

Наиболее эффективным путем является внедрение современных инженерно-технических решений на стадии проектирования и модернизации лабораторий. Однако даже в существующих условиях строгое соблюдение организационных мер, регулярный контроль уровней шума и обязательное использование СИЗ позволяют минимизировать профессиональные риски. Постоянное внимание руководства университета и каждой конкретной кафедры к этой проблеме является залогом создания безопасной и высокопроизводительной рабочей и учебной среды.

#### Список литературы

1 Испытательный центр железнодорожного транспорта БелГУТа : [сайт]. – Гомель, 2000–2025. – URL: <https://www.bsut.by/science/izht/iczht/otdel-ispytaniy-ob-ektov-zheleznodorozhnogo-transporta-i-infrastruktury> (дата обращения: 19.08.2025).

2 СН 2.04.01-2020. Защита от шума : [сайт]. – Минск, 2020–2025. – URL: <https://normy.by/tnpa/1/6858.pdf> (дата обращения: 19.08.2025).

УДК 725.31: 711.6

## ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ВОКЗАЛЬНЫЙ КОМПЛЕКС В ПЛАНИРОВОЧНОЙ СТРУКТУРЕ ГОРОДА

*И. Г. МАЛКОВ, Ю. Н. ВЫЛЕТНИКОВА*

*Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель*

Формирование и развитие материально-технической базы государства напрямую связано с состоянием его транспортной инфраструктуры. Во многих странах она включает сети железнодорожного, автомобильного, воздушного, речного и морского транспорта. Для нашего государства с его относительно небольшой территорией велика роль железнодорожного и автомобильного транспорта. Об этом свидетельствуют и статистические данные объемов перемещенных грузов и перевезенных пассажиров.

В настоящее время железная дорога территориально находится в пределах границ Республики Беларусь, и ее эксплуатационная длина составляет 5,5 тысяч километров.

Наиболее крупные железнодорожные узлы – Минск, Брест, Гомель, Орша, Барановичи, Жлобин, Калинковичи, Могилев, Витебск, Полоцк. Железнодорожные перевозки – приоритетный для нашей страны вид транспорта в передвижении пассажиров на внегородских маршрутах. Одним из основных элементов в создании условий для передвижения пассажиров на транспорте являются вокзалы. На вокзалах ежедневно ведется обслуживание значительного числа людей, отправившихся в дорогу. Пассажирские вокзалы обычно рассчитываются на многолетнюю эксплуатацию и подобно иным общественным зданиям имеют в своем составе обширный перечень помещений, включающий площади для непосредственного обслуживания пассажиров, служебно-технические и вспомогательные. Кроме того, каждый вокзал с прилегающей площадью является частью градостроительной структуры города или поселка и непосредственно влияет на его архитектурно-планировочную композицию.

Для обслуживания пассажиров и пассажирского движения на сети железнодорожных дорог сооружают специальные станции. Они подразделяются на две категории: пассажирские станции, выполняющие операции по пропуску пассажирских поездов, посадке и высадке пассажиров и их обслуживанию, и пассажирские технические станции, на которых выполняют операции по подготовке пассажирских составов в рейс: мойку, экипировку, ремонт, снабжение и др.

Вокзалы, как правило, являются крупными общественными сооружениями общегородского значения и часто определяют первое впечатление от города, а иногда и от страны в целом. Эти обстоятельства влияют на те специфические требования, которые должны быть предъявлены к их архитектурной композиции.

