

Архитектура придорожных комплексов как фактор развития территорий регионов

В статье проведен сравнительный анализ архитектуры придорожных комплексов в различных регионах России. Обоснована необходимость повышения уровня комфорта придорожных комплексов, значимость региональной стилистики в архитектурном образе зданий.

Ключевые слова: региональная архитектура, инфраструктура, туризм, придорожный комплекс, сервис, мотель, кемпинг, развитие территорий, благоустройство.



KOLESNIKOVA O. D., PANKINA M. V.

ARCHITECTURE OF ROADSIDE COMPLEXES AS A FACTOR OF DEVELOPMENT OF REGIONAL TERRITORIES

A comparative analysis of roadside complexes in various regions of Russia is carried out. The dependence of the development of the regional economy, the tourism industry, as well as the well-being of the population on the level of development of the roadside infrastructure is revealed.

Keywords: regional architecture, infrastructure, tourism, roadside complex, service, motel, camping, territory development, land improvement.

**Колесникова
Оксана
Дмитриевна**

магистрант кафедры архитектуры, Институт строительства и архитектуры, Уральский федеральный университет (УрФУ), Екатеринбург, Российская Федерация

e-mail: oksanabashirova1@mail.ru



**Панкина
Марина
Владимировна**

доктор культурологии, доцент, профессор кафедры архитектуры, Уральский федеральный университет (УрФУ), Екатеринбург, Российская Федерация

e-mail: marina.pankina123@gmail.com

Введение

По данным Росстата за январь 2019 г., в российских городах проживает 74,59% населения [11]. При этом развитие регионов является одной из важнейших задач в современной экономике России [3]. При большом потенциале различных регионов недостаточная развитость придорожной инфраструктуры не позволяет расти туристическому направлению экономики. В поездках за город люди чаще пользуются личным автотранспортом, но так как вдоль трасс отсутствуют должные рекреационные объекты в достаточном количестве и сами дороги нуждаются в улучшении качества покрытия и организации движения, индекс аварийности автотранспорта на дорогах России высок [12].

Объекты придорожного сервиса — это 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) [9].

Основную часть придорожной инфраструктуры в России составляют АЗС и станции технического обслуживания, остальные комплексы по оказанию услуг придорожного сервиса развиты очень слабо [2]. Поэтому путешествия в соседние и дальние регионы России совершают любители-экстремалы, количество таких поездок не имеет серьезных масштабов.

В. М. Шувалов отмечает, что за последние годы в публикациях не рассматривались объекты придорожной инфраструктуры как самостоятельные архитектурные объекты [13].

Особое значение в придорожной инфраструктуре имеют здания придорожных комплексов, при проектировании которых больше уделяют внимание утилитарным вопросам, нежели их архитектурному образу и технологиям автономного функционирования. Формирование и развитие придорожных кластеров в России является одним из основных факторов развития экономики и туризма в регионах.

Методология работы включает методы социологических исследований, художественно-образного анализа, сравнительного анализа, систематизации и обобщения потребительских и экологических требований к объекту проектирования. Такой подход дает возможность выявить тенденции проектирования придорожных комплексов, учесть экономические и социальные вопросы. Исследование проводилось на основе научных публикаций ученых, практиков архитектуры, нормативных документов в области строительства и архитектуры. Мы опирались на исследование роли региональной идентичности зданий как социального фактора развития городов таких авторов, как В. М. Шувалов, А. Ю. Левада, Н. С. Дягилева; важным для нас явилось исследование становления и развития архитектурно-планировочной организации туристско-рекреационных территорий, проведенное Е. И. Крушельницкой.



