

УДК 721.011

**М. Д. АЛЁХИН**

ГОУ ВПО «Донбасская национальная академия строительства и архитектуры»

**ЯСИНОВАТСКИЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ВОКЗАЛ КАК ОДИН ИЗ  
ЗНАЧИМЫХ ОБЪЕКТОВ ИСТОРИКО-КУЛЬТУРНОГО НАСЛЕДИЯ И  
ИНЖЕНЕРНО-ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ДОНЕЦКОГО  
РЕГИОНА**

**Аннотация.** Статья посвящена обзору железнодорожного вокзала г. Ясиноватая как объекта историко-культурного наследия региона, его формированию и истории, а также значения как одного из важных объектов инженерно-транспортной инфраструктуры и его перспектив развития. Автором приводится краткая история формирования ясиноватского железнодорожного узла, в частности железнодорожного вокзала, его текущее состояние, а также перспективы будущего развития. Акцентируется внимание на значимости объекта в историко-культурном аспекте, а именно на значении вокзала и железнодорожной инфраструктуры как одного из градообразующих предприятий г. Ясиноватая, на текущее состояние зданий и сооружений территории вокзала с учетом пребывания пассажиров, в частности маломобильных групп населения. Также в перспективе будущего развития обращено внимание на обеспечение требований удобства пространственной ориентации и безопасности передвижения инвалидов внутри зданий железнодорожного вокзала, а также на привокзальных территориях и непосредственно на посадочных платформах.

**Ключевые слова:** Донецкий регион, железнодорожные вокзалы, привокзальные территории, историко-культурное наследие, инженерно-транспортная инфраструктура, маломобильные группы населения, специфические потребности, удобства ориентации и безопасность передвижения, приёмы и средства адаптации, архитектурно-планировочные и конструктивно-технические решения.

**ФОРМУЛИРОВКА ПРОБЛЕМЫ**

В истории многих населенных пунктов железная дорога играла основополагающую роль градообразующего предприятия, параллельно с которым развивался и город. Возведенная железнодорожная инфраструктура определяла социально-экономическое развитие любой административно-территориальной единицы на десятилетия или даже на столетия вперед. Трудно представить, что было бы ныне на месте таких городов, как Красноармейск, Дебальцево, Донецк и, в том числе, Ясиноватая, если бы не реализованные в своё время соответствующие проекты развития железнодорожной инфраструктуры.

На сегодняшний день железная дорога имеет большое влияние на многие сферы жизнедеятельности Донбасса. Железная дорога остается одним из самых популярных видов общественного транспорта местного, регионального и международного уровня. В то же время железнодорожная инфраструктура имеет огромное влияние на экономическую жизнь такого города, как Ясиноватая (перевозка грузов и пассажиров, обеспечение населения рабочими местами, строительство новых и реконструкция старых объектов обслуживания населения и подвижного состава). То же касается и социально-культурной жизни города (функционирование железнодорожных клубов, домов культур, музеев, парков, спортивных комплексов, санаториев, детских здравниц, больниц и поликлиник, училищ и многих других архитектурных объектов общественного назначения).

Но, несмотря на столь обширное влияние железной дороги на взятый конкретный населённый пункт, а также и значение для всего региона в целом, в то же время следует рассмотреть текущее состояние конкретно железнодорожного вокзала г. Ясиноватая. Рассмотреть следует его с учетом историко-

культурного значения для Донецкого региона и, касательно текущего состояния, на предмет доступности для маломобильных групп населения. Акцент на данную проблематику обусловлен возрастающим числом населения данной категории в регионе, представленной в статистических данных [4].

## АНАЛИЗ ПОСЛЕДНИХ ИССЛЕДОВАНИЙ И ПУБЛИКАЦИЙ

Учитывая узкую специфику и направленность данной статьи, то материалы исследований и публикаций касательно историко-культурного наследия железнодорожного вокзала станции Ясиноватой практически отсутствуют. Основную часть упоминаний вышеназванного вокзала приходится на местные новостные издания и электронные ресурсы [5]. В данных источниках зачастую приводится краткая информация относительно вокзала и иногда приводится краткая заметка о придании вокзалу статуса памятника культурно-исторического наследия региона.

В свою очередь прямое и косвенное влияние железной дороги в целом на формировании города Ясиноватая приводятся в нескольких публикациях, посвященных истории самого города. Это же касается в целом и большинства объектов социально-культурной инфраструктуры города, построенных вследствие развития местной железной дороги и являющихся значимыми городскими функциональными единицами.

