

СРАВНИТЕЛЬНЫЙ АНАЛИЗ ФОРМИРОВАНИЯ ПРИДОРОЖНОГО ПРОСТРАНСТВА В ЕВРОПЕ И ГОРОДАХ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

А. А. Ниценко

С чего же начинается развитие сервиса на российских дорогах?

Развитие дорог в России было непосредственно связано с развитием почты и способов ее доставки. Уже в 13 веке повоз вытесняется и замещается **ямской гоньбой**. Особые успехи по развитию ямской гоньбы и дорог были достигнуты **во времена Ивана Грозного**.

По указу царя Алексея Михайловича в 1665 г. в Москве была учреждена постоянная почтовая служба **Ямской приказ**.

Ямской двор состоял из **нескольких изб, сенников и конюшен, обнесенных забором или огороженных плетнем**. Площадь участка составляла **1/3-2/3 га**. Дальнейшее развитие этот тип сооружения получил в России начиная с **XVIII в.** Именно со времен Петровских реформ, после указа 1724 г. стали **“делать постоянные дворы по большим дорогам”**. Для нового вида дорожной службы стали разрабатываться **“образцовые” (типовые) проекты станционных (почтовых) домов**.

Образцовые станционные дома, строившиеся в **России в первой половине XIX в.**, отличались высоким уровнем архитектурного решения. Объединялся целый комплекс построек: **станционный дом с квартирой смотрителя и комнатами проезжающих, флигель для ямщиков, конюшни, каретные, сараи, амбары**. Заметна тенденция создания **“ансамбля почтового тракта”**.

В 30-х годах с началом автомобилизации и строительства автомобильных дорог в **СССР** появляются **теоретические работы**, обосновывающие необходимость культурного, художественного оформления, озеленения автодорог.

Эти принципы реализуются на практике вначале именно как форма украшения дороги: белой краской окрашивают деревья и столбики, выкладывают лозунги. Это еще пока эстетически наивные мероприятия, однако уже **в 30-е годы вдоль дорог появляются специально устроенные места отдыха с минимальным набором малых форм: скамьи, столы, грибки**.

Война и последующие «революционные преобразования» надолго отложили реализацию планов благоустройства дорог. Плотность сети дорог и их благоустройство в России на многие десятилетия, и по сей день, разительным образом отстают от стандартов большинства зарубежных стран.

С **1991 г.** начинается новый этап в развитии дорожного хозяйства, создается новая законодательная база и система целей дорожного развития.

С **2000 г.** и по настоящее время проблема благоустройства придорожного пространства стала наиболее актуальной.

Что же происходило в это время в зарубежных странах с развитием придорожного пространства?

В 20-е годы 20 века в США стали строиться автомобильные дороги, целью которых стало **достижение эстетического впечатления** – парковые дороги.

В **1971 г.** на **1900 км** основной сети **итальянских автомобильных магистралей**, по которым каждый день проезжало примерно **600 тыс.** автомобилей, имелось **137 станций обслуживания, 155 бензозаправочных пунктов, 49 ресторанов и 78 закусочных, 32 ремонтные мастерские, 5 мотелей, 25 универсальных магазинов самообслуживания, 19 пунктов красного креста**.

В мировой практике существует тенденция строительства в населенных пунктах вдоль дорог **малых гостиниц**, не более **20-30 номеров** в каждой.

В этих гостиницах проезжающие останавливаются ночью, получают комнату и место для автомобиля в расположенном рядом боксе или под открытым навесом. Гостиницы оборудованы отоплением, водопроводом, канализацией. Имеются места для ванны, для приготовления пищи.

На дорогах **США** сейчас насчитывается около **20000** таких гостиниц.

Обязательным элементом современной автомобильной магистрали является **наличие телефонной связи**. В большинстве европейских стран эта задача решается однотипно – путем установки на дороге теле-

СРАВНИТЕЛЬНЫЙ АНАЛИЗ ФОРМИРОВАНИЯ ПРИДОРОЖНОГО ПРОСТРАНСТВА В ЕВРОПЕ И ГОРОДАХ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

фонных аппаратов, соединенных прямым проводом с ближайшими органами дорожной службы. Телефонные аппараты устанавливаются через 1-3 км симметрично с двух сторон.

