

DOI: <https://doi.org/10.37909/2542-1352-2026-2-2003>

Региональная специфика транспортно-пересадочных узлов в Сибири по материалам опроса экспертов-практиков

Сергей Каптильный

Магистрант

Новосибирский государственный университет архитектуры, дизайна и искусств им. А.Д. Крячкова
kaptilnys@mail.ru

Научный руководитель

Сергей Духанов

Доцент

Новосибирский государственный университет архитектуры, дизайна и искусств им. А.Д. Крячкова
s.dukhanov@nsuada.ru, [ORCID](#)

Аннотация

В статье представлены результаты интервьюирования архитекторов-практиков – ведущих экспертов в области проектирования транспортно-пересадочных узлов (ТПУ) в условиях Сибири. На материале интервью определена оценка экспертами проблемы региональной специфики ТПУ. Выявлены: понимание ТПУ в экспертной среде, основные группы региональных факторов, которые по мнению экспертов влияют на архитектурно-планировочное решение ТПУ, соотношение нормативной базы и личного опыта проектирования ТПУ в условиях Сибири. Методика анализа региональной специфики ТПУ, которая была предложена экспертами, базируется на учете двух основных групп региональных факторов: природно-климатических и социально-экономических. Методика применена автором статьи для анализа ТПУ Западной Сибири: в Омске, Новосибирске, Барнауле, Томске, Кемерово, Новокузнецке, Тюмени, Ханты-Мансийске, Нижневартовске. Теоретическая значимость исследования определяется необходимостью комплексной адаптации нормативной базы проектирования ТПУ к региональным условиям Западной Сибири.

Ключевые слова: транспортно-пересадочный узел (ТПУ), Сибирь, региональные особенности, нормативная база

Для цитирования: Каптильный С.И. Региональная специфика транспортно-пересадочных узлов в Сибири по материалам опроса экспертов-практиков // Творчество и современность. 2026. № 2. С. 19–28.

DOI: <https://doi.org/10.37909/2542-1352-2026-2-2003>

Regional Specifics of Transport Hubs in Siberia Based on a Survey of Expert Practitioners

Sergey Kaptilny

Master Student

Kryachkov Novosibirsk State University of Architecture, Design and Arts

kaptilnys@mail.ru

Science Advisor

Sergey Dukhanov

Associate Professor

Kryachkov Novosibirsk State University of Architecture, Design and Arts

s.dukhanov@nsuada.ru, [ORCID](#)

Abstract

The article presents the results of interviewing practicing architects – leading experts in the field of designing transport interchange hubs (TIHs) in Siberia. Based on the interview material, the experts assess the problem of regional specifics of TIHs. The following are identified: the understanding of TIH among experts, the main groups of regional factors that, in the experts' opinion, influence the architectural and planning solution of TIHs, the relationship between the regulatory framework and personal experience in designing TIHs in Siberia. The methodology for analyzing the regional specifics of TIHs, which was proposed by the experts, is based on two main groups of regional factors: natural and climatic and socio-economic. This methodology has been finalized and applied by the author of the article to analyze TIHs in Western Siberia: in Omsk, Novosibirsk, Barnaul, Tomsk, Kemerovo, Novokuznetsk, Tyumen, Khanty-Mansiysk, and Nizhnevartovsk. The theoretical significance of the study is determined by the need for a comprehensive adaptation of the regulatory framework for TIHs design to the regional conditions of Western Siberia.

Keywords: transport interchange hub (TIH), Siberia, regional features, regulatory framework

For citation: Kaptilny S. (2025) Regional Specifics of Transport Hubs in Siberia Based on a Survey of Expert Practitioners. *Creativity and modernity*. 32 (2). 19–28.

