

При создании гармоничной внутренней среды формируется своя система осей и узлов, доминантов и акцентов, новая тенденция создания внутреннего пространства из жилой застройки в своеобразный город.

Исходя из выше сказанного, наиболее важно учесть особенности проектирования внутреннего уровня микрорайона, а именно внутреннего пространства.

Список литературы

1 **Гидион, З.** Пространство, время, архитектура / З. Гидион ; сокр. пер. с нем. М. В. Леонене, И. Л. Черня. – 3-е изд. – М. : Стройиздат, 1984. – 455 с.

2 **Линч, К.** Совершенная форма в градостроительстве / К. Линч ; пер. с англ. В. Л. Глазычева ; под. ред. А. В. Иконникова. – М. : Стройиздат, 1986. – 264 с.

3 **Иодо, И. А.** Градостроительство и территориальная планировка : учеб. пособие / И. А. Иодо, Г. А. Потаев. – Ростов н/Д : Феникс, 2008. – 285 с.

4 Формирование жилой застройки : [сайт]. – Минск, 2003–2025. – URL: <https://ppt-online.org/515138> (дата обращения: 18.11.2025).

5 Архитектурно-планировочная организация населенного места : [сайт]. – Минск, 2003–2025. – URL: <https://ppt-online.org/404032> (дата обращения: 28.11.2025).

УДК 711.523

АРХИТЕКТУРНО-ГРАДОСТРОИТЕЛЬНЫЕ ПРИНЦИПЫ ФОРМИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНО-ПЕРЕСАДОЧНЫХ УЗЛОВ В СТРУКТУРЕ ОБЩЕСТВЕННЫХ ЦЕНТРОВ (НА ПРИМЕРЕ САМАРЫ)

П. С. АЛЯМКИНА

*Научный руководитель – Д. Б. Веретенников (канд. архитектуры, доцент)
Самарский государственный технический университет,
Российская Федерация*

Современные процессы урбанизации и рост мобильности населения предъявляют новые требования к организации городского пространства. Транспортно-пересадочные узлы (ТПУ), эволюционировав от монофункциональных вокзалов XIX века, превратились в сложные многофункциональные комплексы, играющие ключевую роль в структуре города [1, с. 45]. Их эффективная интеграция в систему общественных центров позволяет не только оптимизировать пассажиропотоки, но и катализировать социально-экономическое развитие прилегающих территорий. Особую актуальность эта задача приобретает для крупных полицентричных городов, таких как Самара, где существующая транспортная система характеризуется структурными дисбалансами и дефицитом качественных пересадочных пространств.

Целью данного исследования является выработка архитектурно-градостроительных принципов формирования ТПУ как неотъемлемой части системы общественных центров Самары на основе комплексного теоретического анализа и прикладного градостроительного диагноза.

Эволюция ТПУ демонстрирует переход от точек простой пересадки к полисемантическим градостроительным образованиям. Современный ТПУ определяется как узловой элемент планировочной структуры, где осуществляется пересадка между видами транспорта и попутное обслуживание пассажиров объектами инфраструктуры [2, п. 3.1]. Его ключевая задача – минимизация общего времени на пересадку и создание комфортной среды для пассажира [3, с. 89].

Важнейшим трендом стало транзитно-ориентированное развитие (ТОД), при котором ТПУ становится ядром формирования компактной, многофункциональной застройки [4, с. 23]. Это трансформирует ТПУ в транспортно-пересадочный комплекс (ТПК), интегрирующий торговые, деловые, сервисные и общественные функции [5, с. 115].

Классификация ТПУ осуществляется по градостроительным (ТПУ центрального ядра, городского, локального центра) и транспортным признакам (вид пересадок, роль в инфраструктуре, пассажирооборот) [2, п. 5.1, 5.2]. Для стратегического планирования систем (ТПУ) эффективно применение методологии досетевого моделирования, позволяющей выявить потенциальный спрос на перевозки, не искаженный недостатками существующей сети [6, с. 112]. Сравнение данных сетевой и досетевого моделей позволяет диагностировать проблемные зоны и определить стратегические параметры развития системы (таблица 1).