Иллюстрация 1. Придорожный комплекс Wissol Gas Station. Грузия. 2009 г. Арх. И. Майер. Фото: J. Mayer H Architects. Источник: <http://www.designcurial.com/news/gas-station-design-the-worlds-10-best-filling-stations-for-2017-5806148/10>



Иллюстрация 2. Придорожный комплекс. Финляндия. Арх.: Э. Йоханссон, В. Ван Болдерен и др. 2016 г. Фото: Studio Puisto. Источник: <http://www.designcurial.com/news/gas-station-design-the-worlds-10-best-filling-stations-for-2017-5806148/2>



Иллюстрация 3. Распределение придорожных комплексов по России. Источник: <https://topmotels.ru/catalog/a360-m56-lena?region=resp-sakha-jakutija&minrate=&maxrate=&acc=0>

Опыт создания придорожных комплексов за рубежом

Региональный туризм очень популярен за рубежом. Существует множество придорожных объектов, которые имеют архитектурную ценность, такие как Orival gas station, построенный в 2001 г. в Бельгии, и Helios house в США, получивший сертификацию LEED, заправочная станция A1 Gas Station в Испании, формой навеса повторяющая природный ландшафт. Эти и многие другие объекты по достоинству оценены британским изданием об архитектуре и дизайне Design Curial [14]. В развитых странах придорожный комплекс становится не только объектом сервиса и комфорта, но и эстетически привлекательным объектом геобрендинга. Например, в архитектурном образе придорожного комплекса Wissol gas station (Иллюстрация 1) можно увидеть элементы традиционного грузинского орнамента, также здание напоминает горы и подчеркивает особенности местного рельефа.

Комплекс в Финляндии (Иллюстрация 2) создает ощущение пребывания в лесу благодаря колоннам, конструктивным элементам навеса, напоминающим ветви деревьев, в сочетании с натуральными материалами, природными цветами и фактурами.

В ряде развитых стран, таких как Италия, Франция, Швейцария, популярных среди автотуристов, придорожные комплексы расположены каждые 30 км, придорожные мотели, магазины и заправки с бесплатными туалетами уже давно стали привычными [6]. В США существуют целые сети придорожных комплексов, такие как Motel 6, Days Inn, Travelodge, Marriott's Fairfield, Choice Hotels, зарекомендовавших себя, известных сервисом, комфортом и безопасностью [1, 7]. American Hotel & Lodging Association (AH & LA) сообщает, что из почти 48 тыс. гостиниц в США большинство (27 379) — это небольшие отели и мотели емкостью менее 75 номеров. Статистика по месторасположению гостиниц говорит о том, что подавляющее их большинство расположено на магистралях (18 312) и в пригородах (18 476) [10].

В. М. Шувалов в качестве фактора, влияющего на расположение кластеров, называет аттрактор, которым в кластере может являться любой природный или антропогенный объект. Аттракторы поддерживают устойчивое состояние системы, обеспечивая постоянное тяготение туристов к объекту придорожного комплекса [13]. Большое внимание зарубежные архитекторы уделяют энерго-сберегающим технологиям для обеспечения достаточно автономного существования придорожных объектов.

Таблица 1. Какие качества придорожного комплекса являются для Вас решающими при выборе? (возможно несколько вариантов ответов)

Качество придорожного комплекса	% из 102 ответов	
Возможность перекусить, остановиться на ночлег	81	27,6
Наличие необходимых услуг (заправка, туалет, автосервис)	81	27,6
Ощущение безопасности здания и места	63	21,5
Привлекательный архитектурный образ	40	13,7
Месторасположение, ближайший комплекс по пути	27	9,2
Другое	1	0,3

Проблемы развития придорожных комплексов в России

Автопарк России последние годы растет на 2,2–2,8 млн автомобилей в год, при этом придорожная инфраструктура развивается со значительным отставанием. По данным исследовательской группы инвестиционной компании InfraONE, индекс развития инфраструктуры по России составляет 5,70 из 10. По Уральскому региону индекс развития составляет 6,13 из 10 [4].

На развитие и формирование придорожной инфраструктуры влияют особенности российских автотрасс, уровень экономического развития конкретного региона, коммерческие интересы и вкус владельцев комплексов. Системных требований к функциональной организации, составу объектов, рекомендаций по архитектурному облику зданий — нет.

Факторами, препятствующими развитию придорожных комплексов в России, являются: слабо развитая инфраструктура придорожных объектов; неудовлетворительное состояние культурных объектов; неудовлетворительное качество дорог в регионах; низкое качество или полное отсутствие придорожной инфраструктуры. Одной из главных проблем является неравномерное распределение придорожных комплексов (Иллюстрация 3).

