



УДК 625.748

АНАЛІЗ ПРОБЛЕМ ПРОЕКТУВАННЯ КОМПЛЕКСНИХ ОБ'ЄКТІВ ДОРОЖНЬОГО СЕРВІСУ

КОВАЛЬЧУК Василь¹, ТКАЧЕНКО Ірина²

Ключові слова

об'єкти дорожнього сервісу,
місця відпочинку,
благоустрій автомобільних
доріг, відбудова України

Анотація

У науковій роботі аналізуються деякі проблеми проектування об'єктів дорожнього сервісу в умовах України, досліджується аналогічний іноземний досвід, пропонуються шляхи розв'язання причин, які стримують розвиток комплексних об'єктів дорожнього сервісу.

Об'єкти дорожнього сервісу як елементи благоустрою автомобільних доріг можна класифікувати за призначенням (відпочинок, заправка/зарядка транспорту, харчування, технічне обслуговування тощо), за площею (для прикладу: малі – фотозона, середні – АЗС, великі – придорожні комплекси), за розташуванням (приміські, заміські, приоб'єктні), за історично-краєзнавчим значенням тощо.

Такі об'єкти є невід'ємною частиною автомобільних доріг і слугують в першу чергу для забезпечення комфортного пересування транспортом, безпеки руху шляхом організації відпочинку водіїв та пасажирів, і, що також дуже важливо – об'єкти сервісу водночас повинні бути візитівкою регіону для подорожуючих з інших регіонів, і візитівкою країни для іноземних користувачів українських автомобільних доріг.

На сьогоднішній день проектування об'єктів сервісу в Україні регламентується низкою законодавчих та нормативних актів, основним з яких є ДБН [2], який встановлює загальні вимоги до проектування об'єктів дорожнього сервісу. Окремі галузеві будівельні норми [4] описують загальні вимоги до проектування майданчиків для стоянки транспортних засобів і відпочинку учасників дорожнього руху. Крім того, державними будівельними нормами [3] встановлюються норми для врахування потреб маломобільних груп населення.

Проблемним питанням в напрямку організації об'єктів сервісу, на якому хотілось би зосередити увагу, є організація місць відпочинку.

Типовими місцями відпочинку для подорожуючих в автомобільних поїздках по Україні наразі вимушено є АЗС, з якими конкурують придорожні кафе і необладнані місця в лісових

¹ Національний університет «Полтавська політехніка імені Юрія Кондратюка», магістрант, ORCID: 0009-0007-1394-7008, e-mail: vasyk.kov.sumy@gmail.com

² Національний університет «Полтавська політехніка імені Юрія Кондратюка», доцент кафедри автомобільних доріг, геодезії та землеустрою, к.т.н., ORCID: 0000-0002-6605-5923, e-mail: ab.Tkachenko_IV@nupp.edu.ua

масивах або лісосмугах без жодних зручностей. Усі перелічені не відповідають вимогам для ефективного відпочинку, для прикладу: в кафе та на АЗС – дефіцит місця для безпечної прогулянки, в необладнаних місцях – антисанітарія, в будь-якому випадку вкрай рідко можна побачити дитячу гойдалку.

Натомість, в країнах ЄС та США загальноприйнятою практикою є будівництво комплексних об'єктів сервісу, які включають в себе парковочні місця, АЗС, кафе, СТО, невеличкі спортивні та дитячі майданчики, інші елементи благоустрою (рис.1). В такій універсальності є багато плюсів, серед яких головними є зручність для користувачів послуг і пов'язаний з цим економічний зиск власників таких об'єктів.

Досить часто на таких комплексах розміщуються місцеві цікавинки у вигляді малих архітектурних форм, оригінальних архітектурних елементів будівель, організуються ландшафтні або архітектурні місця фотографування. Більш того, деякі елементи дорожнього сервісу самі по собі стають відомими місцями для «check in», як то: найкрасивіший у світі туалет Ureddplassen в Норвегії, культовий Forrest Gump Point в Аризоні, стильні придорожні об'єкти на трасі 66 в США, мальовничі гірські зони відпочинку в Альпах і Норвегії й багато інших.



Рисунок 1 – Комплекс дорожнього сервісу на трасі Е67 поблизу міста Подебради (Poděbrady), Чехія. Космічна зйомка [5]

Серед причин, які не сприяють проектуванню і будівництву комплексних об'єктів сервісу в Україні, можна зазначити наступні: земельні проблеми; фінансові чинники; бюрократичні перепони.