Что же касательно современного состояния железнодорожного вокзала в частности, то в первую очередь следует отметить проблематику адаптивности вокзала и его территории к такой значимой категории населения как маломобильные группы. Из публикации, посвященной вышеотмеченной проблеме, следует отметить «О результатах социологических и архитектурных обследований центрального железнодорожного вокзала города Ясиноватая на предмет его доступности для маломобильных групп населения» [1]. Данная статья свидетельствует, что выявленные особенности Ясиноватского железнодорожного вокзала в плане архитектурно-планировочных и конструктивно-технических решений свидетельствуют об его несоответствии современным требованиям обеспечения доступной среды для всех категорий маломобильных групп населения.

## ЦЕЛИ

Следует выделить две основные цели данной статьи. Первая – это краткий обзор становления и формирования железной дороги города Ясиноватой, и вокзала в частности как историко-культурного наследия. Вторая цель – провести анализ текущей ситуации на железнодорожном вокзале станции Ясиноватая с учетом его доступности маломобильным группам населения, в частности. На основании данного анализа сделать выводы в виде возможных перспектив будущего развития данного объекта инженерно-транспортной инфраструктуры.

*История формирования железнодорожного вокзала станции Ясиноватая как объекта историко-культурного наследия*

Станция Ясиноватая – одна из старейших на территории бывшей Российской Империи. Она была основана 21 марта 1872 года, а в 1884 стала узловой, благодаря проложенной через неё важнейшей железнодорожной линии, связавшей Донецкий угольный бассейн с Криворожским железорудным.

Официально считается, что Ясиноватая была основана в 1872 году как железнодорожная станция на Константиновско-Еленовской железнодорожной линии, соединившей Юзовский металлургический завод с Курско-Харьковско-Азовской железной дорогой и районом Еленовки. Станция и поселок при ней получили название от ближайшего села Ясиноватого [2].

Рост станции был связан с бурным развитием промышленности Донецкого бассейна в конце XIX века. В 1879 году вошла в строй железнодорожная линия Ясиноватая – Хацапетовка, затем Ясиноватую соединили с Макеевским металлургическим заводом. В 1884 году начала действовать линия Ясиноватая – Гришино – Чаплино, а через пять лет проложили пути от Ясиноватой до Мушкетова [2].

Станция Ясиноватая превратилась в крупный узел (рис. 1), через который проходили составы с углем и известняком, рудой и хлебом, в 1911 году она имела уже 25 верст станционных путей, оборотное депо на 8 паровозов, путевые мастерские, двухэтажное здание вокзала, путевые казармы. В сутки проходило 19 пассажирских и 90 товарных поездов, только на угольном складе грузили до сотни вагонов [2].

На станции имелись:

- кирпично-черепичный завод,



**Рисунок 1** – Железнодорожный вокзал на станции Ясиноватая, 1905-й год (фото предоставлены электронным сервисом [www.etoretro.ru](http://www.etoretro.ru)).

- паровая мельница,
- склад сельскохозяйственных орудий.

Пристанционный поселок был невелик. Железнодорожные рабочие ютились в землянках, бараках, в приспособленных под жилье вагонах. Больных обслуживал в приемном покое один фельдшер. Открытое в 1897 году одноклассное училище с четырьмя отделениями расположилось в старом доме, и только в 1910 году построили школу с четырьмя классными комнатами [2].

В 1926 году Ясиноватая отнесена к категории поселков городского типа. Были сооружены:

- водопровод,
- клуб железнодорожников.

В годы первых пятилеток железнодорожный узел реконструирован. К 1939 году длина станционных путей достигла 147 км, построены новые паровозное и вагонное депо, сортировочные горки. Ясиноватая стала одной из крупнейших узловых станций страны. В поселке вырос жилой городок железнодорожников. Были построены железнодорожная больница и поликлиника. Работали рабфак, 4 школы, школа рабочей молодежи. В 1938 году поселок Ясиноватая получил статус города [2].

В 30-ые годы приходится период стремительного развития Ясиноватой. В это время увеличивается пропускная способность станции, были созданы все главные предприятия железнодорожного узла. Открыта семилетняя школа, клуб железнодорожников с библиотекой, построен водопровод, проведена частичная электрификация поселка [2].