Введение

Актуальность темы исследования определяется значением транспортно-пересадочных узлов (ТПУ) в функционировании транспортной системы Сибири, а также уникальными природно-климатическими и социально-экономическими условиями сибирского региона, влияющими на проектирование и эксплуатацию этого типа объектов. В рекомендациях ЦНИИП градостроительства по проектированию общественно-транспортных центров (узлов) в крупных городах, вышедших в 1997 г., постановке проблемы региональной специфики ТПУ было уделено значительное внимание. Составители считали, что проектирование общественно-транспортных узлов «должно вестись с учетом различных природно-экологических условий регионов строительства, требующих разнообразных приемов организации среды». В условиях сурового климата рекомендовалась замкнутая застройка и «объединение отдельных блоков в единые объемно-пространственные структуры», для условий жаркого климата — замкнутые внутренние дворики, затененные переходы, навесы и т.д. Подчеркивалось, что «механическое перенесение приемов планировки для средней полосы России на другие регионы» является «неприемлемым» [Рекомендации 1997, п. 4.1]. Обращалось внимание на необходимость проектировать ТПУ «с учетом конкретных культурно-исторических, национальных и других местных особенностей», «природно-климатических особенностей района строительства, природного ландшафта, характера озеленения, рельефа, а также гидрогеологических, сейсмических факторов», при «сохранении национальных традиций и историко-культурных особенностей данного региона» [Рекомендации 1997, п. 3.3, 4.1]. Однако в дальнейшем тема региональных особенностей ТПУ не получила развития. В рекомендациях Госстроя и ЦНИИП градостроительства по проектированию вокзалов 1998 г. был указан целый ряд градостроительных и природно-климатических факторов, которые влияют на функциональное, объемно- и архитектурно-планировочное решение вокзалов, и могут иметь региональную специфику, однако сама региональная специфика не рассматривалась [Рекомендации 1998, с. 3, 12, 16, 39, 44]. В СП 395.1325800.2018 «Транспортно-пересадочные узлы. Правила проектирования», которые вышли в 2018 г., проблема региональной специфики ТПУ даже не упоминалась [СП 2018]. Основной акцент СП 2018 г. был сделан на функционально-типологическую и инженерно-технологическую составляющую ТПУ. Из-за отсутствия системного изучения влияния региональных факторов на функциональные, градостроительные и архитектурно-планировочные решения ТПУ, становится

актуальным выявление и введение в научный оборот профессионального опыта соответствующих экспертов — специалистов-проектировщиков ТПУ.

Цель исследования: установить, как проблема региональной специфики ТПУ оценивается экспертами-практиками.

Задачи исследования:

- а) выявить и систематизировать подходы и оценки экспертов;
- б) на основе экспертного мнения выявить роль региональной специфики в архитектурно-планировочной организации существующих ТПУ Сибири.

Методы и материалы: интервьюирование по заранее подготовленному списку вопросов.

Список вопросов на интервью:

1. Что такое транспортно-пересадочный узел, из чего он состоит?
1. В какой мере региональные условия Сибири влияют на функциональные и архитектурно-планировочные решения ТПУ?
2. Укажите научную литературу, которую считаете важной для проектирования ТПУ в условиях Сибири.
3. Приведите примеры сибирских ТПУ, на которые необходимо обратить внимание в связи с региональной спецификой.

Полученные результаты и их обсуждение

В конце марта 2025 г. автору настоящей статьи удалось договориться об интервью с двумя ведущими экспертами-практиками в сфере проектирования транспортно-пересадочных узлов в условиях Сибири. Оба являются архитекторами и имеют многолетний опыт проектирования ТПУ в сибирском регионе. Эксперты выделили следующие главные особенности сибирских ТПУ:

1. Суровый климат Сибири требует использования отвечающих условиям Сибири конструктивных решений и материалов, а также обеспечения удобства для пассажиров в холодное время года.
2. Региональная экономическая специфика определяется низкими плотностями населения и транспортной сети, а также крайней неравномерностью их размещения на территории Сибири. Это влияет на масштаб и функциональность узлов.
3. В силу комплексного характера ТПУ как типа сооружения, а также сложности региональных условий, с которыми необходимо увязывать элементы ТПУ, необходим комплексный подход к развитию и проектированию ТПУ в Сибири.

1. Понятие ТПУ в экспертной среде

В экспертной среде под транспортно-пересадочным узлом понимается многофункциональная пространственная структура, обеспечивающая сопряжение различных видов внешнего (железнодорожного, автобусного, городского, а в отдельных случаях — воздушного) и городского транспорта. Функция массовой пересадки пассажиров с одного вида транспорта на другой должна обеспечиваться объемно-планировочными решениями и элементами — именно они являются важнейшей частью ТПУ. Кроме того, ТПУ — это не просто инженерный объект с транспортно-пересадочной функцией: формируемые ТПУ крупные потоки людей привлекают и другие виды экономической деятельности — торговля, социальность и т.д. На их основе при ТПУ возникают многофункциональные комплексы (МФК).

