

УДК 728.5:625

О НЕКОТОРЫХ ОСОБЕННОСТЯХ РАЗМЕЩЕНИЯ ОБЪЕКТОВ ПРИДОРОЖНОГО СЕРВИСА В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ

Евстратенко А.В.

магистр архитектуры, ассистент кафедры «Архитектура»
Белорусский государственный университет транспорта

Леончик С.А.

заместитель начальника главного управления автомобильных дорог
Министерство транспорта и коммуникаций Республики Беларусь

В статье приведены результаты современного состояния сети придорожного обслуживания в Беларуси. Приведены критерии выбора участка размещения пункта сервиса. Даны рекомендации по расположению объектов различных категорий.

Введение. Плотность дорожной сети общего пользования в Беларуси составляет 419 км на 1 тыс. км² территории и является одной из самых высоких среди стран-участниц Содружества Независимых Государств. Автомобильные дороги Беларуси служат таким задачам, как внутриреспубликанское сообщение, транзитные перевозки пассажиров и грузов, пути перемещение с целью туризма, как жителей нашей страны, так и представителей других государств. Согласно данным Белстата [1] наибольшая доля грузо- и пассажироперевозок в 2016 году пришлось на автомобильный транспорт: 162579 тысяч тонн грузов (39 % общего грузооборота) и 10055 миллионов пассажиро-километров (42 % от общего пассажирооборота).

Территория современной Беларуси всегда занимала важное место в обеспечении коммуникации в регионе. Существенность максимального и разумного использования данного преимущества неоднократно подчеркивалась и на современном этапе развития государства. Вместе с тем ежегодно возрастает туристическое значение автомобильных дорог в нашей стране. Транспортное обслуживание туристов – одна из составных частей индустрии гостеприимства.

Основная часть. Современное состояние системы придорожного сервиса на

основных магистралях страны достаточно полно отражено в заявлении бывшего заместителя министра спорта и туризма Республики Беларусь Ч.К. Шульги, отметившего, что по оценкам одного всемирно известного туроператора, исследовавшего трассу Брест – Минск, по стандартам, которые предъявляет немецкая сторона, остановиться у нас автотуристу негде.

С целью анализа сложившейся ситуации в области системы сервиса нами проведено детальное обследование объектов обслуживания участников движения на автодороге М-10 Граница РФ – Гомель – Кобрин. Схема объектов размещения и их краткая характеристика представлены на (рис. 1) (цветная вкладка) и в (табл. 1).

Давая краткую характеристику участков размещения объектов обслуживания, возникших на этой трассе в последние 10 – 15 лет, можно сразу выявить тенденцию их возведения у существующих автозаправочных станций, на пересечении с другими важными дорогами. Такой прием, очевидно, был оправдан на начальной стадии возведения этих объектов, когда основным аргументом для частного застройщика (а именно они являлись инициаторами создания придорожных кафе) было желание в короткие сроки оправдать вложенные средства.

На наш взгляд, по мере развития системы обслуживания участников движения по автодорогам страны появляются иные критерии и обоснования для размещения объектов сервиса и состава предоставляемых услуг и соответственно иного набора помещений в этих объектах.

РАЗДЕЛ 3
АРХИТЕКТУРА ЖИЛЫХ И ОБЩЕСТВЕННЫХ ЗДАНИЙ

Таблица 1 – Краткая характеристика обследованных объектов придорожного сервиса на автотрассе М-10 Граница РФ – Гомель – Кобрин

