

Министерство науки и высшего образования Российской Федерации
Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования
«АМУРСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ»
(ФГБОУ ВО «АмГУ»)

Факультет дизайна и технологии

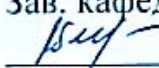
Кафедра сервисных технологий и общетехнических дисциплин

Направление подготовки 43.03.03 – Гостиничное дело

Направленность (профиль) образовательной программы Гостиничная деятельность

ДОПУСТИТЬ К ЗАЩИТЕ

Зав. кафедрой

 И.В. Абакумова
«20» 06 2025 г.

БАКАЛАВРСКАЯ РАБОТА

на тему: «Проектирование функционально-планировочной среды мотеля на федеральной трассе «Амур»

Исполнитель
студент группы 189-об

 18.06.25
(подпись, дата)

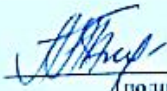
В.В. Пятерников

Руководитель
доцент, канд. техн. наук

 18.06.25
(подпись, дата)

Е.И. Помазкова

Нормоконтроль
ассистент

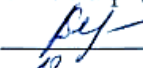
 10.06.2025
(подпись, дата)

А.П. Антонова

Благовещенск 2025

Министерство науки и высшего образования Российской Федерации
Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования
«АМУРСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ»
(ФГБОУ ВО «АмГУ»)

Факультет дизайна и технологии
Кафедра сервисных технологий и общетехнических дисциплин

УТВЕРЖДАЮ
Зав. кафедрой
 И.В.Абакумова
« 18 » 03 2025 г.

ЗАДАНИЕ

К выпускной квалификационной работе Пятерникова Всеволода Васильевича

1. Тема выпускной квалификационной работы – «Проектирование функционально-планировочной среды мотеля на федеральной трассе «Амур» (утверждена приказом от 27.05.2025 г. 1345-уч.)

2. Срок сдачи студентом законченной работы: 17.06.2025 г.

3. Исходные данные к выпускной квалификационной работе: Постановление Правительства РФ от 18.11.2020 N 1860 (ред. от 08.05.2024) «Об утверждении Положения о классификации гостиниц»

4. Содержание выпускной квалификационной работы (перечень подлежащих разработке вопросов): 1. Особенности предоставления гостиничных услуг в придорожных местах отдыха 2. Исследование уровня развития инфраструктуры придорожного сервиса для разработки проекта мотеля 3. Основы проектирования мотеля 4. Планировочно-конструктивные параметры и интерьерные решения проектируемого мотеля 5. Безопасность жизнедеятельности и экология

5. Перечень материалов приложения: (наличие чертежей, таблиц, графиков, схем, программных продуктов, иллюстративного материала и т.п.): Анкета об уровне развития инфраструктуры придорожного сервиса для работников транспортной компании «Деловые Линии»; требования, предъявляемые к зданиям мотелей; ведомость зданий и архитектурных форм; особенности регионального развития деловой активности Амурской области

6. Консультанты по выпускной квалификационной работе (с указанием относящихся к ним разделов): Е.И. Помазкова (канд.техн.наук, доцент).

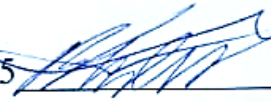
7. Дата выдачи задания: 18.03.2025 г.

Руководитель выпускной квалификационной работы

Е.И. Помазкова (канд. техн.наук, доцент)

(ФИО, должность, ученая степень, ученое звание)

Задание принял к исполнению (дата): 18.03.2025


(подпись студента)

РЕФЕРАТ

Бакалаврская работа содержит 73 страницы, 31 таблицу, 32 рисунка, 4 приложения, 52 источника.

СРЕДСТВА РАЗМЕЩЕНИЯ, МОТЕЛЬ, ГОСТИНИЧНЫЕ УСЛУГИ, ПРИДОРОЖНЫЕ МЕСТА ОТДЫХА, ИНФРАСТРУКТУРА ПРИДОРОЖНОГО СЕРВИСА, ТРАНСПОРТНАЯ КОМПАНИЯ, ЗДАНИЕ МОТЕЛЯ, ПРОЕКТИРОВАНИЕ, ТЕХНИКА БЕЗОПАСНОСТИ

В работе на основе изучения особенностей предоставления гостиничных услуг в придорожных местах отдыха в Амурской области спроектирована функционально-планировочной среда мотеля на федеральной трассе «Амур». В условиях растущей конкуренции на рынке гостиничных услуг и широкого выбора вариантов размещения, мотели вынуждены уделять особое внимание не только качеству обслуживания, но и дизайну интерьеров, функциональности и эстетике предлагаемых пространств.

Цель работы – разработка проекта предметно-пространственной среды мотеля на 22 номера, расположенного на трассе Р-297 в Амурской области.

Основу методологии исследований составляют принципы и методы системного анализа, методы сравнения и обобщения, анкетирование и статистическую обработку данных.

На основании выбранных методов определен район проектирования, разработаны функционально-планировочные схемы базы мотеля, разработан ассортиментный перечень услуг.

СОДЕРЖАНИЕ

Введение	5
1 Особенности предоставления гостиничных услуг в придорожных местах отдыха	8
1.1 История и особенности предоставления гостиничных услуг в придорожных местах отдыха в России	8
1.2 Особенности предоставления гостиничных услуг в придорожных местах отдыха в Амурской области	22
2 Исследование уровня развития инфраструктуры придорожного сервиса для разработки проекта мотеля	35
2.1 Цель, задачи и методы исследования	35
2.2 Проведение опроса и анализ его результатов	36
3 Основы проектирования мотеля	46
3.1 Обоснование целесообразности проектирования мотеля	46
3.2 Характеристика участка, предназначенного для строительства мотеля	48
3.3 Планировочная структура участка и генеральный план мотеля	53
4 Планировочно-конструктивные параметры и интерьерные решения проектируемого мотеля	55
4.1 Объемно-планировочное решение здания мотеля	55
4.2 Архитектурно-конструктивное решение	58
4.3 Выполнение санитарно-гигиенических требований	59
4.4 Архитектурно-художественное решение	60
4.5 Организация обслуживания	61
5 Безопасность жизнедеятельности и экология	64
Заключение	67
Библиографический список	69
Приложение А. Анкета об уровне развития инфраструктуры придорожного сервиса для работников транспортной компании «Деловые Линии»	73
Приложение Б. Требования, предъявляемые к зданиям мотелей	76
Приложение В. Ведомость зданий и архитектурных форм	85
Приложение Г. Особенности регионального развития деловой активности Амурской области	89

ВВЕДЕНИЕ

Состояние придорожного сервиса в России в настоящий момент неопределенное, т.е. нельзя сказать, что данная отрасль совершенно не развивается, но на данный момент ее развития остается практически неохваченной инфраструктура быта человека в пути (дороге), в большинстве случаев не представлены бытовые услуги, услуги связи, медицинские пункты, пункты предоставления отдыха и удовлетворения санитарно-гигиенических потребностей. Таким образом, в настоящее время возникает необходимость разработки, принятия и реализации комплексной программы развития дорог, включая развитие инфраструктуры предоставления гостиничных услуг в придорожных местах отдыха.

В целом, наблюдаются предпосылки и складывается соответствующая ситуация для формирования и развития системы придорожного сервиса. Все большее внимание придорожному сервису уделяется со стороны государства. Этот процесс связан с увеличением значимости транспорта в социальном и экономическом развитии общества, с развитием туристской отрасли, а также повышением культурной и деловой активности населения. В таком рассмотрении, придорожный сервис становится неотъемлемой частью транспорта, а именно его инфраструктурой.

Проектирование предметно-пространственной среды мотеля является важной частью процесса проектирования, который напрямую влияет на комфорт и удовлетворенность гостей. В условиях растущей конкуренции на рынке гостиничных услуг и широкого выбора вариантов размещения, мотели вынуждены уделять особое внимание не только качеству обслуживания, но и дизайну интерьеров, функциональности и эстетике предлагаемых пространств.

Создание комфортной и функциональной предметно-пространственной среды в мотеле должно учитывать не только основные услуги размещения,

но и уникальную атмосферу, способствующую отдыху и восстановлению сил.

Степень разработанности проблемы. Вопросы обслуживания транспортного средства и человека в пути (дороге), организации предприятий, обеспечивающих удовлетворение таких потребностей неоднократно поднимались и рассматривались в отечественной научной и практической литературе последних лет. Большой вклад в решение этой проблемы внесли работы таких ученых и специалистов, как Андрусенко С.И., Марков О.Д., Вейсман Я.М., Бекеров Г.И., Яковенко Ю.Н., Котов Е.И., Петроченков С.Н., Ляско В.И., Радченко И.И.

К настоящему времени крайне мало исследований, посвященных комплексному изучению особенностей функционирования и развития объектов придорожного сервиса не только на территории Амурской области, но и страны в целом. Все вышеизложенное в совокупности с обозначенной актуальностью проблематики исследования обусловило выбор темы, формулировку цели и задач исследования.

Объект – проектирование предприятия отдыха в местах придорожного сервиса.

Предмет исследования – мотель категории «Без звезд», рассчитанный на 22 номера.

Целью исследования является разработка проекта функционально-планировочной среды мотеля на 22 номера, расположенного на трассе Р-297 в Амурской области.

Задачи исследования:

- изучить историю и особенности предоставления гостиничных услуг в придорожных местах отдыха в России;
- выявить особенности предоставления гостиничных услуг в придорожных местах отдыха в Амурской области;
- исследовать уровень развития инфраструктуры придорожного сервиса для разработки проекта мотеля;

- разработать основы проектирования мотеля;
- выработать планировочно-конструктивные параметры и интерьерные решения проектируемого мотеля;
- охарактеризовать безопасность жизнедеятельности и экологии при проектировании мотеля.

Методологическая база работы заключила в себе принципы и методы системного анализа, методы сравнения и обобщения, анкетирование и статистическую обработку данных.

Структура работы включает введение, пять глав, заключение, список использованных источников и приложение.

1 ОСОБЕННОСТИ ПРЕДОСТАВЛЕНИЯ ГОСТИНИЧНЫХ УСЛУГ В ПРИДОРОЖНЫХ МЕСТАХ ОТДЫХА

1.1 История и особенности предоставления гостиничных услуг в придорожных местах отдыха в России

История придорожного сервиса в России берет свое начало к одной из первых форм предоставления гостиничных услуг на придорожных местах отдыха, которыми были постоялые дворы. Это были места для отдыха и размещения путешественников, обычно расположенные в непосредственной близости от дороги. Постоялые дворы предлагали простые комнаты с минимальными удобствами, которые позволяли путешественникам ночевать и отдохнуть [5, с. 85].

С XVIII столетия постоялые дворы открывали повсеместно: в городах, селах, при дорогах, чтобы отдыхать в пути. Их часто строили для путешественников из конкретных стран. В Москве появились аглицкие (то есть английские), армянские и греческие дворы. В Нижнем Новгороде встречались немецкие и голландские (рисунок 1).



Рисунок 1 – Постоялый двор в России

С 1832 года владельцы таких заведений не только обеспечивали путешественников комнатой или постелью, но и кормили – в трактирах или харчевнях, которые открывали тут же. Постепенно за наименованием

«постоялый двор» закрепилось определенное значение: недорогое место, где живут во время поездок.

Во время советского периода гостиничные услуги на придорожных местах отдыха были организованы в рамках государственной системы турбаз и пансионатов. Таким образом, гостиничное предложение на придорожных местах отдыха было систематизировано и ориентировано на отдых множества людей, в том числе и автомобилистов, однако не являлось массовым [6, с. 47].

Сегодня предоставление гостиничных услуг на придорожных местах отдыха в России продолжает развиваться и адаптироваться к современным требованиям путешественников. Однако, существуют и особенности данной сферы. Например, из-за удаленности от городских агломераций и ограниченной инфраструктуры, некоторые гостиницы на придорожных местах отдыха могут иметь ограниченный набор услуг и предложений.

Придорожный сервис в РФ регулируется Федеральным законом 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации», а также Градостроительным кодексом РФ от 29 декабря 2004 г. № 190-ФЗ. Подробно он описан в статье № 22 «Обеспечение автомобильных дорог объектами дорожного сервиса» в которой указано, что технические требования и строительство, реконструкция в границах придорожных полос автомобильной дороги объектов капитального строительства, объектов, предназначенных для осуществления дорожной деятельности, объектов дорожного сервиса, установка рекламных конструкций, информационных щитов и указателей допускаются при наличии согласования в письменной форме владельца автомобильной дороги.

Масштабный ремонт автомобильных дорог и создание новых транспортных маршрутов не только позитивно скажется на качестве и безопасности дорожной сети в России, но и внесет вклад в экономику. На последнем заседании Правительства РФ рассмотрен пакет документов о

выделении трансфертов на развитие транспортной сети в регионах. Всего на период до 2025 года на эти цели будет направлено почти 71 млрд рублей [5].

Из них порядка 22,5 млрд рублей пойдет на поэтапное развитие дорог на различных территориях между областными столицами и городами (в 2023 году – 2,1 млрд. рублей; в 2024 году – 2,8 млрд. рублей; в 2025 году – 17,49 млрд. рублей) (рисунок 2). На реконструкцию дорог и мостов в регионах направят более 12,5 млрд. рублей. На финансирование дорожной деятельности в рамках реализации национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» – еще 5 млрд. рублей.

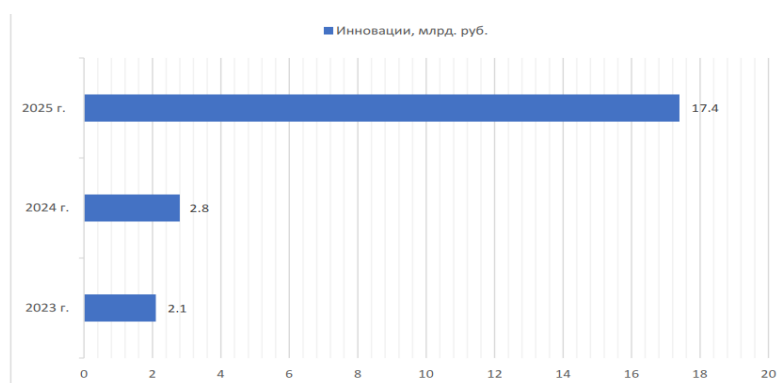


Рисунок 2 – Финансирование поэтапного развития дорог на различных территориях между областными столицами и городами в 2023-2025 гг. [5]

На развитие инфраструктуры дорожного хозяйства транспортного коридора «Европа – Западный Китай», расположенного на территории Приволжского и Центрального федеральных округов направят 30,8 млрд. рублей. Из них: в 2023 году – 2 млрд. рублей; в 2024 году – 10,6 млрд. рублей; в 2025 году – 18,17 млрд. рублей (рисунок 3).

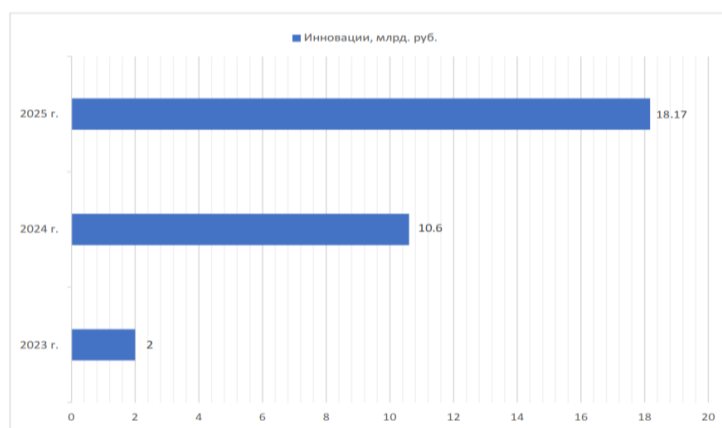


Рисунок 3 – Финансирование развития инфраструктуры дорожного хозяйства транспортного коридора «Европа – Западный Китай» в 2023-2025 гг. [5]

Сфера придорожного сервиса сегодня должна рассматриваться не только как фактор, обеспечивающий решение социальных задач по удовлетворению, но и как важный сектор экономики, обеспечивающий рост занятости, развитие транспортной инфраструктуры, а также значительный приток доходов и новых налоговых платежей в бюджет.

Придорожный сервис – это здания и сооружения, расположенные на придорожной полосе и предназначенные для обслуживания участников дорожного движения в пути следования. К объектам придорожного сервиса относятся, например, мотели, кемпинги, станции технического обслуживания, автозаправочные станции, пункты питания, торговли, связи, медицинской помощи, мойки.

Мотель представляет собой придорожную гостиницу, которая состоит из типовых зданий, как правило, в два-три этажа. Здания практически полностью состоят из одних лишь номеров. Отличительная особенность мотеля – двери номеров выходят на парковку. Обстановка в номерах скромная, пригодная как раз для того, чтобы провести ночь и отправиться дальше в путь.

Мотель – это небольшая гостиница. Среднее число номеров в ней – 50-75. Оплата за услуги в мотеле производится зачастую на стойке регистрации,

которая чаще всего находится в отдельном административном корпусе. Забронировать мотель можно и по телефону, и через интернет.

Основная функция придорожного сервиса – обеспечение комфорта и безопасности водителей транспортных средств и их пассажиров на протяжении всего пути следования.

Придорожный сервис в России практически не развит, так как законодательная база противоречива, и у бизнеса нет правовой защиты. По прогнозам министерства транспорта РФ, в ближайшие годы число людей, путешествующих по России на собственных машинах, увеличится в 1,6 раза и к 2030 году составит примерно 20 миллионов.

По данным Ростуризма насчитали в стране 1916 придорожных объектов размещения, что составляет всего 17% от общего числа российских гостиниц. Минимальная объективная потребность по данным Ростуризма – еще в 3 тысячах мотелей и кемпингов. В настоящее время в России насчитывается лишь 13 полноценных комплексов для автотуристов. Главное достоинство таких комплексов – в непосредственной привязке к трассе.

Комплекс придорожного сервиса представлена на рисунке 2.

