



---

## Особенности архитектурно-пространственной реконструкции и строительства автовокзалов в качестве современных транспортно- пересадочных комплексов

*Т.А. Проляка, Т.В. Радионов*

*Донбасская национальная академия строительства и архитектуры – филиал  
Национального исследовательского Московского государственного строительного  
университета, г. Макеевка*

**Аннотация:** Осуществляемая и планируемая комплексная модернизация сети автовокзалов в пределах города или региона подтверждает актуальность исследования. На примерах передового отечественного опыта рассмотрены особенности создания и развития транспортно-пересадочных узлов (ТПУ) на базе старых и новых автовокзалов, проанализирована критика непосредственных пользователей среды, проведено сравнение отечественных подходов с зарубежными тенденциями. Выявлены два основных направления реконструкции или строительства автовокзалов и создания на их базе ТПУ: муниципальные объекты с преобладанием транспортной функции, инвестиционные объекты с преобладанием торгово-развлекательной функции. Установлено превалирование плоскостной (горизонтально развитой пространственной) организации ТПУ над компактным объемом и/или принципом пересадки «сухие ноги».

**Ключевые слова:** архитектура транспортных сооружений, пассажирские объекты, реконструкция, автовокзалы, автостанции, транспортно-пересадочный узел, многофункциональный комплекс.

### Введение

Транспортно-пересадочные злы (далее – ТПУ) в последние десятилетия являются распространенной темой исследований, что обусловлено важностью транспортного вопроса и обширной типологией этих объектов. Прослеживается приоритетное направление таких исследований в сторону развития ТПУ на базе железнодорожных станций и вокзалов [1, 2]. Данная же работа нацелена на более узкую специфику: выявление архитектурно-пространственных особенностей старых и новых автовокзалов в роли ядра ТПУ. Так, поэтапный проект развития транспортной инфраструктуры ДНР предполагает строительство новых типовых автовокзалов (далее – АВ) и модернизацию существующих двадцати трех АВ, которые нуждаются в реконструкции в соответствии с современными требованиями. Эти объекты хаотично обросли дополнительными функциями, установили связи с другими



видами транспорта в пределах зоны локализации и развились в т. н. плоскостные ТПУ, которые по причине изначального отсутствия комплексного решения с координацией функциональных связей не выдерживают критики по безопасности и комфорту. С другой стороны, именно это естественное преобразование и закрепление функции ТПУ за метаположением старых АВ (ровно как и автостанций (далее – АС), и станций городской электрички) является социальным и градостроительным обоснованием для создания современных ТПУ на их базе.

### Основная часть

Возможности создания ТПУ при условии сохранения существующих конструктивно надежных пассажирских объектов (далее – ПО), определяются для каждого случая индивидуально. В этих условиях существующий АВ или АС интегрируется в новый объект. Однако при необходимости реконструкции АВ современная практика говорит об иных превалирующих подходах: а) незначительное расширение площадей и функций существующего АВ с сопутствующим благоустройством наземной территории при реконструкции морально и функционально устаревшего ПО; б) ликвидация старого ПО в целях строительства нового комплекса. Сохранение объема АВ или АС в качестве элемента нового развитого ТПУ является непопулярной мерой преобразования транспортной инфраструктуры. Тем не менее, и устаревшие ПО обладают потенциалом выгодного преобразования в экономическом и функциональном аспекте. Этот потенциал определяет планировочная структура, конструктивная система ПО и современные запросы города на конкретную зону.

ТПУ определяется Градостроительным кодексом Российской Федерации как комплекс, включающий земельный участок(и) с располагающимися на этой территории объектами транспортной и другой инфраструктуры (в одном или нескольких уровнях), обеспечивающий



---

комфортную и безопасную пересадку с одного вида транспорта на другой. И пределы пропускной способности для того, чтобы ПО именовался ТПУ, не устанавливаются. В Постановлении Правительства Российской Федерации от 01.10.2020 г. № 1586 «Об утверждении Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом» дано четкое определение «автовокзалу» и «автостанции». Так, автовокзал – это комплекс зданий (вместимость здания для пассажиров не менее 100 чел.) и сооружений с набором минимальных установленных услуг, размещенный на специальной территории и обеспечивающий отправление более 1000 чел./сут. регулярными перевозками. Автостанция – комплекс зданий (предел вместимости здания для пассажиров – 50 чел.) и сооружений на специальной территории, оказывающий услуги регулярных перевозок пассажиров и багажа с возможность отправления от 250 до 1000 чел./сут.

