

## КОМПЛЕКС «БИРЮЗОВАЯ КАТУНЬ» – ПЕРВЫЙ В РОССИИ ПИЛОТНЫЙ ПРОЕКТ ОСОБОЙ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ЗОНЫ ТУРИСТСКО-РЕКРЕАЦИОННОГО ТИПА

туры обслуживания особой экономической зоны. К рекреационному базовому центру примыкает комплекс горнолыжного спорта с трассами для горнолыжников, сноубордистов, для санных спусков.

Основные архитектурно-планировочные узлы в зоне регулируемого рекреационного использования: фольклорный туристический комплекс «Русская деревня», конно-спортивная база, центр дельта- и парапланеризма и др., где размещены объекты, дающие невысокую антропогенную нагрузку (конные, пешие, велосипедные маршруты, охотничьи угодья, самобытные фермерские хозяйства). Все архитектурно-планировочные узлы ОЭЗ «Бирюзовая Катунь» соединены дорогами местного значения.

В глубине территории запроектирована «зона покоя» со статусом природного парка, в которой по регламентам исключается капитальное строительство, допускаются пешеходные дорожки и видовые площадки. Сооружения коммунально-хозяйственной зоны размещены на северо-восточной границе территории.

ОЭЗ ТРТ «Бирюзовая Катунь» предоставляет благоприятные условия для развития бизнеса и является примером реализации концепции государственно-частного партнерства в сфере туризма, что предполагает строительство инженерной инфраструктуры

за счет государства, а строительство объектов туристско-рекреационного назначения за счет частных инвесторов (резидентов ОЭЗ).

«Бирюзовая Катунь», как нам представляется, обладает хорошими конкурентными преимуществами среди других подобных экономических зон. Во-первых, это пилотный проект, первый из утвержденных РОС ОЭС. Во-вторых, эта территория, помимо того, что она расположена в красивейшей горной местности, имеет дополнительные преимущества – здесь уже функционируют объекты инженерной и туристской инфраструктуры, имеется хорошая транспортная доступность по федеральной трассе М-52 «Чуйский тракт», и, главное, наблюдается устойчивый ежегодный прирост туристов.

### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Закон РФ «Об особых экономических зонах в Российской Федерации» №116-ФЗ от 22 июля 2005 года.
2. Предпосылки создания особой экономической зоны туристско-рекреационного типа в Алтайском районе Алтайского края. – Барнаул: ГУЭИ администрации Алтайского края, 2007.
3. Поморов С.Б. Отдых и туризм в горах и предгорьях Алтая. Архитектурно-градостроительная организация объектов рекреации: /Научная монография. – Барнаул: изд-во АлтГТУ, 2008.

УДК 72.011

## АРХИТЕКТУРНО-СОЦИОЛОГИЧЕСКОЕ ИССЛЕДОВАНИЕ ПРИДОРОЖНЫХ КОМПЛЕКСОВ АВТОСЕРВИСА В АЛТАЙСКОМ КРАЕ

С.Б. Поморов, А.А. Ниценко

*В статье приведены результаты архитектурно-социологического исследования, целью которого является: определение современного состояния архитектуры зданий и сооружений придорожных комплексов автосервиса (ПКА); выявление современных потребностей участников движения в придорожных услугах. На основе полученных данных определена категория участников движения, а также их предпочтения относительно первой остановки, набора услуг и объектов.*

*Ключевые слова: придорожный комплекс автосервиса, объект придорожного сервиса, архитектурно-социологическое исследование, участник движения, потребности участника движения, набор услуг.*

В настоящее время придорожный сервис все чаще становится темой для обсуждения в сфере безопасности дорожного движения и туристического бизнеса. Актуальность рассматриваемой темы определена следующими аспектами:

-существует острая необходимость в дальнейшем развитии придорожного сервиса в нашей стране;

-особый интерес вызывают современные архитектурные решения зданий и сооружений придорожных комплексов автосервиса (ПКА);

-актуализировался интерес к архитектурной типологии придорожных комплексов, что обусловлено современными социально-экономическими и техническими требованиями.

Нами было проведено исследование с целью определить современное состояние архитектуры зданий и сооружений придорожных комплексов автосервиса (ПКА); выявить современные потребности населения и с их учетом разработать архитектурную типологию придорожных комплексов автосервиса; дать рекомендации по составлению схем территориального планирования и проектов планировки территории. Были обозначены первостепенные задачи: провести натурное обследование придорожных комплексов автосервиса и провести социологический опрос среди участников дорожного движения.

Исследование территорий придорожных комплексов проходило от российско-финской границы близ города Выборг по следующим крупным городам- Санкт-Петербург, Вологда, Киров, Пермь, Екатеринбург, Тюмень, Омск, Новосибирск, Барнаул. Было изучено состояние придорожного сервиса на трассах федерального значения: Е 18, Е105, М10, А114, М8, 1Р175, 1Р344, 1Р242, 1Р402, М51, М52.