Ці чинники певною мірою корелюються між собою, тому їх всі слід враховувати для реалізації поставленої задачі. Але серед перелічених вбачається найсуттєвішою земельна проблема, тому нижче кілька тез саме з цього питання.

З точки зору технічних параметрів придорожні комплекси виділяються значно більшою площею порівняно з окремими елементами сервісу. За дослідженням [1, с.286], площа об'єктів сервісу за кордоном в середньому в 10 разів перевищує площі українських.

За допомогою публічної кадастрової карти можна відслідкувати конфігурацію сформованих ділянок під автомобільними дорогами. У спадок від СРСР залишились смуги відведення змінної ширини в залежності від категорії дороги та кількості смуг, але практично відсутні резерви достатньої площі для комплексних місць відпочинку, тобто ділянки, як правило, сформовані витягнутої форми в межах земляного полотна і захисних лісосмуг (рис.2). В той же час, аналізуючи прилеглі території, можна впевнитись у дефіциті вільних земель вздовж автомобільних доріг: найчастіше впритул до смуг відведення знаходяться сільськогосподарські приватні земельні ділянки, лісові землі або ж землі населених пунктів.



Рисунок 2 – Ряди автозаправних станцій на трасі E40 поблизу міста Житомир [5]

На рис.2 проілюстровано типову конфігурацію об'єктів сервісу, причім одна з шести АЗС відрізняється невитягністю, але тим не менш, при порівняно більшій площі на цій території наявні тільки заправка і кафе. Крім того, згідно даних державного земельного кадастру, ця ділянка відноситься до земель сільськогосподарського призначення, що підтверджує серйозність земельних проблем на об'єктах дорожнього сервісу.

Одним із дієвих механізмів створення комплексів дорожнього сервісу могло б стати розширення територій існуючих АЗС до комплексів місць для відпочинку. Плюсами в такому випадку були б зручність для подорожуючих, зменшення кількості зупинок в дорозі, запобігання вандалізму (порівняно з неохоронюваними місцями). Але стримуючими факторами є орендна плата за землю, вартість облаштування споруд і благоустрою території і, можливо, нерозуміння перспективності таких фінансових вкладень як з боку держави, так і приватних власників бізнесу. В такому випадку для заохочення інвестицій в розвиток придорожнього сервісу і, відповідно – туристичної і бізнесової привабливості країни, можуть застосовуватись інструменти зниження орендної плати на земельні ділянки для відпочинку, які не зайняті безпосередньо прибутковими об'єктами (автозаправкою, кафе, автомийкою тощо), просвітницько-роз'яснювальна робота з менеджментом тощо.

Іншим способом забезпечення об'єктів дорожнього сервісу необхідною територією, при обґрунтованих розрахунках доцільності, може стати відчуження земельних ділянок різних форм власності із зміною цільового використання земель, у тому числі за процедурою вилучення для суспільних потреб шляхом викупу.

Висновок.

Підсумовуючи вищесказане, пропонується дослідити проблематику проектування і ефективність вкладень в будівництво комплексів об'єктів дорожнього сервісу на автомобільних дорогах України. Рух до Європейського Союзу не закінчиться підписанням відповідного договору, а має підтверджуватись реалізацією конкретних високих технічних європейських стандартів, на що є велика надія і бажання працювати громадян нашої країни..

Література

- [1] Ткаченко І.В. Аналіз розміщення об'єктів сервісу вздовж автомобільних доріг в Україні та за кордоном. Вісник СНАУ, серія «Будівництво», випуск 10 (18), 2014. С.279-287.
ДБН В.2.3-4:2015. Автомобільні дороги. – К.: Міністерство регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства України, 2015. – 104с.
ДБН В.2.2-40:2018. Інклюзивність будівель і споруд. – К.: Міністерство регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства України, 2018. – 64с.
ГБН В.2.3-37641918-549:2018. Майданчики для стоянки транспортних засобів і відпочинку учасників дорожнього руху. – К.: Міністерство інфраструктури України, 2018. – 17с.
Google maps [Ел. ресурс]. – Режим доступу: <https://www.google.com/maps/>

ANALYSIS OF THE PROBLEMS OF DESIGNING HIGHWAY REST AREA OBJECTS

KOVALCHUK Vasyl, TKACHENKO Iryna

Abstract. The scientific research analyzes some of the problems of designing complex service objects in the conditions of Ukraine, explores similar foreign experience, offers ways to solve the reasons that hinder the development of highway rest area objects.

Keywords: highway rest area, rest stop, improvement of roads, rebuilding of Ukraine.