Эксперты считают, что существующие в Сибири ТПУ чаще всего не обладают выраженной архитектурной типологией, свойственной этому типу сооружений. Это связано с тем, что в Сибири их формирование происходило стихийно, без единой проектной концепции, в результате происходившего в течение многих десятилетий последовательного добавления транспортных элементов к исторически сложившимся на основе железных дорог вокзальным узлам. Один из экспертов подчеркнул, что такие исторически сложившиеся комплексы зачастую представлены совокупностью разрозненных зданий, расположенных на одной площади, без внутренней архитектурно-функциональной связи. Примером подобной структуры служит Омск. Здесь вокзалы различного профиля сосредоточены на одной территории, однако, несмотря на многократные реконструкции, не интегрированы в собственно ТПУ, обеспечивающий функцию массовой пересадки с одного вида транспорта на другой путем организации специальных коммуникационных элементов — крытых пешеходных переходов, в том числе подземных, эскалаторов, траволаторов и т. п.

Эксперты актуализируют проблему обеспечения пересадочных функций ТПУ в условиях Сибири. Дело в том, что в региональной практике термин «ТПУ» часто применяется условно и обозначает скорее транспортную плотность (транспортный узел), чем архитектурно-градостроительный объект (собственно ТПУ), имеющий единый проектный замысел. Массовая пересадка с одного вида транспорта на другой в таких ТПУ, как правило, осуществляется под открытым небом, по непригодным для этого тротуарам и переходам.

2. Региональные условия как фактор архитектурно-планировочного решения

Градостроительное освоение северных и восточных территорий России, включая Сибирь, неизбежно сопряжено с климатическим детерминизмом, влияющим на формообразование общественных пространств. Следующие принципы стали основополагающими в проектной логике, которая сформировалась у экспертов в ходе многолетней проектной практики. Прежде всего необходимо защитить от неблагоприятного воздействия людей и сооружения. Эксперты совпадают во мнении и акцентируют внимание на необходимости проектирования крытых переходов, сокращения открытых пешеходных транзитов, а также повышения энергетической эффективности зданий, входящих в состав узла.

Наряду с климатом, важную роль играет экономическая специфика региона. Она заключается в низкой плотности населения, неравномерном распределении крупных населенных пунктов и внешних пассажиропотоков, что предопределяет ограниченные функциональные программы узлов. В большинстве городов Сибири отсутствует запрос на строительство ТПУ в классическом смысле — с многоуровневыми пересадочными схемами и единой логистикой. Ограниченность программ усиливается ведомственной раздробленностью, при которой железнодорожные и автобусные вокзалы подчинены разным структурам, что затрудняет их интеграцию в единое архитектурно-градостроительное сооружение.

Экспертами были обозначены принципиальные противоречия между требованиями инклюзивности городской среды и нормами транспортной безопасности. Последние требуют внедрения рамок, досмотров, увеличения проходных зон, что конфликтует с принципами открытости и навигационной простоты. Это приводит к усложнению как архитектурной концепции ТПУ, так и условий передвижения маломобильных групп населения (МГН).

3. Научная и нормативная база проектирования

Согласно интервью, оба эксперта в своей деятельности преимущественно опираются на прикладные нормативные документы: методические указания Министерства путей сообщения (МДС), строительные правила (СП), ведомственные регламенты РЖД и документы, касающиеся проектирования общественных зданий, доступной среды и градостроительной планировки (см. Приложение).

Использование научной литературы (диссертаций и статей) в повседневной проектной практике затруднено отсутствием трансляции научных результатов в прикладную сферу. При этом эксперты осведомлены о наличии диссертационных исследований по теме ТПУ, в частности, выполненных в Московском автомобильно-дорожном государственном техническом университете (МАДИ) и профильных архитектурно-строительных вузах, но отмечают слабую связь между академическим знанием и практическим проектированием. По мнению экспертов, этот разрыв требует преодоления путем институционального взаимодействия проектировщиков и исследовательских центров, что позволит актуализировать регионально-ориентированные подходы к формированию транспортной инфраструктуры.

В проектной практике эксперты прежде всего опираются не на чужие научные исследования, а на свой личный профессиональный опыт. Во-первых, это связано со сложностью объекта проектирования, который фактически состоит из целого ряда разнородных сооружений, каждое из которых имеет свои функционально-типологическую специфику и нормы. Во-вторых, у нас в стране отсутствует единая, согласованная между всеми заинтересованными ведомствами нормативно-организационная база для межведомственного проектирования ТПУ. Московский опыт последних лет во многом остается исключением. Соответственно, в Сибири необходимо учитывать исторически сложившиеся элементы транспортных узлов и практические проблемы их интеграции. В-третьих, нормативная база представляет собой достаточно сложный конгломерат разновременных и разнохарактерных документов. В проектировании используются как устаревшие, так и современные нормы, в частности, строительные правила для общественных зданий, маломобильных групп населения и т.д. В-четвертых, проблема интеграции всех элементов транспортных узлов в ТПУ усложняется суровыми региональными условиями Сибири, прежде всего, природно-климатическими и экономическими. Влияние этих условий на ТПУ практически не изучено и не нормируется строительными правилами. Здесь особенно остро встает проблема комплексного подхода. С одной стороны, к ТПУ, как к сложному многофункциональному объекту. С другой стороны, к различным региональным факторам, каждый из которых по-разному влияет на разные элементы транспортной системы. Обе группы проблем – функциональную и региональную — должен взаимно учесть архитектор-проектировщик. Поэтому в настоящее время при проектировании ТПУ он может опираться главным образом на личный профессиональный опыт, который формируется многими десятилетиями. Только этот опыт является сейчас базой для комплексного решения проблемы региональной специфики ТПУ.