Объекты с меньшей пропускной способностью называются автопунктами и автопавильонами. Содержание здания для пребывания пассажиров для таких объектов нерентабельно. Однако вопрос рентабельности стоит и для пассажирских объектов, выполняющих норму отправлений для АС и АВ, поэтому реконструкция или замена старых АВ на новые ТПУ часто ведет к созданию полноценного торгового (торгово-развлекательного) центра при пассажирском объекте. Зарубежный опыт проектирования и строительства сигнализирует об устойчивом увеличении общественно-деловой и торговой функции ТПУ [3], а также о концепции формирования «компактного города» путем совмещения различных функций в одном объеме [4], т.е. путем формирования пересадочного комплекса, который развит по вертикали за счет обеспечения капитальной пространственно-функциональной взаимосвязи всех его элементов.

Программа модернизации устаревших АС и АВ в г. Москве, в которую вошли 5 периферийных ПО, была завершена в 2023 г. и для отечественной

---

практики является показательным примером системного обновления транспортной инфраструктуры, открытым для всестороннего анализа в условиях эксплуатации этих объектов. Так особенности преобразования того или иного ПО выявили как положительные, так и спорные, с точки зрения пользователей среды, моменты [5]. Диспропорцию транспортной и торгово-развлекательной функций в одном объеме демонстрирует Автовокзал «Центральный» (г. Москва, 2020 г.) (рис.1.). Интеграция старого АВ (1971 г. строительства, реконструкция 1997 года) в новый комплекс не произошла, здание было снесено. Построенный на его месте многофункциональный центр «Щелковский» имеет 11 этажей, в т.ч. 5 подземных, а доля самого автовокзала в новом объеме минимальна. Уменьшение площади АВ объяснено предполагаемым использованием ожидающими пассажирами площадей и услуг ТРК, хотя эти две зоны не связаны и имеют обособленные входы, что отвечает требованиям безопасности. Особенностью этого АВ также является разделение зон прибытия и отправления автобусов по вертикали: прибытие на 1-й наземный уровень, отправление с 6-го уровня (крыши), что перекликается с разноуровневым решением платформ (на 5 и 6 этажах) Главного автовокзала в Тель-Авиве (Израиль), в котором не обеспечена безопасность, экологичность, рациональная навигация, организация торговых зон и архитектурной среды в целом.

Тенденция развития торговой составляющей видна и в других объектах вышеупомянутой программы, например, АВ «Южные ворота» (г. Москва, 2015 г.) является всего лишь элементом крупного торгового комплекса.

Проведенный анализ отзывов пользователей современных АВ и ТПУ показал, что крупный торговый объект, расположенный непосредственно в зоне ТПУ, но отдельным объемом, у пассажиров вызывает больше одобрения, но при условии, если следование в торговую зону остается актом

воли пассажира, а не навязанной услугой с намеренным удлинением пешеходных связей (рис. 2).

