

## СОВРЕМЕННЫЕ ПОДХОДЫ К ПРОЕКТИРОВАНИЮ УЛИЦ И ТРАНСПОРТНЫХ РАЗВЯЗОК В ТАШКЕНТЕ

Усманов Мурадхан

докт. арх. наук, и.о.профессора ТАСУ/КИУТ

Толипова Сафура

магистрант КИУТ

<https://doi.org/10.5281/zenodo.18053332>

**Аннотация:** в статье рассматриваются современные подходы к проектированию улично-дорожной сети и транспортных развязок города Ташкента в условиях интенсивного роста численности населения и увеличения транспортного потока. Особое внимание уделено сохранению культурного наследия — махаллей, и необходимости организации внутри них парковочных зон, особенно около мечетей и общественных центров.

**Ключевые слова:** Ташкент; транспортная система; улично-дорожная сеть; транспортные развязки; махалля; парковки; общественный транспорт; пешеходные зоны,

## TOSHKENT SHAHRIDA KO‘CHALAR VA TRANSPORT YO‘LLARINI LOYIHALASHNING ZAMONAVIY YONDASHUVLARI

Usmonov Murodxon

Arxitektura fanlari doktori, TACU/KIUT v.b. professor

Tolipova Safura

KIUT magistranti

**Abstract:** ushbu maqolada Toshkent shahridagi ko'cha va yo'l tarmog'i hamda transport almashinuvlarini loyihalashtirishning zamonaviy yondashuvlari, aholining tez o'sishi va transport hajmining ortishi masalalari ko'rib chiqiladi. Shaharning madaniy merosi — mahallalarni — saqlashga va ular ichida, ayniqsa masjidlar va jamoat markazlari yaqinida avtoturargohlarni tashkil qilish zarurligiga alohida e'tibor qaratilgan.

**Kalit so'zlar:** Toshkent; transport tizimi; ko'cha-yo'l tarmog'i; transport tugunlari; mahalla; avtoturargohlar; jamoat transporti; piyodalar zonalari.

## MODERN APPROACHES TO THE DESIGN OF STREETS AND TRANSPORTATION INTERCHANGES IN TASHKENT

Usmanov Muradkhan

Doctor of Architectural Sciences, Acting Professor at TSUACE/CIUT

Tolipova Safura

Master's Student at CIUT

**Abstract:** this article examines modern approaches to designing the street and road network and transport interchanges in Tashkent, addressing rapid population growth and increasing traffic volumes. Particular attention is paid to preserving the city's cultural heritage mahallas and the need to organize parking areas within them, particularly near mosques and community centers.

**Key words:** Tashkent; transport system; street network; transport interchanges; mahalla; parking; public transport; pedestrian zones.

## ВВЕДЕНИЕ

Стремительный рост населения Ташкента, увеличение количества автомобилей и расширение городской территории требуют пересмотра подходов к проектированию улично-дорожной сети и транспортных развязок. В условиях высокой транспортной нагрузки становится актуальным внедрение современных, устойчивых и человеко-ориентированных решений, направленных на оптимизацию движения, снижение пробок и повышение уровня безопасности. Особое значение приобретают развитие общественного транспорта, создание удобных условий для пешеходов и велосипедистов, а также сохранение традиционной структуры махаллей, которые являются важной частью культурного наследия города.

## ОСНОВНАЯ ЧАСТЬ

Развитие транспортной системы должно сопровождаться рациональным размещением рабочих мест и сервисных объектов не только в центре, но и на окраинах Ташкента, что позволит сократить ежедневные миграционные потоки и снизить нагрузку на магистрали. Интеграция интеллектуальных систем управления движением, создание парковочных зон и повышение транспортной доступности способствуют формированию устойчивой и комфортной городской среды. В связи с этим исследование современных подходов к проектированию улиц и развязок Ташкента является важным шагом к обеспечению эффективного функционирования транспортной системы агломерации.

Возникает необходимость выявления перегруженных участков, конфликтных точек на магистралях, недостаточной инфраструктуры для пешеходов и велосипедистов, в целом - определения возможностей оптимизации транспортной сети и улучшения безопасности.