4. Анализ ТПУ Сибири

В ходе интервью экспертами были рассмотрены конкретные примеры сибирских городов, демонстрирующие региональную специфику ТПУ. По их мнению, одна из характерных черт, существующих в регионе ТПУ — их раздробленность и отсутствие комплексности. Так, для Новосибирска обсуждался нереализованный проект соединения железнодорожного вокзала с аэропортом Толмачево. В Омске все транспортные элементы сосредоточены в одном районе, но лишены архитектурно-планировочной интеграции. Красноярск, Иркутск и Кемерово также обладают развитой вокзальной инфраструктурой, но не демонстрируют многоуровневых и комплексных решений, характерных для современных ТПУ в мегаполисах европейской части России.

По мнению экспертов, интерес представляет случай Рубцовска, где в рамках одного объекта были объединены железнодорожный и автобусный вокзалы (рисунки 1, 2). Однако даже здесь решение ограничено по площади и функциональности, что отражает низкий уровень пассажиропотока и геополитический фактор — близость государственной границы.



Рисунок 1. Рубцовск. Железнодорожный вокзал и автостанция в одном здании. Вид со стороны автомобильной дороги [Рубцовская автостанция]

Figure 1. Rubtsovsk. The railway station and bus station are housed in a single building.

View from the auto-road.

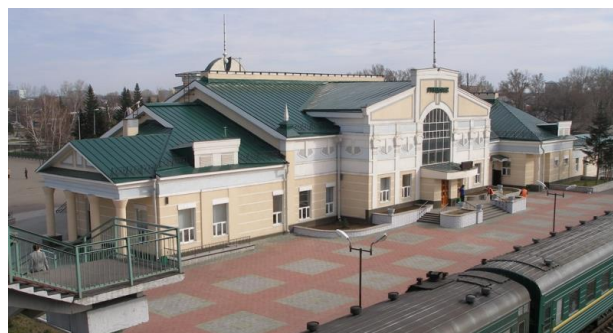


Рисунок 2. Рубцовск. Железнодорожный вокзал и автостанция в одном здании. Вид со стороны железнодорожных путей [Железнодорожный вокзал]

Figure 2. Rubtsovsk. The railway station and bus station are housed in a single building.

View from the railway tracks.

Предложенная экспертами методика анализа региональной специфики ТПУ на основе двух основных групп региональных факторов была применена нами для анализа существующих ТПУ Западной Сибири. В ходе анализа мы пришли к выводу о необходимости расширить смысловое содержание экономической группы факторов. Эти факторы являются частью более широкой по значению группы региональных социально-экономических факторов, влияние которых во многом определяются региональными особенностями антропогенной среды — исторически сложившейся инфраструктурой — транспортной, градостроительной и т.д.

Практически во всех городах ТПУ расположены на главной (Омск, Кемерово, Ханты-Мансийск, Нижневартовск) или на одной из главных (Новосибирск, Томск, Новокузнецк, Барнаул, Тюмень) магистралей города и хорошо связаны с центром города. За исключением Омска, главные железнодорожные вокзалы и сложившиеся на их основе ТПУ, замыкают магистрали, на которых расположены. Такое центральное положение ТПУ в структуре города обусловлено положением железнодорожного вокзала и связано с традицией советского градостроительства, где вокзал играл важнейшую роль в построении городского плана. Такое размещение в структуре города предьявляет к функциональному, архитектурному, а также градостроительному решению ТПУ достаточно высокие требования.

