

УДК

*И.Г. МАЛКОВ, д-р архитектуры, И.И. МАЛКОВ, канд. архитектуры (malkov-arch@mail.ru),
М.М. ВЛАСЮК (misha@pertraper.ru), архитектор, Белорусский государственный университет
транспорта (Гомель, Республика Беларусь)*

Архитектура железнодорожных вокзалов Белоруссии: история, современное состояние и перспективы развития

Рассмотрены вопросы развития архитектуры железнодорожных вокзалов Белоруссии, типы и архитектурно-планировочные решения действующих железнодорожных вокзалов Беларуси. Показана планировочная структура вокзалов, а также другие функциональные и эстетические параметры. Намечены тенденции развития вокзальных комплексов с учетом изменяющихся социально-экономических условий.

Ключевые слова: железнодорожный вокзал, объемно-планировочное решение, конструктивное решение, состав помещений, привокзальная площадь, пассажиропоток, транспортный узел.

Развитая сеть железных дорог Беларуси является основным условием важной роли железнодорожного транспорта в передвижении людей как по территории страны, так и за ее пределы. Выбрав этот вид транспорта, отправляясь в путь, каждый пассажир начинает свое путешествие с вокзала.

Железнодорожные вокзалы, являясь важными градостроительными объектами, создавая определенные удобства для пассажиров в силу своего функционального назначения, служат визитной карточкой города. Поэтому неудивительно, что архитектуре железнодорожных вокзалов в настоящее время уделяется пристальное внимание. Каждый житель нашей страны может убедиться в этом, любясь прекрасным железнодорожным вокзалом столицы нашего государства.

Но так было не всегда. Формирование сети железных дорог Беларуси началось в 1867–1869 гг. строительством крупнейшей в Российской империи Либаво-Роменской дороги, протянувшейся по территории нашей страны с северо-запада на юго-восток. Одновременно со строительством железных дорог возводились вокзалы, предна-

значенные для обслуживания пассажиров. Первые деревянные здания были весьма убоги (рис. 1, 2).

По мере развития железных дорог совершенствовались и архитектурно-планировочные решения вокзалов. Так, введенное в 1946–1948 гг. каменное здание железнодорожного вокзала в Гомеле представляет собой достаточно крупное сооружение с функционально-развитым набором внутренних помещений и архитектурой, отвечающей эстетике зданий общественного назначения своего времени (рис. 3).

Анализ современного состояния строительства и реконструкции зданий железнодорожных вокзалов в Беларуси позволяет констатировать, что этому направлению капитального строительства уделяется значительное внимание. В течение последних пяти лет на строительство новых и реконструкцию существующих вокзалов Белорусской железной дороги ежегодно выделялось от 4 до 5 млрд р.

Кроме нового вокзала в Минске, введенного в эксплуатацию в 2001–2003 гг., с начала 90-х гг. прошлого столетия, т. е. со времени обретения независимости государства, реконструированы вокзалы в городах Жлобине, Орше, Бобруйске, Барановичах и др.



Рис. 1. Общий вид первого деревянного вокзала в Барановичах



Рис. 2. Первый деревянный вокзал в Осиповичах



Рис. 3. Железнодорожные вокзалы дальнего и пригородного следования в Гомеле



Рис. 4. Железнодорожный вокзал в Могилеве



Рис. 5. Привокзальная площадь в Орше



Рис. 6. Конкорс железнодорожного вокзала в Минске

Вокзалы классифицируются по следующим признакам: по размерам, по положению относительно станционных железнодорожных путей в плане и по вертикали, по преобладающей категории обслуживаемых пассажиров.

По положению в плане относительно станционных железнодорожных путей существующие делятся на вокзалы бокового или берегового и островного типов. Преобладающим является первый тип. Такими вокзалы Гомеля, Могилева, Витебска и др. (рис. 4). Вокзалы островного типа, характеризующиеся тем, что станционные пути примыкают к зданию с обеих продольных сторон, эксплуатируются в Бресте и Орше (рис. 5). Островное размещение вокзалов, с одной стороны, создает определенные преимущества в дифференциации прибывающих и отправляющихся пассажирских поездов, с другой – существенно усложняет перспективное развитие вокзальных комплексов и беспрепятственную связь с городской транспортной инфраструктурой [1].