В России полулегально существуют придорожные кафе, небольшие гостиницы, автосервисы и магазины, большинство из которых сосредоточены в частных руках. Качество этих комплексов и сервисов зависит исключительно от порядочности предпринимателей.

Архитектура придорожного комплекса в России не развивается, не проводится анализ архитектурных решений придорожных объектов с позиции оценки их экологичности, соответствия принципам устойчивого развития проектных решений и условий эксплуатации зданий и сооружений [13].

В устойчивом развитии архитектуры придорожного комплекса в российских регионах важны такие критерии, как экологичность, автономность электросетей и коммуникаций, небольшие затраты на строительство. Внедрение энергосберегающих технологий и энергоэффективных материалов особенно важно для кластеров в северных частях страны. Ранее исследовано сочетание эстетики и технологий энергосбережения в формообразовании придорожного комплекса и сформулирован список рекомендаций по разработке архитектурных форм, в которых говорится о видах энергосберегающих установок, материалах, погодных условиях, традициях. Сделан вывод о том, что за основу формообразования



Иллюстрация 4. Придорожный комплекс «Харчевня». Трасса М4 Дон, Краснодарский край, Россия. Источник: <https://topmotels.ru/hotel/motel-kharchevnja>

придорожного комплекса следует взять традиционные архитектурные формы, так как они складывались веками для конкретной местности и менталитета, демонстрируют опыт гармоничного взаимодействия с природой в данном климате [5, 15].

По итогам авторского опроса, проведенного в социальных сетях в группах людей, имеющих опыт путешествий по ближним регионам, выявлены критерии выбора путешественниками места остановки и отдыха (см. Таблицу 1). 70% опрошенных не доверяют придорожным гостиницам и мотелям, 92% респондентов ответили, что имеют фактор недоверия к придорожным кафе. Для людей имеет большое значение привлекательный архитектурный образ и ощущение безопасности здания и места, которое также создается средствами архитектурной композиции и архитектурной семиотики.

Недоверие среди населения также вызывает непривлекательный архитектурный образ и физическое состояние зданий большинства придорожных комплексов, особенно в отдаленных частях страны [8].

Развивая придорожную инфраструктуру в регионах, можно увеличить трудовые, товарные, сырьевые потоки, которые будут способствовать развитию экономической системы. Развитие придорожной инфраструктуры туристской направленности (например, гостиницы, кемпинги, стоянки) позволит привлечь дополнительно более 4 млн туристов, в том числе из-за рубежа [9, 10].

Архитектурный образ придорожного комплекса

Архитектурный образ объекта выражает его функциональное назначение и смысловое содержание. Образ — это средство коммуникации между человеком и архитектурным пространством, он может быть как строгим, торжественным, так и привлекательным, дружелюбным. Это качество архитектуры объекта в сфере гостеприимства имеет особое значение.

Рассмотрим пять примеров архитектуры придорожных комплексов в разных регионах России. В Краснодарском крае турпоток активен, особенно в летний сезон. Здесь сосредоточено большое количество придорожных комплексов, присутствует конкуренция, которая способствует их развитию. В архитектуре придорожного комплекса на трассе М4 Дон, Краснодарский край, узнается образ мазанки, что создает ощущение домашнего уюта (Иллюстрация 4). Скатная кровля и белый оштукатуренный фасад — главные черты традиционного сельского дома южной части России. Решетчатый навес над входной группой напоминает деревянную конструкцию крыши, поверх



Иллюстрация 5. Придорожный комплекс «Хантыйская горка». Трасса Р404, Ханты-Мансийский АО, г. Нефтеюганск, Россия. Источник: <https://topmotels.ru/hotel/otel-khantyjskaja-gorka>



Иллюстрация 6. Придорожный комплекс «Welcome Plaza Hotel». Трасса А360 (М56), Республика Саха (Якутия), г. Алдан, Россия. Источник: <https://topmotels.ru/hotel/motel-welcome-plaza-hotel>