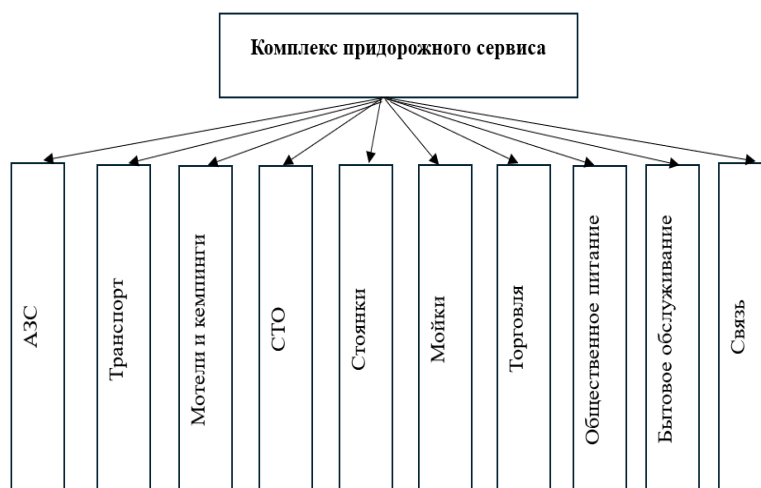


Рисунок 4 – Комплекс придорожного сервиса [13, с. 7]

По мнению членов экспертного совета по развитию придорожного сервиса в, сегодня люди не стремятся быстрее перекусить и уехать. Они

желают принять душ, отдохнуть, плотно поесть, попариться с дороги в бане, почистить одежду.

Целевая аудитория, которыми пользуется услугами придорожного сервиса: водителей большегрузных автомобилей. Большинство представителей этой профессии весьма ограничены в бюджете, выделяемом на поездку, поэтому они, как правило, ночуют в кабине своего автомобиля. Некоторые дальнбойщики не готовы так жертвовать своим комфортом, однако и они отдают предпочтение самым бюджетным вариантам ночлега: снимают не целый номер, а наиболее доступное по цене спальное место в общей комнате. Что в свою очередь регламентировано законодательством, гарантирующим отдых водителей.

Преимущество обслуживания этой категории гостей: дальнбойщики фактически живут в дороге, поэтому испытывают большую потребность в дополнительных бытовых услугах, таких как стирка, пользование душем и т.д.

Помимо этого, услугами придорожного сервиса пользуются путешественники. Для этой категории клиентов мотели являются возможностью транзитной остановки по пути следованию туристического или экскурсионного маршрута.

Практически все успешные придорожные гостиницы объединяют несколько схожих параметров. В первую очередь это, конечно же, удачное расположение, удобный заезд и вместительная охраняемая парковка. Для любого придорожного объекта именно эти факторы если не самые главные, то определенно одни из основных. Особенно если речь идет о выборе гостиницы для отдыха в пути всего на одну ночь. В таких случаях гости довольно редко ищут лучший вариант заранее, читая отзывы в интернете или опрашивая знакомых. Как правило, когда автомобилисты решают, что пришло время отдохнуть, они выбирают первый же отель, который им приглянется уже с трассы.

Еще одним критически важным для популярности придорожной гостиницы фактором является комплексность объектов. Водители намного охотнее останавливаются не в одиноко стоящих на пустыре зданиях, а в местах, где можно и вкусно поесть, и купить в дорогу все необходимое, и отремонтировать машину, если возникает такая необходимость.

Согласно Постановлению Правительства РФ от 18.11.2020 №1860 (ред. от 08.05.2024) все виды moteлей классифицируются по системе звёзд. Мотели могут получать категории от 0 до 4 звёзд, однако чаще всего они относятся к объектам «без звёзд».

Придорожные мотели делят на следующие сегменты:

1. Без звёзд. Чаще всего предлагают небольшие номера с удобствами на этаже. Наибольшим спросом такие отели пользуются у дальнотойщиков и командированных из небольших компаний с ограниченным бюджетом.

Средняя цена за двухместный номер здесь варьируется в пределах от 700 до 1500 рублей. Обычно эконом-гостиницы предоставляют посетителям возможность занять спальное место в общем номере.

2. Одна звезда. Мотели этого класса ориентированы в большей степени на туристов, которые ищут место для ночлега, чтобы на следующий день снова отправиться в путь, а также гостей, приезжающих на выходные. Комнаты в подобных отелях, как правило, оснащены всем необходимым: холодильником, телевизором и даже кондиционером. Удобства находятся в номерах. Довольно часто владельцы таких гостиниц совмещают их с более простыми эконом-отелями, располагая эти два объекта в отдельных корпусах или на разных этажах одного здания.

Также можно отнести достаточно распространенный вариант небольшого «семейного» отеля, зачастую переделанного из обычного жилого дома. Номерной фонд таких объектов редко превышает пять комнат, да и их владельцы обычно делают основной упор на смежный бизнес, например, на кафе или розничную торговлю.

Стоимость двухместного номера в отелях данного класса составляет от 1800 до 3000 рублей за сутки.

Примером является мотель «У Коляна» (рисунок 5), расположенный на 1972-й километре федеральной трассы Чита – Хабаровск в Еврейской автономной области.

Дополнительные услуги мотеля: прачечная/химчистка, парковка, Интернет (WI-FI), кафе.

Стоимость одноместного номера в сутки: 1600 руб.

Стоимость двухместного номера в сутки: 2500 руб.

К достоинствам мотеля «У Коляна» следует отнести СТО.

К недостаткам мотеля «У Коляна» относится отсутствие АЗС.



Рисунок 5 - Мотель «У Коляна» [14]

На рисунке 6 представлено внутреннее помещение мотеля «У Коляна».

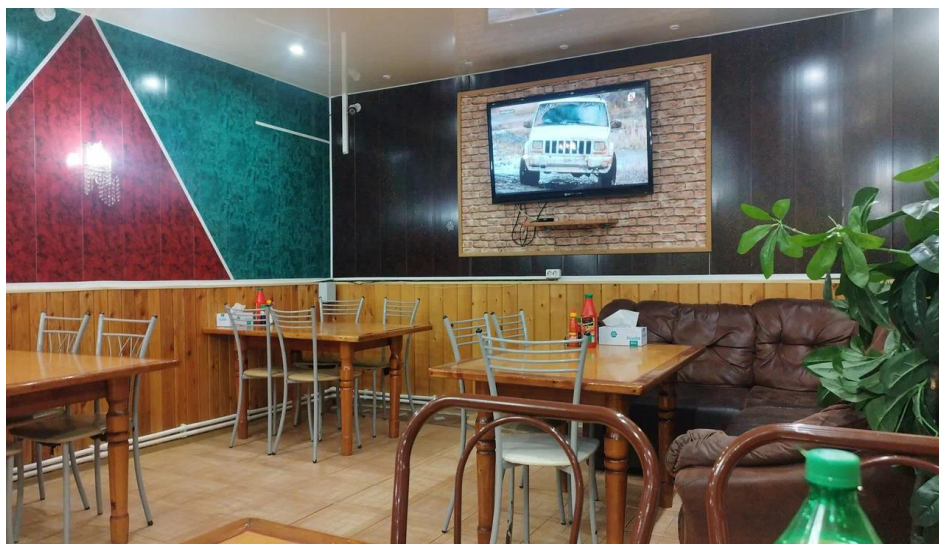


Рисунок 6 – Придорожное кафе рядом с мотелем «У Коляна» [14]

3. Три звезды. Принято относить объекты, которые располагают просторными номерами, состоящими из нескольких комнат, широким спектром самых разнообразных дополнительных услуг и развлечений: от бани и бассейна до тенниса и конюшен, а также большими облагороженными территориями с парковыми зонами.

За одни сутки в двухместном номере гости заплатят не меньше 4000 – 5000 рублей. Обычно в эту сумму входят завтрак, пользование охраняемой стоянкой, а также приятные бонусы, зависящие от маркетинговой политики каждой конкретной гостиницы. Стоит отметить, что развитие бизнес-сегмента в настоящее время не получило широкого развития в России.

Примером мотеля данного типа является «Ажур» (рисунок 7), расположенный в нескольких километрах от г. Бикин Приморского края. Стоимость проживания составляет от 4100 руб. в сутки.

Дополнительные услуги мотеля: прачечная / химчистка, парковка, Интернет (WI-FI), бильярд, питание.

К достоинствам мотеля «Ажур» следует отнести СТО, предоставление горячего питания и наличие развлекательно-игровой зоны.

К недостаткам мотеля «Ажур» относится отсутствие АЗС.



Рисунок 7 – Мотель «Ажур» [14]

Внутреннее помещение мотеля «Ажур» представлено на рисунке 8.



Рисунок 8 – Внутреннее помещение мотеля «Ажур» [14]

Другим примером мотеля является мотель «Фортуна» (рисунок 9), расположенный в нескольких километрах от г. Ясногорск Тульской области.

Стоимость проживания составляет от 5100 руб. в сутки.

Дополнительные услуги мотеля: прачечная, парковка, Интернет (WI-FI), питание (завтрак), бильярд выход на террасу.

К достоинствам мотеля «Фортуна» следует отнести наличие кондиционеров в номерах и развлекательно-игровой зоны, а также СТО.

К недостаткам мотеля «Фортуна» относится отсутствие АЗС и относительно высокая стоимость проживания.



Рисунок 9 – Мотель «Фортуна» [14]

На рисунке 10 представлена терраса мотеля «Фортуна».

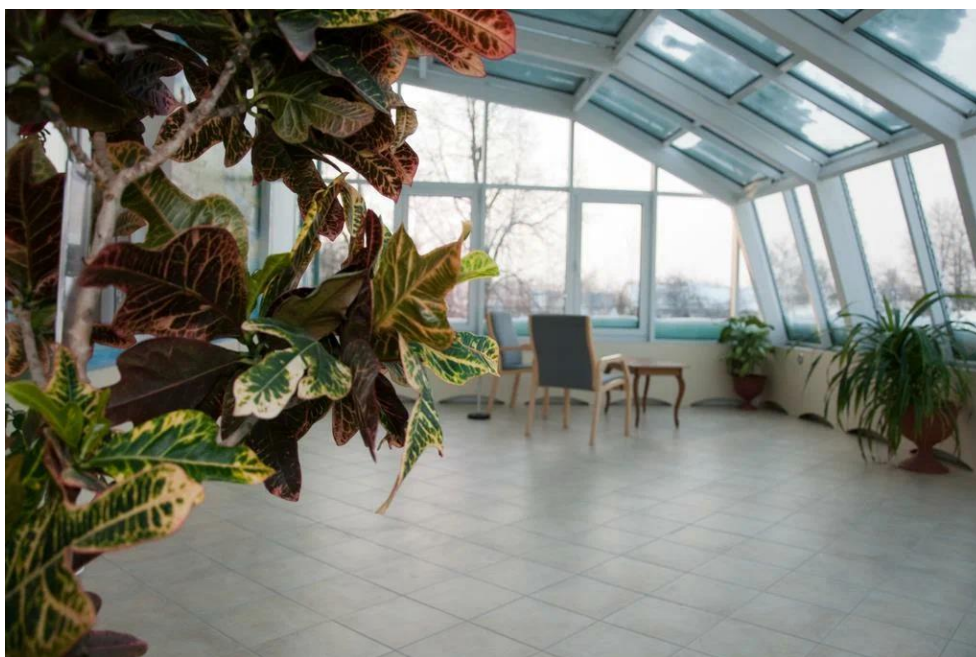


Рисунок 10 – Терраса мотеля «Фортуна»

Одной из особенностей развития гостиничного бизнеса на придорожных местах отдыха является фокус на создание комфортных условий для путешественников, особенно для автомобилистов. Многие гостиницы предлагают бесплатную парковку, зарядные устройства для электромобилей и другие удобства, специально разработанные для удовлетворения потребностей, путешествующих на автомобиле.

Кроме того, современные гостиницы на придорожных местах отдыха активно внедряют новые технологии и сервисы. Например, в номерах устанавливаются системы смарт-контроля, позволяющие гостям управлять освещением, температурой и другими аспектами комфорта с помощью смартфона. Также наблюдается расширение использования электронного заселения и оплаты, что упрощает процесс регистрации и отъезда.

Таким образом, гостиничные услуги на придорожных местах отдыха в России имеют свои особенности, отличающиеся от предоставления аналогичных услуг в городских отелях. Путешественники, останавливающиеся в отелях на трассах, ожидают комфортного пребывания, а также доступ к необходимым удобствам и сервисам.

Одним из основных факторов, влияющих на особенности предоставления гостиничных услуг на придорожных местах отдыха, является местоположение отеля. Такие отели часто располагаются в удаленных от городов и населенных пунктов местах, где инфраструктура может быть недостаточно развита. Поэтому, отель должен стремиться предоставить гостям все необходимые условия для комфортного пребывания, включая удобную парковку, рестораны и кафе, сети Wi-Fi, активности для отдыха и развлечений.

Другой важной особенностью является специфика клиентов, останавливающихся в отелях на придорожных местах отдыха. Это, в основном, путешественники, проезжающие через регион, а также туристы, планирующие отдых на природе, вдали от городской суеты. Отель должен учитывать потребности таких клиентов и предлагать услуги,

соответствующие их ожиданиям. Например, предоставлять информацию о местных достопримечательностях, устраивать экскурсии или предлагать аренду специализированного спортивного оборудования.

Также стоит отметить, что придорожные отели должны обладать хорошей транспортной доступностью. Многие путешественники выбирают этот вид размещения исходя из удобства при поездке на собственном автомобиле. Поэтому отель должен иметь удобный доступ с трасс и обладать достаточным количеством парковочных мест для гостей.

Несмотря на отличия в предоставлении гостиничных услуг на придорожных местах отдыха в России, все еще важно сохранять высокие стандарты сервиса и качества. Путешественники ожидают, что отель будет предоставлять комфортные номера с удобствами, включая ванную комнату и санитарные принадлежности, а также доступ к интернету и спутниковому телевидению. Доброжелательный и внимательный персонал также играет важную роль в удовлетворении потребностей гостей.

Помимо этого, инфраструктурой придорожного сервиса пользуются и местные жители, которые могут осуществлять заправку своих авто на АЗС или покупать продукты питания. Также развитие инфраструктуры придорожного сервиса способствует трудоустройству жителей, проживающих в населенных пунктах, расположенных рядом с мотелями.

На придорожных местах отдыха в России, роль инфраструктуры и сервиса играет важную роль в развитии гостиничных услуг. Инфраструктура включает в себя дорожную сеть, парковки, пункты обслуживания автомобилей, а также объекты отдыха, такие, как пляжи, парки, зоны для пикников и прочее. Важно, чтобы эти объекты были в хорошем состоянии и соответствовали потребностям отдыхающих.

Кроме того, на придорожных местах отдыха должны быть оборудованы парковки, чтобы путешественники могли безопасно оставить свои автомобили и насладиться отдыхом. Важно предусмотреть достаточное

количество парковочных мест, чтобы каждый гость мог воспользоваться услугами места отдыха [14, с. 71].

Пункты обслуживания автомобилей на придорожных местах отдыха также являются неотъемлемой частью инфраструктуры. Здесь путешественники могут заправить автомобиль, проверить его техническое состояние или воспользоваться услугами автомастерской. Наличие данных пунктов обслуживания предоставляет дополнительный комфорт и безопасность для отдыхающих.

Также важно обеспечить наличие качественного питания в придорожных местах отдыха. Рестораны, кафе или фудкорты должны предлагать разнообразные и качественные блюда, чтобы отдыхающие могли насладиться вкусной едой.

В заключение следует затронуть такой актуальный вопрос, как экономическая привлекательность открытия придорожных гостиниц. Инвестиции в полноценное строительство и запуск гостиницы на 15 номеров с удобствами в номере составят от 12 млн. руб. Сумма, безусловно, может сильно варьироваться в зависимости от множества факторов: месторасположения, наличия инфраструктуры, ее состояния. Сроки окупаемости такого объекта – примерно 4 – 5 лет. Таким образом, открытие придорожной гостиницы может стать весьма интересным с точки зрения вложений средств бизнесом.

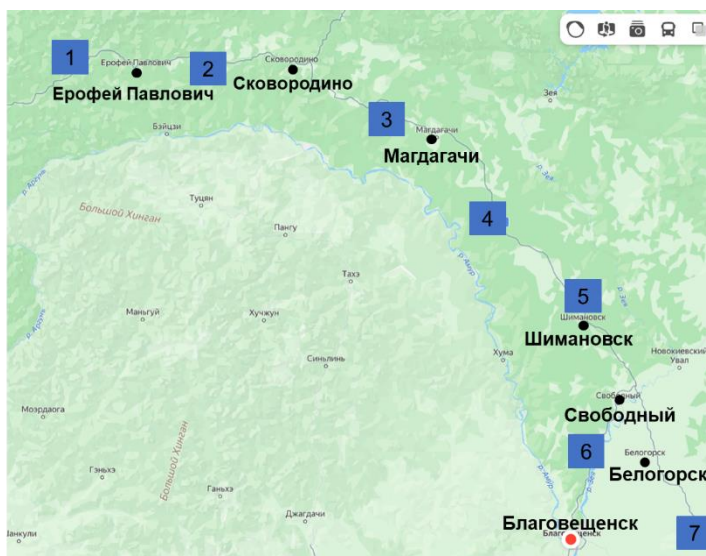
На федеральных трассах России наблюдается явная нехватка точек качественного придорожного сервиса. Одной из сложностей на пути развития является неосведомленность участников российского рынка придорожного сервиса о должном развитии, без этого современную инфраструктуру не выстроить, особенно в такой огромной стране, как наша. Эксперты министерства транспорта РФ и Ростуризма уверены: будущее – за объединением объектов дорожного сервиса в единую сеть, так, как это давно сделано на Западе.

1. Дороги федерального значения. Самая протяжённая из них - магистраль «Амур» (Чита – Хабаровск). Также к федеральным дорогам относятся подъезд к городу Благовещенск и подъездная дорога от автомобильной дороги А-360 «Лена» к границе с Китайской Народной Республикой.

2. Дороги регионального или межмуниципального значения. Обеспечивают внутриобластные связи. Почти полностью имеют твёрдое покрытие, лишь 1,4% протяжённости этих дорог являются грунтовыми.

По данным на конец 2024 года, протяжённость автомобильных дорог общего пользования Амурской области составила 16 459 км, в том числе с твёрдым покрытием – 13 468 км [27].

На рисунке 13 представлена карта федеральных трасс, проходящих по территории Амурской области.



1. Мотель «Ерофей»; 2. Мотель «Уют»; 3. Кафе-мотель «777»; 4. Кафе-мотель «Хуторок»; 5. Кафе-мотель «Меркурий»; 6. Мотель «Maxim»; 7. Гостевой дом «Медвежий угол»

Рисунок 13 – Карта федеральных трасс, проходящих по территории Амурской области

Организация гостиничного бизнеса в придорожных зонах Амурской области включают в себя ряд особенностей, которые отличают их от гостиничных предприятий в центре города или промышленных районов.

Особенности предоставления гостиничных услуг в местах придорожного отдыха в Амурской области оказывают влияние на их качество и уровень. Существует ряд факторов, которые влияют на их предоставление и достаточно важно учитывать их при организации и развитии таких гостиниц.