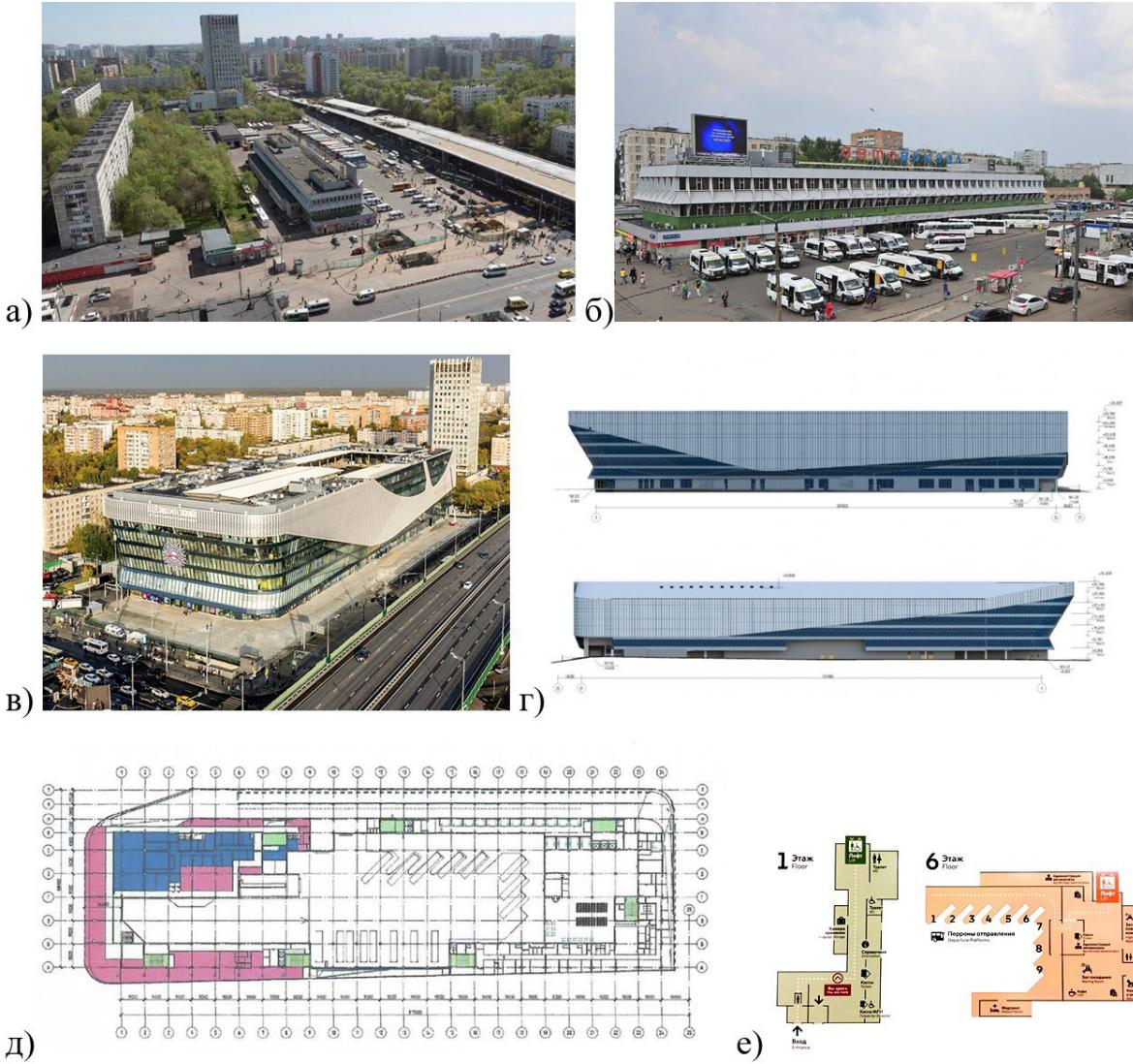


Рис. 1. – Автовокзал «Центральный», г. Москва: а [6], б [7] – до сноса; в – общий вид ТПУ «Щёлковский», 2020 г. [8]; г – схема фасадов [6] (вход в АВ с правого края фасада 1-25, от выхода из метро самая удаленная часть комплекса, более 260 м); д – схема плана 6 этажа на отм. +29.700 [6] (розовым и синим – площади МФЦ); е – схема 1-го и 6-го уровней [9].

Вместе с тем, отказ от торговой функции также недопустим, поскольку приближение этой услуги к ежедневному пути «дом-работа» избавляет человека от необходимости совершать дополнительные поездки за покупками и снова нагружать транспортные сети и систему общественного

транспорта. Плоскостной подход к формированию ТПУ вопреки существующему мнению (например, в [1]) не исключает развитие коммерческой составляющей в зоне непосредственного взаимодействия транспортно-пешеходных путей. Однако строятся и объекты, в которых транспортная функция остается ведущей (рис. 3.).



Рис. 2. – ТПУ «Саларьево», 2019 г.: а – схема общего вида [10], б – функциональное зонирование и схема генплана [11].

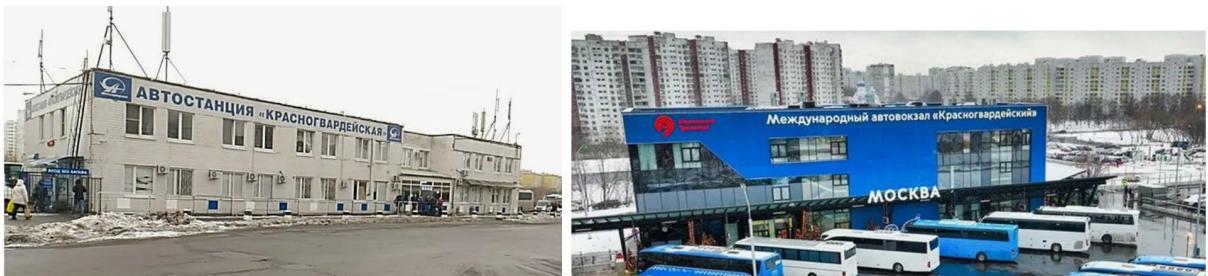


Рис. 3. – АВ «Красногвардейский», г. Москва до и после перестройки в 2023 г. [12].