Различие вокзалов по вертикальному формированию объемов связано с положением относительно уровня станционных путей как привокзальных площадей, так и основных помещений, предназначенных для обслуживания пассажиров. В мировой практике можно выделить три типа: повышенный – расположение привокзальной площади и помещений вокзала выше уровня путей; пониженный – привокзальная площадь и помещения расположены ниже уровня путей; горизонтальный – площадь и вокзал находятся на одном уровне. Почти все вокзальные комплексы

Беларуси сформированы по последнему типу. Равнинный рельеф страны, преобладание малых и средних по размерам вокзалов явились первопричиной такого решения. Лишь вокзал Минска, относящийся к категории особо крупных, сочетает в себе признаки смешанного типа. Основной объем вокзала, ориентированный главным фасадом на привокзальную площадь (горизонтальный тип), дополнен конкорсом, где размещен зал ожидания пассажиров площадью свыше 3 тыс. м² с подсобными помещениями (повышенный тип) (рис. 6).

Объемно-планировочные решения вокзалов основаны на группировке помещений по функционально-технологическим признакам и категориям пассажиров. Большинство основных помещений вокзалов находится на пути движения потенциальных пассажиров с привокзальной площади к платформам станционных путей. Компонировка вокзалов при их боковом размещении по отношению к путям предусматривает сквозные проходы с непосредственным выходом на платформу первого пути либо по подземным туннелям и надпутным переходам на платформы других. Большинство основных помещений вокзалов находится на пути пассажиропотоков ближе к основным выходам на платформы и привокзальную площадь, как правило, на одном уровне с ними. Эксплуатируемые здания основных вокзалов страны являются одно- и двухэтажными.

Компоновка помещений вокзалов осуществляется обычно по следующим схемам планировки: анфиладной,

однорядной и двухрядной с продольным либо поперечным направлением передвижения посетителей. На рис. 7 представлены планировочная схема вокзала в Гомеле с указанием функциональных зон группировки помещений и направлений основных потоков движения пассажиров, встречающих и провожающих.

Большинству вокзалов свойственен прием симметричного относительно главного входа со стороны привокзальной площади размещения помещений. Считается, что такой вариант планировки здания, являющийся традиционным, улучшает эксплуатационные качества здания.

Немаловажным по технологии эксплуатации вокзалов является разделение потоков пассажиров дальнего и местного (пригородного) следования. Соответственно на большинстве вокзалов имеется четкое деление помещений билетных касс. Выявлены два способа размещения помещений билетных касс для потенциальных пассажиров пригородных поездов: внутри основного здания в специальном блоке (Витебск, Минск), и в отдельном стоящем здании, облокированном с основным объемом вокзала (Гомель). Показанные варианты технологии обслуживания пассажиров непосредственно отражаются как на планировочном решении вокзалов, так и на общем композиционном облике вокзальных комплексов. Для вокзалов транзитных станций и при общем небольшом количестве пассажиров такое деление помещений не предусматривается (гг. Жлобин, Осиповичи, Калинковичи).

Реконструированный в 2003–2004 гг. вокзал станции Жлобин являет пример традиционного планировочного решения здания (рис. 8). Растущий и развивающийся, с большим будущим город металлургов Жлобин является также крупным железнодорожным узлом. Учитывая важное градостроительное значение объекта в застройке города и формировании привокзальной площади, старое здание вокзала было решено реконструировать и построить рядом дополнительные здания, необходимые для полного решения функциональных задач вокзального комплекса (проект коллектива института ОАО «Гомельпроект». Архитектор О.И. Тихова, конструктор А.И. Тишкевич).

