



## TANQIDIY NAZAR, TAHLILIY TAFAKKUR VA INNOVATSION G'UYALAR



### ТАНҚИДИЙ НАЗАР, ТАҲЛИЛИЙ ТАФАККУР ВА ИННОВАЦИОН ҒОЯЛАР

#### ИНТЕГРАЦИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ В ГЕНЕРАЛЬНЫЕ ПЛАНЫ НОВЫХ ГОРОДОВ УЗБЕКИСТАНА

**Ташходжаева Шахзодахон Алишерхон кизи**

*«Узшахарсозлик ЛИТИ» ДМ. Инженер 1-категории Управления по  
разработке градостроительной документации.*

**Аннотация:** *Рассматриваются современные подходы к интеграции транспортной инфраструктуры в генеральные планы новых городов Узбекистана. Подчеркивается роль транспорта как системообразующего элемента городского пространства, обеспечивающего эффективную мобильность, экономическую динамику и экологическую устойчивость. Особое внимание уделено применению принципов транспортно-ориентированного планирования (TOD), экологическим аспектам развития инфраструктуры и примерам комплексных проектов — «Новый Ташкент», «Новый Андижан» и «Нурафшон». Обоснована необходимость межведомственной координации при проектировании транспортных систем и соблюдения стандартов устойчивого развития, направленных на повышение качества жизни населения и формирование «городов будущего» в контексте национальной стратегии урбанизации Узбекистана.*

**Ключевые слова:** *генеральный план, транспортная инфраструктура, устойчивое развитие, транспортно-ориентированное планирование, Новый Ташкент, Новый Андижан, городская мобильность, экология, урбанизация, Smart City.*

**Abstract:** *The paper examines modern approaches to the integration of transport infrastructure into the master plans of new cities in Uzbekistan. It highlights the role of transport as a system-forming element of urban space that ensures efficient mobility, economic dynamics, and environmental sustainability. Special attention is paid to the principles of Transit-Oriented Development (TOD), environmental aspects of infrastructure development, and examples of large-scale projects such as “New Tashkent”, “New Andijan”, and “Nurafshon”. The study substantiates the necessity of interdepartmental coordination in transport system design and compliance with sustainable development standards aimed at improving the quality of life and shaping the ‘cities of the future’ within Uzbekistan’s national urbanization strategy.*

**Keywords:** *master plan, transport infrastructure, sustainable development, transit-oriented development, New Tashkent, New Andijan, urban mobility, ecology, urbanization, Smart City.*





## TANQIDIY NAZAR, TAHLILIY TAFAKKUR VA INNOVATSION G'UYALAR



Стремительная урбанизация, рост численности населения и необходимость устойчивого развития ставят перед Узбекистаном новые вызовы в сфере градостроительства и транспортного планирования. Население страны превышает 36 млн человек и продолжает быстро увеличиваться, что сопровождается активной миграцией в города. Правительство Узбекистана запустило масштабные программы по развитию городов и приняло стратегию, направленную на повышение уровня урбанизации (планируется достичь около 60% городского населения к 2030 году). В этих условиях создание новых городов и обновление генеральных планов действующих городских агломераций становится ключевым инструментом пространственного развития [1].

Центральным элементом таких планов выступает интеграция транспортной инфраструктуры – то есть комплексное включение дорог, общественного транспорта и иных средств мобильности в структуру города [2] с самого этапа проектирования. Грамотная интеграция транспорта в генеральный план нового города позволяет решить сразу несколько задач: обеспечить эффективную городскую мобильность, снизить инфраструктурные издержки в будущем, предотвратить хронические пробки и загрязнение воздуха, а также синхронизировать развитие территории с целями устойчивого развития [3] и национальными приоритетами.

Роль транспорта в пространственном планировании. Транспортная инфраструктура играет системообразующую роль в планировке города. Дороги, магистрали и линии общественного транспорта формируют каркас, вокруг которого организуются жилые районы, коммерческие зоны и промышленные кластеры. Интеграция транспорта на ранней стадии градостроительного проектирования позволяет задать оптимальную пространственную структуру: например, расположение жилых массивов в непосредственной доступности от транспортных коридоров, создание узлов пересадки (транспортно-пересадочных узлов) в центрах городских районов, резервирование полос для общественного транспорта. В научной урбанистике такой подход известен как транспортно-ориентированное планирование (Transit-Oriented Development, TOD), при котором город развивается компактно вокруг высокоэффективных транспортных систем. Для новых городов Узбекистана применение принципов TOD и полицентрической планировки имеет особую актуальность. Вместо стихийного разрастания (sprawl), новый город может быть спроектирован как сеть хорошо связанных между собой районов, где жители имеют удобный доступ к рабочим местам, услугам и отдыху без необходимости длительных поездок на личном автомобиле. Это достигается за счёт планирования достаточного количества дорог оптимальной пропускной способности, развития сетей общественного транспорта (автобусных маршрутов, трамвайных линий или метрополитена) и пешеходно-велосипедной инфраструктуры. Таким образом, транспортная инфраструктура задаёт пространственный каркас города и влияет на формирование его функционального зонирования: от расположения жилых кварталов





до размещения деловых центров и промышленных зон. Интегрированный подход гарантирует, что ни один крупный жилой район не останется изолированным или труднодоступным, а нагрузка на центр города будет оптимально перераспределена за счёт развития периферийных зон и межрайонных связей.