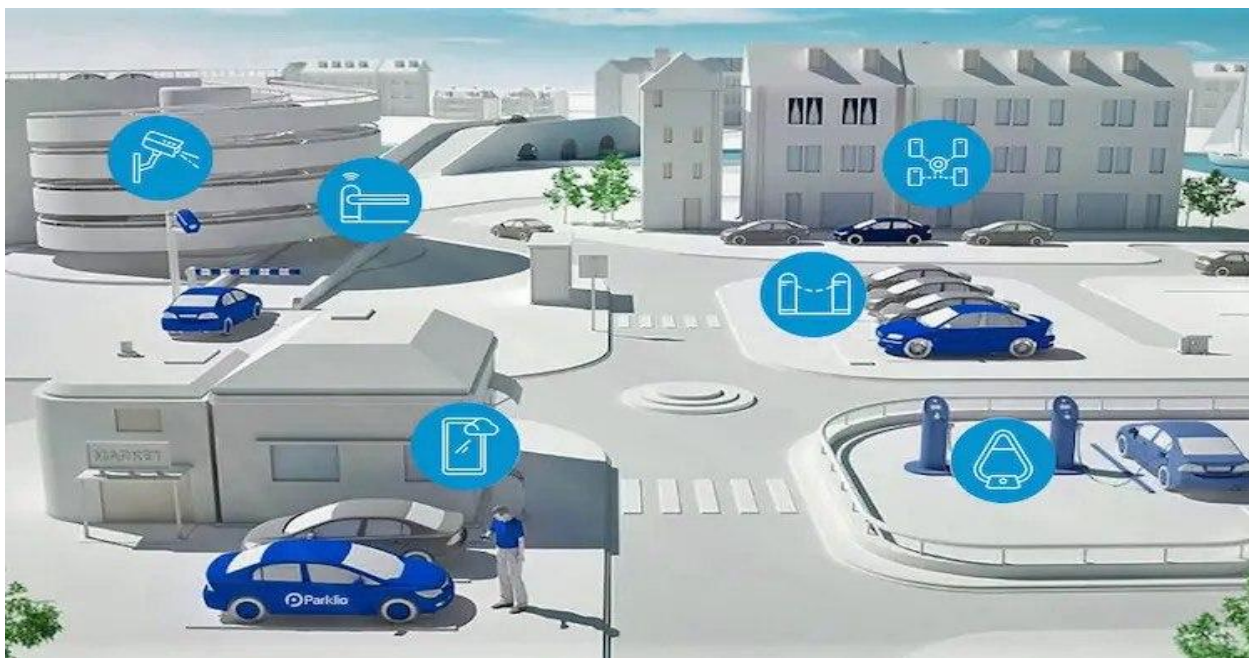


Рисунок-1



**Рисунок-2**



**Рисунок-3**

Внедрение многоуровневых развязок, выделенных полос для общественного транспорта, пешеходных и велосипедных маршрутов позволит снизить нагрузку на дороги, повысить эффективность движения и создать комфортную городскую среду, сохраняя при этом историческую структуру махаллей.

Проанализированы проблемы перегруженности магистралей, несбалансированность транспортных потоков и недостаточная пропускная способность существующих развязок. Большое значение приобретает учет международных практик интеграции пешеходных зон, велосипедных маршрутов, различные варианты выделения полос для общественного транспорта и интеллектуальных систем управления движением. На основе этого анализа предполагается разработка рекомендации по снижению пробок, улучшению безопасности и мобильности, оптимизации парковок и развитию рабочих и сервисных зон на окраинах города. Результаты исследования будут способствовать более устойчивому развитию при планировании транспортной системы Ташкента, обеспечивающей комфорт и безопасность жителей.

Анализ состояния транспортной системы Ташкента показывает, что ключевые проблемы связаны с быстрым ростом численности населения, увеличением количества личных автомобилей и дисбалансом между развитием центральных и периферийных районов. Несмотря на периодические расширения дорог и строительство новых развязок, эти меры дают краткосрочный эффект, так как транспортная нагрузка продолжает расти. Особое значение имеет сохранение структуры махаллей, которые традиционно формируют уникальную городскую ткань.



**Рисунок-4**

Уличная сеть в махаллях узкая, что делает невозможным крупное дорожное строительство, но при этом обеспечивает удобные короткие маршруты для местных жителей. Однако отсутствие организованных парковок внутри махаллей приводит к хаотичному размещению автомобилей и блокировке проездов, особенно возле мечетей во время молитвы.

#### **ЗАКЛЮЧЕНИЕ**

Рассмотрение международного опыта — таких стран, как Нидерланды, Сингапур, Турция, Южная Корея — показывает, что устойчивые транспортные системы строятся вокруг приоритета для пешеходов, велосипедистов и общественного транспорта. Применение этих принципов в Ташкенте будет способствовать увеличению приоритетности общественного транспорта, снижению пробок и улучшению качества городской среды.



**Рисунок-5**



**Рисунок-6**

Важным направлением является перераспределение рабочих мест и сервисов: чрезмерная концентрация учреждений в центре создаёт ежедневную миграцию жителей из окраин в центр. Создание рабочих зон и бизнес-кластеров на периферии позволит снять нагрузку с транспортных артерий и уменьшить зависимость от центральных районов. Кроме того, внедрение интеллектуальных систем управления движением, адаптивных светофоров и цифровых инструментов мониторинга трафика является необходимым шагом к эффективному регулированию транспортных потоков. Эти системы показали высокую эффективность во многих крупных городах и агломерациях по всему миру и могут быть адаптированы с учетом региональных специфик городов Узбекистана.

### **ИСПОЛЬЗОВАННЫЕ ИСТОЧНИКИ**

1. Крепкогорский В.В. Организация и безопасность дорожного движения. — Москва: Транспорт, 2018.
2. Ключев В.В. Автомобильные дороги и организация движения. — Москва: Инфра-М, 2020.
3. Холматов А., Юлдашев Х. Avtomobil yo‘llari va harakatni tashkil etish. — Toshkent: TMI nashriyoti, 2019.
4. Абдурахимов О. “Проблемы загруженности улиц во время намаза около мечетей и пути решения” // Journal of Urban Studies, 2020.
5. Karimov B. “Transport oqimlarini boshqarishning zamonaviy usullari” // Uzbek Journal of Transport, 2023.