На генеральном плане комплекс, состоящий из трех объемов с существующим вокзалом в центре композиции, располагается вдоль железнодорожных путей, архитектурно формируя и ограждая площадь от шума. Перрон и привокзальная площадь сообщаются посредством проходов (выходов в город) шириной 8 м, расположенных между торцами объема вокзала и прилегающими к нему сооружениями ресторана и служебно-технического блока, входящими в общий вокзальный комплекс. Главные фасады и входы в комплекс сориентированы на привокзальную площадь, где сосредоточены основные автостоянки и подъезды транспорта со стороны города.

Запроектированный комплекс состоит из трех отдельных стоящих зданий, архитектурно и функционально увязанных в единый композиционный объем. Реконструируемое здание вокзала, являющееся центром композиции, – послевоенное строение с типичной классической архитектурой привычных вокзальных строений. Реконструкцией было предусмотрено создать современный образ здания с учетом сохранения элементов старой классической архитектуры; тактично, не ломая основного объема, совместить в экстерьере и интерьере два стиля. Фасады, обращенные на привокзальную площадь и на перрон, вы-

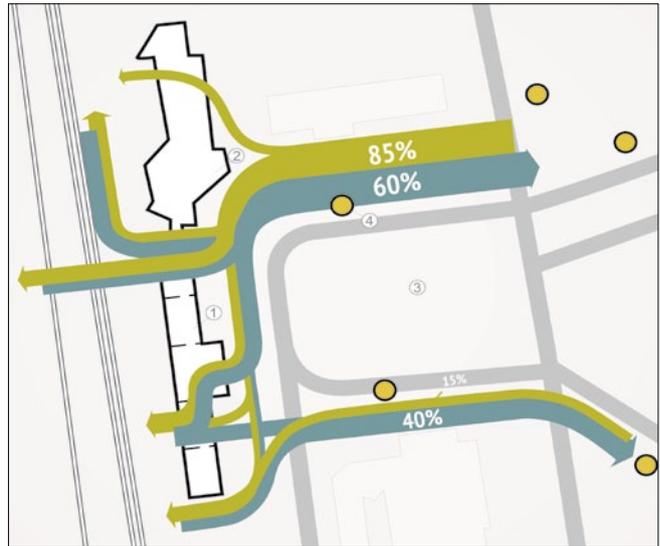


Рис. 7. Распределение пассажиропотоков на привокзальной площади в Гомеле: 1 — вокзал дальнего следования; 2 — пригородный вокзал; 3 — привокзальная площадь; 4 — остановки общественного транспорта

полнены в едином архитектурном стиле. Планировочным решением увеличена площадь зала ожидания с выделением помещений для касс и мест отдыха пассажиров. Балкон со стороны перрона, связывающий двухэтажные торцевые части здания, также увеличивает площадь мест ожидания.

Конструктивным решением были предусмотрены значительные переделки, вызванные корректировкой планировочного решения, приведением конструкций здания в соответствие с действующими пожарными нормами и заменой элементов, отслуживших свой срок, на новые. Основными несущими конструкциями центральной части здания являются металлические рамы. Они выполняют роль опоры конструкций кровли и витража, служащего наружной стеной. Внутри центральной части здания имеются лестница на второй этаж и балкон (переход), выполненные по металлическим несущим конструкциям.

В отличие от описанного реконструированного вокзала г. Жлобина железнодорожный вокзал Минска является новой постройкой (авторы проекта архитекторы В. Крамаренко и М. Виноградов), проектирование которого началось в начале 90-гг. XX в., возведен он в начале нынешнего столетия [2].

Главный корпус Минского вокзала размещен на продолжении оси одной из основных магистралей города — улицы Кирова. Здание запроектировано с пятью надземными этажами и двумя подземными. В центральной части здания размещены операционно-распределительные залы с входами из подземных уровней площади, перронного пространства и с надземных уровней. Операционно-распределительный зал, расположенный в надземном уровне здания, — многосветный (атриум), с компоновкой вокруг него уровней вышележащих этажей. Из этого зала пассажиры по эскалаторам, лифтам и лестницам попадают на вышележащие этажи и в подземный уровень, в необходимые им помещения и службы (рис. 10).