Первым фактором является расположение придорожной гостиницы. Часто места придорожного отдыха предлагают возможность остановиться и провести ночь на дороге путешественникам, которые перемещаются по Амурской области. Поэтому важно, чтобы гостиницы были удобно расположены вблизи дорог и имели хорошую транспортную доступность. Это обеспечит удобство для путешественников и повысит вероятность выбора такой гостиницы.

Вторым фактором является уровень комфорта и услуг, предоставляемых в придорожных гостиницах. К услугам гостей могут относиться: бесплатный Wi-Fi, телевизор, кондиционер, отдельная ванная комната и другие атрибуты комфортного проживания. Особое внимание должно быть уделено чистоте номеров и общих зон, качеству постельного белья и предоставлению дополнительных услуг, таких как питание, услуги прачечной и парковка. Качество предоставляемых услуг непосредственно влияет на уровень удовлетворенности гостей и их готовность вернуться снова.

Третьим фактором является обязательное оснащение гостиницы энергоресурсами и коммунальной инфраструктурой, особенно в удаленных районах Амурской области. Наличие надежного и стабильного энергоснабжения, а также грамотной системы водоснабжения и канализации, является гарантией комфортного пребывания гостей и предотвращения внезапных прерываний в работе гостиницы.

Четвертым фактором является комплексность услуг, предоставляемых в придорожных гостиницах.

Кроме того, влияние на качество и уровень предоставления гостиничных услуг в местах придорожного отдыха оказывает имидж и репутация гостиницы. Надежно и оперативно решать возникающие вопросы, отвечать на запросы и жалобы гостей, предлагать индивидуальный подход к каждому клиенту – все это поможет создать положительный образ и повысить уровень сервиса.

На рисунке 14 представлены факторы предоставления гостиничных услуг в придорожных зонах Амурской области.

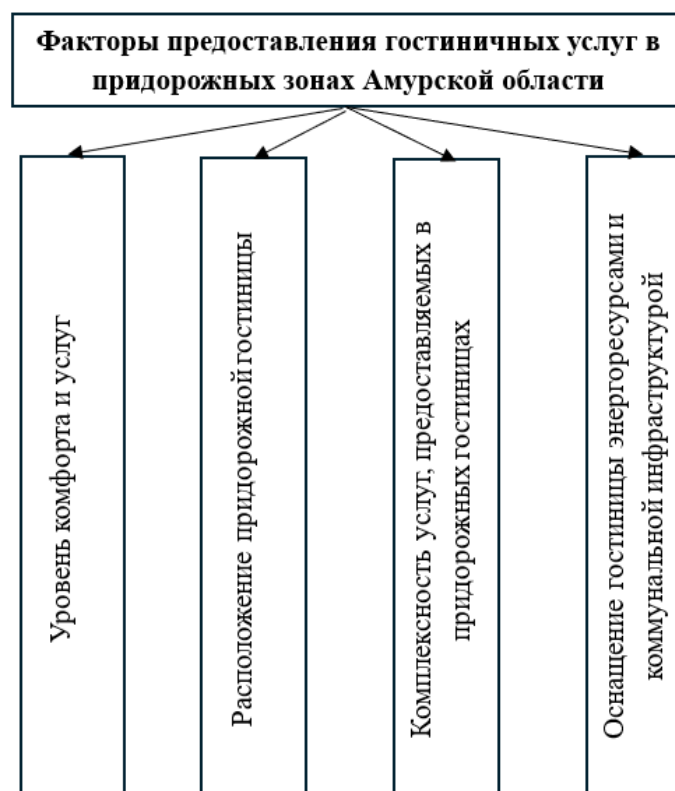


Рисунок 14 – Факторы предоставления гостиничных услуг в придорожных зонах Амурской области

Факторы, влияющие на качество и уровень предоставления гостиничных услуг в придорожных зонах Амурской области, связаны с расположением, комфортом и услугами гостиницы, наличием энергоресурсов и имиджем. Учитывая эти факторы, можно создать условия для комфортного пребывания и удовлетворенности гостей в местах придорожного отдыха.

Рассмотрим организацию гостиничного бизнеса в придорожных зонах Амурской области. В настоящее время в Амурской области представлены следующие мотели, расположенные в придорожных зонах:

1. Мотель «Ерофей» (рисунок 15).

Адрес: Россия, Амурская область, Сковородинский район, трасса Р-297 769 км.

Дополнительные услуги мотеля: прачечная / химчистка, парковка, Интернет (WI-FI), а также детская площадка.

К достоинствам мотеля «Ерофей» следует отнести предоставление горячего питания.

К недостаткам мотеля «Ерофей» относится отсутствие АЗС.

Стоимость одноместного номера в сутки: 1000 руб.

Стоимость двухместного номера в сутки: 1500 руб.



Рисунок 15 – Мотель «Ерофей» [24]

2. Мотель «Уют» (рисунок 16).

Адрес: Россия, Амурская область, Сковородинский район, трасса Р-297 993 км.

Дополнительные услуги мотеля: прачечная / химчистка, парковка, Интернет (WI-FI), а также детская площадка.

К достоинствам мотеля «Уют» следует отнести предоставление горячего питания и наличие детской площадки.

К недостаткам мотеля «Уют» относится отсутствие АЗС.

Стоимость одноместного номера в сутки: 2000 руб.

Стоимость двухместного номера в сутки: 2500 руб.



Рисунок 16 – Мотель «Уют» [24]

3. Кафе-мотель «777» (рисунок 17).

Адрес: Россия, Амурская область, Магдагачинский район, посёлок городского типа Магдагачи, трасса Чита-Хабаровск, 1069-й километр.

К достоинствам мотеля «777» следует отнести большой выбор горячего питания, а также наличие СТО.

К недостаткам мотеля «777» относится отсутствие АЗС.

Дополнительные услуги мотеля: прачечная / химчистка, парковка, Интернет (WI-FI)

Стоимость одноместного номера в сутки: 1000 руб.

Стоимость двухместного номера в сутки: 1500 руб.



Рисунок 17 – Кафе-мотель «777»

4. Кафе-мотель «Хуторок» (рисунок 18).

Адрес: Россия, Амурская область, Магдагачинский район, 1273 км федеральной трассы «Амур», 12 км от пгт. Сиваки.

Дополнительные услуги мотеля: парковка, Интернет (WI-FI).

К достоинствам мотеля «777» следует отнести большой выбор горячего питания.

К недостаткам мотеля «777» относится отсутствие АЗС.

Стоимость одноместного номера в сутки: 1000 руб.



Рисунок 18 – Кафе-мотель «Хуторок»

5. Кафе-мотель «Меркурий» (рисунок 19).

Адрес: Россия, Амурская область, г.о. Циолковский, на трассе Р-297
1412 км.

Дополнительные услуги мотеля: парковка, Интернет (WI-FI).

К достоинствам мотеля «Меркурий» следует отнести большой выбор горячего питания, а также наличие в непосредственной близости от мотеля СТО и продуктовых магазинов.

К недостаткам мотеля «Меркурий» относится отсутствие АЗС.

Стоимость одноместного номера в сутки: 800 руб.



Рисунок 19 – Кафе-мотель «Меркурий»

6. Мотель «Махім» (рисунок 20).

Адрес: Россия, Амурская область, Завитинский р-н, на трассе Р-297
1630 км

Дополнительные услуги мотеля: парковка, Интернет (WI-FI)

К достоинствам мотеля «Махім» следует отнести наличие СТО.

К недостаткам мотеля «Махім» относится отсутствие АЗС.

Стоимость одноместного номера в сутки: 1000 руб.

Стоимость двухместного номера в сутки: 1500 руб.



Рисунок 20 – Мотель «Maxim»

7. Гостевой дом «Медвежий угол» (рисунок 21).

Адрес: Россия, Амурская область, рабочий посёлок Новобурейский, Советская ул., 13.

Дополнительные услуги мотеля: прачечная / химчистка, парковка, Интернет (WI-FI), сауна (баня)

К достоинствам мотеля «Медвежий угол» следует отнести наличие сауны (бани) и развлекательно-игровой зоны, а также детской площадки.

К недостаткам мотеля «Медвежий угол» относится отсутствие АЗС и относительно высокая стоимость проживания.

Стоимость одноместного номера в сутки: 2000 руб.

Стоимость двухместного номера в сутки: 3000 руб.



Рисунок 21 – Гостевой дом «Медвежий угол»

В таблице 1 представлены мотели Амурской области.

Таблица 1 – Мотели Амурской области

№	Средство размещения	Категория	Инфраструктура	Расположение
1	2	3	4	5
1	Мотель «Ерофей»	Без звезды	Прачечная, химчистка, парковка, Интернет (WI-FI), а также детская площадка	Россия, Амурская область, Сковородинский район, трасса Р-297 769 км.
2	Мотель «Уют»	Без звезды	Прачечная, химчистка, парковка, Интернет (WI-FI), а также детская площадка	Россия, Амурская область, Сковородинский район, трасса Р-297 993 км.
3	Мотель «777»	Без звезды	Прачечная, химчистка, парковка, Интернет (WI-FI), большой выбор горячего питания.	Россия, Амурская область, Магдагачинский район, посёлок городского типа Магдагачи, трасса Чита-Хабаровск, 1069-й км.

Продолжение таблицы 1

1	2	3	4	5
4	Мотель «Хуторок»	Без звезды	парковка, Интернет (WI-FI), горячее питание	Россия, Амурская область, Магдагачинский район, 1273 км федеральной трассы «Амур», 12 км от пгт. Сиваки.
5	Мотель «Меркурий»	Без звезды	большой выбор горячего питания, а также наличие в непосредственной близости от мотеля СТО и продуктовых магазинов, парковка, Интернет (WI-FI).	Россия, Амурская область, г.о. Циолковский, на трассе Р-297 1412 км.
6	Мотель «Maxim»	Без звезды	парковка, Интернет (WI-FI), СТО	Россия, Амурская область, Завитинский р-н, на трассе Р-297 1630 км
7	Мотель «Медвежий угол»	Без звезды	наличие сауны (бани) и развлекательно- игровой зоны, а также детской площадки, питание, прачечная, химчистка, парковка, Интернет (WI-FI)	Россия, Амурская область, рабочий посёлок Новобурейский, Советская ул., 13.

На основании проведенного анализа можно сделать вывод, что большинство мотелей в придорожных местах отдыха в Амурской области относятся к категории «Без звезды».

Также по данным www.motels.ru среднее расстояние между мотелями на трассе Р-297 в Амурской области составляет 125 км.

Таким образом, гостиничный сектор в местах придорожного отдыха Амурской области имеет значительный потенциал для развития. В последние годы наблюдается увеличение числа туристов, посещающих эти места, что влечет за собой увеличение спроса на гостиничные услуги. Также стоит отметить стратегически важное расположение Бурейского моста на территории Амурской области.

По данным Амурстат, коллективными средствами размещения в 2023 году было размещено 354 тыс. человек, что на 10,8% больше, чем в 2022 году. В 2023 году число предоставленных коллективными средствами размещения ночевок составило 1080,2 тыс. ночевок, что на 16,7% больше прошлого года.

На рисунке 22 представлена численность размещенных лиц за 2015 – 2023 годы в Амурской области.



Рисунок 22 – Численность размещенных лиц, тыс. чел. в коллективных средствах размещения за 2015 -2023 годы в Амурской области [27]

На рисунке 23 представлено число коллективных средств размещения за 2015 – 2023 годы в Амурской области.



Рисунок 23 – Число коллективных средств размещения за 2015 – 2023 годы в Амурской области [27]

В 2023 году коллективные средства размещения получили доход от предоставления услуг в сумме 2385,5 млн. рублей (в 2022г. – 1978,7 млн.

рублей). Однако, существуют определенные особенности предоставления гостиничных услуг в регионе.

Таким образом, можно сделать следующие выводы:

Во-первых, гостиницы и мотели являются местом отдыха и ночлега для дальнотойщиков, которые являются частыми и практически основными гостями данных заведений, расположенных в придорожных местах.

Во-вторых, места придорожного отдыха часто являются пунктами массового отдыха и развлечений. Туристы могут посещать здесь парки, сады, различные аттракционы и развлекательные мероприятия. В связи с этим, гостиницы в этих местах должны предоставлять дополнительные услуги, такие как рестораны, бары, сауны, бассейны и прочее.

В-третьих, частыми посетителями мест придорожного отдыха являются туристы, путешествующие на автомобилях. Они ищут удобное место для отдыха и ночлега во время долгих поездок. Поэтому гостиницы должны обеспечить комфортные и доступные условия проживания, а также предоставить парковку для автомобилей.

Однако, развитие гостиничного сектора в местах придорожного отдыха Амурской области также сталкивается с определенными проблемами. Недостаточное количество удобных гостиниц и неразвитая инфраструктура являются основными препятствиями для развития этой отрасли. Поэтому для привлечения большего числа туристов и улучшения условий проживания необходимо активно инвестировать в развитие гостиничного сектора и создание новых объектов размещения.

2 ИССЛЕДОВАНИЕ УРОВНЯ РАЗВИТИЯ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРИДОРОЖНОГО СЕРВИСА ДЛЯ РАЗРАБОТКИ ПРОЕКТА МОТЕЛЯ

2.1 Цель, задачи и методы исследования

Целью исследования является изучение уровня развития инфраструктуры придорожного сервиса на примере сотрудников транспортной компании «Деловые Линии».

Опрос проводился путем онлайн-анкетирования. Анкета об уровне развития инфраструктуры придорожного сервиса для работников транспортной компании «Деловые Линии» представлена в приложении А. Таким образом, учитывая специфику проблемы исследования, наиболее подходящим типом исследования является метод опроса в форме анкетирования.

Транспортная компания ГК «Деловые Линии» - основана в 2001 году и является одним из ведущих транспортно-логистических операторов России. Транспортная компания ГК «Деловые Линии» работает на отечественном и зарубежном логистических рынках более 24 лет.

География доставки - более 90% населенных пунктов в России, а также Белоруссия, Казахстан, Киргизия, Армения, Восточная Азия, Европа и Америка. Лидер среди транспортных компаний по размеру собственного автопарка: насчитывает более 9 тыс. транспортных средств разной грузоподъемности.

Логотип транспортной компании представлен на рисунке 24.



Рисунок 24 – Логотип транспортной компании ГК «Деловые Линии»

ГК «Деловые Линии» оказывает весь комплекс транспортно-логистических услуг: перевозки сборного груза, транспортировку грузов отдельными еврофурами, доставку от «адреса и до адреса» по городу и региону, авиаперевозки, контейнерные перевозки, складские и комплексные логистические услуги.

2.2 Проведение опроса и анализ его результатов

Выявление недостатков и анализ уровня развития инфраструктуры придорожного сервиса в Амурской области для работников транспортной компании «Деловые Линии» помогут улучшить предоставление гостиничных услуг в придорожных местах отдыха.

Для этого был проведен опрос среди водителей транспортной компании «Деловые Линии», в котором приняло участие 40 респондентов. Респонденты получили анкету через службу кадров транспортной компании «Деловые Линии» путем отправки сообщения в мессенджеры или на электронную почту работников.

40 респондентов являются работниками транспортной компании «Деловые Линии» в Амурской области и дали согласие на участие в анкетировании.

Исследование проводилось с 5 февраля по 6 марта 2025 года.

Результаты опроса приведены ниже.

1. Как часто пользуетесь услугами мотелей? (таблица 2)

Знание частоты пользования объектами придорожного сервиса респондентами может быть полезно для оценки эффективности работы инфраструктуры и определения приоритетных направлений её развития.

Таблица 2 – Результат опроса

Ответ	Количество респондентов	Результат
Ежедневно	10	25 %
Каждую неделю	22	55 %
Раз в месяц	6	15 %
Раз в полгода	2	5 %
Один раз в год	-	-
Реже одного раза в год	-	-
Всего	40	100 %

Результат опроса представлен на рисунке 24.

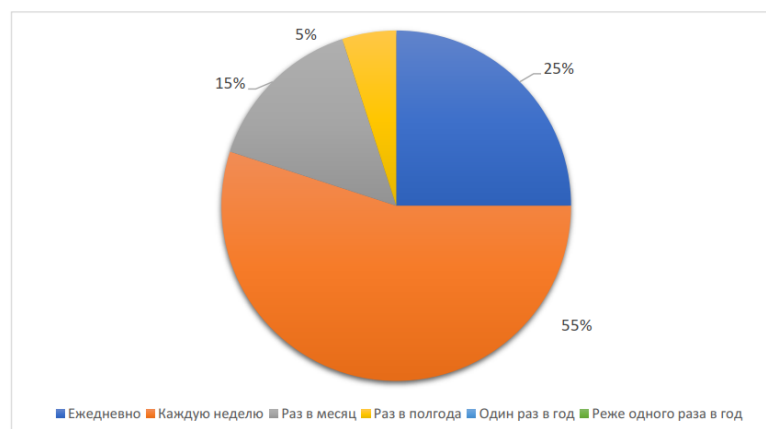


Рисунок 24 – Результат опроса о частоте пользования объектами придорожного сервиса

Результат опроса свидетельствует о том, что подавляющее большинство часто пользуется услугами мотелей, а именно ежедневно – 25 %, каждую неделю – 55 %.

2. По какой причине вы останавливаетесь в придорожных комплексах (отдых, питание и др.)? (таблица 8).

Вопрос о причинах остановки в придорожных комплексах может быть включён в опрос, чтобы получить информацию о потребностях и предпочтениях пользователей придорожного сервиса.

Ответы на такой вопрос могут помочь, например:

- определить, какие услуги придорожного сервиса наиболее востребованы. Это могут быть отдых и питание, заправки, автомобильные мойки и другие;
- выяснить, насколько пользователей устраивает уровень благоустройства и санитарное состояние объектов.

Таблица 3 - Результат опроса

Ответ	Количество респондентов	Результат
1	2	3
Удобное расположение на трассе	10	25 %
Хорошее обслуживание	2	5 %
Низкие цены	8	20 %

Продолжение таблицы 3

1	2	3
Наличие большой площадки для стоянки всех видов транспорта	2	5 %
Привлекательный архитектурный облик и интерьер	2	5 %
Комплексное обслуживание	10	25 %
Красивая природная среда	-	-
Хорошие отзывы в интернете	6	15 %
Всего	40	100 %

Результаты опроса представлены на рисунке 25

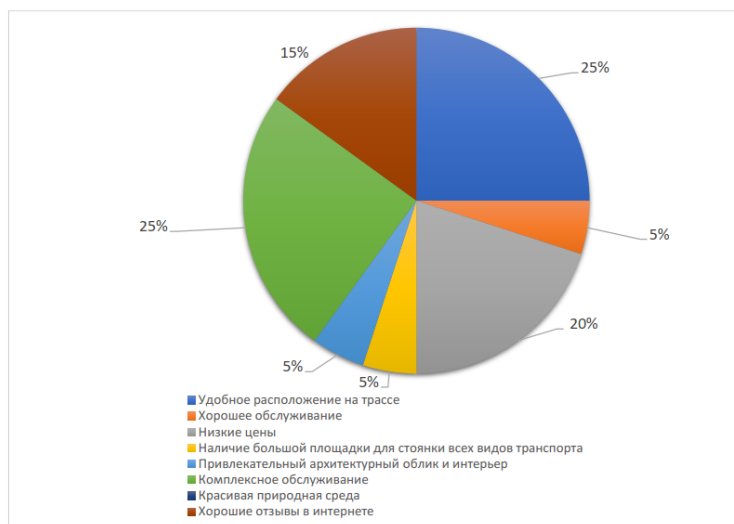


Рисунок 25 – Результат опроса причине остановке в придорожных комплексах

Таким образом, 20 % респондентов останавливаются по причине низких цен, 25 % из-за удобного расположения на трассе, столько же по причине комплексного обслуживания.

