

## **К ВОПРОСУ О МОДЕРНИЗАЦИИ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРИДОРОЖНЫХ СЕРВИСОВ НА ПРИМЕРЕ БЕЛГОРОДСКОЙ ОБЛАСТИ**

*Булах Руслан Валерьевич, магистрант  
кафедры «Строительства и городского хозяйства»  
Белгородский государственный технологический университет  
им. В.Г. Шухова, г. Белгород  
(Научный руководитель – Шарапов О.Н., старший преподаватель)*

Актуальность данной темы обусловлена тем, что транспортная сеть является важнейшей составной частью производственной и социальной инфраструктуры города. Наряду с другими отраслями, она обеспечивает базовые условия жизнедеятельности населения, являясь важным инструментом достижения социальных, экономических и внешнеполитических целей.

Обеспечение комфортной окружающей среды для человека и удовлетворение его потребностей – одна из основополагающих задач современного общества, которая требует немалых интеллектуальных и материальных вложений [1-4].

Вследствие роста экономического благополучия, развития сферы услуг и повышения туристского интереса в нашей стране государство в настоящее время все большее внимание уделяет развитию дорожно-транспортной сети, придорожной инфраструктуры и благоустройству придорожной системы.

Необходимость создания придорожных сервисных комплексов продиктована объективными причинами, возникшими в последние годы. В первую очередь, это возросшая мобильность населения, необходимость в активном передвижении и, как следствие, интенсивный рост автомобилизации. По данным аналитического агентства «Автостат» в России количество автомобилей на 1000 жителей за последние 20 лет увеличилось с 113,7 до 285 тысяч [5]. Естественно, этот факт способствует строительству новых магистралей, росту туристического движения и повышению требований населения к сервисному обслуживанию транспортных средств.

Создание многофункциональных придорожных комплексов является правительственной задачей, которая находит значительную поддержку на всех уровнях реализации. Такие проекты являются долгосрочными и, поэтому, выгодными для финансовых вложений и партнерского сотрудничества [5].

На сегодняшний день разрозненность и удаленность сервисных объектов на трассе порождает огромные неудобства. Люди тратят большое количество времени на поиск того или иного предприятия сферы услуг находясь в дороге, или им приходится брать большое количество вещей первой необходимости, что, естественно, создает некомфортные условия передвижения. Поэтому, создание таких комплексов значительно улучшит положение придорожного сервиса и в корне изменит представления автомобилистов о возможностях и качественной стороне услуг.

Проекты предусматривают возможность получения технического обслуживания и полноценного сервиса в рамках единого комплекса, на территории которого можно получить широкий спектр автотранспортных услуг, полноценно отдохнуть и сделать покупки. Это удобно и выгодно для всех участников дорожного движения. В то же время, сторона, предоставляющая эти услуги, сможет успешно развивать свой бизнес за счет ежегодного увеличения потока потребителей.

Многофункциональный придорожный комплекс включает такие объекты придорожного сервиса, как «здания и сооружения, расположенные на придорожной полосе и предназначенные для обслуживания участников дорожного движения в пути следования (мотели, гостиницы, кемпинги, станции технического обслуживания, автозаправочные станции, пункты питания, торговли, связи, медицинской помощи, мойки, средства рекламы и иные сооружения);» [6].

В Белгородской области концентрация придорожных комплексов приходится на крупные направления, такие как Москва-Белгород, Белгород-Ростов, Белгород-Россошь. Открылись они благодаря реализации подпрограммы «Развитие туризма, ремесленничества и придорожного сервиса» госпрограммы «Развитие экономического потенциала и формирование благоприятного предпринимательского климата в Белгородской области на 2014-2020 годы» [7].

Существующие объекты придорожного сервиса в Белгородской области вмещают в себя гостиницы, кафе, рекреационные зоны, сауны, автосервисы и автостоянки (Рис. 1). Но этот спектр услуг узок и не соответствует требованиям, удовлетворяющим диапазон потребностей.

В связи с вышесказанным, разработка многофункционального объекта придорожного сервиса в рамках курсового проектирования по дисциплине «Архитектурно-конструктивное проектирование доступной среды» является актуальной и целесообразной, так как привлечет внимание общественности к рассматриваемой проблеме, позволит более детально изучить данный вопрос [8, 9].

