

тации являются физические упражнения и элементы спорта, а применение их — педагогический, образовательный процесс. Спортивная реабилитация — это составная часть медицинской и социально-трудовой реабилитации, использующая средства и методы физической культуры, массаж и физические факторы.

*Заключение.* Реабилитационный центр для детей с ограниченными возможностями — это многофункциональное здание или комплекс зданий, объединенные одним композиционно-планировочным решением. Величина здания, функциональный состав, этажность, градостроительное решение и размещение здания на участке зависят от сегодняшних требований.

Инновационные методики лечения и реабилитации, новое оборудование, специфика заболеваний детей с ограниченными возможностями влияет на формирование и развитие архитектурно-планировочного решения, предметно-пространственной (коррекционно-развивающей) среды и объемно-пространственного решения.

Данная классификация поможет архитекторам разобраться в основных характеристиках, формирующих архитектуру реабилитационных центров для детей с ограниченными возможностями, и поможет при проектировании данного типа зданий.

*Литература:*

1. *Рекомендации по проектированию окружающей среды, зданий и сооружений с учетом*

*потребностей инвалидов и других маломобильных групп населения. Выпуск 7. Часть 1. «Проектирование новых и адаптация существующих зданий для воспитания, обучения и реабилитации детей-инвалидов»:* УДК 728.1.011.17-056.24 – М.: Госстрой РФ, Минтруд РФ, 2000. – 2, 29, 38, 41-43 с.

2. *Лециньська О. Про стан дитячої інвалідності та заходи щодо її профілактики.* [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.lutskzdorov.org.ua/detinv2013.pdf> - Дата доступа 11.02.14.

3. *Лапшин В.А., Пузанов Б.П. Основы дефектологии.* – Москва «Просвещение», 1990 г. – 21с.

4. *Реабилитационные центры для детей и подростков с ограниченными возможностями. Правила проектирования.- СП 149.13330.2012* – М.: Министерство регионального развития РФ, 2012. – 16-17 с.

5. *В.К.Степанов, Специализированные учебно-лечебные центры*

6. *М., Стройиздат, 1987.*

7. *Карякина О.И., Карякина Т.Н. Основы реабилитации инвалидов. Учебное пособие.* [Электронный ресурс]. – Режим доступа : [http://spb100.narod.ru/enciklopedii/osnovi\\_reabilitacii.pdf](http://spb100.narod.ru/enciklopedii/osnovi_reabilitacii.pdf) - Дата доступа 4.09.13.

8. *Основное содержание и виды реабилитации инвалидов.* [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://soc-work.ru/article/508> - Дата доступа 4.09.13.

**CLASSIFICATION OF REHABILITATION CENTER FOR CHILDREN WITH DISABILITIES IN THE CASE OF UKRAINE.**

**Malashenkova V.A.**

**Odessa State Academy of Building and Architecture**

The article discusses the classification of rehabilitation centers for children with disabilities in various characteristics. Made an analysis and the classification of rehabilitation centers.

*Поступила в редакцию 7.03.2016 г.*

УДК 728.5:625

**ОСОБЕННОСТИ СОВРЕМЕННОГО ЭТАПА ФОРМИРОВАНИЯ АРХИТЕКТУРЫ ОБЪЕКТОВ ПРИДОРОЖНОГО СЕРВИСА**

**Малков И. Г.**

доктор архитектуры, профессор, УО «БелГУТ»

**Малков И. И.**

кандидат архитектуры доцент, УО «БелГУТ»

*Приведены нормативные документы, регламентирующие требования и современные условия размещения объектов придорожного сервиса вдоль республиканских дорог. Проведен анализ архитектурно-планировочного решения таких объектов, действующих на дороге М-10. Показа-*

*ны достоинства и недостатки архитектурного облика объектов. Даны предложения по формированию перспективной сети объектов и оптимизации их архитектурного решения.*

*Введение.* Развитие придорожного сервиса в Беларуси – процесс, растянувшийся во времени и пространстве, но почти недвижимый. Хотя поставлены задачи уже к 2014 году достичь европейских стандартов и иметь в среднем на каждые 40 км автотрассы хотя бы один объект придорожного сервиса. Пока же придорожные объекты размещены неравномерно – в 50-кило-метровой зоне вокруг Минска, а в регионах порой встречаются и «белые пятна» по 100–130 километров.