Иллюстрация 7. Придорожный комплекс «Урал Grill». Трасса Р351, Екатеринбург — Тюмень, объездная г. Камышлов, 139 км, Россия. Источник: <https://topmotels.ru/hotel/ОТЕЛЬ-Кафе%20Урал%20Grill>



Иллюстрация 8. Гостиница «Дорожная». Трасса Р354, Курганская область, пос. Каргаполье, ул. Грейдерная, 1, Россия. Источник: <https://topmotels.ru/hotel/gostinica-dorozhnaja>

которой укладывался камыш. Столбы, стоящие по углам здания придорожного комплекса, могут символизировать деревянные столбы, которые составляли каркас мазанки: в каждом углу будущего жилища устанавливался деревянный столб. Скругленные проемы также являются чертами традиционного дома, так как в мазанке отсутствуют острые и четкие линии дверных проемов и окон. В объекты инфраструктуры данного комплекса входят: гостиница, охраняемая автостоянка, кафе-ресторан, круглосуточная сауна, прачечная; есть WiFi, Интернет.

На севере кемпинги встречаются редко, конкуренции почти нет, тем не менее качество придорожных комплексов от этого не ухудшается. Предположительно это происходит потому, что на север и обратно едет большой поток рабочих, что обеспечивает придорожные комплексы клиентами и стабильным доходом.

Кемпинг, расположенный на трассе Р404, Ханты-Мансийский АО, г. Нефтеюганск, выполнен в сдержанном стиле, компактный, с небольшими окнами и застекленной террасой вокруг здания для уменьшения теплопотерь. Такие приемы характерны для северных регионов (Иллюстрация 5). Скатная крыша с большим уклоном не позволяет накапливаться снегу на кровле. В объекты инфраструктуры данного комплекса входят: гостиница, автостоянка, кафе; есть WiFi, Интернет.

В отдаленных районах России, где почти нет турпотока, деловых поездок, бизнес-туризма, придорожные комплексы встречаются крайне редко. Эстетический образ кемпинга как архитектурного сооружения практически отсутствует, так же как и благоустройство тер-

ритории вокруг комплекса (Иллюстрация 6). Сайдинг в качестве отделки выглядит бедно и отталкивающе, кажется, что за пластиковой отделкой скрывается очень ветхое, возможно, аварийное здание. Кроме того, применение пластика в отделке в данном случае неэкологично. О функциональном назначении здания можно узнать по вывеске и рекламной растяжке на фасаде. Объекты инфраструктуры комплекса: гостиница, автостоянка, кафе.

На Урале на крупных трассах можно встретить современные придорожные комплексы. Образ кемпинга на трассе Р351 Екатеринбург — Тюмень напоминает производственные цеха уральских заводов (Иллюстрация 7). Известно, что Урал — это индустриальный центр России. В архитектуре данного комплекса заметна идентичность региона, ассоциируемая с промышленными зданиями, которые очень распространены на Урале. Характерные черты промышленного здания — это вытянутые пропорции горизонтальных объемов, большие проемы окон, скатная кровля, кирпичная кладка. В объекты инфраструктуры данного комплекса входят: гостиница, автостоянка, прачечная, химчистка, кафе; есть WiFi, Интернет, удобства для людей с ограниченными возможностями.

Однако придорожные комплексы, расположенные чуть дальше от трасс и машинопотока, имеют ветхий и морально устаревший внешний вид, что не вызывает доверия к качеству услуг. В архитектуре гостиницы «Дорожная» на трассе Р354 в поселке Каргаполье Курганской области полностью отсутствует идентичность региона, здание обезличенное, построено по типовому проекту, фасад

не дает представления о функции здания (Иллюстрация 8). Комплекс включает минимальный набор объектов: гостиницу и автостоянку.

Приведенные выше примеры показывают, что придорожная инфраструктура наиболее развита в центральной части страны, вблизи Москвы, Санкт-Петербурга, рядом с курортными городами на юге России, а также вдоль федеральных трасс, которые соединяют эти города. То есть наиболее экономически активные регионы имеют более развитую дорожную сеть и достаточно привлекательную придорожную инфраструктуру.