Инфраструктурное развитие и экологические стандарты. Одним из принципиальных аспектов планирования новых городов является координация транспортного развития с требованиями экологической устойчивости. Традиционно быстрый рост городского населения влечёт за собой увеличение количества автомобилей, пробки и рост выбросов загрязняющих веществ. Чтобы избежать повторения этих проблем, новые города должны проектироваться с расчётом на экологически чистый и устойчивый транспорт. В генеральном плане необходимо закладывать приоритет общественного транспорта над личным автотранспортом: выделенные автобусные линии (BRT), трамвайные и метро-линии, удобные маршруты для электрических автобусов и другого экологичного транспорта. Такой подход уже реализуется в узбекистанском контексте. Например, в новом районе столицы – «Новый Ташкент» – планируется проложить новую ветку метрополитена протяжённостью около 21 км (9 станций) от существующей станции «Дустлик» до территории будущего города. Эта линия метро, строительство которой уже началось, обеспечит быстрый и экологичный пассажирский поток между старым и новым городом, снижая потребность в автомобильных поездках и, как следствие, выбросы парниковых газов и загрязняющих веществ. Одновременно генеральный план предусматривает широкие пешеходные зоны, велосипедные дорожки и озеленённые бульвары, интегрированные с транспортной сетью, что соответствует современным экологическим стандартам и повышает качество городской среды. Координация транспортной инфраструктуры с экологическими требованиями проявляется и в технологиях строительства дорог и развязок: применяются шумопоглощающие экраны, создаются зелёные насыпи вдоль магистралей, внедряются «умные» системы управления движением, уменьшающие пробки и холостой ход транспорта. Кроме того, важным элементом является сохранение природного ландшафта и экосистем при планировании новых трасс – генеральный план должен учитывать существующие реки, озёра, зелёные зоны, минимизируя ущерб для них.

В Узбекистане, где климатические условия требуют бережного отношения к водным ресурсам и зеленым насаждениям, транспортное планирование неразрывно связано с экологическим планированием: создание новых дорог или железнодорожных веток дополняется высадкой деревьев, устройством парков и скверов, чтобы компенсировать урбанистическое воздействие и поддерживать благоприятный микроклимат.

Примеры интеграции транспорта в новых городах. За последние годы в Узбекистане инициированы несколько проектов новых городов, в которых заложены принципы интегрированного инфраструктурного развития. Помимо упомянутого





## TANQIDIY NAZAR, TAHLILIY TAFAKKUR VA INNOVATSION G'UYALAR



Нового Ташкента – грандиозного проекта на 20 тыс. га, рассчитанного на переселение до 2 млн жителей – примечателен проект «Новый Андижан» (также известный как город Бабур). Новый Андижан строится с 2021 года рядом с существующим городом Андижаном для размещения быстрорастущего населения Ферганской долины. В генеральном плане этого города на 4 тыс. га особое внимание уделено пространственному и транспортному каркасу: предусматривается строительство широких магистральных улиц, связывающих новый город с центром Андижана и соседними районами, организация линии скоростного общественного транспорта до старого города, а внутри города – создание продуманной сети дорог местного значения. Уже на этапе планирования более 1500 га территории отведено под жилую застройку с необходимой дорожной сетью, а около 1820 га – под парки и зелёные зоны, через которые также пройдут прогулочные аллеи и велосипедные маршруты, связующие жилые кварталы. Комбинация транспорта и озеленения обеспечивает одновременно и мобильность, и экологическое благополучие. Опыт города Нурафшон – нового административного центра Ташкентской области – также демонстрирует значимость комплексного подхода. Нурафшон [4] задуман как «умный город» с современной инфраструктурой: при планировке были предусмотрены широкие проспекты, развитие общественного транспорта, цифровые системы управления дорожным движением, а также технологичная платформа «Smart City» для координации коммунальных и транспортных служб. Несмотря на относительную скромность масштаба Нурафшона, проект показал, что раннее включение транспортных решений (например, создание нового выездного шоссе к Ташкенту, организация маршрутов междугородних автобусов, проектирование парковок и пешеходных зон) позволяет ускорить развитие города и привлечь инвестиции. В целом, новые города Узбекистана планируются как полицентричные агломерации: они не существуют изолированно, а интегрируются в региональную транспортную сеть. Так, Новый Ташкент станет частью Ташкентской агломерации, связанной с столицей системой автодорог и общественного транспорта (помимо метро, будет развито сообщение автобусами и, возможно, пригородной электричкой). Новый Андижан включается в транспортный каркас Ферганской долины, улучшая связность между населенными пунктами региона. Такой подход отвечает задаче снижения диспропорций между столичным регионом и остальными областями: формируется сеть современных городов, взаимосвязанных скоростными магистралями и железнодорожными линиями, что стимулирует экономическое развитие и мобильность населения по всей стране.