Основываясь на сложившейся ситуации на объектах придорожных комплексов по трассам центральной России, можно сделать следующие выводы: по основным функциям комплексы придорожного сервиса подразделяются на 3 блока: для пассажира, для водителя-дальнобойщика, сервис от АЗС и для обслуживания транспортного средства (см. рисунок 1).

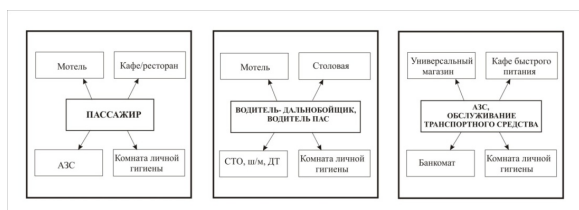


Рисунок 1 – Основные функции придорожных комплексов автосервиса (на примере придорожного сервиса центральной России)

Вдоль всего пути, хаотично по трассам, расположены отдельные объекты придорожных комплексов автосервиса (АЗС, пункты питания, шиномонтажные мастерские), каждый из которых ориентирован на своего потенциального клиента. Прослеживается четкая градация функций ПКА и соответственно состава зданий и помещений. В крупных придорожных комплексах обязательными ус-

лугами являлись: мини-маркет, кафе-бистро, детская игровая площадка или комната, душ, баня, гостиница на 50 мест, шиномонтаж, СТО, автомойка, АЗС, заправка крупногабаритного транспорта дизельным топливом, воздухом и водой.

По каждому обследованному придорожному комплексу автосервиса составлялся схематический план территории с расположением всех зданий и сооружений комплекса (см. рисунок 2).



Рисунок 2 – Схематический план территории придорожного комплекса автосервиса «Фазтон», г. Санкт-Петербург, трасса Е 18

При натурном обследовании придорожных территорий в Алтайском крае особое внимание было уделено объектам придорожного сервиса, расположенным по трассам федерального значения М52, А-349 и на автомобильной дороге Алтай- Кузбасс в границах Алтайского края.

Для Алтайского края особое значение имеет трасса М-52 «Чуйский тракт», на которой сосредоточено множество объектов автосервиса. Данная трасса является важнейшей транспортной артерией страны и идет от Новосибирска через Бийск до границы с Монголией. Автомобильная дорога в пределах Алтайского края обеспечивает транспортные связи края с Новосибирской, Кемеровской областями, республикой Алтай и Монголией. Каждый год значение автодороги возрастает, т.к. развиваются связи с зарубежными приграничными странами и происходит активное развитие туризма в Алтайском крае и Горном Алтае. В последние годы поток отдыхающих на Алтай сильно увеличился. Приведем наглядный пример: «окрестности озера Ая с

## АРХИТЕКТУРНО-СОЦИОЛОГИЧЕСКОЕ ИССЛЕДОВАНИЕ ПРИДОРОЖНЫХ КОМПЛЕКСОВ АВТОСЕРВИСА В АЛТАЙСКОМ КРАЕ

богатými рекреационными ресурсами в Алтайском районе за летний сезон посещает не менее 200 тысяч туристов, что более чем в десять раз превышает численность всего населения этого района. Эта цифра подчеркивает большую привлекательность нашего края, как место отдыха населения, как место туристического паломничества»[3].

По имеющимся данным и утвержденным схемам размещения объектов дорожного сервиса в Алтайском крае, разработанных ГУП «Алтайиндорпроект», участок дороги от города Барнаула до границы с Монголией можно охарактеризовать следующим образом: «Объекты дорожного сервиса («ОДС») по трассе «Чуйский тракт» в пределах Алтайского края функционируют в основном за счет частных инвесторов. Имеющиеся ОДС сосредоточены в отдельных удобных, с точки зрения подключения к инженерным коммуникациям, местам. Объекты не имеют общего стилизового решения, отсутствует комплексность оказываемых услуг, на отдельных коротких участках дороги наблюдается высокая плотность объектов, оказывающих одинаковые услуги. Такая чрезмерная плотность объектов не улучшает условий движения на данных участках, а наоборот, затрудняет проезд транспортных средств, снижает их эксплуатационную скорость и уровень безопасности движения»[4].

Если сопоставить между собой обследуемые придорожные комплексы автосервиса, расположенные в центральной части РФ и в Алтайском крае, то можно отметить следующие аспекты:

- площадь отводимых территорий для строительства ПКА в Алтайском крае заметно меньше, чем в центральной части России;
- количество предлагаемых услуг по автомобильным дорогам Алтайского края ограничено;
- архитектурное решение фасадов зданий и сооружений, а также благоустройство территорий ПКА находится на низком уровне;
- комплексное решение придорожного пространства в Алтайском крае находится пока на стадии становления.