Первые упоминания о придорожном сервисе в летописи белорусского законодательства датированы 1994 годом: Закон Республики Беларусь от 2 декабря «Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности».

*Основная часть.* Согласно существующим нормативным документам в настоящее время под объектами придорожного сервиса понимаются капитальные строения (здания, сооружения), расположенные на придорожной полосе (в контролируемой зоне) республиканских автомобильных дорог, а также расположенные на земельном участке, часть которого находится на придорожной полосе (в контролируемой зоне), а другая часть непосредственно прилегает к придорожной полосе (контролируемой зоне) республиканских автомобильных дорог, и предназначенные для обслуживания участников дорожного движения в пути следования (мотели, хостелы, гостиницы, кемпинги, станции технического обслуживания, объекты торговли и общественного питания, мойки, охраняемые стоянки, стоянки для автофургонов и автоприцепов для жилья), за исключением объектов, расположенных на земельных участках, предоставленных для строительства и (или) обслуживания автозаправочных станций.

Имеется «Положение о порядке размещения, архитектурного оформления и оборудования объектов придорожного сервиса на автомобильных дорогах общего пользования», утвержденное Постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 10 сентября 2008 г.

№ 1326 «О некоторых вопросах размещения объектов придорожного сервиса» (в ред. постановления Совмина от 16.03.2011 № 321, от 28.03.2012 № 277).

Размещение объектов придорожного сервиса осуществляется в соответствии с генеральными схемами развития придорожного сервиса, утверждаемыми Министерством транспорта и коммуникаций (на республиканских автомобильных дорогах) или облисполкомами (на местных автомобильных дорогах). При этом на магистральных республиканских автомобильных дорогах с нумерацией «М» или «М/Е» размещение объектов придорожного сервиса осуществляется в местах, предусмотренных генеральной схемой развития придорожного сервиса.

На республиканских автомобильных дорогах с нумерацией «Р» размещение объектов придорожного сервиса допускается в местах, не предусмотренных генеральными схемами развития придорожного сервиса, с соблюдением технических условий на инженерно-техническое обеспечение объекта, выдаваемых владельцем автомобильной дороги в соответствии с законодательством об административных процедурах.

По действующим нормативным документам объекты сервиса в зависимости от количества и видов предоставляемых услуг подразделяются:

на объекты первого уровня – площадка для отдыха со стоянкой для автотранспортных средств и благоустроенной территорией (пешеходные дорожки, беседки, отапливаемые санитарно-бытовые помещения, столики со скамьями и малые архитектурные формы);

объекты второго уровня – объект общественного питания дополнительно к объектам первого уровня;

объекты третьего уровня – автозаправочная станция дополнительно к объектам второго уровня.

На объектах второго и третьего уровней возможно дополнительное размещение гостиниц, туристических бюро, станций технического обслуживания, охраняемых стоянок, моек и иных сооружений.

С целью анализа современной ситуации нами проведен анализ и обследование объектов придорожного сервиса на автомагистрали М-10 (граница Российской Федерации – Гомель – Кобрин) в пределах Гомельской области. На участке дороги протяженностью более 350 км размещено 14 площадок отдыха, 8 автозаправочных станций, 2 станции технического обслуживания, 10 пунктов питания. Пункты питания, представляющие собой придорожные кафе, формируют основной облик архитектуры объектов придорожного сервиса.

Обследованные нами пять таких кафе позволяют сделать определенные выводы об уровне архитектурно-планировочного решения зданий и территориальной организации площадок этих пунктов питания.

Предваряя их краткое описание, отметим, что возведение этих объектов велось, как правило, на деньги частного капитала. Поэтому вопросы максимальной экономии средств являлись определяющими, что без сомнения, отразилось на их архитектурном облике.

На 76 км магистрали, в 20 км от Гомеля, завершается строительство пункта питания. Основной объем здания и примыкающие к нему одноэтажные постройки – открытая веранда и вспомогательные помещения – предназначены для размещения кафе, бара, торгового зала. Кроме данного объекта на участке будут размещены небольшие домики для отдыха водителей либо горожан, пожелавших провести выходные «на природе». Основное здание кирпичное с отделкой из бутового камня, домики – из древесины. На территории предполагается размещение беседок и небольшого бассейна с фонтаном. На расширенном участке магистрали не охраняемая стоянка для автомашин (рисунки 1, 2).