Наименование объекта	№ согласно схеме (рис. 1)	Краткое описание	Характеристика места размещения
1. Комплекс «Светлана», 420 км, д. Посеничи, Пинский р-н	1	Одноэтажное здание с размерами в плане 30,4×14,9 м. В составе: обеденный зал на 150 посадочных мест, банкетный зал, гостиница (12 номеров/12 чел.), охраняемая автостоянка.	поворот на г. Пинск, рядом АЗС, СТО
2. АЗС №62 РУП «Беларуснефть-Брестоблнефтепродукт», 420 км, д. Посеничи, Пинский р-н	2	Одноэтажное прямоугольное в плане здание с размерами 10,3×13,4 м. В составе: торговый зал, вспомогательные помещения, автостоянка.	поворот на г. Пинск
3. Гостевой дом «Клубничный рай», 357 км, д. Вичин, Лунинецкий р-н	3	Двухэтажное здание площадью 268,2 м ² . В составе: обеденный зал на 30 посадочных мест, 2 обеденных зала, гостиница (7 номеров на 12 человек), вспомогательные помещения, летняя терраса, охраняемая автостоянка.	вблизи р. Цна
4. Кафе «Спадаражнюк», 354 км, д. Дворец, Лунинецкий р-н	4	Одноэтажное здание, размеры в плане 13,2×18,8 м. В составе: обеденный зал на 42 посадочных места, вспомогательные помещения, автостоянка.	рядом площадка отдыха
5. АЗС №7 РУП «Беларуснефть-Гомельоблнефтепродукт», 308 км	5	Одноэтажное прямоугольное в плане здание с размерами 10×13,7 м. В составе: торговый зал, кафетерий на 8 мест, вспомогательные помещения, автостоянка.	
6. Кафе «Дорожное», 291 км, Житковичский р-н	6	Одноэтажное здание, размеры в плане 16,8×5,6 м. В составе: бар, обеденный зал на 48 посадочных мест, вспомогательные помещения, автостоянка.	поворот на г. Житковичи (Р88)
7. МАЗС №6 РУП «Беларуснефть-Гомельоблнефтепродукт», 240 км, п. Муляровка, Петриковский р-н	7	Одноэтажное прямоугольное в плане здание с размерами 12,4×16,0 м. В составе: торговый зал, кафетерий на 6 мест, вспомогательные помещения, автостоянка.	поворот на г. Петриков
8. Кафе «Три сосны», 239 км, п. Муляровка, Петриковский р-н	8	Одноэтажное прямоугольное здание с размерами в плане 12,4×9,2 м. В составе: обеденный зал на 32 посадочных места, вспомогательные помещения, автостоянка.	поворот на г. Петриков, рядом АЗС
9. Строящийся объект, 147 км, д. Зашебье, Речицкий р-н	9	Двухэтажное здание с размерами в плане 17,2×19,9 м. В составе: обеденный зал на 49 мест, банкетный зал, вспомогательные помещения, автостоянка.	поворот на г.п. Василевичи, рядом шиномонтаж и магазин
10. Кафе «Максим», 96 км, Речицкий р-н	10	Одноэтажное здание площадью 430,6 м ² . В составе: бар, кафе, 2 банкетных зала, летняя терраса, вспомогательные помещения, автостоянка.	у моста через р. Днепр, вблизи г. Речица
11. Кафе «Надежда», 96 км, Речицкий р-н	11	Представлено несколькими несвязанными по композиционному и цветовому решению объемами разного уровня на площадке в 1 га. В составе: бар, обеденный зал на 20 посадочных мест и 5 банкетных залов, вспомогательные помещения, летняя терраса, гостиница, автостоянка.	у моста через р. Днепр, вблизи г. Речица
12. Строящийся объект, 78 км	12	Одноэтажное здание округлой формы с переменным радиусом (18, 21 и 36 м). В составе: 2 обеденных зала на 120 и 100 мест, банкетный зал, танцевальный зал, вспомогательные помещения, гостиница, автостоянка.	Вблизи г. Гомеля

Анализ научно-практических работ, обследование двух основных международных трасс, проходящих через территорию Беларуси, анкетирование и опросы участников дорожного движения по этим автомобильным дорогам позволяют нам выделить следующие критерии выбора точки размещения пункта обслуживания: технический, ландшафтно-рекреационный, физиологический, туристско-событийный, экологический, хозяйственный, экономический, безопасности.

Технический критерий определяет необходимость восполнения запаса топлива и потребность в техническом обслуживании транспортного средства. И если вдоль трасс насчитывается немалое число автозаправочных станций, то станции технического обслуживания немногочисленны, более того, отсутствует возможность незамедлительно сообщить о своей проблеме ближайшим пунктам сервиса и ремонта. В результате автомобилист вынужден устранять возникшие технические неисправности в пути самостоятельно. Причем некорректная работа тормозной системы, неисправности подвески и рулевого управления, плохое состояние осветительных приборов являются частыми причинами аварийности на дороге.