Новосибирск дает яркие примеры растянутости сибирских ТПУ. В ТПУ, сложившемся на основе одноименных железнодорожной станции и станции метро «Речной вокзал», расстояния между крайними остановочными пунктами (на плане, без учета перепадов рельефа) составляет до 550 м, в ТПУ Новосибирск-Главный — до 530 м. При этом оба ТПУ свидетельствуют о тенденциях к объединению остановочных пунктов транспорта при помощи крытых переходов (подземных, надземных) и МФК. В процессе длительной реконструкции первого ТПУ (1990-е — начало 2020-х гг.) были значительно улучшены пешеходные связи между остановочными пунктами и станциями. В частности, организованы подземные пешеходные переходы через ул. Большевистскую, лестницы и регулируемые переходы от железнодорожной станции к станции метро и остановкам общественного транспорта на ул. Большевистской и Зыряновской. Участок между станцией метро и городским автотранспортом был соединен при помощи МФК «Река» с пешеходным мостом. ТПУ Новосибирск-Главный в течение последних тридцати лет чрезвычайно развился в пространственном отно-

шении, в основном с запада на восток, путем создания пригородного железнодорожного вокзала и соединения ряда элементов ТПУ подземными и надземными переходами — от пригородного терминала за железнодорожными путями, до гостиницы на другой стороне площади Гарина-Михайловского.

В Новосибирске метрополитен сыграл решающую роль в формировании обоих рассмотренных выше ТПУ. Соединение при помощи метро левого берега с железнодорожным вокзалом было одной из первоочередных задач. Напротив, в Омске при строительстве метро первоочередной задачей было соединение правого и левого берега с целью обеспечения трудовых и культурно-бытовых поездок. Мощные пассажиропотоки, связанные с вокзалом, не учитывались при проектировании первой очереди метро. Омское метро осталось недостроенным (построены метромост и одна станция). Можно предполагать, что одной из причин этого было отсутствие планов формирования ТПУ на основе метрополитена.

ТПУ в Нижневартовске (1982–2002 гг.) был одним из первых в Сибири специализированных объектов этого типа, в котором под одной крышей объединялись железнодорожный вокзал и автовокзал (рисунок 3). Другим примером такого подхода к интеграции является Ханты-Мансийск. Здесь нет железной дороги и одним из ведущих видов внешнего транспорта всегда был речной. ТПУ Ханты-Мансийска является современным объектом (арх. В.В. Штурбабин, 1997–2000 гг.), построенным в 2000–2005 гг. Он расположен на берегу Иртыша, в центре старого города, и включает в себя, кроме речного вокзала и автовокзала, также гостиницу, ресторан, управление «Северречфлота» и т.д. (рисунок 4).



Рисунок 3. Нижневартовск. Железнодорожный и автобусный вокзал. Фотография К. Кутушева [Мацюк 2017]

Figure 3. Nizhnevartovsk. Railway and bus station. Photo by K. Kutyshev

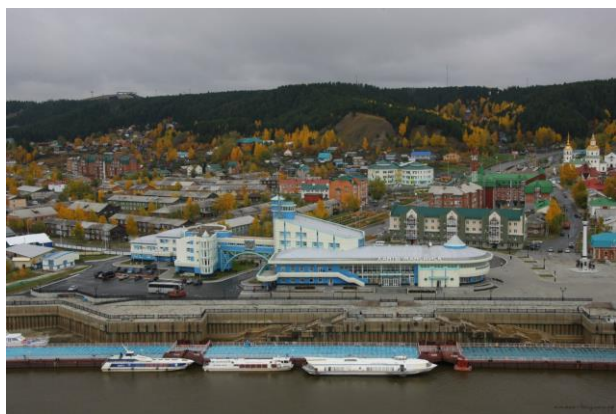


Рисунок 4. Ханты-Мансийск. Комплекс речного и автобусного вокзалов [Рябов 2018]

Figure 4. Khanty-Mansiysk. River and bus station complex.

Однако, наиболее распространенным является другой подход — не разработка проекта комплексного ТПУ, а постепенное добавление новых элементов к существующим вокзалам. Тенденция к интеграции основных элементов ТПУ в одном месте проявлялась, как правило, в строительстве пригородного вокзала на площади рядом с главным железнодорожным вокзалом, и в переносе сюда городского автовокзала. Так, в Барнауле, Томске и Новокузнецке и Кемерове в настоящее время железнодорожный вокзал и автовокзал расположены рядом, на одной площади. В Барнауле и Новокузнецке эта тенденция усилена размещением на вокзальной площади также пригородного вокзала. Однако, несмотря на то что эти здания расположены рядом, они не связаны коммуникационными пространствами (крытыми переходами) в единый ТПУ, обеспечивающий комфортное осуществление пересадочных функций (рисунок 5). Раздробленность, видимо, обусловлена ведомственностью: так, в Барнауле при каждом из вокзалов сформировался свой отдельный многофункциональный комплекс (МФК). В Кемерове площади железнодорожного вокзала и автовокзала расположены рядом, но расстояние между входами в здания достигает 350 м. Отсутствие интеграции при помощи крытых переходов и пространств неблагоприятно сказывается на функциях ожидания и пересадки пассажиров. Так, в Томске железнодорожный вокзал имеет относительно слабый пассажиропоток. Более интенсивный поток у автовокзала. При наличии переходов и информационного обеспечения, вместительное здание первого могло бы обеспечить функцию ожидания для пассажиров второго, которое имеет небольшие размеры.



