

стимулы. Человеческая личность – слишком сложное и многогранное явление, чтобы можно было алгоритмизировать его творческий потенциал.

А вот тщательно разработанная и умело подобранная методика при благоприятных условиях в процессе решения творческих задач может привести к определенному положительному результату. Разработка таких методик для людей разного склада ума и различных склонностей, реализующих себя в тех или иных сферах деловой и культурной жизни общества, должна стать одной из первоочередных задач науки.

Предлагаемая выше методика основана на системном подходе и может позволить более эффективно и быстро решать поставленные задачи.

УДК 728.5:625

У **ОБЪЕКТЫ ПРИДОРОЖНОГО СЕРВИСА – ЭЛЕМЕНТЫ СОВРЕМЕННОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ДОРОГ**

И. Г. МАЛКОВ, И. И. МАЛКОВ

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

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 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 участков дорожного движения в пути следования (мотели, hostels, гостиницы, кемпинги, станции технического обслуживания, объекты торговли и общественного питания, мойки, охраняемые стоянки, стоянки для автофургоном и автоприцепов для жилья), за исключением объектов, расположенных на земельных участках, предоставленных для строительства и (или) обслуживания автозаправочных станций.

С целью выявления 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 (рисунки 1, 2).

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.

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. Действующее «Положение о порядке размещения, архитектурного оформления и оборудования объектов придорожного сервиса на автомобильных дорогах общего пользования» (в редакции постановления Совета Министров 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 субъектами хозяйствования и индивидуальным застройщикам по выбору проектов для строительства на республиканских автомобильных дорогах.



Рисунок 1 – Общий вид кафе со стороны автодороги



Рисунок 2 – Общий вид кафе «Надежда»

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, и уже это 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^2), каминный зал ($65,7 \text{ м}^2$), а в проекте «Комплекс автоуслуг» Витебского областного АПБ – магазин ($65,4 \text{ м}^2$) со складом товаров ($36,0 \text{ м}^2$), контрольно-пропускной пост ($6,0 \text{ м}^2$) и др. Существенно объекты, служащие одной цели, отличаются по архитектурно-планировочному решению.

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 отработать их архитектуру и внести элемент «узнаваемости» в их внешний облик.

Если обратиться к нашей истории, то можно сказать, что так называемые «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 дорожного сервиса, должны иметь признаки архитектурной регламентации и достойного нашей страны уровня предоставляемых услуг. Должно быть четко регламентировано, что в таких основных пунктах сервиса находится. На их проектирование должны выдаваться соответствующие архитектурно-планировочные задания, согласованные со структурами основной эксплуатирующей организации.

На наш взгляд, 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, возможность принять пищу, иметь доступ к современным средствам связи, получить первичную помощь в ремонте автомашины.

В развитие придорожного сервиса мы идем по старому, не оправдавшему себя пути: построить что-нибудь временное, а потом уже перейти к строительству серьезных и добротных 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 гостиничные услуги и благоприятная среда для развития бизнеса в сфере придорожного сервиса инфраструктуры. 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.

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 сейчас современные автодороги между нашей столицей и областными центрами уже имеют признаки, отвечающие требованиям безопасности, однако обеспеченность инфраструктурой, а именно объектами придорожного сервиса, не отвечает потребностям. В этом вновь проявляется принцип «сначала..., а потом». Разумеется, строительство объектов сервиса потребовало бы дополнительных затрат, но уровень транспортного сервиса государства был бы существенно выше.

УДК 69.059.4

КАЧЕСТВО ПРОИЗВОДСТВА ОБЩЕСТРОИТЕЛЬНЫХ РАБОТ – ОСНОВА ДОЛГОВЕЧНОСТИ СТРОИТЕЛЬНЫХ ОБЪЕКТОВ

О. Г. МАСЛОВА, Е. В. ЕВТУХОВА

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

Долговечность здания – способность сохранять прочность и устойчивость в течение длительного времени – обуславливается долговечностью его основных конструкций.

Обеспечение долговечности строительных конструкций зданий и сооружений – одна из важнейших задач сохранения основных фондов страны.

Долговечность зданий и сооружений в значительной степени определяется следующими факторами:

– основными свойствами применяемых строительных материалов, таких как механическая прочность, водо- и морозостойкость, устойчивость против коррозии и загнивания. Она зависит от сопротивляемости материалов, из которых выполнены конструкции, различным физическим и химическим воздействиям;