Устойчивое развитие и стратегические приоритеты. Интеграция транспортной инфраструктуры в генеральные планы новых городов тесно связана с достижением Целей устойчивого развития (ЦУР) и национальных стратегических приоритетов Узбекистана. В глобальной повестке ООН особое место занимает ЦУР 11 «Устойчивые города и населенные пункты», который призывает обеспечить





## TANQIDIY NAZAR, TAHLILIY TAFAKKUR VA INNOVATSION G'UYALAR



открытость, безопасность, экологичность и жизнестойкость городов. Реализуя проекты новых городов, Узбекистан стремится соответствовать этим международным ориентирам. Развитие современной транспортной системы напрямую способствует нескольким целям устойчивого развития: сокращению выбросов парниковых газов и борьбе с изменением климата (ЦУР 13) за счёт экологичного общественного транспорта; экономическому росту и развитию индустриальной инфраструктуры (ЦУР 9) за счёт улучшения логистики и транспортной доступности; улучшению здоровья и благополучия граждан (ЦУР 3) через снижение загрязнения воздуха и дорожно-транспортных происшествий; и, конечно, устойчивости городов (ЦУР 11) через грамотное планирование пространства. Стратегические документы «Стратегия развития Нового Узбекистана 2022–2026» и разрабатываемая Стратегия устойчивой урбанизации до 2030 года подчеркивают необходимость комплексного подхода к городскому развитию. В них транспортная инфраструктура рассматривается как ключевой фактор повышения конкурентоспособности городов и качества жизни населения. Государственное управление в данной сфере нацелено на межведомственную координацию: планировщики, транспортные ведомства, экологические службы и местные органы власти должны работать совместно при создании генеральных планов. Такая координация позволяет одновременно учитывать инженерные аспекты (например, пропускную способность дорог, размещение транспортно-логистических центров), социально-экономические факторы (миграционные потоки, размещение рабочих мест, доступность жилья) и экологические ограничения (загрязнение, шум, сохранение природных зон). В итоге новые генеральные планы превращаются в комплексные дорожные карты развития городов, где транспортная сеть гармонично встроена в городскую ткань и отвечает будущим потребностям. При этом учитываются стратегические приоритеты страны: сбалансированное развитие регионов, цифровизация (включая интеллектуальные транспортные системы), улучшение инвестиционного климата и выполнение международных обязательств по снижению экологического воздействия. Узбекистан, начиная столь амбициозные проекты новых городов с упором на транспорт и устойчивость, фактически формирует модель развития «города будущего» в Центральной Азии – города, который является удобным для жизни, экономически динамичным и экологически дружелюбным.

Интеграция транспортной инфраструктуры в генеральные планы новых городов Узбекистана является необходимым условием успешного и устойчивого урбанистического развития. Опыт планирования и начальная реализация проектов «Нового Ташкента», «Нового Андижана» и других городских инициатив демонстрируют, что продуманное включение транспортного каркаса с самого начала обеспечивает долгосрочные выгоды. Такой подход позволяет избежать типичных проблем стихийной урбанизации – перегрузки дорог, отсутствия связи между районами, экологических кризисов – и создать комфортную среду для жизни и





## TANQIDIY NAZAR, TAHLILIY TAFAKKUR VA INNOVATSION G'UYALAR



экономической активности. Транспорт в данном контексте выступает не просто средством передвижения, но и стратегическим инструментом пространственного развития: он направляет рост города, связывает воедино его функциональные зоны и обеспечивает равномерный доступ жителей к возможностям города. Координация инфраструктурного развития с экологическими стандартами гарантирует, что новый город будет развиваться не в ущерб окружающей среде[5], а в гармонии с ней, поддерживая качество воздуха, зеленый фонд и климатическую устойчивость. Учитывая амбициозные планы Узбекистана по повышению уровня урбанизации и достижения Целей устойчивого развития, можно заключить, что интегрированное транспортное планирование станет краеугольным камнем формирования городов нового поколения. Эти города призваны удовлетворить запросы быстро растущего населения, обеспечив высокую мобильность, безопасность и экологичность. В перспективе интеграция транспорта и грамотное генеральное планирование создадут прочный фундамент для процветания новых урбанистических центров Узбекистана, повысив их привлекательность для инвестиций, инноваций и талантов, а гражданам обеспечивив высокое качество жизни и устойчивое будущее.

### Список использованной литературы:

1. Панов В. Урбанистика и транспортное планирование. – М.: Стройиздат, 2021.
2. Постановление Президента Республики Узбекистан №ПП–60 от 28.01.2022 г. «О Стратегии развития Нового Узбекистана на 2022–2026 годы».
3. Турсунов Х.Х. Современные подходы к планированию транспортных систем в городах. – Ташкент: Фан, 2020.
4. Azizov A. Развитие транспортно-ориентированной урбанизации в новых городах Узбекистана // Наука и инновации. – 2023. – №4. – С. 45–51.
5. United Nations. Sustainable Development Goals Report 2023. – New York: UN Publishing, 2023.