Ландшафтно-рекреационный критерий определяет особенности местности и привлекательность территории для рекреации, формирования положительных визуальных образов. Выразительный ландшафт является мотивирующим для человека, благодаря чему возникает интерес, направляющий внимание путешественника и его активность на природный объект и предметы окружающего мира с целью созерцания, познания и отдыха. Живописные места, в том числе в дороге, весьма притягательны для путешествующих жителей страны, где 78 % населения проживает в городах. Для иностранных туристов такие места интересны особенностями местных природных ландшафтов.

Физиологический критерий определяется усталостью водителя и пассажи-

ров, потребностью в физическом и зрительном отдыхе, приеме пищи, посещении санитарно-бытовых помещений. Водитель и пассажиры в процессе движения испытывает воздействие транспортного средства, окружающей среды, дорожного полотна, и переутомление за рулем – это естественная реакция организма. Правила дорожного движения запрещают водителям управлять транспортным средством в состоянии сильного утомления. Работоспособность человека в процессе его трудовой деятельности не является постоянной, а имеет четко выраженную фазность в течение рабочего дня и зависит от многих внешних и внутренних факторов [3]. Специалисты рекомендуют водителям делать остановки для отдыха каждые 3 – 4 часа. В темное время суток утомление наступает гораздо быстрее и, несмотря на уменьшение транспортного потока, вероятность аварий возрастает по причине слабой видимости и физической и зрительной усталости водителя. Для водителей большегрузного транспорта строго регламентирована остановка после 4 – 4,5 часов движения длительностью не менее 45 минут, а общая продолжительность вождения не должна превышать 9 часов.

Туристско-событийный критерий приобретает особое значение в современных условиях в связи с ростом популярности туристических ресурсов Беларуси, как у местных жителей, так и иностранных граждан. Существующие на нашей территории объекты реального и потенциального туризма располагаются весьма разрозненно, перемещение между ними обеспечивается автомобильным транспортом. По этой причине число объектов придорожного сервиса, уровень обслуживания и качество архитектуры приобретают первостепенное значение.

Создание благоприятных условий для автотуризма в Беларуси придаст данному виду путешествий более цивилизованный характер и поспособствует увеличению товарооборота в туристической отрасли, что согласуется с целями Государствен-

ной программы «Беларусь гостеприимная» на 2016-2020 гг.

Среди жителей Беларуси, прежде всего, популярны поездки с использованием личного транспорта в выходные и праздничные дни, летний период. Как правило, это экскурсии познавательного характера к историко-культурным памятникам и оздоровительно-развлекательные поездки. Растет число иностранных туристов, прибывающих в Беларусь с целью посещения фестивалей белорусской культуры, национальной кухни, театрального искусства, средневековой культуры и т.д. Событийный туризм является инструментом формирования имиджа и привлекательности белорусской территории, привлечения инвестиций, увеличения экспорта услуг и туристического потока. Для участников и зрителей фестивалей и иных мероприятий в Беларуси все еще остается серьезной проблемой вопрос питания, размещения, пользования санитарными уборными. Сельские поселения и малые города, как правило, не предполагают наличия гостиниц и крупных пунктов питания с общественными санитарно-бытовыми помещениями. Размещенные поблизости объекты придорожного сервиса позволяет решить данные проблемы. Благодаря чему одновременно обеспечивается наличие транспортной, туристической и сельской инфраструктуры. В качестве примера можно привести Всебелорусский фестиваль юмора, который проводится в деревнях Большие и Малые Автюки (Калинковичский район, Гомельская область) с 1995 года. Придорожный объект на трассе М-10 Граница РФ – Гомель – Кобрин, называемый усадьбой юмора «Автюки», стал центром проведения фестиваля и местных событий. Кроме услуг питания и размещения, владельцами заведения предлагались экскурсии и посещение собственного музея белорусского народного юмора. В 2017 году рассмотренный объект прекратил свою работу и в настоящее время на довольно протяженном отрезке трассы отсутствуют придорожные заведения.