Центральная часть главного фасада здания выполнена полностью остекленной, что дает возможность визуальной связи атриума с привокзальной площадью, зрительно увеличивает параметры атриума, а с площади раскрывает внутреннее пространство здания особенно в вечернее и ночное время.

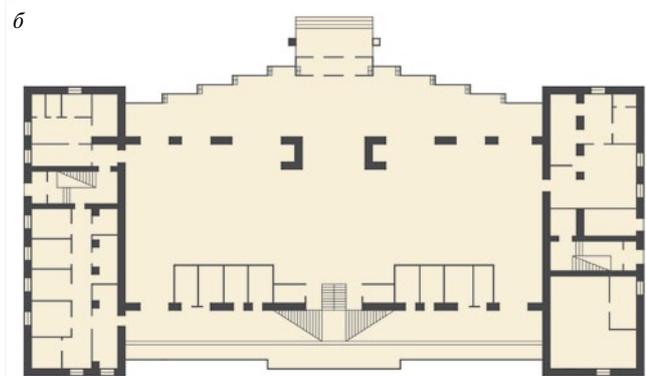


Рис. 8. Железнодорожный вокзал в г. Жлобине: а — фасад; б — план первого этажа

В центральной части на третьем уровне предусмотрена функциональная связь с конкорсом, через который осуществляется выход пассажиров на платформы для посадки. Выходы пассажиров с поездов в здание вокзала, на площадь и станцию метрополитена осуществляются посредством подземных туннелей, существующих и под конкорсом.

Планировочная структура здания, другие функциональные и эстетические параметры выполнены с учетом максимально комфортного обслуживания, пребывания и перемещения пассажиров в здании, на основе изучения опыта проектирования, строительства и эксплуатации зданий подобного назначения в странах СНГ и за рубежом, с применением технологий, материалов и оборудования, соответствующих европейским стандартам.

Учитывая большую ширину здания (на верхних этажах до 48 м), для естественного освещения внутреннего пространства применены фонари верхнего света (стеклопакеты в алюминиевых переплетах).

Для отделки фасадов и интерьеров применены долговечные современные отделочные материалы, обладающие высокими эстетическими свойствами. На главном фасаде здания, ориентированном на север, для отделки глухих плоскостей фасадов применен полированный гранит светло-серого цвета. Витражи изготовлены из стеклопакетов в алюминиевых переплетах, при этом в центральной части витражи «структуральные» (без нащельников). Участки глухих плоскостей и часть подвесных потолков (на фасадах) выполнены из алюминиевых листов, подвесные потолки над центральной частью главного фасада и над

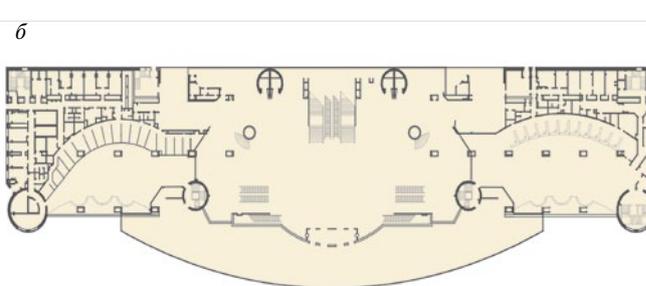


Рис. 9. Железнодорожный вокзал в Минске: а — фасад; б — план первого этажа

перронной частью выполнены из алюминиевых окрашенных профилей различной конфигурации и фактуры.

В отделке интерьеров основных помещений здания применены долговечные, гигиеничные, прочные (вандалоустойчивые), эстетичные по внешним качествам отделочные материалы: полированный гранит, полированная и матовая нержавеющая сталь, металлокерамика, плитка гранитогресс и керамическая, прочные декоративные штукатурки и составы, подвесные потолки из металлических реек, минераловатных плит, структурные и др.

