



## ОШИБКИ ПЛАНИРОВКИ, КОТОРЫЕ НЕВОЗМОЖНО ИСПРАВИТЬ

(архитектурно-градостроительное исследование с примерами СНГ и Узбекистана)

Отабеков Улуғбек Ғайрат ўғли  
Расулова Зебинисо Дониер кизи  
Университет науки и технологий

**Аннотация:** Градостроительная планировка — это сложный инструмент формирования среды, который влияет на все аспекты городской жизни: транспорт, социальную структуру, экологию, экономику и культурное пространство. Некоторые архитектурно-планировочные решения оказываются настолько устойчивыми и связанными с базовыми структурами города, что сделать их качественную корректировку крайне сложно или практически невозможно. В статье анализируются такие ошибки, их природа, причины закрепления и конкретные примеры из городов СНГ, включая города Узбекистана, а также обсуждается, почему эти ошибки возникают и какие последствия они имеют для жителей и городской среды.

**Ключевые слова:** градостроительство, архитектурная планировка, устойчивые ошибки, СНГ, Узбекистан, Ташкент, урбанистика, транспорт, инфраструктура, функциональное зонирование.

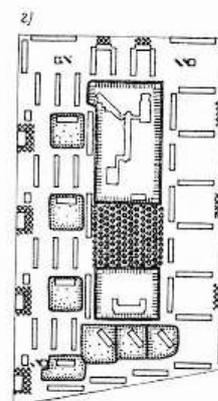
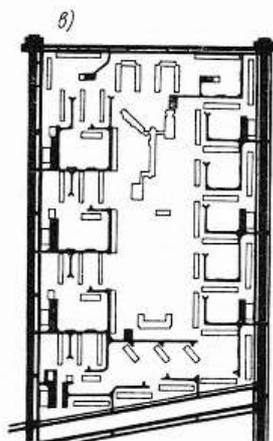
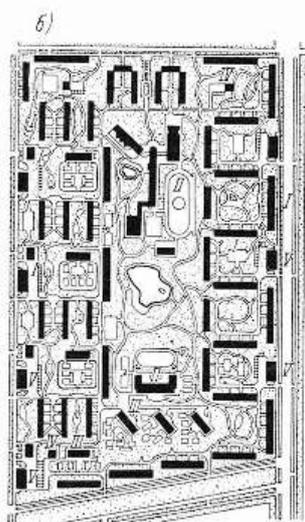
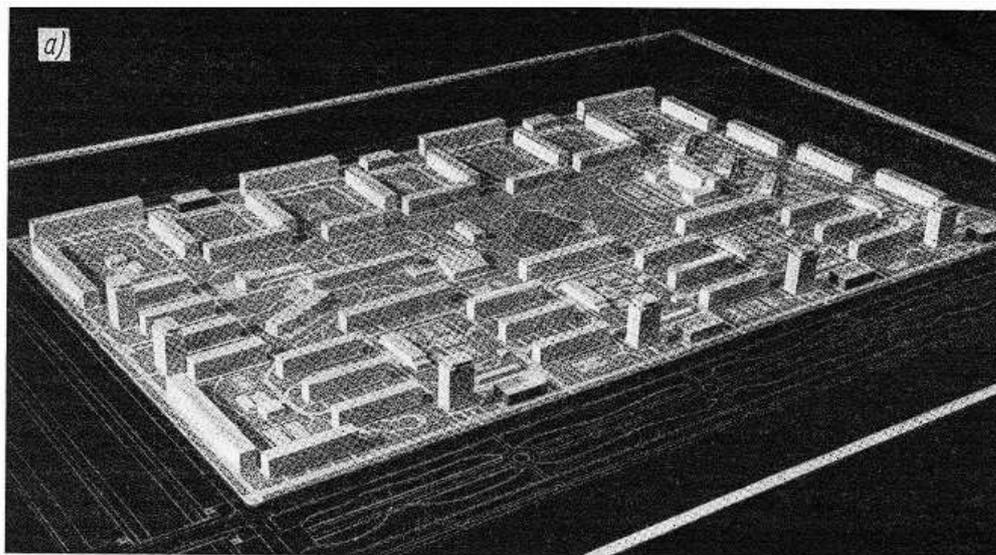
### Введение

Градостроительная планировка — это не просто схема улиц и зданий. Это модель развития общества, фиксируемая в пространстве. Нередко ошибки, заложенные на ранних этапах формирования города или района, приобретают характер устойчивых структур, которые невозможно изменить без разрушения самой городской ткани. В странах СНГ, и в Узбекистане в частности, многие такие ошибки являются следствием исторических, политических и экономических факторов, а также ограничений существующих норм и практик градостроительства.