В 20 км от описанного объекта у моста через реку Днепр по обеим сторонам магистрали расположены два пункта питания, кафе «Надежда» и кафе «Максим», эксплуатирующиеся более 8 лет.

По архитектурному облику кафе «Надежда» представляет собой довольно значительное здание, состоящее из нескольких объемов, не связанных между собой по композиционному и цветовому решению. В оправдание такому построению здания следует сказать, что кафе на протяжении всего времени эксплуатации постоянно достраивается исходя из пожеланий владельца.



Рис. 1, 2

В здании кафе имеется бар, обеденный зал на 20 посадочных мест, вспомогательные помещения и пять банкетных залов. Общий вид кафе и интерьер одного из банкетных залов представлены на рисунках 3, 4.

Практически данное кафе, размещенное на выделенной придорожной территории для пункта питания объекта придорожного сервиса, превратилось в загородный ресторан для проведения торжеств жителей находящегося вблизи г. Речица.

Проведение таких мероприятий приносит определенный денежный доход. Именно таким путем владелец кафе пы-

тается компенсировать вложенные средства.

Функционально-планировочная организация здания имеет недостатки и не отличается рациональным вариантом построения, проектом не были предусмотрены перспективы развития. На территории кафе, занимающего около 1 га, размещены охраняемая стоянка и небольшая гостиница. Значительный участок перед зданием кафе предназначен для «неорганизованной» стоянки автотранспорта. Здание кафе и других построек выполнены из силикатного кирпича, совмещенное покрытие – из древесины.



Рис. 3, 4

Кафе «Максим», расположенное на противоположной стороне магистрали, без сомнения, имеет более привлекательный облик, хотя и не отличается усложненностью архитектурных форм (рис. 5).

В его составе находятся бар, кафе на 12 посадочных мест с подсобными помещениями, банкетный зал. Даже беглого взгляда на интерьер банкетного зала достаточно, чтобы понять, насколько упрощенные требования были оговорены

заказчиком к проектировщикам и строителям. Кафе занимает ограниченную территорию вдоль расширенного участка дороги и на ней отсутствуют другие строения. Перед кафе имеется небольшая площадка для стоянки автотранспорта.

На 227 км магистрали за мостом через реку Птичь (крупный приток полноводной реки Припять) расположено многофункциональное здание, относящиеся к объектам придорожного сервиса, время эксплуатации которого составляет более 15 лет.



Рис. 5

В его составе бар, кафе на 40 посадочных мест с подсобными помещениями, гостиница на 10 мест, санитарно-технические помещения, платная автостоянка, а перед зданием – открытая «неорганизованная» стоянка транспорта. Внешний облик здания представлен на рисунке 6.

Здание не отличается привлекательностью архитектурного облика, поскольку основной задачей при его проектировании и строительстве являлось создание объекта, отвечающего лишь функциональным требованиям. Стены здания выполнены из кирпича, перекрытия – из древесины.

Вблизи г. Житковичи на 292 км магистрали расположено ещё одно кафе, представляющее свои услуги водителям большегрузного транспорта, туристам, жителям города. В одноэтажном здании, имеющем размеры в плане 16,8×5,6 м, размещены кафе на 40 посадочных мест с подсобными помещениями, бар и не-

большой банкетный зал (площадь – 20 м<sup>2</sup>).



Рис. 6

Внешний облик с вычурными формами крыши имеет определенную привлекательность, учитывая, что здание возведено в центре Белорусского Полесья, и соответствует определению «пункт питания для посетителей с ограниченными потребностями» (рисунок 7).

Даже беглый обзор объектов придорожного сервиса позволяет сделать вывод, что в действующих постановлениях Совета Министров Республики Беларусь и Министерства транспорта и коммуникаций оговорены лишь места их размещения и назначения.



Рис. 7

Действующее «Положение о порядке размещения, архитектурного оформления и оборудования объектов придорожного сервиса на автомобильных дорогах общего пользования» (в редакции постановления СМ Республики Беларусь от

16.03.2011 № 321) имеет в своем названии фразу «**архитектурного оформления**», но, как было нами прослежено, ничего подобного в архитектуре рассмотренных объектов не выявлено.

Вместе с тем следует отметить, что РУП «Белгипродор» подготовило каталог проектов объектов придорожного сервиса для повторного применения. Составлен он на основе паспортов проектов, представленных проектными организациями, с целью оказания методической помощи субъектам хозяйствования и индивидуальным застройщикам по выбору проектов для строительства на республиканских автомобильных дорогах.