Таблица 1 – Матрица классификации ТПУ по градостроительному и транспортному признакам (на основе СП 396.1325800.2018)

Транспортная классификация			
Градостроительная классификация	Межрегиональный узел	Городской узел	Районный узел
ТПУ центрального ядра	ВЫСШИЙ УРОВЕНЬ Интеграция: ж. д., авиа, междугородные автобусы + городской транспорт Пас.-оборот: >35 тыс./ч Функции: офисы класса А, бутиковая торговля, сервис Пример (Самара): «Вокзальный» узел (ж.-д. вокзал + метро)		Районные ТПУ ориентированы на жилые территории, не на ядро

Окончание таблицы 1

Транспортная классификация			
Градостроительная классификация	Межрегиональный	Городской	Районный
ТПУ городского общественного центра	УЗЕЛ ГОРОДСКОГО ЗНАЧЕНИЯ Связь: СВТ + ГНПТ в зоне городского центра Пас.-оборот: 18–50 тыс./ч Функции: торговые центры, бизнес-центры, культурные объекты Пример (Самара): «Центральный» узел (пл. Революции + автовокзал)		МЕЖРАЙОННЫЙ ХАБ Обслуживание внутрирайонных связей Пас.-оборот: до 35 тыс./ч Функции: повседневная торговля, услуги Пример: крупная пересадочная остановка на границе районов
ТПУ локального общественного центра	РАЙОННЫЙ ТРАНСПОРТНЫЙ ЦЕНТР Обслуживание межрайонных связей, пересадка на магистральный транспорт Пас.-оборот: 18–35 тыс./ч Функции: районные услуги, супермаркеты, аптеки Пример (Самара): «Кировский» узел (пл. Кирова/ул. Стара-Загора)		БАЗОВЫЙ ЭЛЕМЕНТ СЕТИ Конечные/пересадочные пункты подвозящего транспорта Пас.-оборот: до 18 тыс./ч Функции: минимальный сервис, парковки Пример: ТПУ у станции метро

Мировой опыт (такие как Синдзюку в Токио, Кингс-Кросс в Лондоне) демонстрирует приоритетность многоуровневой компактной организации, глубокой интеграции функций и применения инновационных технологий [7, с. 15; 8, с. 23]. Отечественная практика (ТПУ «Солнцево», «Нижегородская» в Москве) развивается в русле этих тенденций, подкрепляясь нормативной базой (СП 396.1325800.2018, СП 42.13330.2016).

Для применения теоретического базиса к условиям Самары был использован комплекс методов:

1 Градостроительный анализ: выявление полицентричной структуры города с иерархией общественных центров (главный, городские, районные) и зонирование территории на центральную, срединную и периферийную зоны с дифференцированными задачами для ТПУ.

2 Транспортный анализ: диагностика улично-дорожной сети (УДС) и маршрутной сети общественного транспорта для выявления проблемных участков и точек концентрации пассажиропотоков.

3 Картографический анализ и моделирование: наложение слоев данных о транспортных потоках, пассажиропотоках и расположении общественных центров для выявления «эффективных пересадочных узлов» – точек, где организация ТПУ обеспечит максимальное сокращение времени поездок.

4 Социально-экономическая оценка: анализ потребностей маломобильных групп населения (МГН), оценка потенциала многофункциональности и коммерциализации, учет экологических аспектов.

Анализ выявил значительный потенциал для создания системы ТПУ в Самаре. Полицентричная планировочная структура города объективно требует не единого узла, а распределенной сети.

Ключевые проблемы существующей транспортной системы включают преобладание радиальных связей над тангенциальными, концентрацию транзитных потоков в центре, недоиспользование потенциала железнодорожной инфраструктуры и отсутствие интегрированных пересадочных пространств [9, с. 67].

Графический анализ и математическое моделирование позволили идентифицировать 12 перспективных локаций для ТПУ. Среди наиболее значимых:

1 Узел «Центральный» (пл. Революции + Автовокзал): потенциал до 45 000 пас./сут.