3. По вашему мнению, на территории придорожного сервиса необходимо комплексное благоустройство, наличие малых форм, уличное освещение, лавки и прочее? (таблица 4).

Вопрос о необходимости комплексного благоустройства территории придорожного сервиса включён в опрос, чтобы выяснить мнение

респондентов о том, какие меры по благоустройству важны и необходимы на таких территориях. Получение мнения респондентов поможет определить, какие элементы благоустройства важны и значимы, и позволит учесть их при разработке проектов по улучшению территории придорожного сервиса.

Таблица 4 – Результат опроса

Ответ	Количество респондентов	Результат
Да	30	75 %
Нет	10	25 %
Всего	40	100 %

Результат опроса представлен на рисунке 26.

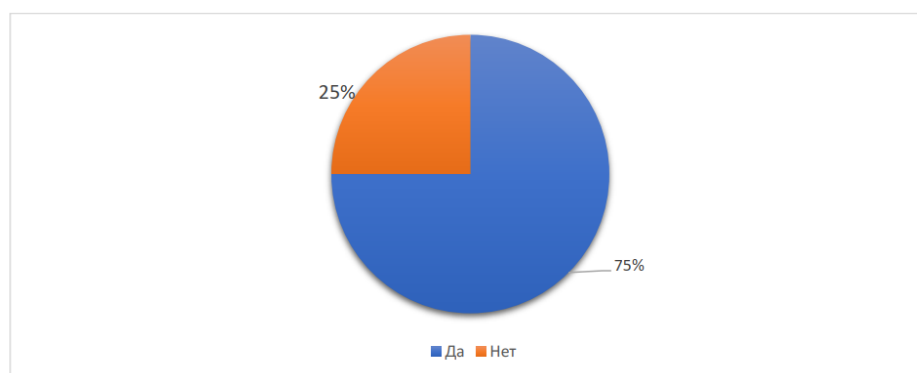


Рисунок 26 – Результат опроса о комплексном благоустройстве

30 водителей поддержали комплексное благоустройство на территории придорожного сервиса, что свидетельствует о важности комплексного благоустройства территории придорожного сервиса в рамках проводимого исследования.

4. Какими услугами Вы чаще всего пользуетесь в пути? (таблица 6).

Данный вопрос помогает понять потребности и ожидания аудитории, а также улучшить продукты и услуги.

С помощью таких вопросов можно, например:

- выявить сильные и слабые стороны предложения. Опрос позволяет узнать, какие функции продукта востребованы, а какие нет.
- определить, какие аспекты продукта или услуги требуют доработки.
- повысить удовлетворённость водителей.

Таблица 5 – Результат опроса

Ответ	Количество респондентов	Результат
Туалет	2	5 %
Кафе	5	12,5%
Отдых в мотеле	20	50 %
Универсальный магазин	5	12,5 %
Сувенирный магазин	-	-
АЗС	4	10 %
СТО, шиномонтаж, магазин автозапчастей	3	7,5 %
Автомойка	1	2,5 %
Бытовые услуги	-	-
Всего	40	100 %

Результат опроса представлен на рисунке 27.

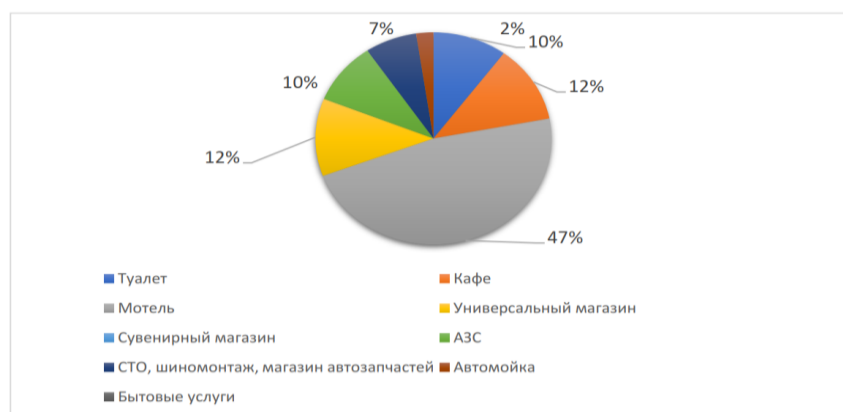


Рисунок 27 – Результат опроса о пользовании различными услугами в пути

Подавляющее число респондентов (20 чел.) выбрали отдых в мотеле, что свидетельствует о высокой потребности в месте для отдыха во время выполнения рейсов между населенными пунктами.

5. Вы предпочитаете делать остановку в определенных придорожных комплексах или в разных? (таблица 6).

Вопрос о предпочтениях респондентов в отношении придорожных комплексов может быть нужен, например, для определения предпочтений аудитории и выбора лучшего варианта.

Таблица 6 - Результат опроса

Ответ	Количество респондентов	Результат
1	2	3
Останавливаюсь в одном и том же комплексе	18	45 %

Продолжение таблицы 6

1	2	3
Всегда в разных	14	35 %
Не останавливаюсь вообще	-	-
Останавливаюсь в тех комплексах, о которых есть положительные отзывы в Интернете	8	20 %
Всего	40	100 %

Результат опроса представлен на рисунке 28.

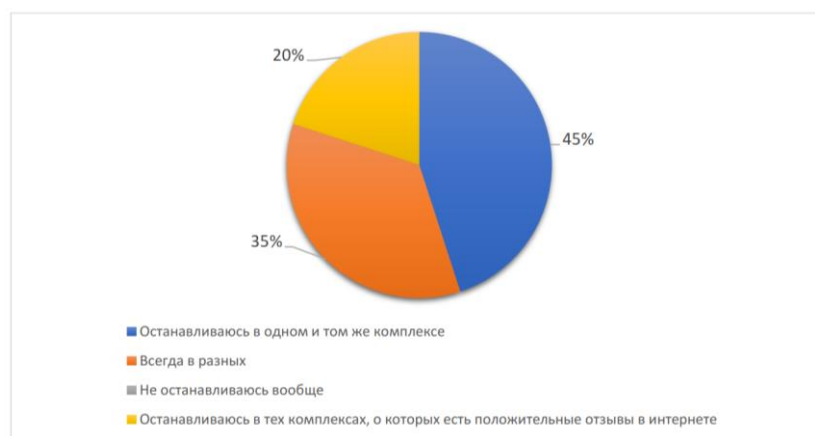


Рисунок 28 – Результат опроса о предпочтениях остановок в пути

14 водителей останавливаются всегда в разных мотелях, 18 водителей останавливаются в одном и том же комплексе, а 8 водителей останавливаются в тех комплексах, о которых есть положительные отзывы в Интернете.

6. Существует ли необходимость в специализированных площадках стоянках для крупногабаритного транспорта по трассам? (таблица 7).

Вопрос о необходимости специализированных площадок и стоянок для крупногабаритного транспорта по трассам может быть важен, например, для оценки качества обслуживания участников дорожного движения.

Таблица 7 – Результат опроса

Ответ	Количество респондентов	Результат
Да	40	100 %
Нет	-	-
Всего	40	100 %

Результат опроса представлен на рисунке 29.

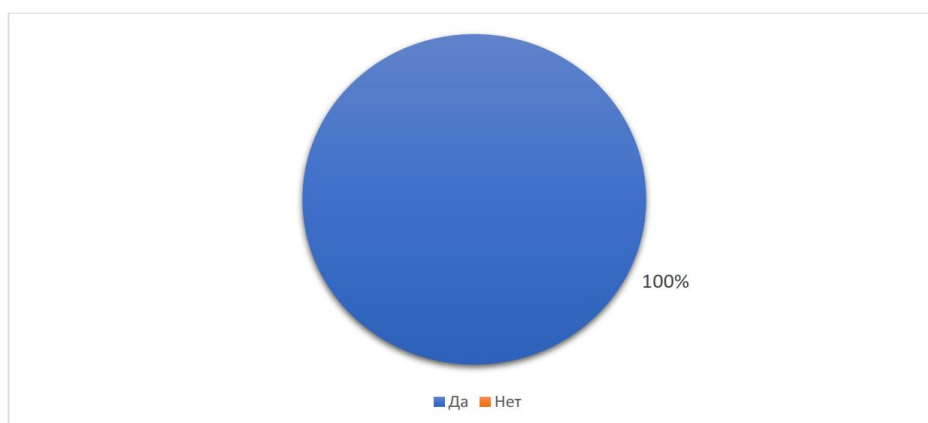


Рисунок 29 – Результат опроса о необходимости в специализированных площадках стоянках для крупногабаритного транспорта по трассам

Все водители дали согласие о необходимости в специализированных площадках стоянках для крупногабаритного транспорта по трассам.

7. Пол (таблица 8).

Знание пола респондентов важно при проведении исследований, так как помогает учесть особенности аудитории и скорректировать результаты опроса.

Таблица 8 – Результат опроса

Ответ	Количество респондентов	Результат
Мужской	40	100%
Женский	-	-
Всего	40	100 %

Результат опроса представлен на рисунке 30.

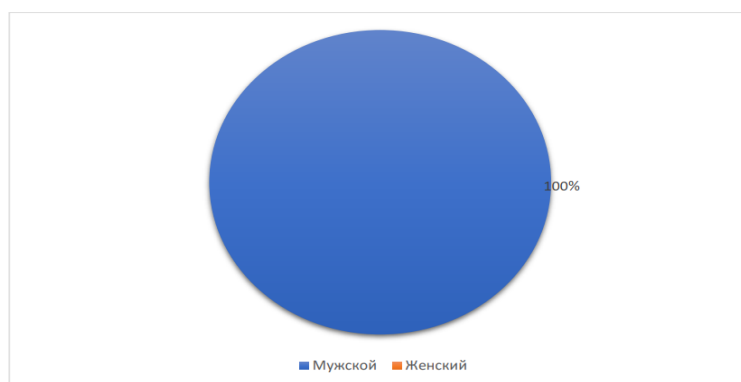


Рисунок 30 – Пол респондентов

По результатам опроса можно сделать вывод, что все респонденты мужчины.

8. Возраст респондентов (таблица 9).

Чтобы исследование отражало истинное положение дел, нужно охватить как можно более широкий возрастной диапазон.

Таблица 9 – Результат опроса

Ответ	Количество респондентов	Результат
18-29 лет	6	15 %
30-39 лет	20	50 %
40-54 лет	12	30 %
55 и старше	2	5 %
Всего	40	100%

Результат опроса представлен на рисунке 31.

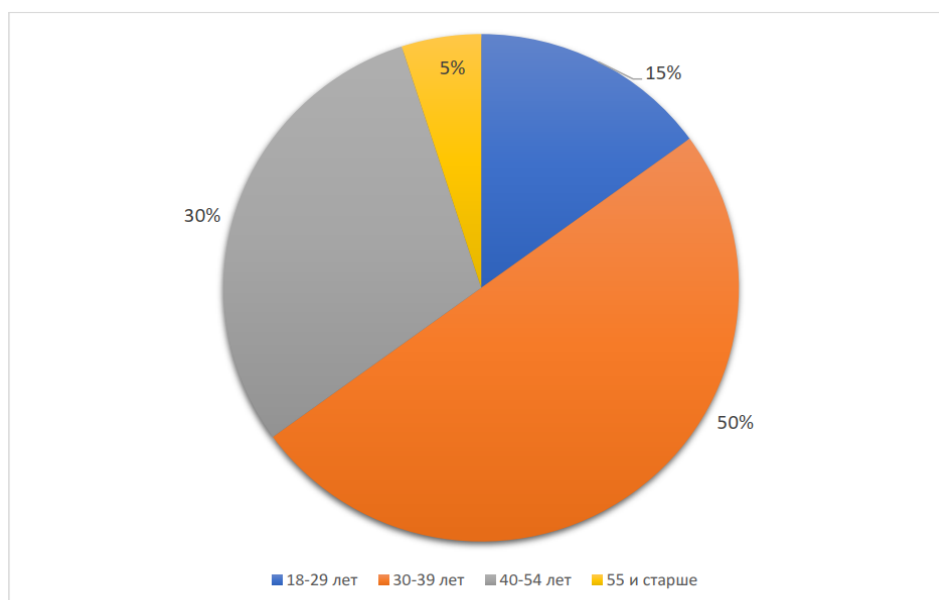


Рисунок 31 – Возраст респондентов

Таким образом, 6 водителей в возрасте 18-29 лет, 20 водителей в возрасте 30-39 лет, 12 водителей в возрасте 40-54 лет, 2 водителя в возрасте 55 и старше.

9. Стаж работы (таблица 10).

Специальный стаж отражает запас знаний, навыков и умений, которые повышают производительность труда работника на текущем рабочем месте.

Таблица 10 – Результат опроса

Ответ	Количество респондентов	Результат
Менее 5 лет	7	17,5%
5-7 лет	18	45 %
7 и более лет	15	37,5 %
Всего	40	100 %

Результат опроса представлен на рисунке 32.

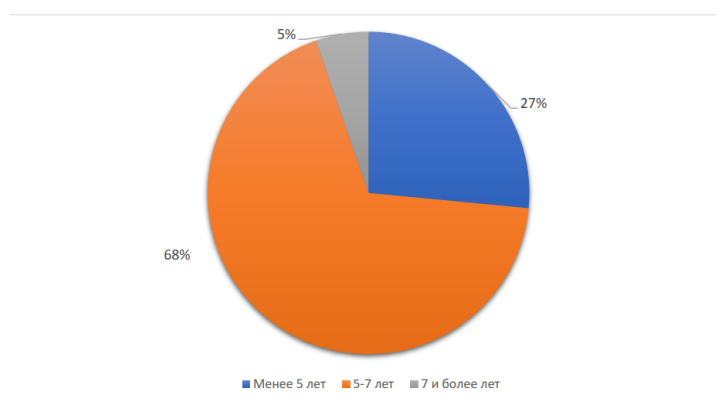


Рисунок 32 – Стаж работы респондентов

По результатам опроса можно сделать вывод, что большинство водителей (73 % респондентов) имеют достаточный уровень стажа (от 5 и более лет). В свою очередь это позволяет им иметь значительный опыт в пользовании инфраструктурой придорожного сервиса.

Проведённый опрос среди водителей транспортной компании «Деловые Линии» в Амурской области позволил выявить ключевые аспекты использования придорожной инфраструктуры, а также определить основные проблемы и потребности респондентов.

Частота использования услуг мотелей - подавляющее большинство водителей (80%) пользуются придорожными сервисами регулярно (ежедневно или еженедельно), что подчеркивает высокую востребованность таких объектов.

Причины остановки в придорожных комплексах - наиболее значимыми факторами являются удобное расположение (25%), комплексное обслуживание (25%) и низкие цены (20%). При этом такие критерии, как

хорошее обслуживание, архитектурный облик и наличие парковки, оказались менее приоритетными.

Предпочтения в выборе мест остановки – почти половина опрошенных (45%) предпочитают останавливаться в одних и тех же комплексах, что может быть связано с их надежностью и привычкой. При этом 35% выбирают разные места, а 20% ориентируются на отзывы в интернете.

Специализированные стоянки для крупногабаритного транспорта - все респонденты (100%) отметили острую необходимость в таких площадках, что свидетельствует о дефиците специализированной инфраструктуры для грузового транспорта.

Рекомендации увеличение количества мотелей и зон отдыха с улучшенными условиями (санузлы, душевые, Wi-Fi), развитие комплексных придорожных комплексов, включающих кафе, магазины, АЗС и СТО, создание специализированных стоянок для грузового транспорта с охраной и базовыми удобствами, учет отзывов водителей при проектировании новых объектов для повышения их привлекательности. Полученные данные позволяют сделать вывод о необходимости модернизации придорожной инфраструктуры в Амурской области с учетом потребностей профессиональных водителей, что в перспективе повысит качество сервиса и безопасность на трассах.

3 ОСНОВЫ ПРОЕКТИРОВАНИЯ МОТЕЛЯ

3.1 Обоснование целесообразности проектирования мотеля

Строительство мотеля предполагается в Белогорском муниципальном округе Амурской области на трассе Р-297 (подъезд к Благовещенску, 1522-й километр). Для обоснования целесообразности строительства в выбранном районе была проанализирована потребность в гостиничных услугах в придорожных местах отдыха, при этом учтены следующие факторы:

- значимость региона;
- особенности регионального развития деловой активности;
- внешние связи района;
- развитие индустрии развлечений и отдыха, транспортной системы;
- существующая обеспеченность региона мотелях и степень их загрузки;
- число и пропускная способность мест для отдыха дальнобойщиков.

Значимость федеральной автомобильной дороги Р-297 «Амур».

Федеральная автомобильная дорога Р-297 «Амур» связывает между собой Забайкальский край, Амурскую область, Хабаровский край и Еврейскую автономную область.

Федеральная автомобильная дорога Р-297 «Амур» является важным логистическим звеном в транспортной системе России и Дальнего Востока.

Федеральная автомобильная дорога Р-297 «Амур» имеет стратегическое значение по следующим причинам.

1. Влияние на развитие промышленности. Трасса послужила определяющим фактором роста и развития промышленности всех регионов Дальнего Востока, а также активизации бизнес-сообщества.

2. Связь с Ванинским морским торговым портом. Он является крупным транспортным узлом и ключевым пунктом в организации поставок грузов между странами Азиатско-Тихоокеанского региона.

3. Участие в международном транспортном коридоре «Транссиб». Дорога является составным звеном маршрута Владивосток - Москва - Санкт-Петербург протяжённостью около 10 тысяч километров.

Особенности регионального развития деловой активности Амурской области представлены в приложении Г.