Каталог предназначен для использования местными исполнительными и распорядительными органами, территориальными органами управления архитектурной и градостроительной деятельностью, дорожными организациями, инвесторами и застройщиками, занимающимися строительством объектов придорожного сервиса.

В каталоге имеется 7 проектов, что говорит об ограниченных возможностях его использования. Анализ имеющихся проектов, выполненных в 2008–2009 гг., позволяет сделать вывод, что они уже не отвечают современным требованиям. Набор помещений этих объектов весьма широк. Так, в проекте кафе, выполненном институтом «Минксельстройпроект» имеются офисные помещения (45 м<sup>2</sup>), каминный зал (65,7 м<sup>2</sup>), а в проекте «Комплекс автоуслуг» Витебского областного АПБ – магазин (65,4 м<sup>2</sup>) со складом товаров (36,0 м<sup>2</sup>), контрольно-пропускной пост (6,0 м<sup>2</sup>) и др. Это говорит о том, что в настоящее время не выработаны определенные требования по составу помещений объектов придорожного сервиса. Регламентация набора услуг и помещений для объектов придорожного сервиса разных категорий позволит улучшить их архитектуру и внести элемент «узнаваемости» в их внешний облик.

Если обратиться к нашей истории, то можно сказать, что «почтовые станции»

вдоль основных дорог в то, давно ушедшее время, являли собой признак архитектурной узнаваемости комплекса, где путник мог рассчитывать на минимальный уровень комфорта и услуг. На наш взгляд, и в современных условиях так называемые «пункты питания», или основные объекты придорожного сервиса, должны иметь признаки архитектурной регламентации и достойного нашей страны уровня предоставляемых услуг. Должно быть четко регламентировано, что находится в основных пунктах сервиса. На их проектирование должны выдаваться соответствующие архитектурно-планировочные задания, согласованные со структурами основной эксплуатирующей организации.

Должна быть отработана номенклатура объектов придорожного сервиса для дорог республиканского и международного сообщения. Соответственно должен отличаться набор услуг и помещений. Независимо от типа дорог в современных условиях минимальный комплекс услуг должен предоставлять путнику возможность безопасно разместить на стоянке транспортное средство, воспользоваться бытовыми услугами, включающими душ и туалеты, принять пищу, иметь доступ к современным средствам связи, получить первичную помощь в ремонте автомашины.

В развитии придорожного сервиса мы идем по старому, не оправдавшему себя пути: построить что-нибудь временное, а потом уже перейти к строительству постоянных объектов. Из истории известно, что «временное» зачастую превращается в «постоянное».

Наша страна находится на перепутье основных евразийских транспортных потоков. И поэтому недостатки придорожного сервиса туристической инфраструктуры – это составляющие проблемы туристической непривлекательности страны в целом. Решать эту проблему надо комплексно, сделав акцент на таких ключевых позициях, как визовая доступность въезда в Беларусь, аргументированность формирования цен на гости-

нические услуги и благоприятная среда для развития бизнеса в сфере инфраструктуры придорожного сервиса. Крупные зарубежные компании перед отправкой туров в новую страну проводят экспертную оценку придорожного сервиса. «Когда к нам приехали специалисты одного всемирно известного туроператора исследовать трассу от Бреста до Минска, выяснилось, что по тем стандартам, которые предъявляет немецкая сторона, остановиться негде», – констатировал бывший замминистра спорта и туризма Республики Беларусь Ч. К. Шульга.

*Заключение.* В настоящее время автомобильная дорога – это не только территория, полоса для движения транспортного средства, но и всё, что сопряжено с безопасностью и удобством передвижения по ней. Возводимые современные автодороги между нашей столицей и областными центрами уже сейчас имеют признаки, отвечающие требованиям безопасности, однако обеспеченность инфраструктурой, а именно объектами придорожного сервиса, не отвечает потребностям. Разумеется, строительство объектов сервиса потребовало бы дополнительных затрат, но уровень транспортного сервиса государства был бы существенно выше.

#### *Литература:*

1 *О некоторых вопросах размещения объектов придорожного сервиса* : Постановление Совета Министров Респ. Беларусь, 10 сентября 2008 г., № 1326 // *Нац. реестр правовых актов Респ. Беларусь.* – 2008. – № 222. – 5/28333.