Заложение в планировку возможностей увеличения пропускной способности на перспективу является важным условием для крупнейшего города и необязательным для малых городов. Принцип «сухие ноги» при пересадке с одного вида транспорта на другой в объектах рассмотренной программы соблюсти не удалось (либо удалось частично), однако остановочные пункты муниципального транспорта и метро оказались в пределах трехминутной пешей доступности. Хотя в СП 395.1325800.2018. «Свод правил. Транспортно-пересадочные узлы. Правила проектирования» при расстояниях в ТПУ уже от 150 м между местами пересадки

рекомендуется использовать вспомогательные технологии (траволяторы, эскалаторы, лифты).

Таким образом, новые ТПУ на базе АВ чаще являются собой плоскостные образования, где пешеходные и транспортные связи упорядочиваются за пределами капитальных строений. Здесь важно не принижать эффективность от внедрения в сложившийся рассосредоточенный транспортный узел отдельных элементов. Например, пешеходные мосты способны собрать разрозненные объекты транспортной инфраструктуры в единый удобный ТПУ. Пример на рис. 4.

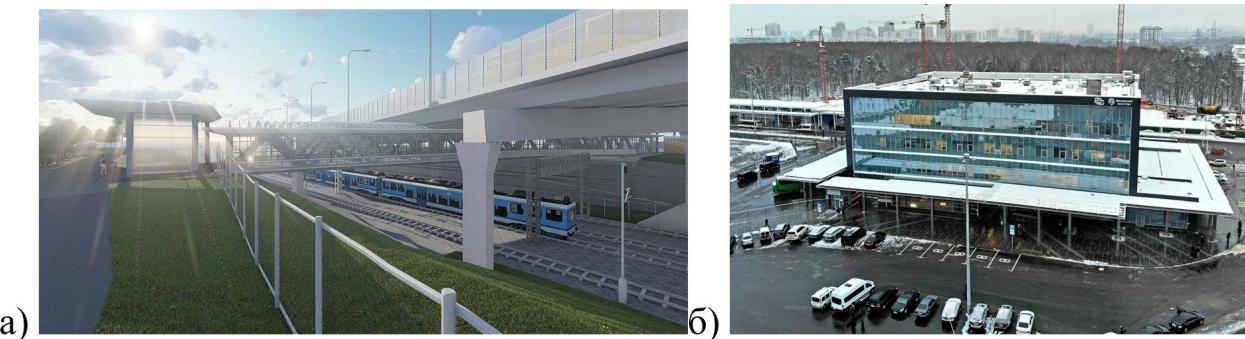


Рис. 4. – ТПУ «Ховрино», г. Москва, 2018 г. [13]: а – один из 2х пешеходных переходов в составе плоскостного ТПУ «Ховрино», обеспечивающий связь между микрорайоном, железнодорожной станцией, метро и новым АВ «Северные ворота»; б – АВ «Северные ворота», 2018 г.: 1-2 этажи – АВ, 3-4 этажи – службы метрополитена.

Тенденция выноса междугородних АВ в периферийные зоны городов не всегда должна приводить к ликвидации старых АВ. Такие АВ рационально перепрофилировать в ТПУ местного значения с максимально эффективным использованием уже сложившихся пешеходных и транспортных связей.

### Заключение

В целом, независимо от масштаба плоскостного ТПУ на базе АВ предполагается комплексная реконструкция или строительство сооружений и

---

организация территории по следующим правилам, которые не идут вразрез с выявленными тенденциями зарубежного и отечественного опыта строительства новых ТПУ в [14]: а) обеспечение архитектурно-пространственной связи капитальных строений, а также конструкций для пешеходно-транспортного обслуживания (пешеходные мосты, пандусы, подземные переходы и галереи, лестницы, лифты, эстакады заезда-выезда транспорта) с окружающей застройкой, т.е. включение ТПУ в архитектурную ткань района; б) разделение разнонаправленных пешеходных потоков и устранение транспортно-пешеходных пересечений, в т.ч. средствами, обеспечивающими доступ маломобильного населения к объектам ТПУ; в) благоустройство отдельных остановочных павильонов, перронов, перехватывающих парковок, обособление отстойно-разворотных площадок (ОРП).

