС



№№	Поселение	Состав
1	Светлоречское	Гостиница, пункт питания, магазин, АЗС, техническое обслуживание автомобилей, место стоянки
2	Райгородское	Пункт питания, магазин, АЗС, техническое обслуживание автомобилей, место стоянки
3	Большечупринковское	Пункт питания, магазин, АЗС,
4	Дубовоовражское	Гостиница, пункт питания, АЗС, магазин, место стоянки
5	Цапинское	Пункт питания, магазин, АЗС, техническое обслуживание автомобилей, место стоянки
6	Червелемовское	Гостиница, пункт питания, магазин, АЗС, место стоянки
7	Наримановское	Магазин
8	Кировское	Магазин, техническое обслуживание автомобилей, место стоянки
9	Привольменское	Пункт питания, магазин, АЗС, техническое обслуживание автомобилей, место стоянки
10	Привольжское	Магазин

Исследования возможности развития придорожного сервиса на автомобильных дорогах
6. Прогноз развития ОПС

Объекты дорожного сервиса должны полностью обеспечить удовлетворение нужд участников движения, не нарушая при этом требований безопасности дорожного движения и экологии, не создавая помех для движения автомобилей на дороге, не препятствуя содержанию автомобильных дорог и их безопасной эксплуатации. В Концепции предусматривается единая система обслуживания на всем протяжении автомобильных дорог области с применением эффективной организации технического

обслуживания транспортных средств и сервисного обслуживания участников дорожного движения, которая должна объединить объекты дорожного сервиса в различные виды комплексного обслуживания. В наиболее полном виде предлагается комплекс обслуживания, включающий в себя здания и сооружения, предназначенные для отдыха, питания и ночлега водителей и пассажиров, а также сооружения для обеспечения транспортных средств топливом, смазочными материалами, техническим обслуживанием. Наряду с автономным размещением ОПС на приоритетных и освоенных площадках, рекомендована комплексная система проектирования и строительства ОПС с полным набором услуг для всех субъектов-пользователей с учетом:

- Размещения за пределами 50-и метровой охранной зоны федеральных автодорог в соответствии с планами их реконструкции
- Наличия разгонно-тормозных полос, дорожной разметки и указателей
- Согласования мест размещения новых и расширения реконструируемых ОПС в установленном порядке
- Привязки новых ОПС осуществляется с учетом наличия ресурсов территории, сложившихся условий и традиций, технических и экономических обоснований и существующих точек роста (существующие и проектируемые АЗС и др.)
- Размещения ОПС увязывается с техническими возможностями существующих инженерных сетей и сооружений
- Функционального зонирования территории с учетом приведенных ниже рекомендаций.

При формировании комплексов необходимо с одной стороны обеспечить наиболее полное удовлетворение потребностей пользователей, с другой стороны - рационально использовать территорию и ресурсы, обеспечить максимальную прибыль и капитализацию.

При выборе площадки необходимо также учитывать природно-климатические и географические условия района, интенсивность и характер движения, наличие трудовых, технических и материальных ресурсов, сложившиеся зоны тяготения, перспективы развития.

Концепция развития дорожного сервиса осуществляется в нескольких направлениях:

- расширение числа объектов дорожного сервиса, путем строительства комплексов, станций технического обслуживания, газовой заправки, площадок для отдыха, стоянок.
- повышение качества предоставляемых услуг, включающего в себя обеспечение безопасности услуг, повышение уровня обслуживания потребителей, а также контроль качества услуг.
- нормативное правовое регулирование объектов придорожного сервиса.

Расширение числа объектов дорожного сервиса

- площадки отдыха и площадки-стоянки

Автомобильное движение требует своего ритма остановок. На практике основной зоной, используемой для этих целей, является обочина. Однако автомобили, оставленные на обочине, создают потенциальную опасность для транспортного потока, снижая пропускную способность дороги и безопасность движения. Для предотвращения этих явлений целесообразным является размещение необходимого числа площадок для стоянок автомобилей. Площадки для стоянок автомобилей предназначены для технического осмотра автомобиля и отдыха водителя и пассажиров. Основопологающим принципом организации площадок для стоянок автомобилей является исключение из

транспортного потока человека и автомобиля. Необходимо строительство смотровых эстакад, обустройство площадок отдыха:

А/дорога Волгоград- Астрахань ;

А/дорога Волгоград-Элиста;

А/дорога Волгоград- г. Котельники;

а/дорога Волгоград-Ростов на границе Калачевского района.