### Исторические корни структурных ошибок в СНГ и Узбекистане

#### Наследие советской планировки

Градостроение в СССР ориентировалось на максимальную стандартизацию и функциональное зонирование, что приводило к созданию массовых жилых районов по типу «микрорайона», разделяющих город на жилые, производственные и административные зоны. Такой подход обеспечивал быстрый рост жилья и инфраструктуры, но в результате были созданы барьеры социального взаимодействия, низкая доступность общественных пространств и изоляция районов. Советские планы концентрировали функции: жильё — отдельно, заводы — отдельно, центральные улицы и площади — отдельно. Это делало изменения в дальнейшем крайне затратными, так как городские кварталы функционировали как монофункциональные блоки.



17. Микрорайон 124 на Щемилровке

*а* — общий вид (макет); *б* — проект планировки; *в* — схема транспорта; *г* — схема функционального зонирования;  
*1* — жилые дома; *II* — школы; *III* — детские учреждения; *IV* — хозблоки; *V* — здания обслуживающих учреждений.  
 Площадь — 30,3 га; население — 11,8 тыс.; плотность жилого фонда (нетто) — 5500 м<sup>2</sup>/га; средняя этажность — 5,5

## Генеральные планы и их ложные допущения

### Генплан Ташкента: устойчивые структурные проблемы

Генеральный план Ташкента был разработан ещё в XX веке и в значительной мере определяет развитие города до сих пор. Оригинальные решения базировались на потребностях времени — после разрушительного землетрясения 1966 года в столице требовалось быстро восстановить город. Новая структура предусматривала масштабные улицы, магистрали и размещение жилых кварталов вокруг центра. Но такие решения не учитывали роста города в XXI веке и современных мобильных потребностей жителей.

Почему это важно:

- В плане заложена магистральная система, ориентированная на автомобили, а не на устойчивый общественный транспорт или пешеходные связи.



- Многие пространства между жилыми кварталами остаются неинтегрированными в систему городской среды.

- Генеральный план 1970–1980 годов не отражает современную демографию и изменение функциональной структуры Узбекистана.

Такие структурные ошибки проявляются в ежедневной жизни горожан: долгие пути до работы, дефицит рекреационных пространств, плохая доступность социальных объектов.



### **Транспорт как непреодолимый барьер** Доминирование автомобиля

Во многих городах СНГ, особенно крупных, проектировщики исторически отдавали приоритет автомобилю как основному средству передвижения. В результате:

- широкие скоростные магистрали разрезают кварталы на части;
- пешеходные маршруты вынужденно обходят транспортные коридоры;
- общественный транспорт с низким уровнем интеграции. В Узбекистане эти проблемы наблюдаются в крупных городах, где планировочные решения прошлого не предусматривают гибких транспортных узлов и эффективных межрайонных связей.

Из-за такой структуры транспортные ошибки становятся практически невозможными для устранения — для исправления ситуации требуется реконструкция дорожной сети, пересмотр зон и изменение роли улиц в городе.