Объемно-планировочные решения зданий вокзалов должны соответствовать следующим требованиям:

а) обеспечивать взаимосогласованную организацию движения пассажиров и посетителей с разделением главным образом в больших и крупных вокзалах потоков прибытия и отправления, а также потоков дальних, местных, транзитных и пригородных пассажиров;

б) предусматривать расположение операционных помещений и устройств (справочное бюро, билетные и багажные кассы, камеры хранения и др.) приближенно к главным путям движения основных потоков пассажиров;

в) предусматривать расположение помещений, предназначенных для ожидания пассажиров, а также предприятий общественного питания и торгово-бытового обслуживания пассажиров приближенно к перрону с отделением соответствующих помещений и зон от главных путей движения пассажиров;

г) предусматривать расположение комнат длительного ожидания, в том числе предназначенных для инвалидов, а также комнат матери и ребенка изолированно от наиболее шумных помещений и зон вокзала, возможно, даже с устройством для соответствующих категорий пассажиров специальных выходов на перрон;

д) обеспечивать удобство эксплуатации для персонала, а также перронных бригад с устройством для них отдельных выходов на перрон.

В решениях вокзалов, как и других общественных зданий, различают централизованные, блокированные и павильонные схемы. Централизованные, компактные решения характерны для отдельно стоящих «многофункциональных» зданий вокзалов, а блокированные – для объединенных вокзалов или вокзалов, кооперированных с административно-служебными, техническими или другими зданиями.

В композиции вокзальных комплексов исключительно большую роль играют элементы благоустройства и архитектуры малых форм, а также творчески осмысленное использование природного и городского окружения, например раскрытие из интерьеров вокзалов речных берегов или морских просторов, силуэта гор или группы деревьев, а также ценной в культурно-историческом или художественно-эстетическом отношении существующей или проектируемой застройки.

Наибольший художественно-эстетический эффект может быть достигнут только при взаимосвязанном решении всех зданий, сооружений и элементов, входящих в комплекс вокзала.

Существующие здания вокзалов Беларуси условно можно разделить на два типа по потенциальным возможностям активного влияния на формирование градостроительной структуры. Первые – сугубо функциональные вокзалы островного расположения по отношению к железнодорожным путям, не имеющие благоприятных возможностей формирования привокзальной территории и развития объемно-планировочного потенциала самого здания. Таковы, к примеру, вокзалы в городах Бресте и Орше. Железнодорожные станции этих городов, представляющие крупные узлы с большим пассажиропотоком, практически не имеют территориальных ресурсов для развития вокзальных комплексов. Участие таких вокзалов в формировании общей градостроительной композиции весьма ограничено и сводится к локальным композиционным решениям.

Второй тип – вокзалы с боковым или смешанным вариантом расположения по отношению к железнодорожным магистралям, которые являются частью градостроительных образований, непосредственно и органически вливаясь в их структуру. К этому типу следует отнести вокзалы в городах Минске, Гомеле, Витебске. Крупные здания этих вокзалов являются архитектурными доминантами, замыкая на своем объеме развитую привокзальную площадь и примыкающие либо завершающиеся возле них улицы. Такие вокзальные комплексы, включающие основное здание и привокзальную площадь, служат крупными политранспортными узлами городского и междугородного транспорта, являются важными архитектурно-композиционными элементами формирования названных городов.

Принципы проектирования вокзальных комплексов претерпевают значительные изменения. Вокзалы из сугубо специализированных зданий по обслуживанию пассажиров превращаются в крупные общественные здания многофункционального назначения, играющие важную роль в формировании архитектурно-композиционного облика важнейших градостроительных зон городов. Являясь для каждого из приезжающих первым местом, где формируется представление о городе, они, кроме своего сугубо функционального назначения, должны являть образцы градостроительной эстетики и культуры конкретного населенного пункта.

#### Список литературы

1 Железная дорога Беларуси: История и современность / В. Г. Рахманько, А. Б. Бессольнов, В. А. Шоба [и др.] ; под общ. ред. В. Г. Рахманько. – Минск : Триолета, 2001. – 488 с.

2 Малков, И. Г. Архитектура железнодорожных вокзальных комплексов / И. Г. Малков, И. И. Малков, М. М. Власюк ; под общ. ред. И. Г. Малкова. – Гомель : БелГУТ, 2013. – 116 с.