В Алтайском крае придорожный сервис подразделяется по основным функциям на три приоритетных блока: придорожный сервис для пассажира, сервис от АЗС и для обслуживания транспортного средства, а также на основе исторических и природных достопримечательностях местности.

Обобщенной задачей социологического опроса стало выявление потребностей участников движения в услугах придорожного сер-

виса, включая определение частоты остановок по трассе и определение приоритетного набора услуг в придорожном комплексе автосервиса. Исходя из этого, поставлены следующие частные задачи:

- проследить характерные особенности в ответах респондентов, различающихся между собой по социально-демографическим характеристикам;

- применить полученные данные в формировании типологий объектов придорожного комплекса автосервиса;

- определить закономерности распределения ПКА по трассам (на примере Алтайского края).

Для архитектурно-социологического исследования разработано две анкеты: одна - «Клиент придорожного автосервиса», вторая - «Работник-руководитель придорожного автосервиса» и программы социологического исследования на основе существующих методик [1, 5]. По анкете «Клиент придорожного автосервиса» было опрошено 302 человека.

В результате социологического исследования были получены ценные данные для совершенствования архитектурно-планировочных решений ПКА, в частности следующие:

1) Самыми распространенными ответами на вопрос: «Какими услугами вы чаще всего пользуетесь в пути?», оказались: туалет (73.27%), АЗС (69.47%), кафе (60.76%), универсальный магазин (20.21%).

2) Пожелания опрошиваемых в обязательном введении определенных услуг на дорогах Алтайского края выглядят следующим образом: интернет (24.3%), детская игровая площадка (12.3%), прачечная (6.1%). Далее, по результатам опроса, можно проследить, консультация какого специалиста большего всего необходима человеку в дороге: врач первой медицинской помощи - 61.4%; сотрудник УГИБДД - 56.5%; сотрудник милиции - 32.5%; юрист - 16.3%; агент страховой компании - 15.4%; адвокат - 12.8%; оценщик - 8.3%.

3) На вопрос: «Для Вас первостепенен - внешний облик придорожного комплекса или имеющийся в нем набор услуг?», большинство, а именно (77.6%), ответили, что то и другое для них первостепенно.

Половина респондентов (23.8%) ответили, что для них важнее все-таки комплекс услуг предоставляемый ПКА. И лишь для 3.8% важнее внешний облик, т.е. архитектурная среда придорожного комплекса, чем все остальное. На вопрос: «Согласны ли Вы, что архитектурный облик придорожных сервисов

должен привлекать внимание водителя, пассажира?», подавляющее количество респондентов ответили положительно (89.5%).

### **ЗАКЛЮЧЕНИЕ**

По завершению натурного обследования придорожных комплексов автосервиса в Алтайском крае выявлен ряд недостатков: недостаточное количество пассажирских автостанций вдоль дорог; нет комфортабельных придорожных гостиниц для безопасного ночлега; придорожные кафе малочисленны и не отвечают современным требованиям. Также, нет комфортабельных туалетов, пунктов первой медицинской помощи, придорожных телефонов, банкоматов, детских игровых площадок, крупных продуктовых и универсальных магазинов. Недостаточно стоянок, пригодных для крупногабаритного автотранспорта, малочисленны высокотехнологические СТО, и отсутствуют СТО для тяжелых тягачей и прицепов зарубежного производства. Также не всегда учитываются категории проезжающих, например, возраст, доход и род деятельности. Вследствие чего многие участники движения не получают необходимых услуг.

На основе результатов архитектурно-социологического исследования выявлен ряд признаков, отвечающих современным требо-

ваниям организации придорожного комплекса автосервиса.

Результаты социологического опроса по анкете «Клиент придорожного автосервиса» целесообразно учитывать при разработке архитектурных типологий придорожных комплексов автосервиса и в дальнейшем при проектировании проектов планировки территории придорожного автосервиса.

### **СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ**

1. Девятко И.Ф. Методы социологического исследования / И.Ф. Девятко. – Екатеринбург: Изд-во Урал.ун-та, 1998.- 208 с.
2. Поморов С.Б. Второе жилище: тенденции развития (итоги архитектурно- социологического исследования): монография /С.Б.Поморов.- Барнаул: Изд-во АлтГТУ, 2002.-210 с.
3. Поморов С.Б. Отдых и туризм в горах и предгорьях Алтая. Архитектурно- градостроительная организация объектов рекреации: / Научная монография.- Барнаул: изд-во АлтГТУ,2008.-167с.
4. Постановление Администрации Алтайского края от 27. 07. 2008 № 296 «Об упорядочении размещения объектов дорожного сервиса в Алтайском крае».
5. Ядов В.А. Стратегия социологического исследования. Описание, объяснение, понимание социальной реальности/ В.А. Ядов.- М.: Изд-во Добросвет, Книжный дом «Университет», 1998.- 596 с.