

# ОТКРЫТИЕ СТРАНЫ



*А.С.Сардаров - доктор архитектуры,  
заместитель генерального директора -  
главный архитектор РУП "Белдорцентр"*

*Для многих из нас осознание Беларуси, как независимой европейской державы, должно придти через понимание ее реальных физических размеров. Это - сложный процесс, особенно для тех, кто помнит гигантские масштабы утраченного советского государства. Да, это уже не часть, а целое, но целое совсем небольшое: 600 километров вдоль и поперек - это день пути за рулем, ведь пространство сейчас измеряется, прежде всего, автомобильными километрами.*

*Небольшие размеры могут быть не только недостатком, но и достоинством, а наше географическое положение, как и в прошлые века, способно сыграть особую роль в общей судьбе.*

Необходимо сказать, что в истории белорусских земель можно выделить четыре периода ее особой "транспортной составляющей":

- путь из варяг в греки (древняя история);
- транзитные военно-торговые пути Великого княжества Литовского. Особую роль здесь играли связи Западной Европы, Польши с Московией (средние века);
- стратегические пути Российской империи. По белорусской территории проходят два важнейших шоссе: Москва-Варшава и Санкт-Петербург - Киев (XIX в.);
- часть транспортной системы Советского Союза. По-прежнему важными остаются связи с Европой и республиками СССР (XX в.).

Сейчас, в начале XXI века, наступает пятый период: Беларусь вновь становится важным европейско-азиатским транспортным узлом. Здесь проходят автомобильные дороги, входящие в так называемые трансъевропейские транспортные коридоры: Север-Юг (коридор IX), Запад-Восток (коридор II). Это дороги, рассматривающиеся как часть европейской автодорожной системы: E-28, E-30, E-85, E-95, E-271.

Также это международные автомобильные дороги Содружества Независимых Государств, куда входят маршруты Минск-Гродно, Минск-Слуцк, Гомель-Пинск-Кобрин, Полоцк-Витебск и др. (рис. 1).

Перед нами стоят важные экономические, социально-политические и культурные задачи - сделать так, чтобы эти дороги по-настоящему стали работать именно как транзитные маршруты, обеспечивающие не только свой автотранспортный поток, но и выполняющие функцию международ-

ных магистралей. Неизбежно в этой сложной проблеме сплетаются десятки и сотни других проблем: от качества дорожных покрытий и уровня организации движения - до технологии работ контрольных служб (пограничных, таможенных, ГАИ и др.), от несущей способности сооружений - до экологических проблем загрязнений вдоль магистралей. Важно осознать непреложный факт: международные автотранспортные магистрали - это отнюдь не резервации, не территории с особым статусом, но часть нашей с вами повседневной жизни, нашей земли с ее прошлым и будущим, со всеми ее достоинствами и проблемами, с нашим собственным менталитетом. Именно через это важное условие необходимо придти к организации инфраструктуры таких дорог.

Здесь имеются следующие возможные пути решения.

### СЕРВИС

Автодорожный сервис стал очевидным новым направлением предпринимательства в современном периоде нашей истории. Дороги оказались привлекательными для бизнеса. За десятилетие (1992-2002 гг.) количество автозаправочных станций, пунктов питания, станций техобслуживания, гостиниц на республиканских автомобильных дорогах практически удвоилось.

Так, если на автомагистрали М-1/Е-30 (часть трансъвропейского коридора II и международная автомагистраль СНГ) перед началом реконструкции (1992 год) насчитывалось 6 АЗС, 1 гостиница, 2 СТО и 5

рис. 1

## Международные автомобильные дороги и коридоры Республики Беларусь



пунктов питания, то сейчас (2002 г.) - 23 АЗС, 8 СТО, 36 пунктов питания и 5 гостиниц (см. рис. 2,3).

Если принять во внимание общеевропейские требования к частоте размещения объектов сервиса (согласие СМА и ТЕМ):

АЗС - через 30-50 км;

Кафе, ресторан - через 30-50 км;

СТО - через 60-100 км;

Мотели - через 100-120 км,

то, вроде бы, все в порядке. Однако на самом деле

ка сооружений, санитарное их состояние значительно отстают не только от общеевропейских стандартов, но даже от соседних Польши и Литвы. Если Е-30 в Польше на значительном протяжении уступает белорусскому участку автомагистрали по техническим характеристикам, то качество обслуживания в придорожных сервисных пунктах намного выше, чем в наших отечественных.

