

**ТРАНСПОРТНО-ПЕРЕСАДОЧНЫЕ УЗЛЫ И ИХ ВЛИЯНИЕ НА  
УСТОЙЧИВОЕ РАЗВИТИЕ ГОРОДА ТАШКЕНТА.**

**Ирина Вагифовна Габимова**

*Кандидат архитектуры (PhD), и.о. профессора,  
МЕЖДУНАРОДНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ КИМЁ в Ташкенте,  
Кафедра “Архитектура и Градостроительство”,*

*Доцент кафедры “ Архитектура”, ТАСУ,*

*Ташкент, Узбекистан*

[irina.gabimova@mail.ru](mailto:irina.gabimova@mail.ru)

**Диера Гайратовна Абдумуминова**

*ТАСУ, магистрант*

*кафедра “Архитектура”,*

*Ташкент, Узбекистан*

[diyorast@mail.ru](mailto:diyorast@mail.ru)

**ИНФОРМАЦИЯ О  
СТАТЬЕ**

**АННОТАЦИЯ:**

**ИСТОРИЯ СТАТЬИ:**

*Received: 12.02.2026*

*Revised: 13.02.2026*

*Accepted: 14.02.2026*

**КЛЮЧЕВЫЕ  
СЛОВА:**

*устойчивое развитие,  
ТПУ, Ташкент,  
транспортная система,  
урбанистика,  
мобильность, экология,  
интеграция транспорта*

*На фоне активной урбанизации Ташкента и растущих требований к городской мобильности возрастает актуальность поиска устойчивых транспортных решений. Одним из ключевых механизмов формирования экологически и социально ориентированной городской среды становятся транспортно-пересадочные узлы (ТПУ), способствующие эффективной интеграции различных видов транспорта и устойчивому развитию городской инфраструктуры. В статье рассматривается роль ТПУ в контексте устойчивого развития города Ташкента. Анализируются их влияние на транспортную связность, экологическую обстановку, социальную справедливость и экономическую эффективность городской среды. Освещаются ключевые барьеры, проблемы*

---

*реализации, а также возможности адаптации успешного международного опыта к местным условиям. Приводятся предложения по комплексному подходу к внедрению ТПУ с учётом принципов устойчивого развития.*

**Введение.** Современные мегаполисы сталкиваются с необходимостью трансформации своих транспортных систем в условиях демографического роста, расширения городской территории и экологических вызовов. Ташкент - крупнейший город и столица Узбекистана не является исключением. Интенсивная урбанизация, увеличение количества личного автотранспорта и неравномерная транспортная обеспеченность отдельных районов требуют системных решений, ориентированных на устойчивость. В таких условиях транспортно-пересадочные узлы (ТПУ) становятся не только функциональными точками пересадки между маршрутами, но и важнейшими элементами устойчивого развития городской среды. Их грамотное проектирование и интеграция способны: снизить нагрузку на транспортную инфраструктуру; улучшить экологическую обстановку; повысить доступность транспорта для всех слоёв населения; простимулировать экономическую активность и реновацию городских территорий. ТПУ обеспечивают эффективное взаимодействие между различными видами транспорта - метро, автобусами, маршрутными такси, велосипедами и пешеходной инфраструктурой. Они способствуют сокращению времени в пути, экономии ресурсов и уменьшению зависимости населения от личного автотранспорта.

**ТПУ как инструмент устойчивого развития.** Устойчивое развитие города подразумевает сбалансированное развитие трёх ключевых сфер: экологической, социальной и экономической. В этом контексте ТПУ выполняют следующие функции: экологическое воздействие - снижение выбросов CO<sub>2</sub> и загрязняющих веществ за счёт перехода от личного транспорта к общественному; уменьшение пробок и сокращение времени холостого хода автомобилей; возможность интеграции «зелёных» решений - озеленения, систем энергосбережения и использования экологичных видов транспорта; социальное воздействие: повышение доступности транспорта для всех групп населения, включая людей с ограниченной мобильностью; сокращение транспортного неравенства между центральными и периферийными

районами; повышение качества городской среды и уровня комфорта при передвижении; экономическое воздействие - сокращение транспортных затрат для населения и города в целом; рост коммерческой активности в зонах ТПУ (ритейл, услуги, реклама); повышение привлекательности прилегающих территорий для инвестиций и застройки.