Туристическая отрасль в Беларуси пребывает в состоянии становления. Поэтому с развитием новых направлений и течений качественные объекты придорожного сервиса включаются в состав туристических маршрутов не только в качестве средств размещения и точек питания, но и как самостоятельные заведения, представляющие интерес для путешественников.

Экологический критерий определяется следующими составляющими: мероприятиями по переселению ценных представителей растительного и животного мира, обеспечением сохранности природных комплексов, поддержанием экологического равновесия природных ландшафтов. К примеру, при реконструкции трассы М-5 Гомель – Минск, на одном из участков пруд с редкими земноводными подлежал засыпке. Потребовались мероприятия по переселению всей популяции во вновь созданный водоем. Кроме того, на выделенных для строительства территориях, в случае, если они входят в состав охраняемых природных зон, должна осуществляться хозяйственная деятельность, не противоречащая задачам данной территории.

Хозяйственный критерий обуславливает ограничения, накладываемые на использование сельскохозяйственных земель, представленные пашнями, сенокосами, пастбищами, залежами, землями, занятыми многолетними насаждениями, по иному назначению. Плодородные земли, обрамляющие протяженные участки автомобильных дорог, являются незаменимым средством производства сельскохозяйственной продукции и подлежат особой охране. Данный критерий зачастую определяет место размещения и размер выделяемой под объект сервиса площадки.

Экономический критерий определяет размер ожидаемой прибыли, уровня рентабельности и срока окупаемости от введения в эксплуатацию и непрерывного в течение года функционирования объекта. Заведение с широким перечнем услуг,

высоким уровнем сервиса и качественной архитектурой требует немалых вложений, потому экономическая целесообразность приобретает первостепенную важность для инвестора. Экономический критерий находится во взаимосвязи с физиологическим, техническим и ландшафтно-рекреационным критериями. Кроме того, не секрет, что придорожные заведения с качественной архитектурой и сервисом, размещенные вблизи живописных мест и в радиусе 40 км от крупных населенных пунктов (областных и районных центров) пользуются немалой популярностью у жителей данных городов. Целесообразность возведения объектов придорожного сервиса вблизи населенных пунктов трактуется именно перспективными экономическими выгодами и простотой устройства коммуникаций.

Критерий безопасности – определяющий в вопросе распределения объектов придорожного сервиса, грамотное размещение и организация работы которых напрямую влияет на безопасность дорожного движения. С одной стороны, значительные расстояния между объектами сервиса вдоль автотрассы приводят к снижению ее качества, безопасности и ценности для потребителей. С другой – избыточное их число и малый интервал распределения ведет к неэффективной работе заведений и высокой аварийной опасности прилегающих участков трассы вследствие большого числа въездов и выездов.

Технический, физиологический, ландшафтно-эстетический и туристско-событийный критерии можно отнести к *стимулирующим*. Экологический и хозяйственный относятся к критериям *ограничения*. Экономический и критерий безопасности одновременно принадлежат к группе критериев стимулирования и ограничения.

Учитывая вышеизложенное, на наш взгляд, целесообразно при размещении объектов придорожного сервиса в Беларуси руководствоваться не только категорией автодороги, но и предложенными

критериями. Так для объектов 1 уровня (площадка для отдыха со стоянкой для автотранспортных средств и благоустроенной территорией) [4] следует учитывать такие критерии, как физиологический и ландшафтно-рекреационный, устраивая площадки с малым интервалом (20-30 км) преимущественно в местах с характерным ландшафтом и выразительными видами.

Объекты 2 уровня (объект общественного питания дополнительно к объектам первого уровня) на автодорогах республиканского значения целесообразно размещать в соответствии с физиологическим, ландшафтно-рекреационным и туристско-событийным критериями с интервалом 30-45 км преимущественно вблизи туристических зон и маршрутов, у пересечений автодорог в одном уровне, а также в пределах живописных ландшафтов.

Объекты 3 уровня (автозаправочная станция дополнительно к объектам второго уровня) необходимо располагать через каждые 25-35 км прежде всего у пересечений в одном уровне республиканских трасс со значимыми местными автодорогами, в пределах сельских поселений. В данном случае определяющими являются технический и физиологический критерии, реже туристско-событийный.