Состав автодорог Амурской области включает:

- дороги федерального значения. Самая протяжённая из них - магистраль «Амур» (Чита – Хабаровск). Также к федеральным дорогам относятся подъезд к городу Благовещенск и подъездная дорога от автомобильной дороги А-360 «Лена» к границе с Китайской Народной Республикой;

- дороги регионального или межмуниципального значения. Обеспечивают внутриобластные связи. Почти полностью имеют твёрдое покрытие, лишь 1,4% протяжённости этих дорог являются грунтовыми.

По данным на конец 2024 года, транспортная сеть Амурской области включала 11 850 км автомобильных дорог с твёрдым покрытием (без учёта дорог федерального значения), 2 919,9 км железнодорожных путей общего пользования, 1 923 км внутренних водных путей с гарантированными габаритами судового хода.

Развитие транспортной системы Амурской области включает создание новой транспортной инфраструктуры. Например, международный автомобильный мост через реку Амур «Благовещенск – Хэйхэ», автомобильный мост через реку Зея, завершение строительства новой взлётно-посадочной полосы.

В 2023 году была утверждена программа по развитию транспортной системы Амурской области на 2024–2030 годы. Её цели к 2030 году: обеспечение доли дорожной сети в городских агломерациях, соответствующей нормативным требованиям, на уровне не менее 85%, доведение доли автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения, соответствующих нормативным требованиям, до 46%, повышение

доступности качественных транспортных услуг общественного транспорта Амурской области на уровень 580 млн пасс.-км на 1 жителя.

По данным www.motels.ru среднее расстояние между мотелями на трассе Р-297 в Амурской области составляет 125 км.

Исходя из всего выше сказанного, можно сделать вывод о том, что строительство мотеля на первом километре подъезда к г. Благовещенску (трасса Р-297 «Амур») подтверждает высокую потребность в придорожной гостиничной инфраструктуре. Развитие деловой активности, логистики и внешних связей Амурской области, включая строительство новых мостов и модернизацию дорожной сети, способствует увеличению транспортного потока, а значит и посетителей придорожных мест отдыха. Выбранное местоположение мотеля является обоснованным с точки зрения транспортной логистики, так и с учетом социально-экономических факторов развития Амурской области.

3.2 Характеристика участка, предназначенного для строительства мотеля

На рисунке 35 представлена карта участка, предназначенного для проектирования мотеля.

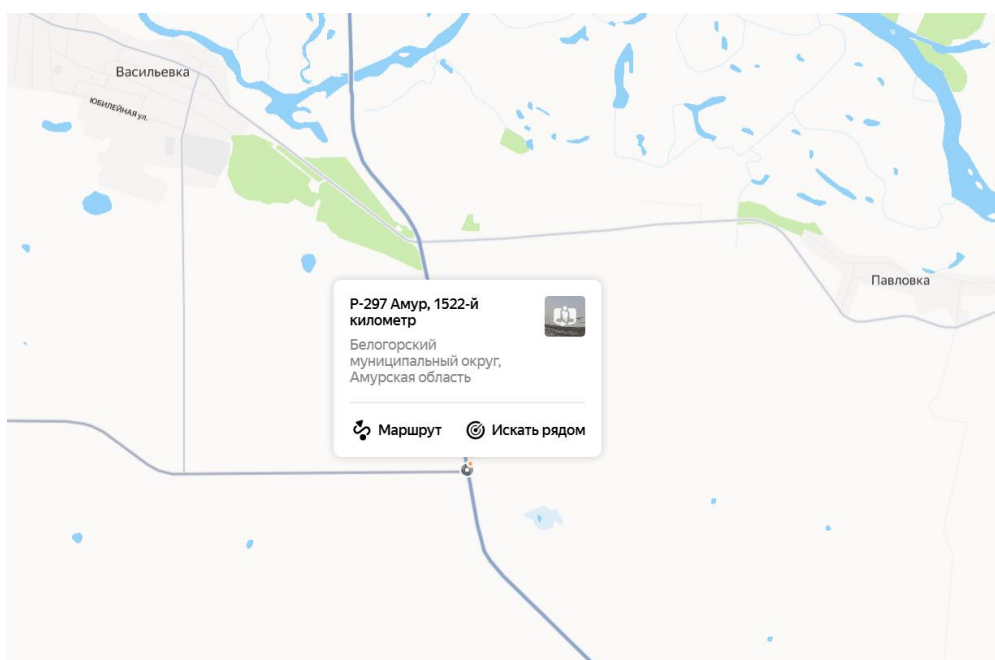


Рисунок 35 – Карта участка, предназначенного для строительства мотеля

Данный участок располагается в месте схождения двух дорог, также представлена инфраструктура придорожного сервиса: кафе «Тройка», АЗС и парковка.

Таким образом, данный участок целесообразно выбрать в качестве места, предназначенного для проектирования мотеля.

На рисунке 36 представлена карта месторасположения проектируемого мотеля.

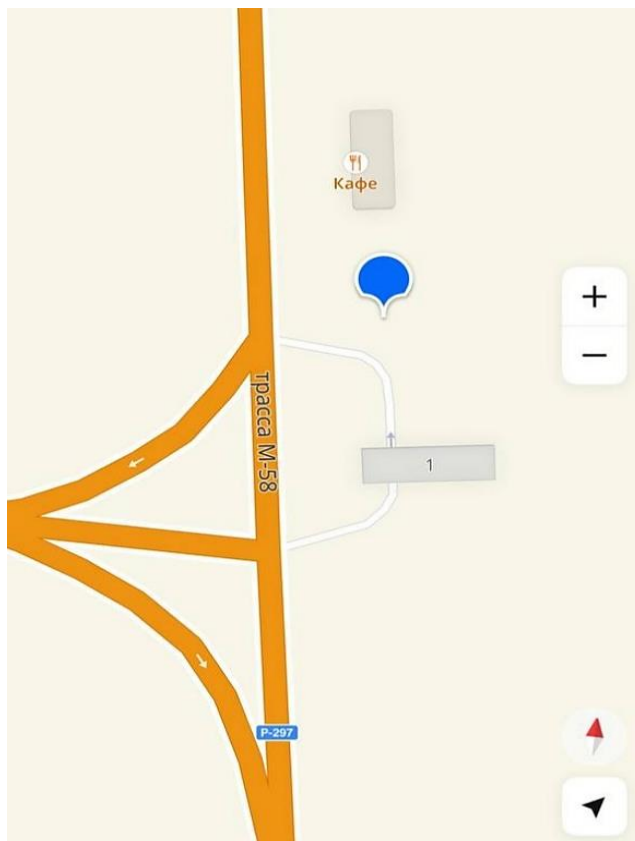


Рисунок 36 – Карта месторасположения проектируемого мотеля

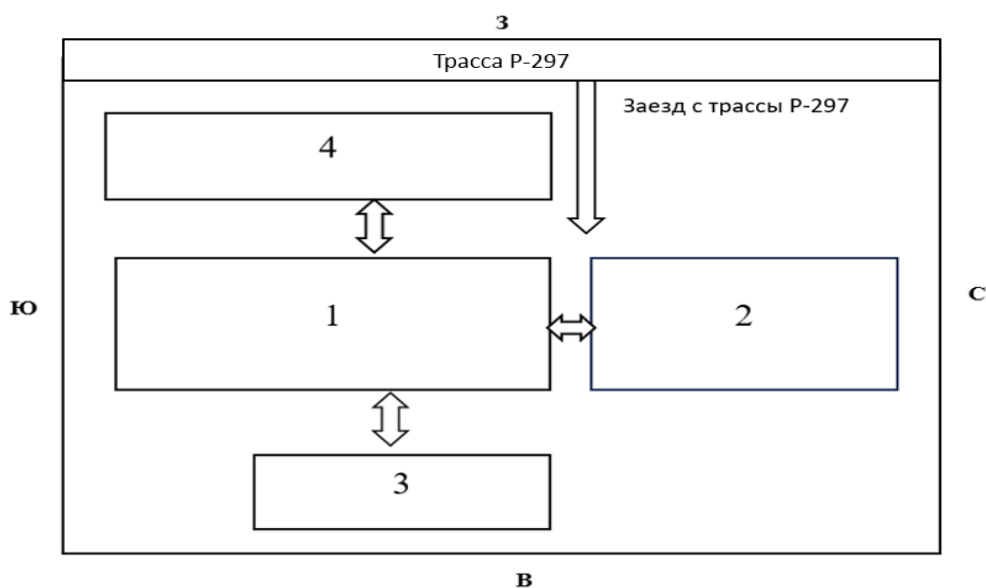
На территории проектируемого мотеля будут расположены площадка для парковки автомобилей на 20 машиномест, хозяйственная площадка, площадка для отдыха, сквер. Здание проектируемого мотеля будет располагаться рядом с действующим кафе, рассчитанным на 40 мест. Вход на участок осуществляется со стороны трассы Р-297. Перед главным входом в здание мотеля расположены клумбы и площадка с беседкой для кратковременного отдыха.

Расстояние до кафе и АЗС составляет 100 м.

Для прогулок и длительного отдыха с торца здания запроектирован сквер. Сквер отделен зеленой полосой от проезжей части на 1,5 метра. Площадь проектируемого участка составляет 12 820 м².

Площади площадок:

- парковка для посетителей - 1360,25 м²;
- хозяйственная площадка - 49,13 м²;
- площадка для отдыха - 89,21 м².



- 1 – жилая зона; 2 – парковочная зона;
3 – хозяйственная зона; 4 – зона отдыха

Рисунок 37 – Схема зонирования проектируемого мотеля

Жилая зона

При планировке был проведен принцип зонирования – изолированы друг от друга по расположению жилые помещения не пересекаются. Различные помещения в составе мотеля сгруппированы по функциональным признакам с учетом технологических процессов, санитарных, противопожарных норм и требований к эксплуатации здания.

Зона отдыха

Зона отдыха расположена на западе участка, перед главным фасадом здания. Включает в себя площадку с беседкой для кратковременного отдыха

с клумбой. В проекте предусмотрены две клумбы во входной зоне и одна в зоне кратковременного отдыха.

Беседка оборудована местами для отдыха со скамейками. Площадка огорожена древесными массивами, что позволяет устранить сквозняки. Непосредственно вокруг нее высажены клены для создания легкой тени. Площадка имеет тротуарное покрытие.

Парковочная зона

В работе запроектирована открытая парковка на 20 мест с северной стороны участка. Для подъезжающих посетителей не составит труда найти въезд на территорию парковки. Вход на участок спроектирован в соответствии с окружающей застройкой участка. Главный вход на территорию мотеля располагается на северо-западе участка, со стороны остановки.

Площадка для парковки организована с левой стороны от въезда на участок, протяженностью с северо-востока на юго-запад участка. Дороги участка для проезда и стоянки автомобилей выполнены из асфальтового покрытия.

Парковка для посетителей включает в себя площадку для стоянки автомобилей, площадку для парковки автобусов и площадку для парковки маломобильных групп населения, максимально приближенную к входу в здание. Парковочные места имеют размеры 3х6 метра.

Хозяйственная зона

Хозяйственная зона расположена на востоке участка со стороны входа. Изолирована от зоны гостей, с проездом для грузового транспорта и разворотной площадкой размером 12,00 м × 12,00 м, с подъездами автотранспорта к загрузочным площадкам.

Хозяйственная зона включает в себя площадку с мусоросборниками. Здесь установлено два отдельных промаркированных контейнера с крышками. Каждая из зон оборудована специальными площадками,

дорожками и малыми архитектурными формами для обеспечения функциональности зоны и ее комфортности.

Дорожки и площадки

В проекте используется два вида покрытий: асфальтовое покрытие, на основных дорогах, хозяйственной площадке и парковке автомобилей, тротуарных дорожках и мощение на прогулочных тропинках. Дороги для пешеходов на территории зоны тихого отдыха организованы с помощью асфальтного покрытия и тротуарной плитки. Дороги основного движения посетителей шириной 2,25 м. второстепенные дороги шириной 1 м и 1,5 м. Ширина тротуара равна 1,5 м. Вокруг здания на расстоянии 7 м расположена кольцевая дорога, которая обеспечивает подъезд пожарных машин. Ширина кольцевой дороги 3,5 и 6 метров.

Проектирование мотеля на 1522-ом километре трассы Р-297 «Амур» является обоснованным. Выбранный участок обладает выгодным местоположением благодаря выгодной инфраструктуре (АЗС, кафе), что повышает его привлекательность для гостей. Строительство мотеля будет удовлетворять спрос на услуги размещения, а также уровня дорожного сервиса.

Для размещения мотеля наибольшее значение имеют рельеф, состав почвы и наличие грунтовых вод. Рельеф тесно связан с выбором методов формообразования, а именно с определением типа здания, приемов застройки. Кроме того, от состава и состояния почвы участка строительства зависит выбор типа фундамента для постановки сооружения. Рельеф преобладает спокойный.

Участок имеет вытянутую форму, приближенную к прямоугольнику с габаритами по осям 15,00х45,00 м. Общая площадь участка равна 1,28 га.

Высотное решение посадки зданий, дорог и площадок определилось условиями примыкания к ранее запроектированным автодорогам, с учетом рельефа местности и условиями водоотвода. В соответствии с общим

высотным решением предусмотрена открытая система водоотвода – от здания по автодорогам с выпуском в уличную сеть дождевой канализации.

Проектирование вертикальной планировки строительной площадки осуществляется методом проектных горизонталей. При составлении отметок желательным условием является сохранение угла наклона дорожного полотна. При выполнении плана организации рельефа в проектных горизонталях, их проводят с сечением рельефа через 0,10 м по всей планируемой территории (земляной поверхности, автомобильным дорогам, площадкам).

Отметки проектных горизонталей кратные 1,00 м, указывают полностью, промежуточные – в виде целого числа, соответствующего двум знакам после запятой.

Сводный план инженерных сетей был выполнен на основе разбивочного плана. На территорию проектируемого здания в ходе разработки сводного плана были предусмотрены следующие инженерные сети.

Трубопроводы – водоснабжение, канализация, теплоснабжение;

Кабели – сильного тока низкого напряжения и слабого тока.

3.3 Планировочная структура участка и генеральный план мотеля

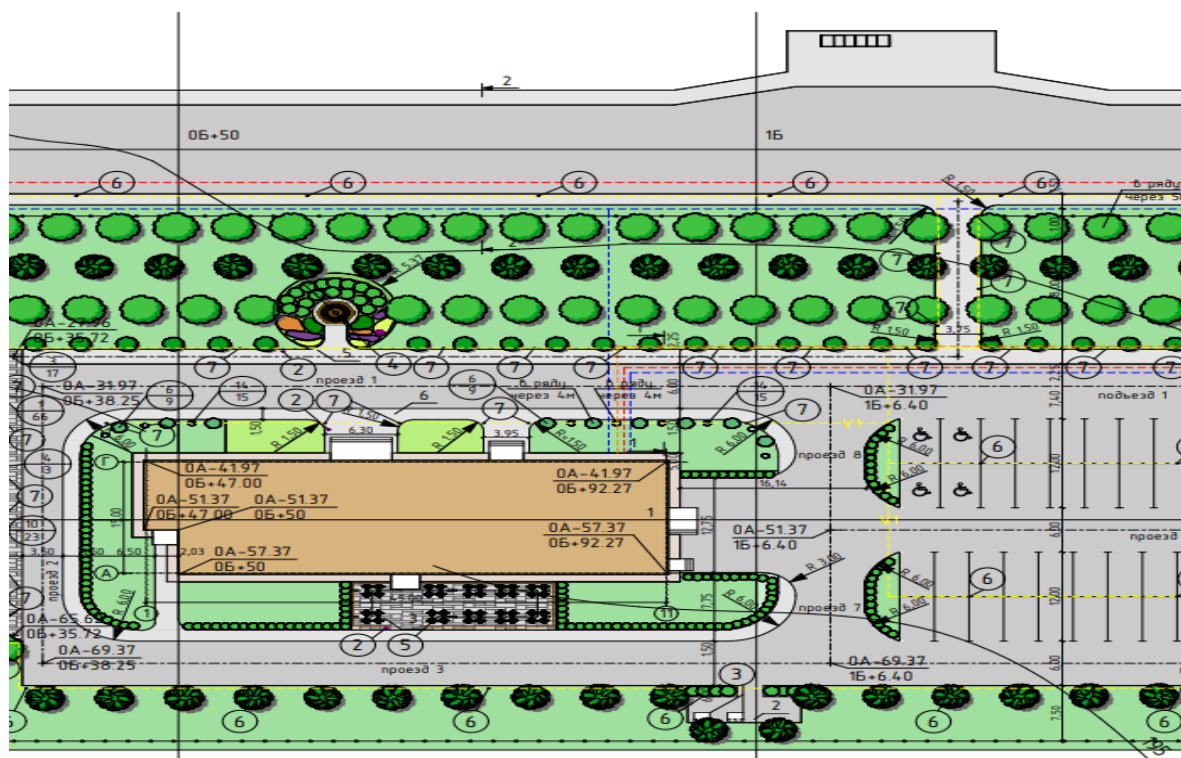
При проектировании мотеля необходимо определиться с системой застройки участка, которые могут быть следующие: централизованная, блочная, павильонная, смешанная.

При проектировании мотеля будет использована централизованная система застройки участка.

Централизованная система застройки характеризуется тем, что общественная и жилая части находятся в объеме одного здания. Она позволяет более четко организовать свободную от застройки территорию, увеличить зону зеленых насаждений и отдыха, спортивно-оздоровительную, сохранить естественный ландшафт. При проектировании мотеля необходимо определиться с формой плана жилых этажей мотеля, которая может быть

весьма разнообразной, но наиболее распространенные это: прямоугольная, компактная, атриумная, усложненная. Типовые планировки жилых этажей могут быть: прямоугольные, крестообразные, кольцевые, Т, Л, Х, Y и Z - образных форм.

На рисунке 38 представлен план проектируемого мотеля.



1 – мотель; 2 – парковочная зона;

3 – хозяйственная постройка; 4 – зона отдыха

Рисунок 38 – Генеральный план проектируемого мотеля

Для проектируемого мотеля выбранная централизованная система застройки позволит решить ряд вопросов таких как: оптимизация использования территории, улучшение логистики обслуживания гостей. Несмотря на возможные недостатки (смещение людских потоков, повышенная этажность), преимущества данной системы делают её наиболее рациональной для данного проекта. Выбранные решения отвечают требованиям эффективности, комфорта объекта в существующую инфраструктуру.

4 ПЛАНИРОВОЧНО-КОНСТРУКТИВНЫЕ ПАРАМЕТРЫ И ИНТЕРЬЕРНЫЕ РЕШЕНИЯ ПРОЕКТИРУЕМОГО МОТЕЛЯ

4.1 Объемно-планировочное решение здания мотеля

Объемно-планировочное решение – это взаиморасположение помещений на этажах, которые, в свою очередь, соединены коммуникационными помещениями в определенную форму – здание.