Рисунок 5. Рисунок 6. Вокзальная площадь в Новокузнецке. Фотография Ю. Лобачева [Лобачев 2018]

Figure 5. Figure 6. Station Square in Novokuznetsk. Photo by Yu. Lobachev.

Тенденцию к компактному решению ТПУ отражает перенос автовокзалов к железнодорожным вокзалам. Так, в Сургуте проект реконструкции железнодорожного вокзала 2024 г. предусматривал размещение с ним в одном здании автовокзала. В Новосибирске в начале 2020-х гг. автовокзал, который ранее размещался в неудобном с транспортной и транспортно-пересадочной точек зрения месте в начале Красного проспекта, был перенесен (терминал) на площадь перед железнодорожным вокзалом Новосибирск-Главный. Начатый в 2008 г. строительством на старом месте новый комплекс автовокзала остался недостроенным. Другим вариантом современной тенденции к компактности является закрытие речных вокзалов в Омске, Барнауле и Новосибирске. В Барнауле интересное по архитектуре здание речного вокзала было снесено. В Омске и Новосибирске здания этих вокзалов реконструировали и приспособили под другие функции, не связанные с транспортом. Ликвидация речных вокзалов была вызвана нерентабельностью сезонного в условиях Сибири речного пассажирского флота, требующего больших расходов. Перепады рельефа, протяженные пешеходные связи и отсутствие прямых подъездов общественного транспорта усложняло функцию пересадки пассажиров. Все закрытые речные вокзалы располагались на больших расстояниях от железнодорожных вокзалов: Омск — более 5 км, Барнаул — 4,5 км, Новосибирск — 5,5 км. Однако в Новосибирске речной вокзал размещался в относительной близости к ТПУ «Речной вокзал» (700 м), а в Барнауле — рядом с новым коммунальным мостом через Обь.

Наиболее интересны в функционально-типологическом, архитектурном и градостроительном отношении ТПУ специализированной постройки в Нижневартовске и Ханты-Мансийске. В Нижневартовске ТПУ представляет собой типовый проект, ранее реализованный в Северобайкальске (1981 г.). Затяжная

реализация способствовала появлению индивидуального и яркого архитектурного решения (рисунок 4). В отличие от Северобайкальска, в Нижневартовске вантовое покрытие было устроено над обоими крыльями. Крутая изогнутая кровля в значительной степени защитила здание от обильных осадков, прежде всего, снега. Объемно-планировочное решение отвечает природно-климатическим условиям Западной Сибири: компактный объем, отсутствуют фонари верхнего света, боковые витражи защищены большим выносом кровли. Благодаря охристым тонам облицовки, здание вызывает теплое, радостное настроение, что немаловажно в условиях продолжительной сибирской зимы. В Ханты-Мансийске авторечной вокзал состоит из двух корпусов, имеет интересную архитектуру и силуэт, формируя речную панораму города (рисунок 4). Соединяющая оба корпуса на уровне 3 этажа конструкция (крытый переход с аркой) играет не только функциональную, но и символическую роль парадного въезда в город со стороны реки. Обтекаемые, закругленные формы объемов и элементов здания, не только формируют стилистику речного лайнера, но и отвечают природно-климатическим условиям Сибири. Долина Иртыша отличается достаточно высокой влажностью и продувается сильными ветрами. Отказ от острых углов помогает снизить теплопотери и избежать промерзания выступающих элементов. В отличие от Нижневартовска, в Ханты-Мансийске ТПУ получил холодное цветовое решение.

Из других объектов следует отметить современные вокзалы в Омске, Новокузнецке, Томске и Новосибирске. Стилизованные под модерн начала XX в., они имеют большое число декоративных деталей, выделяются своей нарядностью, развитой пластикой фасадов. Такой подход к архитектуре ТПУ представляется вполне оправданным в условиях исторических городов с богатым историко-архитектурным наследием (Омск, Томск). Кроме того, он более правилен, чем традиционное решение ТПУ в виде невыразительных «коробок» с глухими фасадами, завешанными рекламой.