При устройстве объектов второго и третьего уровней, в составе которых имеется гостиница, важно учитывать физиологический, ландшафтно-рекреационный и туристско-событийный критерии. Рациональным является интервал размещения таких объектов 100-120 км с обязательной привязкой части из них к фокусам притяжения туристов, водным артериям, лесным массивам, городам в радиусе 40 км. Интервал размещения станций техобслуживания должен быть равен 75-90 км, а при наличии выездного сервиса – 90-110 км, что определяется техническим критерием. Автомобильные мойки необходимо устраивать при гостиницах и станциях техобслуживания. Охраняемые стоянки для легкового и большегрузного транспорта важны при пунктах постоя, реже пунктах питания,

интервал размещения не должен превышать 85 км. Экологический, хозяйственный, экономический и критерий безопасности в равной степени значимы для объектов всех уровней. При этом следует стремиться к увеличению числа многофункциональных и комплексных объектов, повышая тем самым качество сети обслуживания и безопасность автодороги.

Заключение. Таким образом, проведенное нами исследование позволяет дать более обоснованный с точки зрения участников дорожного движения выбор площадок для размещения объектов придорожного сервиса, что требует обоснованных решений, учета всех воздействующих факторов, стимулирующих и ограничивающих критериев.

Литература

1. Главная / Официальная статистика / Реальный сектор экономики / Транспорт / Годовые данные / Перевозки грузов по видам транспорта. – Режим доступа : <http://www.belstat.gov.by/ofitsialnaya-statistika/realny-sector-ekonomiki/>

transport/godovye-dannye_12/passazhirooborot-povidam-transporta/ – Дата доступа : 11.06.2017

2. ТКП 507-2014 (02190) Автомобильные дороги. Размещение и обустройство объектов сервиса.

3. *Автотранспортная психология: Учеб. пособие для студ. высш. учеб. заведений / Александр Николаевич Романов. – М.: Издательский центр «Академия», 2002. – 224 с.*

4. *Постановление Совета Министров Республики Беларусь от 10.09.2008 N 1326 «О некоторых вопросах размещения объектов придорожного сервиса».*

ABOUT SOME QUESTIONS OF PLACING OF OBJECTS OF ROADSIDE SERVICE IN THE REPUBLIC OF BELARUS

Evstratenko A.V.

Belarusian State University of Transport

Leonchik S. A.

Ministry of Transport and Communications of the Republic of Belarus

In article the analysis of the current state of network of roadside service in Belarus is carried out. The selection criteria for the siting of the site at the point of care. Advice on the arrangement of objects in different categories.

Поступила в редакцию 08.01.2018 г.

УДК 728.1 (55)

**УЧЕТ ОСОБЕННОСТЕЙ КЛИМАТА
В ПРОЕКТИРОВАНИИ ЖИЛИЩА В ИРАНЕ**

Зарифиан Раджаи Марджане Мохаммад Реза

магистр архитектуры, аспирант кафедры «Архитектура жилых и общественных зданий»
Белорусский национальный технический университет

Архитектура каждого региона Ирана – Центрального, побережья Персидского и Оманского заливов, Южнокаспийского побережья, Северо-Западного, имела свои особенности, которые определялись условиями труда и быта людей, которые там жили. Строители грамотно учитывали особенности климата для создания комфортной среды проживания, чтобы создавать гармонию в композиции жилых зданий, рационально расходовать строительные материалы. Традиционные решения и сейчас помогают формировать понятные людям художественные образы архитектуры.

Введение. Климат Ирана определяют положение страны в Азии, разнообразие рельефа, горные массивы и пустыни, занимающие значительную часть территорию страны. Горы в большей мере расположены на окраинах и препятствуют про-

никновению влажного воздуха с морей. Поэтому на центральной территории Ирана почти всегда сухой и континентальный климат с резкими колебаниями температур. Только на юге, на побережьях Персидского и Оманского заливов климат тропический, а на части Каспийского побережья – субтропический [1, p. 15].

Природные условия и климат влияют на виды хозяйственной деятельности населения и, соответственно, типы зданий и их объемно-планировочные особенности. Они предопределили и основные строительные материалы: кирпич, дерево, необожженный кирпич – для стен, глина с