Экологический подход и введение в ТПУ «зеленой» рекреационной составляющей, который прослеживается в зарубежных проектах [4, 15], в отечественной практике пока не нашел отражения (в рамках исследованной типологии, в то время как перепрофилирование бывшего аэровокзала в периферийный Областной АВ «Центральный» в г. Ростов-на-Дону в функционале учитывало «природную» составляющую [16]). В приоритете реконструкции АВ и строительства ТПУ на их основе сейчас находится повышение уровня комфорта и безопасности в процессе пересадки пассажиров и упорядочивание внешних и внутренних пешеходных и транспортных связей, а также повышение инвестиционной привлекательности ТПУ за счет расширения коммерческих площадей.

### Литература

1. Шмыголь, И. В. Перспективы развития транспортно-пересадочных узлов в Российской Федерации // Транспорт Российской Федерации. Журнал о



---

науке, практике, экономике, 2014, №4. С. 18-21. URL: rucont.ru/efd/367961 (дата обращения: 10.10.2025)

2. Гогина, Е. Г., Власов, Д. Н., Новик, А. И. Перспективы развития территорий в районе транспортно-пересадочных узлов железнодорожного транспорта // Инженерный вестник Дона, 2021, №7. URL: ivdon.ru/uploads/article/pdf/IVD\_70\_5\_gogina.pdf\_c2537be9ef.pdf (дата обращения: 10.10.2025)

3. Шаймарданова, К. А. Классификация и типология транспортно-пересадочных объектов в структуре крупнейшего города // Architecture and Modern Information Technologies, 2024, №3(68). С. 200-211. URL: marhi.ru/AMIT/2024/3kvart24/PDF/13\_shaimardanova.pdf (дата обращения: 10.10.2025)

4. Мисюра, Е. К. Основные тенденции в проектировании транспортно-пересадочных узлов, как компонентов городской инфраструктуры // Международный журнал гуманитарных и естественных наук, 2025, №1-3 (100). С. 194-199. URL: intjournal.ru/wp-content/uploads/2025/02/Misyura.pdf (дата обращения: 10.10.2025)

5. Рыжов, В. Ю. Архитектура и функциональные особенности ТПУ на примере г. Москва // Современное строительство и архитектура, 2024, №10 (53). С.1-5. URL: modern-construction.ru/media/articles/15623.pdf (дата обращения: 10.10.2025)

6. Вернер Зобек построит новый автовокзал в Москве. URL: archsoviet.msk.ru/en/article/city/werner-sobek-will-build-a-new-bus-terminal-in-moscow (дата обращения: 10.10.2025)

7. Автовокзалы Москвы: адреса, телефоны. URL: fb.ru/article/280566/avtovokzalyi-moskvyi-adresa-telefonyi (дата обращения: 10.10.2025)

---



- 
8. ТПУ «Щёлковский»: международный автовокзал, ТРЦ, крупнейшая парковка и авторская архитектура. URL: stroi.mos.ru/interviews/mfk-mirovogho-urovnia-v-tpu-shchiolkovskii (дата обращения: 10.10.2025)
  9. Glukovarenik. Щёлковский автовокзал. URL: glukovarenik.livejournal.com/3316572.html (дата обращения: 10.10.2025)
  10. Синькова А. Инфографика. Новой Москве – 7 лет: метро, дороги, реновация. URL: stroi.mos.ru/infographics/novoi-moskvie-7-liet-mietro-doroghi-rienovatsiia (дата обращения: 10.10.2025)
  11. Альбом vvp. ТПУ «Саларьево». URL: nashtransport.ru/gallery/album/3399 (дата обращения: 10.10.2025)
  12. Автостанция красногвардейская. URL: sunfamilytravel.ru/puteshestviya/avtostantsiya-krasnogvardejskaya-adres (дата обращения: 10.10.2025)
  13. Хуснуллин: ж/д платформа Ховрино-2 в составе ТПУ откроется в 2020 году. URL: stroi.mos.ru/news/khusnullin-zh-d-platforma-khovrino-otkroietsia-v-nachalie-2020-ghoda (дата обращения: 10.10.2025)
  14. Jiang, J. L., Jing, C. G. Study on Influencing Factors of Passenger Transfer and Transfer Volume in Comprehensive Passenger Transport Hub // Advances in transportation, PTS 1 AND 2 (505-506). – 2014. – pp. 1194-1198.
  15. Pacetti M., Passerini G. The Sustainable City VII: Urban Regeneration and Sustainability. WIT Press, 2012. – 1312 p.
  16. Шеина, С. Г., Туманян, Э. А., Толстых, Т. В. Концепция развития транспортной инфраструктуры города Ростова-на-Дону в рамках реализации проекта реновации территории старого аэропорта // Инженерный вестник Дона, 2020, №10. URL: ivdon.ru/uploads/article/pdf/kontseptsiya-razvitiya-transportnoy-infrastruktury-goroda-rostova-na-donu-v-ramkah-realizatsii-proekta-renovatsii-territorii-starogo-aeroporta.pdf\_b235cb0f01.pdf (дата обращения: 8.12.2025)
-