2 *О мерах по развитию придорожного сервиса* : Указ Президента Респ. Беларусь, 15 мая 2008 г., № 270 // *Нац. реестр правовых актов Респ. Беларусь.* – 2008. – № 120. – 1/9701.

3 *Каталог проектов объектов придорожного сервиса для повторного применения подготовлен РУП «Белгипродор» по поручению Департамента «Белавтодор» [Электронный ресурс] // Министерство транспорта и коммуникаций Республики Беларусь. – Режим доступа : [http://mintrans.gov.by/rus/activity/roadmanagement/pridorojniy/project\\_serv/](http://mintrans.gov.by/rus/activity/roadmanagement/pridorojniy/project_serv/). – Дата доступа: 24.08.2015.*

## THE FEATURES OF MODERN STAGE OF FORMATION ARCHITECTURE OF MOTORWAY SERVICE FACILITIES

Malkov I. G., Malkov I. I.

There are given some normative documents regulating requirements and modern terms of placement of motorway service facilities along the national roads. The analysis of their architectural planning

decisions operating on the M-10 was conducted. There were shown the advantages and disadvantages of architectural shape of the objects as well. And there were given some offers on formation promising network of facilities and optimization of the architectural solutions.

Поступила в редакцию 14.02.2016 г.

УДК 728.1

## КОНЦЕПТУАЛЬНОСТЬ КАК ПРИЗНАК АКТУАЛЬНОЙ АРХИТЕКТУРЫ ЖИЛЬЯ

Морозов Е.И.

аспирант кафедры «Архитектура жилых и общественных зданий», БНТУ

*В статье рассматриваются два, по мнению автора, наиболее смелых и противоречивых по своей концепции произведения жилищной архитектуры XX века – «Дом Ле Корбюзье» в Марселе и «Дом Хундертвассера» в Вене. Анализируются предпосылки и позитивные последствия появления такого рода уникальных жилых домов.*

*Введение.* Архитектурное творчество XX века, с его глубокими противоречиями, выдвинуло целую плеяду выдающихся мастеров-художников и мыслителей, создавших произведения, которые вошли в золотой фонд истории мирового зодчества. Особенно это видно в сфере жилищного строительства. «Рационализм-прагматизм „победного шествия“ индустриального общества расколдовали, секуляризировали феномен Дома, придумав вполне красноречивое, вернее, безликое название неизбытно неуютному, не своему жилищу – квартира. В придачу массовое индустриальное строительство нанесло коварный удар по вольному Домострою... Дом попросту выродился в сменную квартиру-временку... Жилец лишился всякой возможности быть создателем своего Дома, но стал квартиросъемщиком, хронически порченным „квартирным вопросом“» [1, с.64].

Поэтому не случайно, что практически все ведущие зодчие того периода уделяли внимание разработке концептуального жилого дома, отвечающего социокультурным требованиям общества. Более того, многие из этих домов стали явлением мирового зодчества, достоянием общечеловеческого искания. Среди них, конечно же, Ле Корбюзье, В. Гропиус,

Мис ван дер Роэ, Ф.Л. Райт, К. Танге, О. Нимейер. В стороне от этого показательного явления не остались и выдающиеся художники, не имеющие собственно архитектурного образования, но имевшие что сказать относительно происходящего в мире и во многом несогласные с происходящим. И выражали это свое диссидентское отношение помимо всего прочего и собственными Домами, в которые они без преувеличения вкладывали свою душу. Это относится, прежде всего, к Фриденсрайху Хундертвассеру.

Особо показательным может послужить рассмотрение двух, по мнению автора, наиболее смелых и противоречивых, принципиально разных по своей концепции произведений жилищной архитектуры XX века – «Дома Ле Корбюзье» в Марселе и «Дома Хундертвассера» в Вене.

*Основная часть.* В первые послевоенные годы возникла острая необходимость в скорейшем восстановлении разрушенных городов, вследствие чего технология «упрощенного», сборного домостроения, которая позволяла при фабричном производстве составных частей домов скорыми темпами возводить новые жилые комплексы, получила в Европе широкое распространение.

Француз Ле Корбюзье, уже имевший на тот момент авторитет в сфере жилищного строительства, всецело сумел воспользоваться всеми достижениями технического прогресса, применив их для создания жилых комплексов, впослед-