

*Петрованова А.А.,
студент магистратуры
3 курс, факультет «Экономика и менеджмент»
РАНХиГС, Уральский институт управления
Россия, г. Екатеринбург*

ОСОБЕННОСТИ РАЗМЕЩЕНИЯ МНОГОФУНКЦИОНАЛЬНЫХ ПРИДОРОЖНЫХ КОМПЛЕКСОВ

***Аннотация:** Статья посвящена исследованию придорожного сервиса в России. Актуальность рассматриваемой темы определена следующими аспектами: существует острая необходимость в дальнейшем развитии придорожного сервиса в нашей стране, особый интерес вызывают многофункциональные придорожные комплексы, что обусловлено современными социально-экономическими и техническими требованиями.*

***Ключевые слова:** придорожные объекты, многофункциональные придорожные комплексы, автотуристы, участники дорожного движения, придорожный сервис.*

***Annotation:** The article is devoted to the study of roadside service in Russia. The relevance of the topic under consideration is determined by the following aspects: there is an urgent need for further development of roadside service in our country, of particular interest are multifunctional roadside complexes, which is due to modern socio-economic and technical requirements.*

***Key words:** roadside facilities, multifunctional roadside complexes, motorists, road users, roadside service.*

В настоящее время главным направлением развития придорожного сервиса Российской Федерации в контексте развития государственного и

частного автопарка, дорожного движения, пассажирских и грузовых транспортных перевозок, является разработка и совершенствование комплексов с разнообразным набором услуг, установка ориентиров на постоянных клиентов определенной категории [6, с. 2816].

С увеличением дорожно-транспортных средств, грузовых перевозок, туристических поездок на личных автомобилях автомагистрали следует оборудовать современными условиями для функционирования транспортного процесса по обслуживанию проезжающих, организации и обеспечению безопасности дорожного движения. Водители и пассажиры транспортных средств, преодолевающие большие расстояния, нуждаются в периодическом отдыхе. Необходима заправка автомобилей, ремонт, осмотр и обслуживание. Для автобусных пассажирских линий нужны оборудованные площадки для пассажиров с крытыми помещениями - павильонами для ожидания во время неблагоприятных погодных условий [4, с. 54]. Поэтому тема развития придорожного сервиса на сегодняшний день является актуальной.

Развитие сети автомобильных дорог и придорожного обслуживания взаимосвязаны и взаимозависимы, влияет на развитие расположенных вдоль автодорог населенных пунктов, может влиять на комплекс мероприятий по трудовой занятости населения [7, с. 13].

При проектировании придорожных объектов в российских условиях могут быть использованы решения, реализованные в Европе и Америке, но с учетом специфики организации дорог в России, отсутствием социально-экономических условий развития данной сферы, противоречивости законодательной базы [3, 8].

Поэтому в современных условиях актуальным становится строительство многофункциональных придорожных комплексов, предоставляющий большой спектр различных услуг, актуальных для водителей и пассажиров, например: зоны отдыха и стоянки, гостиницы, кемпинги, детские площадки, пункты питания, техническое обслуживание, обеспечение топливом и

другими расходными материалами, мойка грузовых, легковых автомобилей и др.

Варианты размещения объектов дорожного сервиса на автомобильных дорогах и способы доступа к ним могут быть решены различными способами. Большая вариантность многофункциональных придорожных комплексов по функциональному назначению, местным условиям и прочим факторам нуждается в тщательной проработке при проектировании. На этой стадии ведется работа по разработке планировочных и конструктивных решений, высотного обоснования и вопросов водоотвода, решаются вопросы применения технических средств организации дорожного движения. Правовые аспекты решения проблемы организации дорожного обслуживания определены постановлением Правительства РФ и распоряжениями Минтранса РФ [1, 2].

Строительство многофункционального придорожного комплекса, обеспечение безопасности, начиная с вопросов, связанных с угрозой жизни, заканчивая проверкой качества продовольственных товаров и чистоты помещений, улучшение самой дороги - глобальные условия, без которых невозможны перемены.

Для обслуживания автотуристов и участников дорожного движения по пути следования необходимы объекты дорожного и придорожного сервиса - системы, состоящей из различных взаимосвязанных элементов, позволяющих наиболее эффективно осуществлять деятельность по удовлетворению различных потребностей человека и обслуживанию транспортного средства в пути [5, 6].

Основные требования к размещению придорожных объектов сервиса и торговли предусмотрены п.10.13 СНиП 2.05.02-85, согласно которому комплекс объектов дорожного сервиса следует размещать на придорожных полосах и участках дорог с уклоном не более 40%, на кривых в плане радиусом более 1000 м, на выпуклых кривых в продольном профиле радиусом более

10000 м, не ближе 250 м от железнодорожных переездов, но не ближе 1000 м от мостовых переходов, на участках с насыпями высотой не более 2 м [3].

Структуру придорожного обслуживания можно разделить на две группы. Первая группа предназначена для обслуживания автотуристов и участников дорожного движения, вторая - для обслуживания подвижного состава (автозаправочные станции, станции технического обслуживания, моечные пункты, пункты технической помощи).