Во время Великой Отечественной войны Ясиноватая была оккупирована гитлеровскими войсками. Оккупация продлилась до 7 сентября 1943 года, когда город освободили советские войска. На фронтах храбро бились 1 187 ясиноватцев: 387 человек погибли в боях за Отчизну. После освобождения разрушенный город (рис. 2) быстро восстанавливался. Уже за несколько дней была налажена работа железной дороги [2].



**Рисунок 2** – Разрушенное здание вокзала, 1945-й год (фото предоставлены электронным сервисом [www.etoretro.ru](http://www.etoretro.ru)).

Здание вокзала (рис. 3) построено и сдано в эксплуатацию в 1952 году. В 1957 году, в честь 40-й годовщины Великого Октября, вокзалу присуждено и передано на вечное хранение Юбилейное знамя Управления и Дорпрофсожа Донецкой железной дороги. В 2002 году, впервые за годы существования вокзала, начали производиться работы по капитально-восстановительному ремонту с реконструкцией, возвращающей зданию первоначальный вид.



**Рисунок 3** – Текущее здание вокзала и его интерьер (авторское фото).

*Современное состояние железнодорожного вокзала станции Ясиноватая*

Станция Ясиноватая на сегодняшний день является узловой и ключевой с точки зрения как пассажирского, так и транспортного потока. На станции формируется и обслуживается большая часть грузовых составов Донбасса, перевозящих товары, в первую очередь уголь. Для этих целей выстроена на протяжении более 100 лет огромная инженерно-транспортная инфраструктура, включающая в себя сортировочные горки, ремонтные депо и мастерские, разворотные узлы и многие другие здания и инженерные сооружения.

Также станция является пересечением нескольких важных магистральных железнодорожных направлений (рис. 4) (Москва, Киев, Кавказ, Крым и другие), что важно как и для грузового потока, так и для пассажирского потока. Концентрация таких направлений явилось предпосылкой к формированию на базе станции Ясиноватая пассажирского вокзала. До 2014 года железнодорожный вокзал станции Ясиноватая обслуживал ежедневно около 5 000 пассажиров и являлся своеобразными «воротами» в Донецк. Хотя и Донецк и обладает собственным большим железнодорожным вокзалом, его роль в пассажиропотоке можно назвать «символической». Точнее сказать, Донецкий вокзал является конечной и начальной точкой отправки большинства поездов дальнего следования (Киев, Москва, Львов, Севастополь и др.), но расположен он на тупиковой магистральной ветке, ведущей в Мариуполь, и, следовательно, данные поезда проходят через следующую станцию от Донецка – Ясиноватую, на которой и находится пересечение всех ключевых железнодорожных магистралей. В связи с этим у местного населения даже существует поговорка: «Главный вокзал Донецка находится в



Рисунок 4 – Современная схема железной дороги Донецкого региона (схема предоставлена электронным сервисом ru.wikipedia.org).

Ясиноватой». Благодаря своему расположению пассажирский вокзал Ясиноватой обслуживает пассажиров дальнего и пригородного сообщения не только Донецка, но и такого крупного города, как Макеевка, а также менее крупных близлежащих населённых пунктов.

Всё вышесказанное объясняет величину пассажирской инфраструктуры (например, 12 посадочных платформ) и непосредственно вместимости здания Ясиноватского вокзала для относительно маленького (36 000 человек населения [6]) города. Для сравнения, смежный с Ясиноватой вышеупомянутый город Макеевка с населением в 10 раз большим (350 000 человек [6]) обладает маленьким зданием вокзала в один этаж с двумя посадочными платформами.

Ввиду такой большой роли для населения региона в плане передвижения на малые и дальние расстояния, в современной ситуации железнодорожный вокзал станции Ясиноватая следует рассмотреть с учетом такого социального аспекта, как его доступность для маломобильных групп населения.

Территория вокзала включает в себя непосредственно пассажирское здание, ряд сопутствующих построек, привокзальную площадь, посадочные платформы и сопредельный с данной территорией автовокзал. Из приведенной ранее публикации автора «О результатах социологических и архитектурных обследований центрального железнодорожного вокзала города Ясиноватая на предмет его доступности для маломобильных групп населения», касающейся непосредственно данной проблематики можно выделить следующие далее изложенные особенности.