Власти **Италии** впервые установили на своих автодорогах специальные щиты. На них помещены кнопки с символическими изображениями красного креста или разводного ключа, нажим которых указывает цель вызова. Наиболее современные системы сигнализации, разработанные в США, используют радиопередатчики, работающие от батарей.

Положительный зарубежный опыт обслуживания движения по дорогам заслуживает применения в наших условиях на всех дорогах.

ИТОГИ

Сравнение происходило по следующим аспектам:

Зарубежный опыт проектирования ПКА

1. Композиционно-эстетические аспекты:

- цель строительства автодорог – достижение эстетического впечатления;
- ансамблевый характер застройки зданиями и сооружениями вдоль дороги;
- единство и цельность всех сооружений
- привлечение к организации дорожной среды художников и скульпторов;
- борьба с «загрязняющим воздействием коммерческой рекламы».

2. Экологические аспекты:

- охрана окружающей среды
- экологический контроль придорожной полосы;
- высокий уровень проектирования дорог в национальных парках, курортно-исторических зонах.

3. Экономические аспекты:

- автомобильные дороги, как потенциальный источник получения высоких доходов;
- автомобильные дороги – важнейшая часть рынка государства;
- система привлечения иностранного туриста;
- в связи с коммерческой деятельностью связано появление закусочных «быстрой пиццы»;
- максимальное приближение сервиса к человеку на автомобиле (drive-in).

4. Архитектурно-планировочные:

- распространение ПКА симметрично с двух сторон дороги;

- строительство в населенных пунктах и вдоль дорог малых гостиниц (motorists hotel);
- крупные загородные торговые центры;
- установка телефонных аппаратов через 1-3 км симметрично с двух сторон автодороги;
- установка спец. щитов с символическими изображениями на кнопках для иностранцев;
- постоянный автоматический мониторинг трафика и динамическое определение погодных условий.

Отечественная практика проектирования

(критика недостатков)

1. Композиционно-эстетические аспекты:

- раздробленность композиции ПКА;
- тенденции украшения и стилизации в элементах обустройства дорог;
- проникновение в дорожную среду «китча».

2. Экологические аспекты:

- уничтожение природного ландшафта;
- дисгармония дороги с природным окружением;
- обильное загрязнение воздуха, придорожных территорий и водоемов;
- гибель растительности в предельно большом количестве.

3. Экономические аспекты:

- стихийное строительство ПКА для извлечения личной экономической выгоды;
- высокие убытки от содержания ПКА и соответственно низкие доходы.

4. Архитектурно-планировочные:

- недостаточное количество пассажирских автостанций вдоль дорог;
- нет комфортабельных придорожных гостиниц для безопасного ночлега водителей-дальнобойщиков;
- недостаточно стоянок, пригодных для крупногабаритного автотранспорта;
- обочина - как автостоянка;
- придорожные кафе малочисленны и не отвечают современным требованиям;
- нет комфортабельных туалетов;
- нет пунктов первой мед. помощи;
- нет придорожных телефонов, банкоматов, телеграфов;
- нет детских игровых площадок;
- малочисленны высокотехнологические СТО;
- нет СТО для тяжелых тягачей и прицепов зарубежного производства;

- нет крупных продуктовых и универсальных магазинов.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Бабков, В. Ф. Современные автомобильные магистрали [Текст] : изд. 2-е, перераб. и доп. / В. Ф. Бабков. – М. : Транспорт, 1974.
2. «Былое» – №8 – 1996 г.
3. Дороги в 21 в. – Барнаул : Б. и., 2001. – 22 с.
4. Журнал «Родина». Апрель. 2001 год.
5. Орнатский, Н. П. Автомобильные дороги и охрана природы [Текст] / Н. П. Орнатский. – М. : Транспорт, 1982.
6. Сардаров, А. С. Архитектура автомобильных дорог [Текст]. – 2-е изд., перераб. и дополнен. / А. С. Сардаров. – М. : Транспорт, 1993. – 272 с.
7. Сардаров, А. С. Статья из Интернета: «Придорожная гостиница в Беларуси» 27.12. 2005 г.