Должна обеспечиваться возможность отдыха на свежем воздухе, а летом для пассажиров – достаточно продолжительные остановки для отдыха; в жаркую погоду желательно отдыхать в прохладной тени, осенью и весной, наоборот – на солнце в укрытом от ветра месте.

-устройство стояночных площадок необходимо в местах, вызывающих особый интерес у пассажиров и водителей. Площадка должна быть удалена от дороги и защищена от нее посадками деревьев или кустарников, чтобы остановившиеся для отдыха по возможности не слышали шума проезжающих автомобилей и не ощущали запаха выхлопных газов.

Планируется обустройство площадки для отдыха на границе с Астраханской областью и Республикой Калмыкия.

-пункты механизированной мойки автомобилей.

Существует необходимость размещения пунктов механизированной мойки автомобилей.

Обусловлено это отсутствием на сегодняшний день оборудованных для этих целей (даже ручным способом) мест при возросшем спросе на данную услугу среди участников движения. Поскольку наибольший поток автомобилей приходится на федеральную автотрассу подъезд к г. Элиста, необходимо размещение автомоек в селах Большие Чапурники и Цаца.

-строительство СТО планируется в селах Большие Чапурники, Цаца и Райгород.

- строительство комплексов придорожного сервиса.

Размещение новых объектов дорожного сервиса предусматривается в основном в виде комплексов, включающих в себя несколько типов объектов (например: гостиница, кафе, магазин, стоянка, предприятие общепита, аптека).

Размещение пунктов питания предусматривается в основном в населенных пунктах или в непосредственной близости от них, что обусловлено необходимостью максимального их приближения к источникам электроэнергии, теплоснабжения, водоснабжения и иным инженерным коммуникациям.

Исходя из требований нормативных документов, с учетом технического состояния участков автомобильных дорог и интенсивности движения на них, физиологических потребностей водителей и пассажиров, требуется дополнительно разместить на автодороге Волгоград- Астрахань 1 пункт питания, 1 пункт в п. Нариман. по направлению к Калачевскому району.

Необходимость размещения дополнительных пунктов питания на рассматриваемой автодороге вызвана преимущественно расположением существующих объектов и с учетом перспективной проходимости автодороги. Конкретные площадки под объекты должны определяться на стадии проведения инвестиционных конкурсов.

Предприятия торговли и общественного питания, предназначенные для удовлетворения повседневного спроса пассажиров и водителей, проезжающих по дорогам, включены в комплексы (АЗС, СТО, предприятия торговли и т.д.).

Объединение объектов дорожного сервиса в различные виды комплексов позволяет

увеличить перечень и улучшить качество оказываемых сервисных услуг, подводить общие коммуникации, объединять источники воды, энергоснабжения, строить общие бытовые помещения, подъезды и стоянки, что приводит к эффективному использованию финансовых средств.

Предусматривается строительство комплексов, предназначенных для кратковременных остановок и отдыха водителей и пассажиров без обеспечения условий для ночлега и комплексы с ночлегом. По направлению Волгоград-Элиста в с. Большие Чапурники планируется строительство 2х придорожных сервисных комплексов. По направлению Волгоград- Астрахань планируется оформление инвестиционных площадок под размещение придорожных- сервисных комплексов в р.п. Светлый Яр и с. Райгород. В состав всех комплексов обслуживания входит санитарно-гигиеническая зона, включающая устройство туалета и размещение контейнеров для сбора мусора. За основу размещения комплексов обслуживания по длине дороги принят модуль (длина участка дороги, соответствующая расстоянию между площадками отдыха). При разработке предложений по обустройству автодорог руководствовались принципами комплексности обслуживания участников движения, удобством расположения и эстетического восприятия объектов дорожного сервиса. Рост автомобильного парка, возросшая подвижность населения и, как следствие этого, рост интенсивности движения на автодорогах требует более активного развития объектов дорожного сервиса.

При правильной организации и мотивации развития придорожного сервиса в сферу малого и среднего бизнеса Светлоярского муниципального района может быть дополнительно вовлечено около 1500 экономически активного населения региона или 3 %, что позволит не менее чем на 1,5% увеличить ВВП района и поступления во все виды бюджетов и внебюджетные фонды.