Таким образом, представленная выборка в целом демонстрирует отсутствие модели ТПУ как единого функционального и архитектурно-планировочного объекта, увязанного с природно-климатическими условиями региона. Это указывает на необходимость развития новых проектных подходов, учитывающих специфику территориальной, климатической и институциональной среды, при этом сохраняя баланс между комфортом, безопасностью и функциональной насыщенностью.

Выводы

Таким образом, интервьюирование экспертов позволило установить следующее:

1. Эксперты фиксируют противоречие между актуальными задачами и объективными условиями проектирования ТПУ. Они определяют ТПУ как сложное по функционально-пространственной структуре и при этом широко интегрированное пространство, объединяющее в одном узле несколько видов внешнего и городского транспорта. При этом эксперты указывают на важную проблему. С одной стороны, такие объекты требуют тщательной взаимной увязки всех элементов и, соответственно, единого проектного решения. С другой стороны, реально существующие ТПУ региона, как правило, являются примером прямо противоположной, анти-проектной модели. Эти ТПУ в основном формировались стихийно, поэтапно, в течение длительного времени, а не как единый архитектурно-планировочный и функциональный объект.

2. По мнению экспертов ключевыми для ТПУ являются две группы региональных факторов. Региональные климатические особенности (низкие температуры, снег, ветер) существенно влияют на объемно-планировочный аспект проектных решений. Эксперты акцентируют значение крытых переходов и указывают на необходимость сокращения открытых пространств. Архитектурно-планировочные решения должны обеспечивать экономичную эксплуатацию в зимних условиях — снижать теплопотери, минимизировать снеготаносы и т.п. Экономическая специфика региона влияет на типологию и функционально-пространственный характер ТПУ. Экономические условия Сибири ограничивают размеры проектируемых ТПУ, а ведомственные разногласия тормозят интеграцию существующих элементов транспортных узлов в единые транспортно-пересадочные системы. В результате проектирование, как правило, подстраивается под уже имеющуюся градостроительную ситуацию, следует за ней, а не формирует ее заново. С одной стороны, природно-климатические условия региона буквально требуют компактных интегрированных решений. С другой стороны, региональные социально-экономические и организационные условия препятствуют этому.

3. Примеры ТПУ городов Западной Сибири свидетельствуют о следующих закономерностях. Практически во всех случаях наблюдается разобщенность транспортно-пересадочной инфраструктуры ТПУ, редкость многоуровневых узлов и слабая интеграция с авиа- и метро-транспортом. Как правило, функциональная связанность достигается не архитектурными средствами, а за счет физической близости

элементов. Вместе с тем, одной из тенденций последних лет стало объединение в одном здании железнодорожного, авто- и речного вокзалов или перенос автовокзала ближе к железнодорожному. Это достигалось достаточно затратными методами реконструкции существующих объектов. Эту же тенденцию к компактности и экономической целесообразности, но уже в негативной коннотации, отражает закрытие речных вокзалов в Новосибирске, Омске и Барнауле. Речной транспорт, ограниченный в Сибири кратким периодом летней навигации, оказался нерентабелен в современных социально-экономических условиях.

Заключение. Результаты экспертного интервью подтверждают, что региональная специфика является для ТПУ одной из важнейших, но при этом слабоизученных разделов проектирования сооружений такого типа. Проектирование ТПУ в Сибири требует особого подхода, основанного на учете региональных природно-климатических условий и междисциплинарной координации специалистов, изучающих эти условия. Развитие ТПУ не может опираться исключительно на федеральные нормы, без учета природно-климатических, транспортных и административно-организационных реалий Сибири. Для эффективного функционирования ТПУ в условиях Сибири необходимы: функциональные и архитектурно-планировочные решения, отвечающие специфике региона, а также соответствующая нормативно-организационная база. Только в этом случае транспортно-пересадочные узлы смогут выполнять свои функции полноценно и обеспечивать комфорт пассажиров в одном из самых суровых регионов страны.