Касательно территории, а именно привокзальной площади и территории, следует выделить, что она не приспособлена к удобной ориентации и безопасному передвижению людей с ограниченными физическими возможностями. Сильные перепады рельефа, сопутствующие пешеходному маршруту от автовокзала к зданию вокзала, не оборудованы пандусами, посадочные платформы ввиду старости очень низкие и не позволяют без неудобств осуществлять посадку и высадку пассажиров из вагонов. Также платформы ожидания не оборудованы какими-либо малыми архитектурными формами, обеспечивающими защиту пассажиров от погодных явлений. Отмечается полное отсутствие тактильно-кинестетических мер по компенсации и коррекции перемещения маломобильных групп населения, включая такие меры, как тактильная плитка.

Из средств адаптации, присутствующих на территории, следует отметить наличие звукового маяка над центральным входом в здание вокзала для слабовидящих, но в то же время крыльцо перед

данным входом не оборудовано пандусами. Также следует выделить оборудованное для маломобильных групп населения специальное здание санузла.

Что же касается самого здания вокзала, то в его планировочной структуре можно выделить проблемы, что и на прилегающей территории. А именно, отсутствие тактильно-кинестетических мер адаптации. Спектр услуг, удовлетворяющих специфические потребности маломобильных групп населения, очень ограничен и практически не отличается от стандартных услуг, предоставляемых другим пассажирам, конкретно, функциональные подразделения общественно питания и ожидания не оборудованы для комфортного пребывания вышеуказанной категории населения.

Таким образом, текущее состояние вокзала не отвечает в полной мере отечественным нормам [2], ни передовым зарубежным [9] нормам по адаптации архитектурно-планировочных решений к потребностям маломобильных групп населения.

## ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ВОКЗАЛА СТАНЦИИ ЯСИНОВАТАЯ

Обзор вышеупомянутых особенностей вокзала города Ясиноватой даёт четкую картину его текущего состояния в первую очередь с учетом его доступности для маломобильных групп населения и историко-культурного значения для региона и даёт основания для выявления дальнейших перспектив развития данного вокзала.

Как было выявлено из исторического обзора и текущего состояния железнодорожного транспорта для региона в целом, данный вид транспорта будет оставаться популярным в Донецком регионе для передвижения в разные по дальности направления. Тому способствует уже существующая обширная железнодорожная сеть и её непрерывное развитие. Как общую концепцию развития вокзального комплекса можно выделить расширение основного здания вокзала, а именно, слияние его со смежным автовокзалом. Такой путь продиктован общемировой тенденцией к формированию крупных транспортно-пересадочных узлов, объединяющих в себе несколько видов как городского, так и междугороднего транспорта. Ясиноватский железнодорожный вокзал уже давно зарекомендовал себя как узловая станция дальнего и пригородного сообщения, но следуя из вышеизложенного анализа, можно выделить возможное развитие его еще и как узлового объекта транспортной городской инфраструктуры. Ввиду очень близкого смежного расположения города Ясиноватой и вокзала в частности к Донецку и Макеевке, на базе существующей железнодорожной сети либо же её реконструкции возможно возникновение городского легкорельсового транспорта, способного связать районы данных городов.

Как более узконаправленную концепцию развития следует отметить последующую адаптацию вокзала и его территории к потребностям маломобильных групп населения всех категорий. Данная проблема является исключительно масштабной и многоаспектной по своему содержанию и направленности. Следует отметить, что для решения такой проблемы потребуются задействование значительных финансовых и материально-технических средств, а также использование определенной научной базы, привлечение широкого круга ученых и специалистов [7].

Предполагается реконструкция зданий и территории с применением архитектурно-планировочных и конструктивно-технических решений, способных удовлетворить специфические нужды вышеупомянутых групп населения. А именно – обустройство современных высоких платформ, прокладка маршрута тактильной плитки по основным маршрутам передвижения, обустройство пандусов, установка звуковых маяков над входами общественных построек. Также оборудование функциональных подразделений и зон непосредственно внутри здания вокзала для комфортного и безопасного пребывания и передвижения людей с ограниченными физическими возможностями. Применения данных мер адаптации будет способствовать не только созданию безопасной среды обитания для человека, но и повысит социальную активность людей с ограниченными физическими возможностями, что благоприятно скажется на их интеграцию в общество [8].

Что же касательно историко-культурного наследия данного вокзала, то его в первую очередь следует охранять и не нарушать, а именно, при возможной реконструкции здания вокзала не утратить его главенство и значимость на фоне вновь возводимых построек, а также сохранить его целостный первоначальный вид. Следуя принципам контекстуальности и исторической преемственности, во вновь возводимых объектах приветствуется воссоздание реплик утраченного первого вокзала, его художественно-архитектурных особенностей, но в то же время избегать мимикрии и самоповторения.