Время, изменение социальных условий в обществе, новые транспортные средства — это и многое другое вносят изменения в понимание функционального назначения вокзалов всех видов транспорта, в том числе железнодорожных. Прежде всего это сказывается на планировочном решении действующих вокзалов, которые претерпевают изменения в результате реконструкции.

Сравнение архитектурно-планировочных решений описанных выше вокзалов показывает, насколько разительны перемены в наборе помещений реконструируемого и нового вокзалов.

В современных условиях вокзал из сугубо функционального здания все более превращается в общественное здание, которому кроме специального назначения добавляются функции торговли, отдыха и культурно-развлекательного характера. Причем эта тенденция свойственна большинству современных вокзалов любых видов транспорта.

Еще более наглядная тенденция — введение в состав вокзальных комплексов помещений, ранее свойствен-

ных лишь общественным зданиям общегородского назначения, проявляется в здании Центрального минского автовокзала, введенном в эксплуатацию в 2011 г. Автор проекта Центрального автовокзала столицы архитектор И. Виноградов отмечает: «Для любого типа объекта, расположенного в центре города, существует масса пространственно-планировочных ограничений, и задача архитектора максимално, в пределах правил, использовать каждый квадратный метр территории. В нашем случае наличие на противоположной северной стороне ул. Бобруйской жилых зданий ограничивает комплекс по высоте. В плане участок занимает довольно узкую полосу и зажат между ул. Бобруйской и железнодорожными путями. Это существенные ограничения, если учесть, что нельзя во время строительства полностью закрыть ул. Бобруйскую и движение поездов по первому пути. Кроме того, вдоль железнодорожных путей проходит дорога для снабжения комплекса железнодорожного вокзала, которая тоже должна функционировать непрерывно. В этом направлении мы начали проектные проработки. Чтобы сделать проект более привлекательным для инвестора, предложили дополнить комплекс помещениями торговли, питания и офисами.

В итоге трехуровневый офисно-торговый центр и пятиуровневый паркинг решено было разместить на огромной платформе, поднятой на семь метров от уровня земли и занимающей в проекции всю выделенную для строительства территорию, вплотную приблизившись к ул. Бобруйской. Даже кронштейны для троллейбусных линий крепятся к наружным стенам комплекса. А под платформой размещаются непосредственно двухэтажное здание автовокзала и перроны посадки и высадки пассажиров с возможностью разворота огромных даже двухэтажных автобусов международных сообщений.

Таким образом, получилось уникальное сооружение, аналогов которому я лично не встречал. Разве что в Монако, с его крайним дефицитом территорий видел нечто подобное.

В комплексе (кроме всего прочего) предусмотрено несколько ресторанов и кафе, а на самом последнем этаже размещены комфортабельные офисы».

Как видим, в состав вокзальных сооружений широко включаются группы помещений, относящиеся к зданиям специализированного назначения – гостиницы, кинотеатры, спортивные сооружения и др. К слову, сооружение гостиниц на привокзальной площади вполне обосновано, и это мы можем видеть на примере городов Минска и Гомеля. Однако в данном случае следует сделать акценты на том, что современные вокзальные комплексы (именно комплексы, а не вокзалы) должны включать весьма широкую номенклатуру помещений, рассчитанных не только на обслуживание пассажиров, но и являющихся крупными общественными зданиями многофункционального назначения. Естественно, что в таких условиях совершенно по иному должно трактоваться архитектурно-композиционное решение вновь возводимого либо реконструируемого 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 воз-



Рис. 10. Атриум железнодорожного вокзала в Минске

можностей 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 являются частью градостроительных образований, непосредственно и органически вливаясь в их структуру. К этому типу следует отнести вокзалы в 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.

Таким образом, 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. Правдин Н. В. Проектирование железнодорожных станций и узлов / Н. В. Правдин, Т. С. Банек, В. Я. Негрей. Минск: Выш. шк., 1984. 200 с.
2. Степура М. Новые вокзалы Минска // Архитектура и строительство. 2007. № 9. С. 22–25.