**Текущее состояние транспортной системы Ташкента.** Ташкент демонстрирует стремительное развитие в сфере общественного транспорта: продолжается расширение метрополитена, закупаются новые автобусы, внедряются выделенные полосы. Однако по состоянию на сегодняшний день сохраняются следующие системные проблемы: отсутствие полноценных ТПУ как интегрированных точек пересадки; разобщённость инфраструктуры: станции метро не связаны с автобусными остановками и парковками; неэффективность пересадок: пересадка между видами транспорта требует длительного времени и преодоления неблагоустроенных пространств; ограниченность зоны охвата: новые жилые районы (Юнусабад, Сергелий, Куйлюк) пока не обеспечены удобной транспортной связью; отсутствие единой цифровой платформы для оплаты, навигации и информации; физическая недоступность для маломобильных граждан - не все станции оборудованы лифтами, пандусами и тактильной навигацией. По данным городского управления транспорта, ежедневно общественным транспортом пользуются порядка 1,3–1,5 млн человек. В то же время, доля частных авто в передвижении по городу продолжает расти, что указывает на недостаточную привлекательность существующей системы ОТ.

**Международный опыт: возможности для применения.** Мировая практика показывает, что транспортно-пересадочные узлы могут выполнять функции не только пересадочные, но и культурные, социальные, сервисные. Рассмотрим примере Сеула. Крупные ТПУ объединяют метро, автобусы, такси, парковки, торговые зоны, имеют навигацию на нескольких языках и удобные цифровые решения. Сингапур, концепция “Mobility Hub” - минимизация времени пересадки, синхронизированные расписания, единая цифровая платформа. Стамбул, развитая система BRT (Bus Rapid Transit) с интегрированными ТПУ позволила существенно снизить нагрузку на мосты и центр города. Гданьск, Польша: акцент на экологичность - ТПУ включают велоинфраструктуру, станции зарядки электросамокатов и электромобилей. Для Ташкента важна адаптация этих практик с учётом: климатических условий (жаркое лето, пыль, потребность в тени и вентиляции); привычек населения (частое

использование личного авто, отсутствие культуры пересадок); плотности застройки и ограниченности пространства в исторических районах.

**Предложения по внедрению ТПУ в Ташкенте.** Для формирования устойчивой транспортной системы предлагается следующая структура действий: Определение приоритетных точек размещения ТПУ - площадки у станций метро: “Куйлюк”, “Сергели”, “Алмазар”; узлы в новых районах, где идёт активная застройка; границы города и входные магистрали (перехватывающие парковки). Архитектурно-планировочные принципы - прямые и короткие маршруты пересадки: навесы, зоны отдыха, тактильная навигация; интеграция с зелёными зонами и велосипедной инфраструктурой.

Цифровизация: мобильное приложение с маршрутами, расписаниями и оплатой; системы в реальном времени: табло, оповещения, подсчёт пассажиров; единая карта или QR-оплата для всех видов транспорта. Экологические аспекты: использование солнечных панелей, энергоэффективных технологий; высадка зелёных насаждений, озеленение крыш и стен; приоритет “чистому” транспорту: электробусы, метановые автобусы. Финансирование: внедрение модели государственно-частного партнёрства; коммерциализация объектов внутри ТПУ (аренда, реклама, кафе); привлечение международных грантов и инвестиций (например, через UN-Habitat)