а



б



Рисунок 1 – Придорожные комплексы Белгородской области:  
 «Теплый стан» г. Короча (а);  
 «Транзит31» в пос. Октябрьский (б)

Исследовав основные направления движения автотранспорта в области, проанализировав места расположения и сосредоточения придорожных комплексов, было принято решение запроектировать объект в Волоконовском районе, в одиннадцати километрах от районного центра поселка Волоконовка, на берегу водоема вдоль трассы Белгород-Валуйки. Обусловлено это, в первую очередь, тем, что в радиусе 80 км отсутствуют какие-либо гостиницы, базы отдыха, наблюдается дефицит мест общественного питания и отдыха. Поэтому, проектирование спа-центра с гостиничным блоком, рестораном и парковкой для автомобилей является обоснованным выбором. Более того, разработка данного рекреационного пространства будет способствовать развитию такого нового и перспективного направления отрасли экономики района, как сельский туризм в рамках Федеральной целевой программы «Развитие внутреннего и въездного туризма в Российской Федерации (2011-2018 годы)» [10].

На сегодняшний момент за рубежом сформирована развитая отрасль рекреационно-туристической деятельности, которая занимает прибыльную ячейку в экономике развитых стран. Но, к сожалению, Россия существенно отстает в обустройстве придорожных пространств и в создании развитой сети придорожных рекреационных комплексов [11,12]. Поэтому необходимо привлечь больше внимания правительства и общественности к развитию отечественного придорожного сервиса, внедрять проекты и повышать уровень жизни населения в России.

Совершенствование инфраструктуры придорожного сервиса Белгородской области является необходимым для развития и дальнейшего роста транспортной сети города в целом. Важно понимать, что необходимо найти баланс между потребителями транспортных услуг и транспортными предприятиями. Без принятия своевременных действий нынешняя ситуация на дорогах города будет только ухудшаться.

#### Литература:

1. Ведомственные строительные нормы. Указания по обеспечению безопасности движения на автомобильных дорогах. ВСН 25-86 (утв. Минавтодором РСФСР от 29.01.86). – М.: Транспорт, 1988. – 103 с.
2. ОДМ 218.4.005-2010 Рекомендации по обеспечению безопасности движения на автомобильных дорогах. – М.: Росстандарт, 2010. – 91 с.
3. ОДМ 218.4.039-2018 Рекомендации по диагностике и оценке технического состояния автомобильных дорог. – М.: Росстандарт, 2018. – 109 с.
4. СП 34.13330.2012 Автомобильные дороги. Актуализированная редакция СНиП 2.05.02-85\*. – М.: Росстандарт, 2012. – 127 с.
5. СП 42.13330.2011 Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений. Актуализированная редакция СНиП 2.07.01-89. – М.: Росстандарт, 2011. – 114 с.
6. Васильев А.П., Сиденко В.М. Эксплуатация автомобильных дорог и организация дорожного движения: учеб. для вузов. – М.: Транспорт, 1990. – 304 с.
7. Васильев А.П. Эксплуатация автомобильных дорог: в 2 т. – Т.1: учебник для студ. высш. учеб. заведений. – 3-е изд., стер. – М.: Изд. «Академия», 2010. – 320 с.
8. Васильев А.П. Эксплуатация автомобильных дорог: в 2 т. – Т.2: учебник для студ. высш. учеб. заведений. – 3-е изд., стер. – М.: Изд. «Академия», 2010. – 320 с.
9. Косухин М.М., Шарапов О.Н., Шаповалов С.М. Планировка микрорайона города: учебное пособие. Белгород: Изд-во БГТУ им. В.Г. Шухова, 2014. – 87 с.
10. Косухин М. М., Шарапов О. Н., Шаповалов С. М. Транспортные системы городов: учебное пособие. Белгород: Изд-во БГТУ им. В.Г. Шухова, 2014. – 257 с.
11. Шарапов О.Н., Апалькова Л.В. Повышение долговечности дорожных бетонов полифункциональными модификаторами // Международная научно-техническая конференция молодых ученых БГТУ им. В.Г. Шухова, 2014. С. 1018-1021.

12. Косухин М.М., Косухин А.М., Шарапова Ю.А., Шарапов О.Н. Обеспечение долговечности, эксплуатационной надежности, комфортности и экологической безопасности улично-дорожной сети путем использования цементобетонных дорожных покрытий на модифицированном вяжущем // Вестник БГТУ им. В.Г. Шухова. 2016. №3. С. 31-37.
13. Косухин М.М., Шарапов О.Н., Богачева М.А., Косухин А.М. Вопросы энергосбережения в условиях устойчивого функционирования, модернизации и развития жилищного фонда // Вестник БГТУ им. В.Г. Шухова. 2016. №10. С. 51-61.