Архитектура кластеров, которые встречаются в развитых регионах, представляет комплексы из нескольких объектов различного назначения, обеспечивающих более расширенный сервис. Эти комплексы имеют выразительный архитектурный образ, что связано в том числе с конкуренцией, большим спросом на услуги. Комплексы в отдаленных частях страны представляют собой одно безликое здание и стоянку, расположенную рядом. Такой контраст возникает в основном из-за различия экономических условий в данном регионе, величины потока автомобилистов. Владельцы предприятий придорожного сервиса опытным путем пришли к выводу о том, что внимание и доверие посетителей зависит от архитектуры кластеров, что необходимо позиционировать особенности региона и народные традиции. Региональные черты архитектурных объектов комплекса создают образ гостеприимства, что важно как для владельцев, так и для путешественников, способствует положительному восприятию придорожного комплекса.

Заключение

Архитектура зданий и сооружений придорожного комплекса как пространства для жизнедеятельности должна отвечать множеству параметров для удовлетворения различных потребностей путешественников, включать объекты инфраструктуры различного функционального назначения. Архитектурный образ и состав объектов придорожных комплексов имеют большое значение для развития регионов, могут способствовать увеличению потока деловых и туристических поездок. Для автомобилистов внешний облик придорожного комплекса является важным критерием выбора места остановки. Визуальная составляющая объекта сферы гостеприимства обеспечивает узнаваемость территории. По архитектуре зданий путешественники могут судить не только о качестве услуг придорожного комплекса, но и в целом об отличительных чертах и уровне развития региона. Для владельцев комплексов архитектура их зданий и сооружений может стать одним из факторов, обеспечивающих коммерческий успех.

На основании исследования объектов придорожной инфраструктуры в России и за рубежом, результатов авторского социопроса была выявлена важность региональных черт в архитектуре придорожного комплекса. Его узнаваемый образ может стать визитной карточкой региона. Идентичность внешнего вида комплекса отражается не только в традициях местной архитектуры, местных строительных материалах, но и в стилизации природных объектов, таких как горы, дюны, леса, растения, озера и т. д. Архитектура, которая вдохновлена уникальными достопримечательностями и культурой региона, будет акцентировать внимание не только туристов, но местного населения на ценностях и особенностях данного места.

Авторами определены рекомендации к проектированию придорожного комплекса, отвечающего современным требованиям устойчивого развития придорожной инфраструктуры:

- наличие объектов инфраструктуры различного функционального назначения, обеспечивающих полный набор и качество необходимых услуг;
- региональные черты в эстетике архитектурного образа, узнаваемость;
- внешний вид, вызывающий высокую степень доверия потребителей (гармоничный образ, качество отделки фасадов);
- экологичное строительство и обслуживание здания, основанное на опыте традиционной региональной архитектуры;
- экономичное строительство и обслуживание, автономность здания;
- соответствие мест размещения придорожных комплексов и состава их инфраструктуры величине машинопотока, точкам притяжения туристических и деловых поездок, расположению культурных и природных достопримечательностей территории.

Наличие качественных узнаваемых придорожных комплексов внесет вклад в развитие и создаст положительный имидж территории, что в целом будет способствовать развитию регионов России.