7. Повышение качества предоставляемых услуг

На данный момент у большей части объектов уровень обслуживания не соответствует установленным нормам и правилам.

Необходима постоянная работа с предприятиями по поддержанию эстетического внешнего вида и санитарного состояния эксплуатируемых объектов и прилегающих территорий, выполнение перечня требований к организации и проведению работ по содержанию и благоустройству площадок (мест) отдыха, расположенных в полосах отвода и контролируемых зонах автодорог общего пользования, и прилегающих к ним территорий.

Основная проблема предприятий питания дорожного сервиса - отсутствие продуманной концепции и единых стандартов работы, низкий уровень обслуживания и, как следствие, неудовлетворение потребностей гостей. Материально-техническая база ряда объектов зачастую не соответствует санитарным нормам и правилам.

Прежде чем приступить к строительству объектов дорожного сервиса, следует тщательно подобрать наиболее подходящую концепцию для предприятия, учитывая пожелания участников дорожного движения. При разработке концепции одним из главных направлений является выбор идеи предприятия.

Правильно подобранная концепция позволит привлечь гостей и целесообразно использовать денежные ресурсы.

Возникает острая необходимость в создании новых сервисов с качественно другим уровнем обслуживания и большим набором предоставляемых услуг.

Чтобы организовать эффективную работу уже действующих придорожных предприятий и помочь выйти на рынок новым следует организовать обучение руководящих структур дорожного сервиса, кадрового состава, в организации семинаров, тренингов, курсов повышения квалификации персонала и др.

8. Потребность в инвестициях

Финансовыми источниками для реализации Концепции являются средства инвесторов - застройщиков.

Определение числа инвесторов - застройщиков должно осуществляться на основе результатов инвестиционных конкурсов, одними из главных условий которых должны быть ассортимент предусматриваемых услуг, использование местных трудовых ресурсов при строительстве и эксплуатации объектов. Указанные инвестиционные конкурсы организуются и проводятся в порядке, определенном нормативными правовыми актами.

9. МЕРОПРИЯТИЯ по развитию придорожного сервиса на территории Светлоярского муниципального района на период до 2015 года.

№ п/п	Мероприятия	Срок исполнения	исполнители
1.	Отвод земельных участков для размещения объектов придорожного сервиса в населенных пунктах: - с. Райгород – автодорога Волгоград-Астрахань; - р.п. Светлый Яр- автодорога Волгоград-Астрахань; - с. Дубовый Овраг – автодорога подъезд к г. Энгельс	2010- 2011 г.г.	Отдел архитектуры, строительства и ЖКХ, отдел по управлению муниципальным имуществом и земельными ресурсами
2.	Разработка проектных предложений по размещению торгово-сервисных комплексов на федеральных автодорогах	2011- 2012 г.г.	Отдел архитектуры, строительства и ЖКХ
3.	Реорганизация и преобразование существующих предприятий придорожного сервиса: - строительство платной автозаправки и мастерской по ремонту автотранспортных средств на территории существующего комплекса при АЗС в с. Цапа; - благоустройство прилегающих территорий к существующим предприятиям придорожного сервиса - завершение строительства кафе в с. Цапа - строительство гостиницы в с. Цапа; - строительство кафе «Пишерея» в с. Цапа	2010-2015 г.г. 2014-2015 г.г. 2010-2012 г.г.	Руководители предприятий Руководители предприятий
4.	Привлечение инвесторов для строительства придорожных сервисных центров	2011-2014г.г.	Администрация муниципального района, Администрации поселений
5.	Строительство придорожных сервисных комплексов в с. Большие Чалуринки	2011-2012 г.г.	ООО «Влада-Л» ООО «Универсал»
6.	Включение в программу развития предпринимательства мер поддержки субъектов малого и среднего предпринимательства, при создании объектов придорожного сервиса	2011-2012 г.г.	Отдел по защите прав потребителей
7.	Рекламная деятельность: - разработка схемы перспективных мест размещения рекламных конструкций вдоль федеральных автодорог - разработка туристических карт-схем с указанием мест расположения объектов придорожного сервиса, отдыха и туристических объектов	2011-2012 г.г.	Отдел архитектуры, строительства и ЖКХ.

Глава муниципального района

Н.В. Крутов