Сочетания планировочных решений (помещений) называются композиционными схемами. В проектируемом мотеле на жилых этажах используется коридорная композиция, так как номера располагаются с двух сторон связывающего их коммуникационного коридора.

Сложность и многообразность функциональных процессов в мотеле вызывают необходимость соблюдения взаимосвязи помещений и правильного их расположения. Размещают помещения с учетом функциональных процессов и схемы перемещения людей в здании.

В мотеле предусмотрено 22 номера категории «Стандарт».

На рисунке 39 представлен план 1 этажа проектируемого мотеля.



Рисунок 39 – План 1 этажа проектируемого мотеля

На рисунке 40 представлен план 2 этажа проектируемого мотеля.



Рисунок 40 – План 2 этажа проектируемого мотеля

На рисунке 41 представлена функциональная схема 1 этажа проектируемого мотеля.

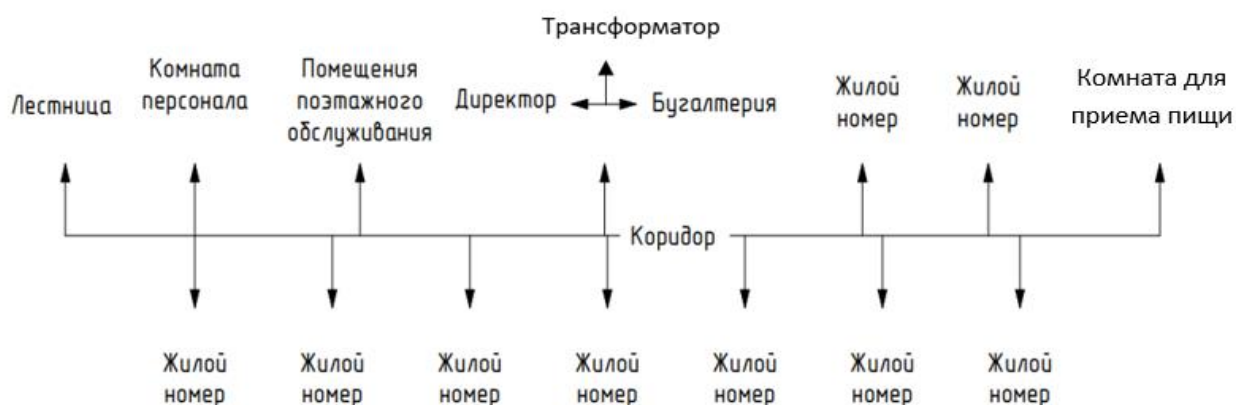


Рисунок 41 – Функциональная структура 1 этажа проектируемого мотеля

В помещении поэтажного обслуживания находятся коммуникации, необходимые для функционирования мотеля, прачечная, а также комната для приема пищи, в которой расположено всё необходимое для приготовления и принятия пищи (электрическая плита, микроволновая печь, стол, стулья, холодильник).

На рисунке 42 представлена функциональная схема 2 этажа проектируемого мотеля.

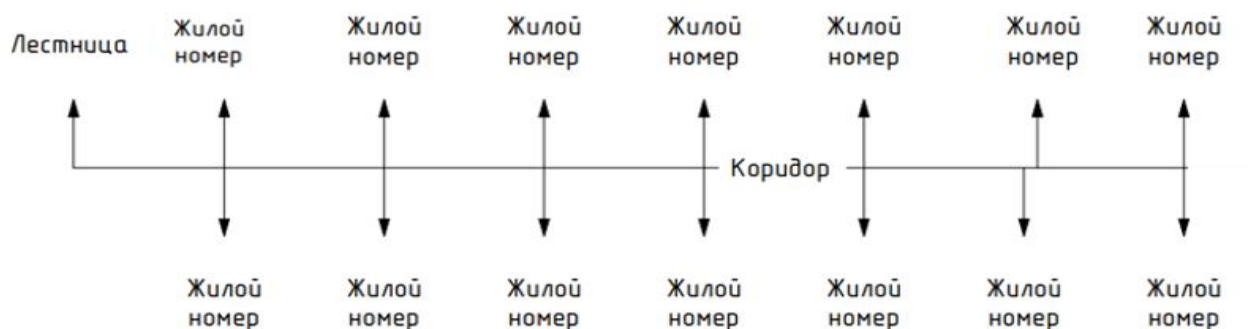


Рисунок 42 – Функциональная схема 2 этажа проектируемого мотеля

Сложность и многообразие функциональных процессов в мотеле вызывают необходимость соблюдения взаимосвязи помещений и правильного их расположения. Размещают помещения с учетом функциональных процессов и схемы перемещения людей в здании.

На рисунке 43 представлена функционально-планировочная структура проектируемого номера мотеля. Площадь номера составляет 22 м².

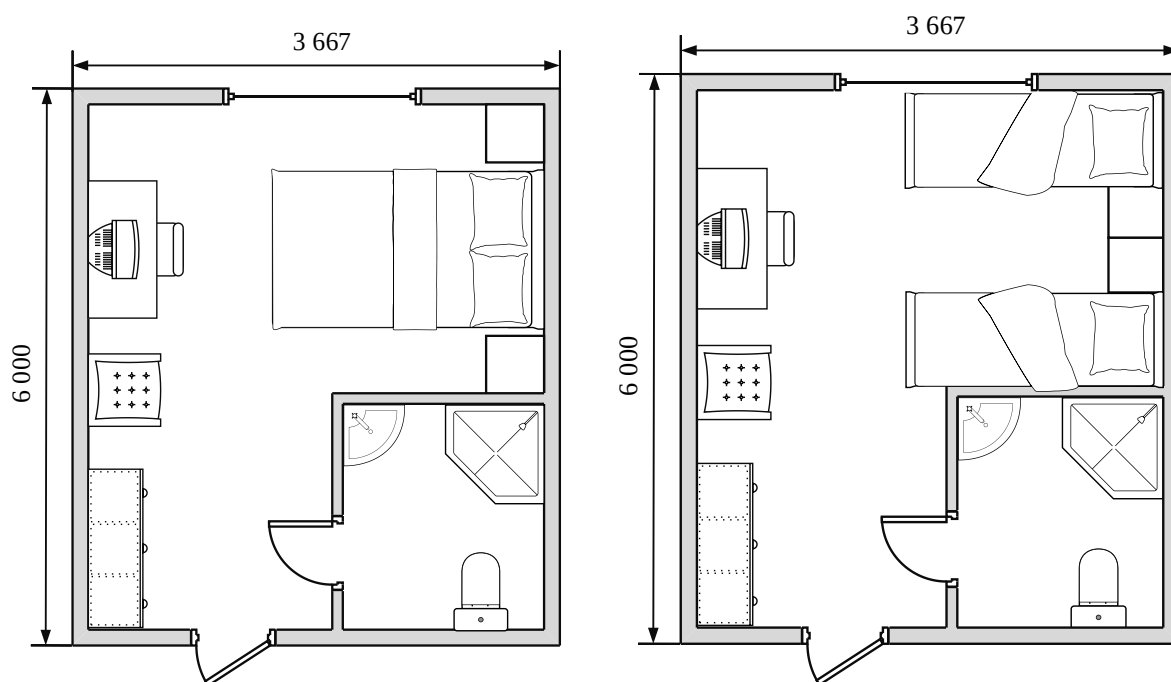


Рисунок 43 – Функционально-планировочная структура проектируемого номера мотеля

Основное значение при проектировании жилой части имеет установление конструктивной сетки – конструктивного модуля. Расстановка вертикальных элементов конструкций, колонн или стен определяет величину жилых номеров, их внешний и внутренний вид.

Поскольку проектируемый мотель находится вблизи трассы Р-297 «Амур», применяется канальная вентиляция с шумопоглощающими фильтрами.

Вход на территорию отеля осуществляется при помощи контрольно-пропускной системы, состоящей на входе из кассового блока и турникета со специальным контроллером. Далее посетители попадают в вестибюль с гардеробом и уборными и расходятся по интересующим их зонам.

В состав отеля входят такие группы помещений и служб: приемно-вестибюльная и жилая. Первый этаж, расположенный на отметке $\pm 0,000$, включает в себя включает в себя одно-, двух- и трехместные номера и бытовые помещения обслуживания.

Номера спроектированы в составе: жилой комнаты, передней и санитарным узлом. Все номера имеют встроенные шкафы для верхней одежды, белья, багажа, размещенных в передней или жилой комнате. Жилые номера запроектированы с юго-восточной и северо-западной ориентацией.

Функциональные требования представляют собой создание наиболее удобных условий для комфортного отдыха, питания и проживания. Для этого при планировке соблюдено:

- правильное соотношение площадей жилых помещений, административно - бытовых и подсобных помещений;
- взаимное расположение помещений в соответствии с их функциональными назначениями и взаимосвязями.

4.2 Архитектурно-конструктивное решение

Конструктивная система здания – стеновая с неполным каркасом.

В таблице 15 представлены элементы конструкции здания отеля.

Таблица 15 – Элементы конструкции здания мотеля

Элементы конструкции	Описание конструкции
Фундаменты	В проекте использован монолитный железобетонный фундамент стаканного типа под колонны, а также ленточный монолитный фундамент под стены. Глубина заложения стаканного фундамента под колонны сечением 400 х400 мм – 3,00 м, что превышает глубину промерзания грунтов, составляющую в данном районе строительства 1,4 м. Глубина заложения блочного фундамента – 1,4 м.
Перекрытие	Монолитное безбалочное перекрытие представляет собой сплошную плиту, опертую непосредственно на колонны и стены. Толщина плиты принята 200 мм. Бетон для плиты класса В25.
Стены наружные	Стены выполнены из пенобетонных блоков, с наружной стороны облицованы панелями. В качестве декоративных элементов фасада использован материал ALUCOBOND. Толщина наружных стен рассчитывается из расчета теплотехнике.
Стены внутренние	Стены лестничной клетки, толщиной 380мм. Внутренние несущие стены 380мм.
Лестницы	Лестницы служат для входа и выхода. Лестницы монолитные железобетонные по металлическим косоурам с размером ступени 300 мм х 150 мм. Уклон лестниц 1:2. Ширина марша лестницы – 1,35 м. Ограждение лестниц выполняется из металлических звеньев, а поручень облицован пластмассой. Высота ограждений марша 900 мм. Лестница центральная двухмаршевая.
Окна	Светопрозрачные стеновые элементы крепятся к стоечно-ригельной системе на основе профильных конструкций из алюминия. Для остекления используется двойной стеклопакет. Солнцеотражающие стёкла обладают высоким коэффициентом теплоизоляции, обеспечивающим защиту внутренних помещений от солнечных лучей. Окна с типовыми размерами 1500х1500. Подоконники имеют высоту от уровня пола – 900мм.
Двери	Двери предусмотрены наружные и внутренние. Высота проемов дверей: 2,1 м. Все двери имеют стандартные размеры. Внутренние двери однополые правого и левостороннего открывания; их ширина: 0,7 м., 0,8 м., 0,9м., высота – 2,1 м. Входные двери двуполые шириной –1,5 м., высотой – 2,1 м. Двери изготовлены из древесины хвойных пород II сорта. Окна и двери выполнены с четвертью 120мм.

4.3 Выполнение санитарно-гигиенических требований

Ограждающие конструкции рассчитаны на обеспечение в помещениях в течение отопительного периода при расчетных параметрах наружного воздуха температуры внутреннего воздуха в допустимых пределах. Санитарно-гигиенические требования представлены в приложении Б.

Ограждающие конструкции имеют требующие того теплоизоляцию, воздухо-изоляцию от проникновения наружного холодного воздуха и пароизоляцию от диффузии водяного пара из внутренних помещений, обеспечивающие: необходимую температуру на внутренних поверхностях конструкций и отсутствие конденсации влаги внутри помещений; предотвращение накопления влаги в конструкциях.

Во всех помещениях соблюдается инсоляция, так как основные фасады здания обращены на юго-восток и северо-запад. Световые проемы в помещениях оборудуют регулируемыми солнцезащитными устройствами. В качестве солнцезащитных устройств используются шторы или жалюзи.

В условиях недостаточного естественного освещения, используется дополнительное искусственное освещение. Низ оконных проемов - 900 мм. Соотношение площади оконных проемов к площади пола в групповых составляет 1:4.

4.4 Архитектурно-художественное решение

Для разработки дизайн-проекта мотеля было выбрано помещение входной зоны: вестибюль, так как именно эта часть здания влияет на первое впечатление.

На основе изученных параметров были сделаны определенные выводы об основных проектных нормах в дизайне мебели.

1) Существуют ограничительные рамки в размерах и технических характеристиках материалов и узлов крепления (толщина плитки, размер стекла, тах толщина соединения и др.).

2) Возможность современных технологий.

3) Эргономические показатели.

Отделочные работы – это комплекс строительных работ, связанных с наружной и внутренней отделкой зданий и сооружений с целью повышения их эксплуатационных и эстетических качеств. Отделочные работы являются завершающим этапом строительства; от их качественного выполнения зависит общая оценка здания или сооружения, сдаваемого в эксплуатацию.

Архитектура проектируемого здания соответствует конкретным градостроительным условиям и его размещением. В процессе формирования фасадов здания использованы возможности улучшения декоративных внешних качеств фасадов, применение витражного остекления, раскрытие интерьера через витражное остекление наружных стеновых ограждений, рекламное оформление.

4.5 Организация обслуживания

Цикл обслуживания в придорожном комплексе должен соответствовать запросам водителей, которые являются основными приоритетами:

- размещение с комфортом;
- питание;
- парковка для крупногабаритного транспорта;
- техническое обслуживание автомобилей;
- автозаправочная станция.

В таблице 16 представлен ассортиментный перечень услуг проектирования.

Таблица 16 – Ассортиментный перечень услуг проектируемого мотеля

Наименование услуг	Цена, руб.
1	2
Основные услуги, включенные в стоимость номера	
Размещение	От 1800
Питание FB (континентальный завтрак)	
Вызов бригады скорой помощи	
Трансляция с камер-видеонаблюдения в коридоре, расположенных на парковке	
Пользование медицинской аптечкой	
Предоставление гладильной доски и утюга	
Услуги беспроводного интернета	
Побудка	
Уборка номера	
Дополнительные платные услуги	
Предоставление ремкомплекта для ремонта и обслуживания автомобилей	
Прачечная, глажка	250
Безалкогольные напитки	от 100
Аренда сейфа	от 400

1	2
Поздний выезд	600
Заказ трансфера и такси	от 50

В дальнейшем рядом с мотелем будет расположено СТО.

Для оказания полноценного услуг необходим штат сотрудников, каждый из которых выполняет свои функции для обеспечения комфортного пребывания гостей в мотеле. В таблице 17 приведены основные категории работников, количество и их обязанности.

Таблица 17 – Основные категории работников, количество и их обязанности

Основные категории работников	Количество	Обязанности
1	2	3
Дирекция		
1. Директор мотеля	1	определяет стратегию и общую политику мотеля, координируя работу всех подразделений
Бухгалтерия		
2. Главный бухгалтер	1	ведет бухгалтерский учет, обеспечивает правильность финансовых документов и соблюдение налоговых требований
Служба приема и размещения		
3. Администратор	2	обеспечивает приём гостей, регистрацию, контроль за соблюдением правил в гостинице, принимает бронирования и работает с документацией.
Техническая служба		
4. Сантехник	1	обеспечивает исправность и работоспособность сантехнических систем, выполняя установку и ремонт водопроводных трубопроводов
5. Слесарь	1	контролирует и выполняет ремонт и обслуживание конструкций, механизмов и оборудования в мотеле

Продолжение таблицы 17

1	2	3
Служба безопасности		
6. Охранник	1	Следит за порядком на территории мотеля, предотвращая правонарушения и обеспечивая безопасность гостей и сотрудников
Хозяйственная служба		
7. Уборщица	1	Ответственна за поддержание чистоты и порядка в помещениях, включая уборку полов, окон, санузлов и удаление мусора
8. Прачка	1	Занимается стиркой, сушкой и глажкой текстильных изделий, обеспечивая их чистоту и соответствие стандарта
9. Горничная	2	Отвечают за уборку номеров, смену постельного белья и полотенец, подготовку комнат к новому заселению

Организация обслуживания гостей в процессе проживания:

- производить уборку в номере можно только при отсутствии постояльца либо получив его согласие;
- горничные должны выполнять уборку номера максимально оперативно, не прерываясь и не отвлекаясь на личные дела;
- по завершению нужно убрать инвентарь и инструменты в назначенное место, не оставляя их в местах общего пользования.

Из всего выше сказанного, можно сделать вывод о том, что проектируемый мотель предлагает комплекс услуг, ориентированный на потребности водителей и путешественников, включая комфортное размещение, питание, парковку. Данная система обслуживания направлена на создание комфортных условий для клиентов при сохранении эффективности работы персонала.

5 БЕЗОПАСНОСТЬ ЖИЗНЕДЕЯТЕЛЬНОСТИ И ЭКОЛОГИЯ

Проектирование мотеля – это сложный процесс, требующий не только учета комфорта и удобства для гостей, но и обеспечения безопасности жизнедеятельности и соблюдения экологических стандартов. В современном мире важно уделять особое внимание этим аспектам, чтобы создать гостиничное пространство, сочетающее высокие стандарты сервиса с заботой о окружающей среде.

Безопасность жизнедеятельности в мотеле включает в себя широкий спектр мероприятий: начиная от правильного планирования эвакуационных выходов и систем пожарной безопасности до обеспечения чистоты питьевой воды и контроля за качеством воздуха. При этом необходимо также учитывать экологические аспекты проектирования, например, использование энергоэффективных технологий, переработку отходов и минимизацию негативного воздействия на окружающую природную среду.

При проектировании мотеля крайне важно уделить особое внимание вопросам безопасности жизнедеятельности и экологии. Оценка рисков и обеспечение безопасности в процессе строительства и эксплуатации объекта играют ключевую роль в защите жизни и здоровья гостей, сотрудников и окружающей среды.

При проектировании мотеля необходимо учитывать такие аспекты безопасности, как пожарная безопасность, эвакуационные пути, системы пожаротушения, обеспечение убежищ в случае чрезвычайных ситуаций. Также важно предусмотреть действенные меры по обеспечению безопасности питьевой воды, контролю качества воздуха, управлению отходами и соблюдению стандартов экологической безопасности.

Важным аспектом безопасности и эко-френдли подраздела в таком разделе статей про мотели является создание комфортных условий для гостей и работников, обеспечение доступа к информации о безопасности и

экологии, проведение регулярных проверок и аудитов для контроля соответствия мотеля установленным стандартам и требованиям.