Список использованной литературы

- 1 Безопасность автомобильных дорог (ТР ТС 014/2011 Технический регламент Таможенного союза (с изм. на 9 декабря 2011 г.)). — URL: <http://docs.cntd.ru/document/902307834> (дата обращения: 10.09.2020).
- 2 Дугарова Г. Б., Богданов В. Н. Анализ состояния придорожного сервиса в Иркутской области // ЭКО. — 2015. — № 2 (488). — URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/analiz-sostoyaniya-pridorozhnogo-servisa-v-irkutskoy-oblasti> (дата обращения: 17.10.2020).
- 3 Есаулов Г. В., Ломакина Д. Ю. Концепция устойчивого развития в стратегии градостроительной модернизации России // Градостроительство. — 2011. — № 1. — С. 8–11.
- 4 Жундриков А., Галактионова А. и др. Инфраструктура России: индекс развития // InfraONE Research. — 2018. — 24 с. — URL: https://infraone.info/analitika/Index_razvitiia_infrastruktury_Rossii_InfraONE_Research.pdf (дата обращения: 17.10.2020).
- 5 Колесникова О. Д. Синтез эстетики и технологии энергосбережения в архитектуре придорожного комплекса // Академический вестник УралНИИпроект РААСН. — 2020. — № 3 (46). — С. 75–80 (дата обращения: 10.09.2020).
- 6 Крушельницкая Е. И., Пьеркова М. В. Становление и развитие архитектурно-планировочной организации туристско-рекреационных территорий: монография. — Белгород: Изд-во БГТУ, 2015. — 142 с.
- 7 Лазарев Ю. Г., Зянкина К. Э. Анализ международного опыта развития придорожного сервиса на сети федеральных автомобильных дорог // ТТПС. — 2017. — № 2 (40). — URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/analiz-mezhdunarodnogo-opyta-razvitiya-pridorozhnogo-servisa-na-seti-federalnyh-avtomobilnyh-dorog> (дата обращения: 17.10.2020).
- 8 О Стратегии развития туризма в РФ на период до 2035 г.: распоряжение Правительства РФ от 20 сентября 2019 г. № 2129-р. — URL: <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/72661648/#review> (дата обращения: 17.10.2020).
- 9 О федеральной целевой программе «Развитие внутреннего и въездного туризма в Российской Федерации: постановление Правительства РФ от 02.08.2011 № 644 (с изм. и доп. от 18 сентября 2012 г., 18 февраля 2014 г.). — URL: <https://zakonbase.ru/content/base/185067>.

- 10 Гендлин В.В. Трассовая дискриминация // Коммерсантъ Деньги. — 2005. — № 7. — С. 36. — URL: <https://www.kommersant.ru/doc/549005> (дата обращения: 10.09.2020).
- 11 Федеральная служба государственной статистики / Доля городского населения в общей численности населения на 1 января (12.02.2020). — URL: <https://showdata.gks.ru/report/278932/> (дата обращения: 10.09.2020).
- 12 Концепция федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах», утвержденная Распоряжением Правительства РФ. — URL: <https://rg.ru/2005/10/27/konceptcia-dordvizhenie-dok.html> (дата обращения: 10.09.2020).
- 13 Шувалов В.М. Синергетические методы в развитии современной архитектуры придорожных объектов // АМТ. — 2017. — № 4 (41). — С. 257–271. — URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/sinergeticheskie-metody-v-razviti-i-sovremennoy-arhitektury-pri-dorozhnyh-obektov> (дата обращения: 03.10.2020).
- 14 Gas station design — the world's 10 best filling stations for 2017 // Designcurial. — URL: <http://www.designcurial.com/news/gas-station-design-the-worlds-10-best-filling-stations-for-2017-5806148/10> (дата обращения: 03.10.2020).
- 15 Fathy W.D. H. 15 Best Projects Everyone Should Know // Design Journal Rethinking the Future Know Your Architects. — URL: <https://www.re-thinkingthefuture.com/know-your-architects/a425-15-projects-by-hassan-fathy/> (дата обращения: 20.04.2020).
- 8 О Стратегии развития туризма в РФ на период до 2035 г.: распоряжение Правительству РФ от 20 сентября 2019 г. № 2129-р. — URL: <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/72661648/#review> (дата обращения: 17.10.2020).
- 9 О федеральной целевой программе «Развитие внутреннего и въездного туризма в Российской Федерации: постановление Правительства РФ от 02.08.2011 № 644 (с изм. и доп. от 18 сентября 2012 г., 18 февраля 2014 г.). — URL: <https://zakonbase.ru/content/base/185067>.
- 10 Gendlin V. V. Trassovaya diskriminatsiya // Kommersant Den'gi. — 2005. — № 7. — С. 36. — URL: <https://www.kommersant.ru/doc/549005> (дата обращения: 10.09.2020).
- 11 Федеральная служба государственной статистики / Доля городского населения в общей численности населения на 1 января (12.02.2020). — URL: <https://showdata.gks.ru/report/278932/> (дата обращения: 10.09.2020).
- 12 Концепция федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах», утвержденная Распоряжением Правительства РФ. — URL: <https://rg.ru/2005/10/27/konceptcia-dordvizhenie-dok.html> (дата обращения: 10.09.2020).
- 13 Shuvalov V.M. Cinergeticheskie metody v razviti-i-sovremennoy-arhitektury-pri-dorozhnyh-obektov // АМТ. — 2017. — № 4 (41). — С. 257–271. — URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/sinergeticheskie-metody-v-razviti-i-sovremennoy-arhitektury-pri-dorozhnyh-obektov> (дата обращения: 03.10.2020).
- 14 Gas station design — the world's 10 best filling stations for 2017 // Designcurial. — URL: <http://www.designcurial.com/news/gas-station-design-the-worlds-10-best-filling-stations-for-2017-5806148/10> (дата обращения: 03.10.2020).
- 15 Fathy W.D. H. 15 Best Projects Everyone Should Know // Design Journal Rethinking the Future Know Your Architects. — URL: <https://www.re-thinkingthefuture.com/know-your-architects/a425-15-projects-by-hassan-fathy/> (дата обращения: 20.04.2020).