## References

1. Shmy`gol`, I. V. Transport Rossijskoj Federacii. Zhurnal o nauke, praktike, e`konomike, 2014, №4. P.18-21. URL: rucont.ru/efd/367961
2. Gogina, E. G., Vlasov, D. N., Novik, A. I. Inzhenerny`j vestnik Dona, 2021, №7. URL: ivdon.ru/uploads/article/pdf/IVD\_70\_5\_gogina.pdf\_c2537be9ef.pdf
3. Shajmardanova, K. A. Architecture and Modern Information Technologies, 2024, №3(68). P.200-211. URL: marhi.ru/AMIT/2024/3kvart24/PDF/13\_shaimardanova.pdf
4. Misyura, E. K. Mezhdunarodny`j zhurnal gumanitarny`x i estestvenny`x nauk, 2025, №1-3 (100). pp.194-199. URL: intjournal.ru/wp-content/uploads/2025/02/Misyura.pdf
5. Ry`zhov, V. Yu. Sovremennoe stroitel`stvo i arxitektura, 2024, №10 (53). pp.1-5. URL: modern-construction.ru/media/articles/15623.pdf
6. Verner Zobek postroit novy`j avtovokzal v Moskve [Werner Zobek will build a new bus station in Moscow]. URL: archsoviet.msk.ru/en/article/city/werner-sobek-will-build-a-new-bus-terminal-in-moscow
7. Avtovokzaly` Moskvy`: adresa, telefony` [Moscow bus stations: addresses, phone numbers]. URL: fb.ru/article/280566/avtovokzalyi-moskvyi-adresa-telefonyi
8. TPU «Shhyolkovskij»: mezhdunarodny`j avtovokzal, TRCz, krupnejshaya parkovka i avtorskaya arxitektura [Shchelkovsky hub: international bus station, shopping mall, largest parking lot and original architecture]. URL: stroi.mos.ru/interviews/mfk-mirovogho-urovnia-v-tpu-shchiolkovskii
9. Glukovarenik. Shhyolkovskij avtovokzal [Glukovarenik. Shchelkovsky bus station]. URL: glukovarenik.livejournal.com/3316572.html
10. Sin`kova A. Infografika. Novoj Moskve – 7 let: metro, dorogi, renovaciya [Sinkova A. Infographics. New Moscow is 7 years old: metro, roads,



renovation]. URL: stroi.mos.ru/infographics/novoi-moskvie-7-liet-mietro-doroghi-rienovatsiia

11. Al'bom vvp. TPU «Salar`evo» [The vvp album. Hub «Salarievo»]. URL: nashtransport.ru/gallery/album/3399

12. Avtostanciya krasnogvardejskaya [Krasnogvardeyskaya bus station]. URL: sunfamilytravel.ru/puteshestviya/avtostantsiya-krasnogvardejskaya-adres

13. Xusnullin: zh/d platforma Xovrino-2 v sostave TPU otkroetsya v 2020 godu [Khusnullin: the Khovrino-2 railway platform as part of hub will open in 2020]. URL: stroi.mos.ru/news/khusnullin-zh-d-platforma-khovrino-otkroietsia-v-nachalie-2020-ghoda

14. Jiang, J. L., Jing, C. G. Advances in transportation, PTS 1 AND 2 (505-506). 2014. pp. 1194-1198.

15. Pacetti M., Passerini G. The Sustainable City VII: Urban Regeneration and Sustainability. WIT Press, 2012. 1312 p.

16. Sheina, S. G., Tumanyan, E` A., Tolsty'x, T. V. Inzhenernyj vestnik Dona, 2020, №10. URL: ivdon.ru/ru/magazine/archive/n10y2020/6630

**Авторы согласны на обработку и хранение персональных данных.**

**Дата поступления: 18.11.2025**

**Дата публикации: 27.12.2025**