### **Функциональное зонирование: разделение функций**

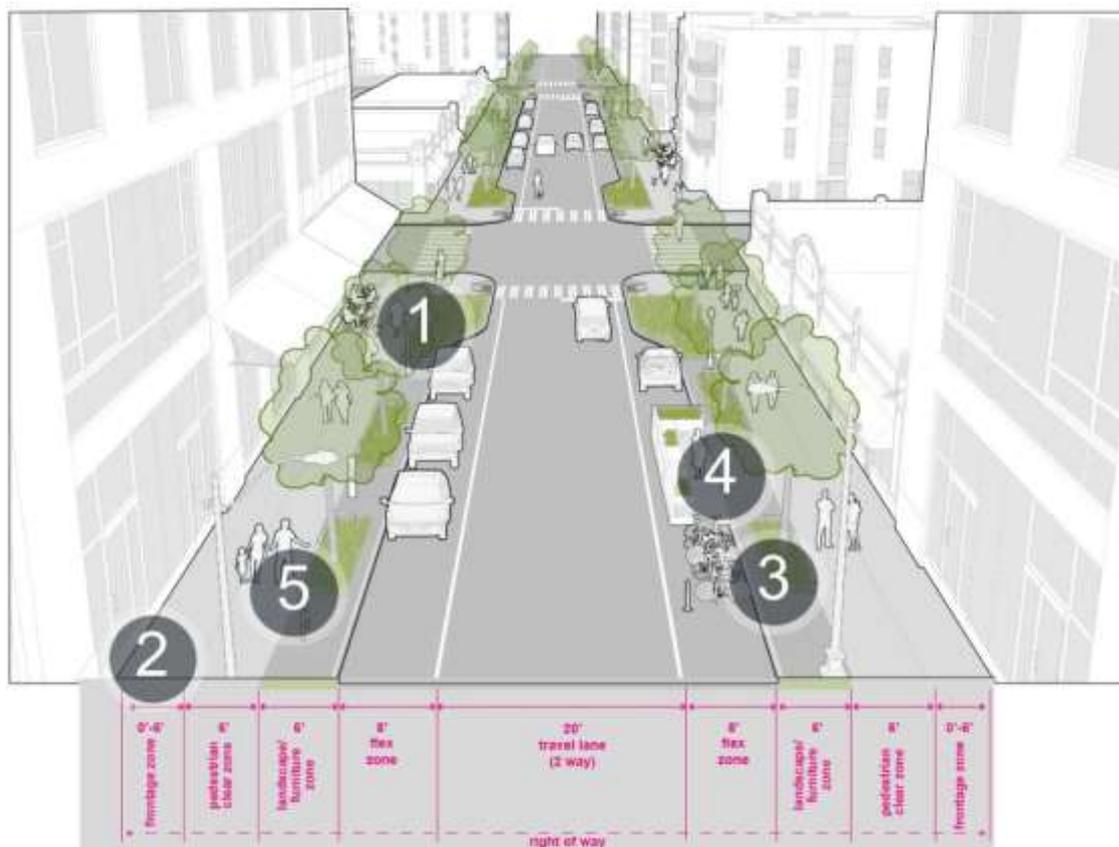
Жёсткое зонирование (отдельно жилые зоны, отдельно рабочие, отдельно коммерческие) — ещё один наследник прошлых планировочных моделей. В СНГ



города строились так, чтобы каждая зона выполняла строго определённую функцию. Последствия:

- низкая смешанность функций и сокращение интенсивности городской среды;
- необходимость длинных поездок между домом и работой;
- социальная сегрегация районов.

Изменить подобное зонирование возможно лишь через комплексное преобразование строительства и земли, что в условиях плотной застройки крайне сложно.



### Игнорирование природноклиматического контекста

В постсоветских городах СНГ проблемы климатической адаптации проявляются остро. Например, малое внимание к ветровым каналам, зелёным поясам и водным артериям приводит к:

- перегреву городских массивов летом;
- дефициту полевого озеленения;
- ухудшению качества воздуха.

В Узбекистане города, такие как Самарканд, сталкиваются с проблемой изоляции центральных районов от природного окружения, что ухудшает визуальные и экологические характеристики городской среды.

### Коррупция, нормативы и устаревшие регламенты

Другой фактор, препятствующий исправлению планировочных ошибок — юридические и нормативные барьеры. В сочетании с коррупцией и устаревшими правилами градостроительства это приводит к:

- принятию решений, не соответствующих интересам жителей;



- некачественной проектной документации;
- невозможности оперативно адаптировать генпланы под новые реалии.

### **Примеры устойчивых ошибок в СНГ**

#### **Ташкент и нарушение исторической ткани**

После разрушения в результате землетрясения и последующей реконструкции город был перестроен по новомодной структуре, ориентированной на широкие магистрали и новые жилые кварталы, что нарушило историческую сетку старых улиц и ирригационных каналов.

Это привело к ситуации, когда восстановить или интегрировать старую городскую ткань в современную структуру практически невозможно без радикальной перестройки.

### **Заключение**

Ошибки планировки, зафиксированные в градостроительной ткани городов СНГ и Узбекистана, закрепляются через инфраструктуру, нормативы, социальные и экономические процессы. Они становятся трудноустраняемыми из-за своей глубокой интеграции в структуру города и общества. Понимание их природы помогает урбанистам и архитекторам будущего проектировать гибкие, адаптивные и человеко-ориентированные пространства, способные эффективно эволюционировать вместе с городом.

### **Список использованной литературы и источников**

1. Градостроительный ликбез: проблемы планировки Ташкента и необходимость современного подхода.
2. Проблемы городского планирования Узбекистана: мнение урбаниста.
3. Анализ архитектурно-планировочной истории Ташкента: последствия реконструкции после землетрясения.
4. Анализ градостроительного регулирования и необходимость обновления нормативов.
5. Проблемы архитектуры и изоляция центральных районов от природной среды (пример Самарканда).
6. История планировки Ташкента периода Российской империи и последствия для современной ткани города.