**Ожидаемые результаты и влияние на устойчивое развитие.** Развитие сети ТПУ в Ташкенте может дать следующие эффекты: экологическое: снижение загрязнения воздуха, уменьшение выбросов CO<sub>2</sub>; социальное: доступность транспорта для всех групп населения; экономическое: снижение затрат на транспорт, рост малого бизнеса; градостроительное: формирование компактной и связанной городской структуры; культурное: повышение качества городской среды, формирование общественных пространств нового поколения

**Заключение.** Транспортно-пересадочные узлы являются неотъемлемым элементом современной и устойчивой городской инфраструктуры. В условиях интенсивной урбанизации и растущей нагрузки на транспортную систему Ташкента, их развитие представляет собой эффективный инструмент решения сразу нескольких задач: повышения мобильности населения, снижения нагрузки на дорожную сеть, улучшения экологической обстановки и формирования инклюзивной городской среды. Интеграция ТПУ в транспортную систему столицы способствует достижению целей устойчивого развития, включая сокращение выбросов вредных веществ,

повышение социальной справедливости в доступе к транспорту, экономическую оптимизацию логистики передвижения и повышение качества жизни горожан. Международный опыт подтверждает, что грамотно спроектированные и реализованные ТПУ становятся не просто узлами пересадки, а многофункциональными общественными пространствами, влияющими на развитие прилегающих территорий. Однако для успешной реализации данной концепции в Ташкенте необходимо преодоление существующих барьеров - инфраструктурных, институциональных, технических и поведенческих. Решающее значение здесь имеет комплексный подход: от стратегического планирования и координации между ведомствами до привлечения частных инвестиций, цифровизации и учёта потребностей различных категорий населения. Внедрение транспортно-пересадочных узлов в структуру городской мобильности Ташкента должно опираться на принципы устойчивого развития, что позволит не только оптимизировать транспортные потоки, но и создать комфортную, доступную и экологически безопасную городскую среду, способную отвечать вызовам будущего.

#### **Список использованной литературы**

1. Беляев В. А. Городская мобильность и устойчивое развитие: теоретические и прикладные аспекты / В. А. Беляев. — М.: Транспорт, 2020. — 256 с.
2. Гринфилд Р. Транспортные узлы как фактор устойчивого развития городов // Транспорт и город. — 2021. — № 4. — С. 45–60.
3. Кузнецов Д. В., Иванова Н. П. Интеграция видов транспорта в мегаполисах: мировой опыт и российская практика / Д. В. Кузнецов, Н. П. Иванова. — СПб.: Изд-во СПбГУ, 2019. — 320 с.
4. Руководство по развитию транспортно-пересадочных узлов в городах с развивающейся инфраструктурой / Международный банк реконструкции и развития (МБРР). — Вашингтон: МБРР, 2018. — 78 с.
5. Государственная программа развития общественного транспорта города Ташкента на 2022–2030 гг. / Министерство транспорта Республики Узбекистан. — Ташкент, 2022. — 45 с.
6. Петров А. И. Урбанистика и устойчивое развитие городов / А. И. Петров. — М.: Наука, 2017. — 350 с.

7. Smith J., Lee K. Multi-modal transport hubs: a global review of best practices // Journal of Urban Transport. — 2020. — Vol. 34, Issue 2. — P. 110–129.

8. UN-Habitat. Transit-Oriented Development and Sustainable Urban Mobility. — Nairobi, 2021. — 64 p.

9. World Bank. Sustainable Transport Solutions in Central Asia: Case Studies and Policy Recommendations. — Washington, DC: World Bank, 2020. — 102 p.

10. Yildirim H., Arslan Ö. Integration of transportation modes and public transit hubs in Istanbul // Transportation Research Procedia. — 2019. — Vol. 37. — P. 200–207.

11. Zhou L., Park S. The Role of Transport Hubs in Promoting Sustainable Urban Mobility: Evidence from Seoul // Sustainability. — 2021. — Vol. 13, Issue 5. — Article 2711.