Важен и другой факт. На всем протяжении наших международных магистралей мы не найдем рестора-

рис. 2

### РАСПОЛОЖЕНИЕ ОБЪЕКТОВ СЕРВИСА НА АВТОМОБИЛЬНОЙ ДОРОГЕ М1 \ Е30



не все так очевидно и просто. Качественная сторона сервиса оставляет желать лучшего. Уровень обслуживания, качество пищи, внешняя и внутренняя эстети-

ка или кафе с настоящей белорусской национальной кухней, с особым характером интерьера, столь интересного в традиционной белорусской архитектуре (хага, корчма, млын, маентак и т.д.). Очевидно, что наши предприятия сельского хозяйства, пищевой



рис. 3

Беларусь. Пункт сервиса у автодороги М-1/Е-30

промышленности уже набрали силу и выпускают продукцию вполне конкурентоспособную. Однако на автомагистралях не попробуешь ни великолепных колбас, ни молочных изделий, ни горячего хлеба, которые выпускаются уже во многих райцентрах и малых городах (рис. 4).

## ИНФОРМАЦИЯ

Очередной важный аспект налаживания нормальной связи между автомагистралью и окружающей средой - информация. Необходимо информировать пользователей международных дорог обо всех достоинствах, привлекательных уголках и достопримечательностях



Есть еще один тревожный момент. Если в начале 90-х годов важно было дать начать работать предпринимателям (и госпредприятиям) на дорогах, то сегодня необходимо пересмотреть комплекс предоставляемых услуг с точки зрения качества и разнообразия. Категории качества должны пересматриваться ежегодно в сторону повышения. Вдоль международных магистралей должна сосредотачиваться и реализовываться лучшая продукция, выпускаемая в республике. Очень высокими должны быть требования к архитектуре, внешнему и внутреннему дизайну, рекламе придорожных сооружений.

тельностях нашей страны. Ведь Беларусь - не только уникальный в природном отношении край (здесь еще сохранились девственные леса, чистые реки и озера, особый животный мир). Это край с интереснейшей политической, военной и культурной историей, которая держится и на древнеславянских, и на балтийских корнях, здесь - и история Руси, и православие, и католицизм, и Карл XII, и Петр I, и Миндовг, и Хмельницкий, и Костюшко, и Пушкин, и Мицкевич. Наши международные автомагистрали должны стать мощнейшим источником информации об этих сторонах белорусского прошлого и настоящего (рис. 5). Здесь также



**рис. 4** США. Придорожный мотель стилизованный под жилище индейцев.

39

→



**рис. 6** Германия. Информация о памятнике архитектуры на автобане.

можно взять в пример общеевропейский опыт. Если автомобильное движение на магистралях организовано в соответствии с основными группами дорожных знаков, обеспечивающих, прежде всего, безопасность движения, то почти во всех странах Евросоюза имеются специальные знаки информации и маршрутного ориентирования, относящиеся к природным, культурным и историческим достопримечательностям (рис. 6). Эти знаки выполняются, как правило, на коричневом фоне (в белорусском стандарте - не предусмотрен) с использованием изображений реальных внешних особенностей того или иного памятника. Информация, вызывающая интерес, внимание путе-

реса к стране со стабильной политической ситуацией, богатой природой, историей и человеческим фактором.

Обобщая сказанное, можно констатировать: развитие наших международных коммуникаций должно быть тесно увязано с региональным развитием - дороги должны стимулировать прогресс территорий, и в то же время - экономический, социальный, культурно-исторический, природный потенциалы регионов должны быть реализованы у дорог для повышения статуса наших транзитных магистралей.

**рис. 5** Беларусь. Памятник архитектуры у дороги. Мирский замок.



шественников, несомненно, должна послужить стимулированию автотуризма, что позволит полнее раскрыть потребительский потенциал наших дорог (рис. 7). Она также является предпосылкой стимулирования делового, практического инте-



**рис. 7** Информационное табло о памятнике Белорусской Архитектуры. (проектное предложение)