Приложение

Нормативно-технические документы и материалы, используемые экспертами

1. Федеральный закон № 384-ФЗ от 30.12.2009 г. «Технический регламент о безопасности зданий и сооружений».
2. Постановление Правительства Российской Федерации от 16.02.2008 г. № 87 «О составе разделов проектной документации и требованиях к их содержанию».
3. Постановление Правительства Российской Федерации от 26 декабря 2014 г. № 1521 «Об утверждении перечня национальных стандартов и сводов правил (частей таких стандартов и сводов правил), в результате применения которых на обязательной основе обеспечивается соблюдение требований Федерального закона «Технический регламент о безопасности зданий и сооружений».
4. Приказ Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 17 апреля 2019 г. № 831 «Об утверждении перечня документов в области стандартизации, в результате применения которых на добровольной основе обеспечивается соблюдение требований Федерального закона от 30 декабря 2009 г. № 384-ФЗ «Технический регламент о безопасности зданий и сооружений».
5. ГОСТ Р 21.1101-2013 «Система проектной документации для строительства. Основные требования к проектной и рабочей документации».
6. ГОСТ 2.105-95 «Единая система конструкторской документации. Общие требования к текстовым документам».
7. СП 118.13330.2012 «СНиП 31-06-2009 «Общественные здания и сооружения».
8. СП 417.1325800.2018 «Здания железнодорожных вокзалов».
9. ВНТП ЦЛ-87 (МПС) «Нормы технологического проектирования пригородных вокзалов».
10. ГОСТ 9238-2013. «Габариты железнодорожного подвижного состава и приближения строений».
11. Распоряжение ОАО «РЖД» от 24 декабря 2010 г. № 2705р «Требования к пассажирским платформам по обеспечению безопасности граждан».
12. СТО РЖД 03.001-2014 «Услуги на железнодорожном транспорте. Требования к обслуживанию маломобильных пассажиров».
13. СП 35-101-2001 «Проектирование зданий и сооружений с учетом доступности для маломобильных групп населения. Общие положения».
14. СП 59.13330.2012 «Доступность зданий и сооружений для маломобильных групп населения». Актуализированная редакция СНиП 35-01-2001.
15. СП 59.13330.2016 «Доступность зданий и сооружений для маломобильных групп населения». Актуализированная редакция СНиП 35-01-2001.
16. СП 136.13330.2012 «Здания и сооружения, общие положения проектирования с учетом доступности для маломобильных групп населения».
17. СП 138.13330.2012 «Общественные здания и сооружения, доступные маломобильным группам населения, правила проектирования».
18. ГОСТ Р 52875-2018 «Указатели тактильные наземные для инвалидов по зрению. Технические требования».
19. Рекомендации по обустройству минимально необходимых тактильных средств навигации и информирования инвалидов по зрению на железнодорожных вокзалах и остановочных пунктах.

Список литературы

1. Лобачев Ю. Вокзал Новокузнецк (06.08.2018) [Электронный ресурс]. URL: <https://photocentra.ru/work/772943> (дата обращения: 06.06.2026).
2. Мацюк В. Нижневартовск – нефтяная столица Самотлора. 45 лет. (часть 2). (07.03.2017) [Электронный ресурс]. URL: <https://matsyuck.livejournal.com/273742.html> (дата обращения: 06.06.2026).
3. Рябов А. Самарово. Речпорт и вид с реки (02.03.2018) [Электронный ресурс]. URL: <https://остяко-вогульск.рф/2018/03/02/samarovo-vid-s-reki/> (дата обращения: 06.06.2026).

Список источников

1. Рубцовская автостанция [Электронный ресурс]. URL: <https://rubvokzal.ru/kontakty/> (дата обращения: 09.09.2025).
2. Железнодорожный вокзал Рубцовск [Электронный ресурс]. URL: <https://allzd.ru/jeleznodorojniy-vokzal-rybcovsk.html> (дата обращения: 06.06.2026).

3. Рекомендации по проектированию вокзалов / Госстрой России, ЦНИИ-ИП градостроительства. Москва: ГУП ЦПП, 1998. 60 с.
4. Рекомендации по проектированию общественно-транспортных центров (узлов) в крупных городах / ЦНИИП градостроительства. Москва: Гос. унитар. Предприятие — Центр проект. продукции в стр-ве, 1997. IV, 30 с.
5. СП 395.1325800.2018. Транспортно-пересадочные узлы. Правила проектирования. Москва: Минстрой России, 2018.

References

1. Lobachev Yu. Novokuznetsk Railway Station (06.08.2018). URL: <https://photocentra.ru/work/772943> (accessed: 06.06.2026).
2. Matsyuk V. Nizhnevartovsk — The Oil Capital of Samotlor. 45 Years. (Part 2). (07.03.2017). URL: <https://matsyuck.livejournal.com/273742.html> (accessed: 06.06.2026).
3. Ryabov A. Samarovo. River Port and View from the River (02.03.2018). URL: <https://остяко-вогульск.рф/2018/03/02/samarovo-vid-s-reki/> (accessed: 06.06.2026).

Материал передан в редакцию 27.06.2026.