## ВЫВОДЫ

В данной статье рассмотрена историко-культурная и инженерно-транспортная значимость железнодорожного вокзала станции Ясиноватая, его особенность, структура и современное состояние, а также предложены концепции дальнейшего развития и решения некоторых выявленных проблем, в частности адаптации к маломобильным группам населения.

Показано, что данный вокзал имеет многостороннюю значимость в экономической и социальной жизни для города Ясиноватая и региона в целом. Выявлена градообразующая особенность для вышеупомянутого города, а также выявлена одна из значимых социальных проблем, присущих данному объекту инженерно-транспортной инфраструктуры. Вследствие анализа зданий и территорий вокзала показаны основные проблемы, связанные с доступностью для людей с ограниченными физическими возможностями.

Доведено, что данная проблема требует решения для создания современной, доступной и комфортной среды пребывания для всех групп населения. Также отмечены основные концепции будущего развития вокзала, не нарушающие его историко-культурную значимость.

К вышесказанному стоит добавить, что автор выражает надежду на осуществление предложенных путей развития и разрешения текущих проблем железнодорожного вокзала станции Ясиноватая путём привлечения специалистов соответствующих профилей и научного потенциала из числа профессорско-преподавательского состава ДонНАСА.

## СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Актуальные проблемы развития городов [Электронный ресурс] : электронный сборник научных трудов региональной заочной научно-практической конференции молодых ученых и студентов, г. Макеевка, 03 марта 2017 г. / Редкол.: Е. В. Горохов, Н. М. Зайченко, В. Ф. Муцанов [и др.]. – Макеевка : ДонНАСА, 2017. – 612 с. – Режим доступа : [http://donnasa.ru/publish\\_house/journals/studconf/2017/Sbornik\\_APRG\\_2017.pdf](http://donnasa.ru/publish_house/journals/studconf/2017/Sbornik_APRG_2017.pdf).
2. Города Донецкой области. Город Ясиноватая, Донецкая область [Электронный ресурс] // Донбасс информационный – путеводитель по Донецкой области / Donbass-info. – Электрон. дан. – Режим доступа : <http://www.donbass-info.com/content/view/1635/1641/>. – Загл. с экрана.
3. ДБН В.2.2-17:2006. Державні будівельні норми України. Будинки і споруди. Доступність будинків і споруд для маломобільних груп населення [Текст]. – На заміну ВСН 62-91 ; чинні від 2007-05-01. – К. : Мінбуд України, 2007. – 22 с.
4. Ежегодно в Украине растет количество инвалидов [Электронный ресурс] // Health info / ООО «Центр оценки социальных и экологических рисков». – Электрон. дан. – 12 декабря 2013. – Режим доступа : <http://healthinfo.ua/articles/aktivn-otdh/10978>. – Загл. с экрана.
5. Памятники архитектуры, Ясиноватая [Электронный ресурс] // MistaUA. – Электрон. дан. – 16 июля 2011. – Режим доступа : [http://mista.ua.com/Приметности/Памятники\\_архитектуры/Вокзал/486/?setcity=712](http://mista.ua.com/Приметности/Памятники_архитектуры/Вокзал/486/?setcity=712). – Загл. с экрана.
6. Чисельність наявного населення України на 1 січня 2016 року [Текст] : Демографічний щорічник / Державна служба статистики України. – К. : Держаналітінформ, 2016. – 85 с.
7. Проектирование для нужд маломобильных групп населения в фокусе внимания академической науки: опыт Донбасской национальной академии строительства и архитектуры [Текст] / Н. В. Шолух, А. В. Анисимов, А. Е. Надьярная, А. В. Бородина // Сучасне промислове та цивільне будівництво. – 2016. – Т. 12, № 1. – С. 13–22.
8. Шолух, Н. В. Системные принципы архитектурного усовершенствования реабилитационной среды промышленного города [Текст] : дис. ... архитектуры : 18.00.01 / Шолух Николай Владимирович. – Харьков, 2010. – 354 с.
9. Design Standards for Accessible Railway Stations [Текст] : A joint Code of Practice by the Department for Transport and Transport Scotland. Version 04 – Valid from 20 March 2015 / Department for Transport. – [S. l. : s. n.], 2015. – 254 p. – ISBN 978-1-84864-154-9.