Эффективная оценка рисков и обеспечение безопасности в сочетании с соблюдением принципов экологической ответственности при проектировании мотеля способствуют созданию устойчивого и безопасного пространства для отдыха и проживания, что в свою очередь способствует укреплению имиджа объекта и привлечению большего числа клиентов.

Экологические аспекты строительства и эксплуатации мотеля являются ключевыми для обеспечения безопасности жизнедеятельности как самих посетителей, так и окружающей среды. При проектировании мотеля необходимо учитывать экологические аспекты на всех этапах строительства и дальнейшей эксплуатации.

Одним из основных аспектов является выбор места строительства мотеля. Важно учитывать потенциальные угрозы для окружающей природы, включая возможное нарушение экосистемы и загрязнение водных и воздушных ресурсов. При выборе участка необходимо провести экологическую экспертизу и оценку воздействия на окружающую среду.

Кроме того, при проектировании здания мотеля необходимо использовать экологически чистые материалы и технологии строительства. Важно соблюдать все стандарты экологической безопасности и снижать негативное воздействие на природу. Также следует учитывать энергоэффективность здания и использовать возобновляемые источники энергии для минимизации отрицательного воздействия на окружающую среду.

При эксплуатации мотеля также необходимо уделять внимание экологическим аспектам. Эффективное использование ресурсов, управление отходами и водными ресурсами, а также соблюдение стандартов по охране окружающей среды играют важную роль в обеспечении экологической безопасности. Регулярные проверки и мониторинг за соблюдением экологических норм помогут предотвратить возможные проблемы.

Первым шагом в профилактике чрезвычайных ситуаций является анализ потенциальных угроз и рисков, связанных с функционированием мотеля. Необходимо учитывать такие аспекты, как пожарная безопасность, эвакуационные планы, защита от наводнений и другие природные и техногенные угрозы. Проектирование мотеля должно учитывать возможность возникновения чрезвычайных ситуаций и включать в себя соответствующие меры по их предотвращению.

Одним из важных моментов в профилактике чрезвычайных ситуаций является обучение персонала мотеля правилам поведения в случае возникновения ЧП. Персонал должен быть грамотно подготовлен и тренирован для реагирования на различные ситуации: от пожара до медицинских чрезвычайных ситуаций. Регулярные тренировки и обучение сотрудников помогут повысить уровень безопасности для гостей и персонала.

Еще одним важным аспектом профилактики чрезвычайных ситуаций является наличие средств обнаружения и сигнализации. Установка автоматических пожарных извещателей, систем оповещения и эвакуации позволит быстро обнаружить и ликвидировать чрезвычайные ситуации, уменьшив их негативные последствия.

Кроме того, важно иметь четкие инструкции для гостей о поведении в случае ЧП. Информационные плакаты, инструкции в номерах и обучающие видеоролики могут помочь гостям быстро и безопасно реагировать на чрезвычайные ситуации.

В целом, профилактика чрезвычайных ситуаций в гостиничном бизнесе требует системного подхода, включающего анализ рисков, обучение персонала и гостей, установку средств обнаружения и сигнализации, а также разработку четких процедур взаимодействия в чрезвычайных ситуациях. Только таким образом можно обеспечить безопасность жизнедеятельности и экологию при проектировании и функционировании moteley.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Особенности предоставления гостиничных услуг в местах придорожного отдыха в Амурской области оказывают влияние на их качество и уровень. Существует ряд факторов, которые влияют на их предоставление и достаточно важно учитывать их при организации и развитии таких гостиниц.

Первым фактором является расположение придорожной гостиницы.

Вторым фактором является уровень комфорта и услуг, предоставляемых в придорожных гостиницах.

Третьим фактором является обязательное оснащение гостиницы энергоресурсами и коммунальной инфраструктурой, особенно в удаленных районах Амурской области.

Четвертым фактором является комплексность услуг, предоставляемых в придорожных гостиницах.

Таким образом, гостиничный сектор в местах придорожного отдыха Амурской области имеет значительный потенциал для развития. В последние годы наблюдается увеличение числа туристов, посещающих эти места, что влечет за собой увеличение спроса на гостиничные услуги. Однако, существуют определенные особенности предоставления гостиничных услуг в этом регионе.

Проведённый опрос среди водителей транспортной компании «Деловые Линии» в Амурской области позволил выявить ключевые аспекты использования придорожной инфраструктуры, а также определить основные проблемы и потребности респондентов.

Частота использования услуг мотелей - подавляющее большинство водителей (80%) пользуются придорожными сервисами регулярно (ежедневно или еженедельно), что подчеркивает высокую востребованность таких объектов.

Причины остановки в придорожных комплексах - наиболее значимыми факторами являются удобное расположение (25%), комплексное обслуживание (25%) и низкие цены (20%). При этом такие критерии, как хорошее обслуживание, архитектурный облик и наличие парковки, оказались менее приоритетными.

Предпочтения в выборе мест остановки - почти половина опрошенных (45%) предпочитают останавливаться в одних и тех же комплексах, что может быть связано с их надежностью и привычкой. При этом 35% выбирают разные места, а 20% ориентируются на отзывы в интернете.

Специализированные стоянки для крупногабаритного транспорта - все респонденты (100%) отметили острую необходимость в таких площадках, что свидетельствует о дефиците специализированной инфраструктуры для грузового транспорта.

Были приведены требования и стандарты, предъявляемые к зданиям мотелей. Также был отражен генеральный план мотеля, обеспечивающий рациональное использование пространства и обеспечению удобства для посетителей и работников.

Также был представлен состав функциональных групп помещений проектируемого мотеля, их площадь и месторасположение. Были разработаны функционально-планировочная схема проектируемого мотеля. Также были представлены функционально-планировочные структуры номеров.

Рассмотрены и изучены конструктивные элементы здания. Определены тип и используемые материалы. Таким образом, выполненная работа продемонстрировала успешное сочетание теоретических знаний и практический подход к проектированию мотеля.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Абабков, Ю.Н. Маркетинг в туризме: учебник для студентов высших учебных заведений, обучающихся под ред. / Ю.Н. Абабков, Е. И. Богданова// М.; ИНФРА-М, 2022. – 213 с.
2. Амурстат [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://28.rosstat.gov.ru/ofstatistics>. – 19.02.2025.
3. Арбузова, Н.Ю. Технология и организация гостиничных услуг: Учебное пособие / Н.Ю. Арбузова // 2-е изд., испр. – М.: Академия, 2021. – 224 с.
4. Байлик, С.И. Гостиничное хозяйство. Учебник. 4-е издание, переработанное и дополненное / С. И. Байлик – К.: Дакор, 2022. - 368 с.
5. Балаева, А. Сфера услуг в мировой экономике: тенденции развития / А. Балаева // Мировая экономика и международные отношения. – 2021. – № 3. – С. 213-219.
6. Барчуков, И.С. Гостиничный бизнес и индустрия размещения туристов / И.С Барчуков., Л.В Баумгартен., Ю.Б Башин – М.: Кнорус, 2019 – 236 с.
7. Баумгартен, Л. Маркетинг гостиничного предприятия /Л. Баумгартен – М.: Юрайт, 2022. – 340 с.
8. Безрукова, Н. Л. Маркетинг в гостиничной индустрии и туризме / Н. Л. Безрукова, В. С. Янкевич. – М.: Финансы и статистика, 2023. – 461 с.
9. Бондаренко, Г.А. Менеджмент гостиниц и ресторанов / Г. А. Бондаренко. – Москва: Новое издание, 2021. – 209 с.
10. Браймер, Р.А. Основы управления в индустрии гостеприимства / Р. А. Браймер. – М.: «Аспект Пресс», 2023. – 288 с.
11. Веселов, В.А. Проектирование оснований и фундаментов: основы теории и примеры расчета; учебн. пособие для вузов / В. А. Веселов – 2-е изд. перераб. и доп. – М.: Стройиздат, 1978. – 215 с.

12. Ганичев, И.А. Технология строительного производства. Учебное пособие для вузов / И. А. Ганичев. – М.: Стройиздат, 1972. – 468 с.
13. Государственная компания «Российские автомобильные дороги»: сайт Автодор [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://avtodor-tr.ru>. – 19.02.2025.
14. Джанджугазова, Е.А. Маркетинг в индустрии гостеприимства / Е. А. Джанджугазова – М.: Academia, 2021. – 185 с.
15. Дмитриева, Н. В. Гостиничный менеджмент: Учебное пособие / Н.В. Дмитриева, Н.А. Зайцева, С.В. Огнева, Р.Н. Ушаков. – М.: Альфа-М: НИЦ ИНФРА-М, 2021. – 352 с.
16. Долматов, Г.М. Международный туристический бизнес: история, реальность, перспективы / Г. М. Долматов. – Ростов-на-Дону: Феникс, 2020. – 410 с.
17. Дурович, А.П. Маркетинг в туризме: Учеб.-практ. Пособие / А. П. Дурович – М.: МЭСИ, 2020. – 314 с.
18. Ехина, М.А. Организация обслуживания в гостиницах / М. А. Ехина. – М: Академия, 2020. – 158 с.
19. Владимиров, В.В., Давидянц, Г. Н., Расторгуев, О.С., Шафран, В.Л. Инженерная подготовка и благоустройство городских территорий. – М.: Архитектура-С, 2004. – 240 с.
20. Исмаев, Д.К. Международное гостиничное хозяйство: по материалам зарубежных публикаций / Д. К. Исмаев. – М.: ВШТГ, 2024. – 86 с.
21. Маклонова, Т. Г. Конструкции гражданских зданий. / Т. Г. Маклонова, С. И. Насонова. – М.: АСВ, 2000. – 280 с.
22. Нойферт, Э. Строительное проектирование / Э. Нойферт Пер. с нем. К. Ш. Фельдмана, Ю. М. Кузьминой; под ред. З. И. Эстрова и Е. С. Раевой. - 2-е изд. – Москва: Стройиздат, 1991. – 392 с.
23. Печерица, Е.В. Инновационные технологии в гостиничном бизнесе / Е. В. Печерица. – Санкт-Петербург: СПбГУ, 2021. – 129 с.

24. Федеральный закон от 24 ноября 1996 г. № 132-ФЗ (в ред. ФЗ от 03.05.2023) «Об основах туристской деятельности в Российской Федерации» // Собр. законодательства Российской Федерации. – 1996. № 49. ст. 5491.
25. ГОСТ 21.204-93. СПДС. Условные графические обозначения и изображения элементов, генеральных планов и сооружений транспорта. – М.: Стройиздат, 1993. – 17 с.
26. ГОСТ 21.501-2011. СПДС. Правила выполнения рабочей документации архитектурных и конструктивных решений. – М.: Стандартинформ, 2013. – 45 с.
27. ГОСТ 21.508-93. СПДС. Правила выполнения рабочей документации генеральных планов предприятий, сооружений и жилищно-гражданских объектов. – М.: ИПК Издательство стандартов, 1993. – 27 с.
28. ГОСТ 3262-75. Трубы стальные водогазопроводные. Технические условия. - М.: ИПК Издательство стандартов, 2001. – 8 с.
29. ГОСТ Р 21.1101-2013. СПДС. Основные требования к проектной и рабочей документации. – М.: Стандартинформ, 2014. – 58 с.
30. ГОСТ Р 21.1701-97. СПДС. Правила выполнения рабочей документации автомобильных дорог. М.: ГП ЦНС, 1997. – 36 с.
31. Об утверждении Положения о классификации гостиниц [Электронный ресурс]: постановление Правительства РФ от 18.11.2020 N 1860
32. Об утверждении Правил предоставления гостиничных услуг в Российской Федерации [Электронный ресурс]: постановление Правительства РФ от 25 апреля 1997 года №490 (с изменениями на 13 марта 2020 года). . Доступ из справ.-правовой системы «Гарант»
33. Расчетные нормативы для составления проектов организации строительства. Часть 1. – М.: Госстрой СССР, 1973. – 283 с.
34. СанПиН 2.2.1/2.1.1.1278-03. Гигиенические требования к естественному, искусственному и совмещенному освещению жилых и общественных зданий. – М.: Министерство юстиции, 2003. – 34 с.

35. СанПиН 2.2.3.1384-03. Гигиенические требования к организации строительного производства и строительных работ. – М.: Министерство юстиции, 2003. – 57 с.
36. СанПиН 2.2.4.548-96. Гигиенические требования к микроклимату производственных помещений. – М.: Госкомсанэпиднадзор России, 1996. – 12 с.
37. СНиП 1.04.03-85*. Нормы продолжительности строительства и задела в строительстве предприятий, зданий и сооружений. – М.: Стройиздат, 1987. – 555 с.
38. СНиП 12-01-2004. Организация строительства – М: ГУП ЦПП, 2005. – 24с.
39. СНиП 12-03-2001. Безопасность труда в строительстве. Часть 1. Общие требования – М.: Госстрой России, ГУП ЦПП, 2001. – 42 с.
40. СНиП 12-04-2002. Безопасность труда в строительстве. Часть 2. Строительное производство – М.: Госстрой России, ГУП ЦПП, 2002. – 30 с.
41. СНиП 2.02.01-83*. Основания зданий и сооружений. – М.: НИИОСП им. Н.М. Герсевича, 1995. – 66 с.
42. СНиП 2.03.01-84*. Бетонные и железобетонные конструкции – М.: ЦИТП Госстроя СССР, 1986 – 95с.
43. СНиП 2.07.01-89*. Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений. – М.: ЦНИИП градостроительства, 1994 – 122с.

ПРИЛОЖЕНИЕ А

Анкета об уровне развития инфраструктуры придорожного сервиса для работников транспортной компании «Деловые Линии»

Здравствуйте!

Данная анкета направлена на изучение уровня развития инфраструктуры придорожного сервиса для работников транспортной компании «Деловые Линии». Уделите, пожалуйста, несколько минут своего времени на заполнение данной анкеты.

Ваше мнение очень важно для нас!

1. Как часто пользуетесь услугами мотелей?

1. Более одного раза в месяц
2. Раз в месяц
3. Раз в два-три месяца
4. Раз в полгода
5. Один раз в год

2. По какой причине вы останавливаетесь в придорожных комплексах (отдых, питание и др.)?

1. Удобное расположение на трассе
2. Хорошее обслуживание
3. Низкие цены
4. Наличие большой площадки для стоянки всех видов транспорта
5. Привлекательный архитектурный облик и интерьер
6. Комплексное обслуживание
7. Красивая природная среда
8. Хорошие отзывы в интернете

3. По вашему мнению, на территории придорожного сервиса необходимо комплексное благоустройство, наличие малых форм, уличное освещение, лавки и прочее?

Продолжение ПРИЛОЖЕНИЯ А

1. Да
2. Нет

4. Какими услугами Вы чаще всего пользуетесь в пути?

1. Туалет
2. Кафе
3. Мотель (отель, гостиница)
4. Универсальный магазин
5. Сувенирный магазин
6. АЗС
7. СТО, шиномонтаж, магазин автозапчастей
8. Автомойка
9. Бытовые услуги

5. Вы предпочитаете делать остановку в определенных придорожных комплексах или в разных

1. Останавливаюсь в одном и том же комплексе
2. Всегда в разных
3. Не останавливаюсь вообще
4. Останавливаюсь в тех комплексах, о которых есть положительные отзывы в интернете

6. По вашему мнению, на территории придорожного сервиса необходимо комплексное благоустройство, наличие малых форм, уличное освещение, лавки и прочее?

1. Да
2. Нет

Продолжение ПРИЛОЖЕНИЯ А

7. Существует ли необходимость в специализированных площадках стоянках для крупногабаритного транспорта по трассам?

1. Да
2. Нет

8. Пол

1. Мужской
2. Женский

9. Возраст

1. 18-29 лет
2. 30-39 лет
3. 40-54 лет
4. 55 и старше

10. Стаж работы

1. Менее 5 лет
2. 5-7 лет
3. 7 и более лет

Благодарим Вас за участие в опросе!

ПРИЛОЖЕНИЕ Б

Требования, предъявляемые к зданиям мотелей

Основная задача проектирования мотелей – создание наиболее благоприятной среды, отвечающей функциональным, физиологическим и эстетическим потребностям людей. Здания должны также отвечать техническим и экономическим требованиям.

Все виды зданий должны быть прочными, долговечными, экономичными при строительстве и эксплуатации, обеспечиваться инженерным оборудованием, отвечать требованиям пожарной безопасности. Все эти требования следует учитывать при проектировании комплексно, во взаимосвязи с окружающей средой [1].

Требования к генеральному плану:

1. Мотели следует размещать в соответствии с утвержденными генеральными планами и проектами детальной планировки и застройки городов, поселков, сельских населенных пунктов и курортов.

2. Размеры земельных участков и расстояния между зданиями и сооружениями следует принимать согласно главе СНиП по планировке и застройке городов, поселков и сельских населенных пунктов.

3. Расстояние от края проезжей части скоростных дорог, магистральных дорог и улиц до жилых помещений мотелей следует принимать 50 м, предусматривая на земельном участке посадку 3 – 4 рядов деревьев вдоль этих дорог и улиц.

4. Площадь зеленых насаждений на участках курортных мотелей должна составлять, как правило, не менее 50% площади участков.

Требования к земельным участкам:

1. При выборе участков для строительства зданий мотелей следует учитывать градостроительное значение этих зданий при формировании общественных центров, городских площадей и магистралей, а также при планировке аэропортов, железнодорожных, морских и речных вокзалов.

Продолжение ПРИЛОЖЕНИЯ Б

К зданию должны быть предусмотрены удобные подъезды, независимые от потока городского транспорта.

2. На участке здания мотеля следует предусматривать открытую стоянку для легковых автомобилей из расчета 1 легковой автомобиль на 10 гостиничных мест, а также для автобусов из расчета 1 автобус на 150 гостиничных мест. При строительстве мотелей вместимость стоянок легковых автомобилей может быть увеличена из расчета 1 легковой автомобиль на 7 гостиничных мест.

3. Площадь стоянки надлежит принимать из расчета 25 м на 1 легковой автомобиль и 50 м на 1 автобус.

4. Стоянка должна быть отделена от здания мотеля полосой зеленых насаждений шириной не менее 15 м.

5. Расположение стоянки автомашин и автобусов не должно мешать подъезду к главным входам в мотель.

6. Земельный участок мотеля надлежит отделять от границ селитебной территории застройки защитной зеленой полосой шириной не менее 5 м.

7. Жилая часть здания мотеля должна быть расположена от красных линий на расстоянии не менее 8 м.

8. На участке должен быть выделен хозяйственный двор. При строительстве зданий рекомендуется выделять площадки для отдыха и спортивных игр.