References

- 1 Bezopasnost' avtomobil'nyh dorog (TR TS 014/2011 Tekhnicheskij reglament Tamozhennogo soyuza (s izm. na 9 dekabrya 2011 g.)). — URL: <http://docs.cntd.ru/document/902307834> (дата обращения: 10.09.2020).
- 2 Dugarova G.B., Bogdanov V.N. Analiz sostoyaniya pri-dorozhnogo servisa v Irkutskoy oblasti // ЕКО. — 2015. — № 2 (488). — URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/analiz-sostoyaniya-pri-dorozhnogo-servisa-v-irkutskoy-oblasti> (дата обращения: 17.10.2020).
- 3 Esaulov G.V., Lomakina D.Yu. Konceptiya ustojchivogo razvitiya v strategii gradostroitel'noj modernizatsii Rossii // Gradostroitel'stvo. — 2011. — № 1. — С. 8–11.
- 4 Zhundrikov A., Galaktionova A. i dr. Infrastruktura Rossii: indeks razvitiya // InfraONE Research. — 2018. — 24 s. — URL: https://infraone.info/analitika/Index_razvitiia_infrastruktury_Rossii_InfraONE_Research.pdf (дата обращения: 17.10.2020).
- 5 Kolesnikova O.D. Sintez estetiki i tekhnologii energosberezheniya v arhitekture pri-dorozhnogo kompleksa // Akademicheskij vestnik UralNIIproekt RAASN. — 2020. — № 3 (46). — С. 75–80 (дата обращения: 10.09.2020).
- 6 Krushel'nickaya E.I., Per'kova M.V. Stanovlenie i razvitie arhitekturno-planirovochnoj organizatsii turistsko-rekreacionnyh territorij: monografiya. — Belgorod: Izd-vo BGTU, 2015. — 142 s.
- 7 Lazarev Yu.G., Zyankina K.E. Analiz mezhdunarodnogo opyta razvitiya pri-dorozhnogo servisa na seti federal'nyh avtomobil'nyh dorog // TTPS. — 2017. — № 2 (40). — URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/analiz-mezhdunarodnogo-opyta-razvitiya-pri-dorozhnogo-servisa-na-seti-federalnyh-avtomobilnyh-dorog> (дата обращения: 17.10.2020).

Статья поступила в редакцию в октябре 2020 г.
Опубликована в марте 2021 г.

Oksana Kolesnikova

Master of Architecture, postgraduate student, Institute of Construction and Architecture, Ural Federal University (UrFU), Yekaterinburg, Russian Federation
e-mail: oksanabashirova1@mail.ru

Marina Pankina

Doctor of Culturology, Associate Professor, Professor of the Department of Architecture, Ural Federal University (UrFU), Yekaterinburg, Russian Federation
e-mail: marina.pankina123@gmail.com