Получено 09.02.2018

**М. Д. АЛЬОХІН**  
**ЯСИНУВАТСЬКИЙ ЗАЛІЗНИЧНИЙ ВОКЗАЛ ЯК ОДИН ІЗ ЗНАЧУЩИХ**  
**ОБ'ЄКТІВ ІСТОРИКО-КУЛЬТУРНОЇ СПАДЩИНИ ТА ІНЖЕНЕРНО-**  
**ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ДОНЕЦЬКОГО РЕГІОНУ**  
**ДОУ ВПО «Донбаська національна академія будівництва і архітектури»**

**Анотація.** Стаття присвячена огляду залізничного вокзалу м. Ясинувата як об'єкта історико-культурної спадщини регіону, його формування і історії, а також значення як одного з важливих об'єктів інженерно-транспортної інфраструктури та його перспектив розвитку. Автором наводиться коротка істо-

рія формування Ясинуватського залізничного вузла, зокрема залізничного вокзалу, його поточний стан, а так само перспективи майбутнього розвитку. Акцентується увага на значущість об'єкта в історико-культурному аспекті, а саме на значенні вокзалу та залізничної інфраструктури як одного з містотворюючих підприємств м. Ясинувата, на поточний стан будівель і споруд території вокзалу з урахуванням перебування пасажирів, зокрема маломобільних груп населення. Так само в перспективі майбутнього розвитку звернуто увагу на забезпечення вимог зручності просторової орієнтації і безпеки пересування інвалідів всередині будівель залізничного вокзалу, а так само на привокзальних територіях і безпосередньо на посадочних платформах..

**Ключові слова:** Донецький регіон, залізничні вокзали, привокзальні території, історико-культурна спадщина, інженерно-транспортна інфраструктура, маломобільні групи населення, специфічні потреби, зручності орієнтації і безпека пересування, прийоми і засоби адаптації, архітектурно-планувальні і конструктивно-технічні рішення.

ALEKHIN MIKHAIL  
YASINOVATSKY RAILWAY STATION AS ONE OF THE SIGNIFICANT OBJECTS  
OF HISTORICAL AND CULTURAL HERITAGE AND ENGINEERING AND  
TRANSPORT INFRASTRUCTURE OF THE DONETSK REGION  
Donbas National Academy of Civil Engineering and Architecture

**Abstract.** The article is devoted to the review of the Yasinovataya railway station as an object of the historical and cultural heritage of the region, its formation and history, as well as its importance as an important object of the engineering and transport infrastructure and its prospects for development. The author gives a brief history of the formation of the Yasinovattaya railway junction, in particular, the railway station, its current state, as well as prospects for future development. Attention is focused on the importance of the object in the historical and cultural aspect, namely the importance of the railway station and the railway infrastructure as one of the city-forming enterprises of Yasinovataya, on the current state of the buildings and structures of the station territory from the point of view of the passengers' stay, in particular the low-mobility groups of the population. Also in the perspective of future development, attention is paid to ensuring the requirements for the convenience of spatial orientation and the safety of the movement of disabled people inside the railway station buildings, as well as on the station areas and directly on the landing platforms.

**Key words:** Donetsk region, railway stations, station areas, historical and cultural heritage, engineering and transport infrastructure, low mobility groups of the population, specific needs, orientation convenience and safety of movement, receptions and means of adaptation, architectural and planning and constructive-technical solutions.

**Алёхин Михаил Дмитриевич** – магистрант кафедры архитектурного проектирования и дизайна архитектурной среды ГОУ ВПО «Донбасская национальная академия строительства и архитектуры». Научные интересы: вопросы адаптации архитектурно-планировочных решений объектов инженерно-транспортной инфраструктуры города к потребностей маломобильных групп населения.

**Альо́хін Михайло Дмитрович** – магістрант кафедри архітектурного проектування і дизайну архітектурного середовища ДОУ ВПО «Донбаська національна академія будівництва і архітектури». Наукові інтереси: питання адаптації архітектурно-планувальних рішень об'єктів інженерно-транспортної інфраструктури міста до потреб маломобільних груп населення.

**Alekhin Mikhail** – Master's student, Architectural Planning and Design of Architectural Environment Department, Donbas National Academy of Civil Engineering and Architecture. Scientific interests: the issues of adaptation of architectural and planning solutions of objects of the engineering and transport infrastructure of the city to the needs of the low-mobile groups of the population.