Разные участники дорожного движения имеют различные требования к придорожному обслуживанию. Для дальнобойщиков главное - безопасная и оборудованная стоянка для большегрузных машин, обеспеченных спальными местами. Участники автомобильного туризма нуждаются в ночлеге и комфортных условиях для организации экскурсий. В связи с этим формированию эффективной системы придорожного сервиса может способствовать четкое его определение и цели его создания.

Таким образом, при формировании придорожных комплексов необходимо, с одной стороны, обеспечение наиболее полного удовлетворения потребностей, с другой - рационализация использования территории и ресурсов.

Изучая зарубежный и отечественный опыт проектирования можно выделить несколько важных особенностей проектирования придорожных комплексов.

Итак, главной целью является привлечение внимания к архитектуре объекта придорожного комплекса. Необходимо вызывать интерес и желание остановиться здесь у проезжающих мимо путешественников [3].

Для достижения этой цели важно создать выразительный, запоминающийся облик здания, учесть особенности восприятия объектов, расположенных вдоль автомобильных трасс. Проезжая мимо здания, должны возникнуть эмоциональные ощущения и осознание рациональности построения форм придорожного архитектурного объекта.

Не стоит забывать о местных природно-климатических условиях в планировочном и архитектурно-пространственном решениях придорожного комплекса. Через архитектуру здания, возможно отразить местную культуру и колорит, что придаст ему ещё большую индивидуальность, присущую для данного региона [9, с. 113; 10, с. 58].

В настоящее время особенно актуально применение в архитектуре энергосберегающих технологий, инновационных подходов к формообразованию, а так же современных материалов и конструкций.

Многофункциональный придорожный комплекс должен создавать благоприятное психологическое и эстетическое впечатление, вызывать положительные эмоции, и только тогда мимо него нельзя будет проехать мимо.

Использованные источники:

1. О требованиях к обеспеченности автомобильных дорог общего пользования объектами дорожного сервиса, размещаемыми в границах полос отвода: Постановление Правительства Российской Федерации от 29 октября 2009 г. №860 г. Москва // Собрание законодательства Российской Федерации. - 2013. - № 23. - Ст. 2911.

2. Концепция развития объектов дорожного сервиса в Российской Федерации. Одобрена Минтрансом России (поручение Минтранса России от 21.11.2013. №МС-17/203) [Электронный ресурс]. URL: <http://ac.gov.ru/files/content/1372/23-12-13-konc-ods-pdf.pdf> (дата обращения: 17.01.2021).

3. СП 34.13330.2012 Автомобильные дороги. Актуализированная редакция СНиП 2.05.02-85 / Минстрой России. М. 2012.

4. Адамович, В.В. Архитектурное проектирование общественных зданий и сооружений / В.В. Адамович, Б.Г. Бархин, В.А. Варезкин [и др.]; под общ. ред. И.Е. Рожина, А.И. Урбаха. - М.: Стройиздат, 2016. - 543 с.

5. Валиев, В.Х., Блаженкова, Н.М. Стратегический взгляд по развитию придорожного сервиса в регионах России / В.Х. Валиев, Н.М. Блаженкова // Современные проблемы науки и образования. - 2015. - № 1. - [Электронный ресурс]. URL: <https://science-education.ru/ru/article/view?id=19684>.

6. Евсеева, А.А., Бунтина, Д.К. Стратегический аспект развития придорожного сервиса в России / А.А. Евсеева, Д.К. Бунтина // Научно-методический электронный журнал «Концепт». - 2018. - Т. 3. - С. 2816-2820.

7. Леонович, И.И., Мельникова, И.С. Придорожный сервис и перспективы его развития / И.И. Леонович, И.С. Мельникова // Архитектура и строительные науки. - 2017. - №1. - С. 12-16.

8. Хохлова, В.В., Бобышев, Е.Н. Отечественный и зарубежный опыт развития сферы услуг на объектах дорожной инфраструктуры / В.В. Хохлова, Е.Н. Бобышева // Теория и практика общественного развития. - Краснодар: ИД «ХОРС». - 2012. - [Электронный ресурс]. URL: <http://teoria-practica.ru/-7-2012/economics/knokhlova-bobyshev.pdf>.

9. Черныш, А.С., Черныш, Н.Д. Формирование качественной городской среды с учетом условий деформации грунтов основания / А.С. Черныш, Н.Д. Черныш // Вестник Белгородского государственного технологического университета им. В.Г. Шухова. - 2017. - № 1. - С. 112-115.

10. Черныш, Н.Д., Тарасенко, В.Н. Микроклимат селитебной территории как многокомпонентная среда архитектурно-строительного проектирования / Н.Д. Черныш, В.Н. Тарасенко // Вестник БГТУ им. В.Г. Шухова. - 2015. - №6. - С. 57-61.

11. Черныш, Н.Д., Тарасенко, В.Н. Современные условия создания комфортного средового пространства / Н.Д. Черныш, В.Н. Тарасенко // Вестник Белгородского государственного технологического университета им. В.Г. Шухова. - 2017. - № 1. - С. 101-104.