2 Узел «Вокзальный» (ж.-д. вокзал + метро «Алабинская»): потенциал до 38 000 пас./сут.

3 Узел «Кировский» (пр. Кирова / ул. Стара-Загора): потенциал до 25 000 пас./сут.

Все узлы типизированы на «догоняющие» (требующие реконструкции, как «Центральный») и «формирующие» (для перспективных зон развития, как «Южные Ворота» на Южном шоссе).

Социально-экономический анализ подтвердил целесообразность проектов. Создание безбарьерной среды для МГН (12–15 % населения) является императивом.

Проведенное исследование позволило сформулировать архитектурно-градостроительные принципы формирования системы ТПУ Самары (рисунки 1):

1 Иерархичность и сбалансированность: создание распределенной сети узлов разного уровня (от межрегиональных до локальных), равномерно покрывающей территорию города.

2 Функциональная интеграция: совмещение транспортных функций с общественными, торговыми и деловыми, преобразующее ТПУ в полноценные общественные центры (ОТЦ).

3 Компактность и бесшовность: многоуровневая организация, обеспечивающая минимальное время пересадки (не более 5–7 минут) по принципу «сухих ног».

струментом оптимизации перемещений, но и катализатором качественного преобразования городской среды и точками роста.

Список литературы

- 1 Глазычев, В. Л. Урбанистика / В. Л. Глазычев. – М. : Европа, 2008. – 220 с.
- 2 СП 396.1325800.2018. Транспортно-пересадочные узлы. Правила проектирования. – М. : Стандартинформ, 2019. – 42 с.
- 3 Кудрявцев, О. К. Городской транспорт: проблемы и решения / О. К. Кудрявцев. – М. : Стройиздат, 2020. – 256 с.
- 4 Calthorpe, P. The Next American Metropolis: Ecology, Community, and the American Dream / P. Calthorpe. – New York : Princeton Architectural Press, 1993. – 175 p.
- 5 Bertolini, L. Cities on Rails: The Redevelopment of Railway Station Areas / L. Bertolini, T. Spit. – London : E & FN Spon, 1998. – 246 p.
- 6 Вучик, В. Р. Транспорт в городах, удобных для жизни / В. Р. Вучик. – М. : Территория будущего, 2011. – 576 с.
- 7 Fuchsluger, A. Tokyo's Transit Nexus: Shinjuku Station and the Urban Fabric / A. Fuchsluger // Journal of Urban Design. – 2020. – Vol. 25, № 2. – P. 15–34.
- 8 Edwards, B. The Modern Station: New Approaches to Railway Architecture / B. Edwards. – London : E & FN Spon, 1997. – 189 p.
- 9 Самара: историко-градостроительный очерк / под ред. А. Н. Заволокиной. – Самара : Агни, 2018. – 320 с.

УДК 727.1:72.012

САНАТОРНАЯ АРХИТЕКТУРА КАК СИНТЕЗ ФУНКЦИОНАЛЬНОСТИ И ПРИРОДНОГО ОКРУЖЕНИЯ

В. Н. АНАНИЧ

*Научный руководитель – Т. С. Титкова (магистр техн. наук, ст. преп.)
Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель*

Рост роли санаторной архитектуры в XXI веке определяется изменением социальных и экологических приоритетов. Общество предъявляет возрастающий запрос на здоровье, экологичность и комфорт, тем самым актуальность санаторной архитектуры повышается.

Проектирование санатория – это сложный и многогранный процесс, который требует учета множества факторов, включая медицинские, архитектурные, экологические и социальные аспекты [1]. Однако ключевым фактором роста роли санаторной архитектуры является ее способность гармонично интегрироваться в природное окружение. Это позволяет формировать среду, способствующую восстановлению физических и психоэмоциональных ресурсов человека.

В настоящее время современная санаторная архитектура развивается как особое направление, в котором функциональность лечебно-оздоровитель-