Объемно-планировочные и конструктивные решения:

1. Здания мотелей следует проектировать высотой не более 5 этажей. Высоту этажей жилой части зданий следует принимать согласно главе СНиП по проектированию жилых зданий.

2. Номера должны быть расположены в надземных этажах зданий.

3. В цокольном этаже допускается размещать камеру хранения ручного багажа, пункт бытового обслуживания, парикмахерскую, помещения и столовую обслуживающего персонала, кладовую чистого белья центральной.

Продолжение ПРИЛОЖЕНИЯ Б

бельевой, ремонтные мастерские, а в подвальном этаже – кладовую грязного белья центральной бельевой, душевые и санитарные узлы для персонала, склады мебели и инвентаря.

4. Производственные помещения предприятий общественного питания, кладовые овощей, помещения машинных отделений и насосных, ремонтные мастерские и обеденные залы, а также другие помещения, работа в которых может сопровождаться шумом и вибрацией, не допускается размещать непосредственно под жилыми помещениями, а также над ними и смежно с ними.

5. Высота помещений: камеры хранения ручного багажа, центральной бельевой и складов мебели и инвентаря – должна быть не менее 2,2 м от пола до низа выступающих конструкций потолка.

6. Ширина общего коридора между лестницами или между торцом коридора и лестницей должна быть не менее 1,6 м при длине коридора до 40 м и не менее 1,8 м при длине коридора более 40 м. Ширина общей галереи должна быть не менее 1,2 м.

7. Предприятия общественного питания в мотелях, рассчитываемые также на обслуживание жителей населенного пункта, должны иметь, как правило, дополнительные (кроме входов из здания) наружные входы и вестибюли с гардеробами и санитарными узлами.

Теплоснабжение, отопление и вентиляция:

1. В мотелях следует предусматривать холодное и горячее водоснабжение, канализацию, а в кемпингах – холодное водоснабжение, горячее водоснабжение для душевых и постирочных и канализацию в соответствии с главами СНиП по проектированию внутреннего водопровода и канализации зданий, горячего водоснабжения.

2. В зданиях мотелей I и II разрядов следует предусматривать скрытую прокладку стояков водопровода, канализации и внутренних водостоков.

Продолжение ПРИЛОЖЕНИЯ Б

3. Здания мотелей и кемпингов следует оборудовать системами отопления, вентиляции, а также кондиционирования воздуха согласно требованиям настоящих норм.

4. Теплоснабжение, отопление, вентиляцию и кондиционирование воздуха в мотелях и кемпингах надлежит проектировать в соответствии с главами СНиП по проектированию котельных установок, тепловых сетей, отопления, вентиляции и кондиционирования воздуха и настоящим нормам.

5. Для жилой части зданий мотелей следует предусматривать отдельную систему (ветвь) отопления.

6. Удаление воздуха из номеров, имеющих санитарные узлы, следует предусматривать через санитарные узлы.

7. В зданиях, проектируемых для III и IV климатических районов, должно быть предусмотрено сквозное или угловое проветривание помещений с постоянным пребыванием людей (в том числе через коридор или смежное помещение).

Электроснабжение:

1. Прокладка внутренних электросетей в зданиях, как правило, должна быть скрытой.

2. Аварийное освещение следует предусматривать в вестибюлях, залах ресторанов, конференц-залах, помещениях узлов связи и радиосвязи, диспетчерских инженерного оборудования, помещениях спасательного фонда; освещение для эвакуации – в соответствии с главой СНиП по проектированию искусственного освещения.

Водоснабжение:

1. В общественных зданиях следует предусматривать хозяйственно-питьевое, противопожарное и горячее водоснабжение, канализацию и водостоки, которые необходимо проектировать в соответствии со СНиП 2.04.01-85.

Продолжение ПРИЛОЖЕНИЯ Б

2. В общественных зданиях следует предусматривать электрооборудование, электроосвещение, устройства городской телефонной связи, проводного вещания и телевидения.

Требования к земельным участкам размещения зданий мотелей:

1. В составе земельного участка мотеля, кроме зоны размещения мотеля, по заданию на проектирование предусматривают:

- стоянку легковых автомобилей и автобусов;
- велопарковку;
- хозяйственную зону;
- досуговые площадки;
- внутренние проезды и пешеходные тротуары.

2. Размеры мест для стоянки автобусов принимают, м:

- 14,0х3,5 - при размещении автобусов параллельно проездам;
- 12,5х3,5 - при размещении автобусов перпендикулярно к проездам.

3. При входе в мотель следует предусматривать конструкции для защиты от атмосферных осадков.

4. В жилую группу помещений входят: номера мотеля, общие санузлы для проживающих в номерах без туалета, подсобные помещения поэтажного обслуживания.

5. Номера мотеля могут проектироваться в составе либо одной жилой комнаты, либо жилой комнатой с прихожей и (или) санузлом.

6. Ширина номеров должна быть не менее 2,4 м. Ширина прихожих номеров должна быть не менее 1,05 м.

Требования к номерам [43]:

Каждый номер мотеля должен иметь:

- минимально необходимую площадь равную 12,5 м²;
- систему кондиционирования воздуха;
- качественный телевизор с доступом к национальным каналам;

Продолжение ПРИЛОЖЕНИЯ Б

- а) ванную комнату и отдельный туалет;
- б) запирающиеся шкафчики или сейф;
- в) удобные замки для доступа в комнату;
- г) кровать размер: длина спального места в диапазоне от 190 до 200 см, ширина - от 120 до 140 см.;
- д) вместительный шкаф;
- е) стул, кресло или диван.

Здание и прилегающая территория:

1. Внешнее освещение здания и прилегающей территории в тёмное время суток:

1.1 освещение центрального входа, наружное освещение подходов к зданию.

2. Вывеска:

2.1 вывеска с информацией, предусмотренной требованиями нормативных правовых актов;

2.2 при наличии отдельного входа в предприятие питания – вывеска с его названием.

Техническое оборудование и оснащение:

1. Аварийное освещение и энергоснабжение:

1.1 аккумуляторный источник электропитания в аварийном режиме для световых указателей (знаков безопасности), исправные аккумуляторные фонари у дежурного персонала;

1.2 стационарный генератор, обеспечивающий основное освещение и работу основного оборудования в течение не менее 24 часов (требование не является обязательным: при использовании аварийного энергоснабжения).

Продолжение ПРИЛОЖЕНИЯ Б

2. Водоснабжение:

2.1 круглосуточное горячее, холодное (в районах с перебоями водоснабжения должен быть обеспечен минимальный запас воды не менее чем на сутки и подогрев воды);

2.2 горячее от резервной системы горячего водоснабжения на время аварии, профилактических работ;

2.3 бутилированная питьевая вода в номере или питьевая вода в кулере в коридоре (бесплатно) (Требование является обязательным для районов, где отсутствует подтверждение соответствия качества воды централизованных систем питьевого водоснабжения требованиям санитарных правил и нормативов (при обеспечении питьевой водой посредством централизованных систем питьевого водоснабжения)).

3. Система отопления, обеспечивающая допустимую температуру воздуха в номерах мотеля:

3.1 Допустимая температура в номерах 18-24 градусов по Цельсию в холодный период года, 20-28 градусов по Цельсию в теплый период года).

3.2 Для загородных отелей, турбаз, баз отдыха, расположенных на земельных участках особо охраняемых природных территорий, с количеством номеров 10 и менее, допускается печное отопление.

4. Вентиляция:

4.1 система вентиляции (естественная и (или) принудительная), обеспечивающая циркуляцию воздуха и исключаящая проникновение посторонних запахов в жилые помещения

Номерной фонд:

1. Одноместные (двухместные) номера с санузлом (умывальник, унитаз, ванна или душ) (требование не является обязательным для апартаментов и мотелей) не менее 100 % (допускается наличие в номерном фонде номеров с количеством спальных мест более 2-х, при этом площадь номера

должна быть в мотелях с круглогодичным функционированием не менее 6 м² на 1 проживающего и не менее 4 м² на 1 проживающего в мотеле с сезонным функционированием.

2. Площадь номера, за исключением номеров категорий (без учета площади санузла, лоджии, балкона), не менее:

одноместного - 12 м² (допускается уменьшение площади на 10 %);

двухместного - 15 м² (допускается уменьшение площади на 10 %).

3. Санузел в номере (умывальник, унитаз, ванна или душ):

100% номеров

площадь санузла не менее: 2,5 м²

(допускается уменьшение площади на 5 %)

5. Вентилятор

Санитарные объекты общего пользования:

1. Туалет:

вблизи общественных помещений

(требование не является обязательным для мотелей с количеством номеров 15 и менее (при условии обеспечения доступа гостям в служебный туалет))

оборудование:

а) туалетные кабины,

б) умывальник с горячей и холодной водой (смеситель),

в) зеркало,

г) мыло (диспенсер с жидким мылом),

д) туалетная бумага;

е) бумажные полотенца (или электрополотенце);

ж) крючки для одежды, корзина для мусора.

Общественные помещения:

Продолжение ПРИЛОЖЕНИЯ Б

1. Общие помещения с мебелью и другим оборудованием, соответствующие функциональному назначению помещения

2. Холл (требование о минимальной площади холла не является обязательным для мотелей с количеством номеров 50 и менее):

не менее 30 м² плюс по 1 м² из расчета на каждый номер, начиная с 21-го; максимальная площадь может не превышать 80 м²

3. Служба приёма и размещения: зона для отдыха и ожидания с соответствующей мебелью (кресла, диваны, стулья, журнальные столики), с газетами, журналами.

4. Ковры, ковровое или иное напольное покрытие в зоне отдыха

5. Сейфовые ячейки для хранения ценностей гостей в службе приема и размещения (не обязательно при наличии мини-сейфа в каждом номере)

6. Вешалки в холле и в общественных помещениях

7. Служебные помещения для персонала: столовая или помещение для приема пищи, санузлы, раздевалки, помещения для отдыха, подсобные помещения

Перед началом проектирования необходимо определить строительный разряд здания и степень огнестойкости здания. Здания, согласно СНиП 2.08.02-89, в зависимости от состава, площади и оборудования помещений подразделяются на строительные разряды (см. в табл. 5).

Согласно СНиП 02-08-02 - 89 «Защита от шума», в мотелях должна быть обеспечена изоляция жилых и общественных помещений от шума. Шумы могут быть внешние (близко расположенные предприятия или шумные улицы) и внутренние (оборудование, помещения с повышенным уровнем шума).

Мотели необходимо располагать на участках, удаленных от промышленных предприятий, или можно проектировать разделительные зеленые полосы между ними. Для уменьшения внешних шумов следует использовать шумоизолирующие материалы. При расположении инженерного оборудования рекомендуется применять шумопоглощающие прокладки.

ПРИЛОЖЕНИЕ В

Ведомость зданий и архитектурных форм

Ведомость зданий и сооружений

Ном. №	Наименование	Координаты квадрата сетки
1	Проектируемое здание	0А-50; 0Б+50

Ведомость малых архитектурных форм

Поз	Обозначение	Наименование	Кол	Примечание
1	Индивидуальный проект	Скамья со спинкой	12	Переносная
2	Индивидуальный проект	Урна	15	Переносная
3	Индивидуальный проект	Мусоросборник	2	Переносной
4	Индивидуальный проект	Стол со стульями	10	Переносной
5	Индивидуальный проект	Беседка	1	
6	СП 52.13330.2011	Фонарь тип 1	23	
7	СП 52.13330.2011	Фонарь тип 2	35	

Ведомость элементов озеленения

Поз	Наименование породы или вида насаждения	Воз-раст, лет	Кол-во	Примечание
Деревья лиственные				
1	Липа мелколистная	5	67	Рядовая посадка, группа
2	Липа крупнолистная	5	74	Рядовая посадка
3	Клен остролистный	7	18	Рядовая посадка
4	Вяз шершавый	5	3	Одиночное
5	Рябина обыкновенная	4	24	Рядовая посадка
Деревья хвойные				
6	Сосна обыкновенная "Фастигиата"	7	9	Группа
7	Можжевельник китайский	5	3	Группа
Кустарники лиственные				
8	Дерен белый	3	189	Рядовая посадка
9	Чудушник венечный	2	35	Рядовая посадка, группа
10	Спирея японская	3	23	Рядовая посадка, группа
11	Сирень "Мейера"	4	25	Рядовая посадка
12	Барбарис "Тунберга"	2	51	Рядовая посадка
Кустарники хвойные				
13	Ель колючая "Герман Най"	7	15	Группа
Цветочные растения				
14	Дельфиниум культурный	1	36	Клумба через 0.4 м
15	Циния	-	340	Клумба через 0.2 м
16	Золотарник	1	24	Клумба через 0.4 м
17	Эхинацея пурпурная	1	20	Клумба через 0.3 м
18	Азиатский лютик	1	300	Клумба через 0.2 м
19	Астра	1	240	Клумба через 0.2 м
20	Газон	0,08	7055,68	м²

Продолжение ПРИЛОЖЕНИЯ В

Ведомость тротуаров, дорожек и площадок

Поз	Наименование	Тип	Площадь покрытия, м ²	Примечание
1	Площадка для парковки автомобилей	1	1360,25	
2	Хоз. площадка	1	49,13	
3	Летнее кафе	3	115,22	
4	Сквер	3	1275,41	
5	Площадка для временного отдыха	1	89,21	
6	Тротуар	2	777,69	
7	Проезжая часть	1	2384,43	
8	Аллея	2	81,25	

Таблица В1 – Экспликация помещений 1 этажа проектируемого мотеля

Номер помещени й	Наименование	Площадь, м2
1	Комната персонала	17,11
2	С/У	4,21
3	Комната чистки и глажения одежды	10,21
4	Прачечная	10,89
5	Кладовая чистого белья	6,37
6	Кладовая грязного белья	6,92
7	Кабинет директора	12,52
8	Бухгалтерия, администрация, касса	24,94
9	С/У	3,70
10	Номер 1	12,52
11	Прихожая	4,06
12	Ванная комната	3,72
13	Номер 2	12,53
14	Прихожая	3,70
15	Ванная комната	4,04
16	Номер 3	13,92
17	Прихожая	5,03
18	Ванная комната	4,04
19	Номер 4	12,52
20	Прихожая	4,04
21	Ванная комната	4,04
22	Номер 5	12,52

Продолжение ПРИЛОЖЕНИЯ В

23	Прихожая	4,31
24	Ванная комната	3,96
25	Номер 6	12,52
26	Прихожая	3,89
27	Ванная комната	4,06
28	Номер 7	12,54
29	Прихожая	4,01
30	Ванная комната	4,06
31	Номер 8	12,52
32	Прихожая	4,03
33	Ванная комната	4,06
34	Комната для приема пищи	13,23
35	Прихожая	4,15
36	Ванная комната	4,06
37	Коридор	105,3

Таблица В2 – Экспликация помещений 2 этажа проектируемого мотеля

Номер помещений	Наименование	Площадь, м ²
1	Номер 10	13,24
2	Прихожая	4,17
3	Ванная комната	4,22
4	Номер 11	13,24
5	Прихожая	4,17
6	Ванная комната	4,22
7	Номер 12	13,24
8	Прихожая	4,17
9	Ванная комната	4,22
10	Номер 13	13,24
11	Прихожая	4,17
12	Ванная комната	4,22
13	Номер 14	13,24
14	Прихожая	4,17
15	Ванная комната	4,22
16	Номер 15	13,24
17	Прихожая	4,17
18	Ванная комната	4,22
19	Номер 16	13,24
21	Ванная комната	4,22
22	Номер 17	13,24
23	Прихожая	4,17
24	Ванная комната	4,22
25	Номер 18	13,24
26	Прихожая	4,17
27	Ванная комната	4,22
28	Номер 19	13,24
29	Прихожая	4,17

Продолжение ПРИЛОЖЕНИЯ В

30	Ванная комната	4,22
31	Номер 20	13,24
32	Прихожая	4,17
33	Ванная комната	4,22
34	Номер 21	13,24
35	Прихожая	4,17
36	Ванная комната	4,22
37	Номер 22	13,24
38	Прихожая	4,17
39	Ванная комната	4,22
40	Номер 23	13,24
41	Прихожая	4,17
42	Ванная комната	4,22
43	Коридор	99,16
44	Служебное помещение	10,4

ПРИЛОЖЕНИЕ Г

Особенности регионального развития деловой активности Амурской области.

Амурская область считается одной из передовых территорий инвестиционной активности на Дальнем Востоке. Этому способствуют федеральные проекты, которые реализуются в регионе под патронажем президента России. Например, космодром «Восточный», развитие Восточного полигона железных дорог, Амурский газоперерабатывающий завод и Амурский газохимический комплекс.

Амурская область реализует несколько международных проектов. Работает международный автомобильный мост Благовещенск - Хэйхэ, реализуется проект таможенно-логистического терминала, строится первая в мире трансграничная канатная дорога между Россией и Китаем.

В Амурской области создана территория опережающего развития (ТОР) «Амурская», которая пользуется спросом у российских и иностранных инвесторов. Резиденты ТОР реализуют 48 проектов стоимостью почти 2 триллиона рублей.

С 2023 года наблюдается рост числа обменов между субъектами Российской Федерации и провинциями КНР. Увеличилась интенсивность контактов в торгово-экономической, культурно-гуманитарной, образовательной и других сферах.

Развитие индустрии развлечений и отдыха, транспортных систем.

Развитие индустрии развлечений и отдыха в Амурской области включает создание новых объектов для размещения туристов, в том числе глэмпинг-парков, туристических баз и экотроп. В пригородах Благовещенска предпринимателями региона активно создаются такие объекты, в том числе при государственной поддержке.

Продолжение ПРИЛОЖЕНИЯ Г

Приоритетными направлениями остаются экологический, промышленный и событийный виды туризма. Главными региональными брендами названы космос, граница с КНР, БАМ и река Амур.

Некоторые проекты, которые реализуются для развития туризма представлены в приложении:

1. Проект «Золотая миля». Ядро нового уникального туристского пространства на Дальнем Востоке. В проект входят первая в мире трансграничная канатная дорога, конгрессно-выставочный центр и гостиничный комплекс.

2. Проект «Фестиваль-парк». В центральной части Благовещенска завершается создание ТРЦ, куда входит гостиница с большим номерным фондом.

3. Проект «БАМ туристический». Амурская область развивает его вместе с четырьмя регионами Дальнего Востока и Сибири. Туристы на поезде или автотранспорте смогут посетить главные достопримечательности на всей протяжённости магистрали.

Автомобильный транспорт. В Амурской области есть федеральные автомобильные дороги «Амур» и «Лена». Основу сети региональных автомобильных дорог составляют дороги IV-V технических категорий – 4751,7 км (51,6%), III категории - 974,4 км (10,6%).