

ТАРИХИЙ ШАҲАРЛАРДА ТРАНСПОРТ ТИЗИМИНИ
ТАКОМИЛЛАШТИРИШ ЙЎЛЛАРИ

Умедуллоев Мунирбек Мирзокул ўғли

Усмонов Саид Фуркат ўғли

Термиз давлат Муҳандислик

ва агротехнологиялар университети

“Био ва иншоотлар қурилиши” кафедраси ўқитувчилари

munirbeku93@gmail.com

Ушбу мақолада тарихий шаҳарларнинг қайта қурилишида кўчалар тармоғида юзага келадиган муаммолар кўриб чиқилган. Шунингдек транспорт тизимидаги тирбандликларнинг олдини олиш юзасидан таклифлар берилган.

В этой статье даются проблемы, возникающие при восстановлении системы улицы в исторических городах. Кроме того, дано предложение, решение пробок в транспортной системе.

In this article problems which are appeared in the rebuilding of historical cities at the branches of streets, are given. Also, the offers by avoiding the traffic jams at the transport system.

Калим сўзлар: шаҳар, транспорт инфратузилмаси, кўча, майдон, ҳиёбон, магистрал кўча, марказ, кўчаларнинг ўтказувчанлик қобилияти, пиёдалар ҳаракати.

Шаҳарлар доимо ривожланишда бўлиб, статик эмас динамикдир. Шундай экан замонавий шаҳарларда транспорт тизими тармоқлари шаҳарларни шакллантиришнинг энг муҳим омилларидан бири бўлиб қолмоқда. Тарихий жойларнинг ҳар хил ўлчамга эга бўлган турли хажмий унсурларини бирлаштирувчи кўчалар тармоғи унинг ўзагини ташкил этади. Одатда тарихий жой қанчалик катта бўлса, унинг ўзаги шунчалик сертармоқлидир. Шаҳар

ўзагини нафақат кўча ва майдонлар (фазовий унсурлар) ташкил этади, балки унга функционал жиҳатдан аҳоли кўп фойдаланадиган бино ва бошқа қурилмалар (ҳажмий унсурлар) ҳам киради.

Қайта қуриш жараёнида биринчи навбатда инобатга олиш учун ўзакнинг энг кўп фойдаланиладиган қисмлари алоҳида ажратилиб кўриб чиқилади. Ўзакнинг камроқ фойдаланиладиган қисмлари лойиҳа ишларида иккинчи навбатда инобатга олинади. Тарихий шаҳарсозликдаги чизиқли тизимлар тадқиқоти шаҳарни қайта қуриш лойиҳасини тузишдаги таянч омиллардан деб ҳисобланади [1, 18-6].

Шаҳар кўчалари ичида шаҳарларни вужудга келишига туртки бўлган карвон йўллари ва шаҳарнинг бош кўчалари бошқа турдаги кўчаларга қараганда шаҳар ривожланишида етакчилик қилган бўлади. Шаҳар кўчалари ичидан аксарият ҳолларда диаметр тариқасида ўтган кўча энг асосийси ҳисобланган. Бундай диаметр кўп ҳолларда қарама-қарши шаҳар дарвозаларини бирлаштирган ва шаҳарнинг геометрик марказидан ўтган. Қадимда Тошкентда Ўрдани Чорсу билан бирлаштирувчи йўл Муҳаммад Солиҳ Тошкандий бўйича Катта кўча деб номланган. Аҳамияти жиҳатидан энг пастда турувчи кўча (йўл)лар бир неча турар жой - ҳовлилар, ҳатто биргина хонадон учун хизмат қилган. Бундай кўчалар “хос йўл” ёки “ҳақраха” номлари билан аталган. Ҳалқа шаклидаги кўчаларнинг шаклланишига шаҳарларнинг кўрғон деворлари сабабчи бўлган. Шаҳар деворидан ташқаридаги “узун деворлар” ҳам ҳозирги пайтдаги шаҳар тевааридаги йўлларнинг йўналишларини қайд этган. Тошкент, Бухоро воҳаларини ҳимоялаган “Кампирак девор”, Самарқанд воҳасини ҳимоя этган “Девори қиёмат” ва бошқалар шулар жумласидандир [1, 19-6].

Ҳозирги вақтдаги шаҳарларда транспортнинг аҳамияти катта. У мураккаб тизим (инфраструктура)ни ташкил этади. Транспорт қатор қулайликлар яратиш билан биргаликда чигал муаммоларни ҳам келтириб чиқаради. Бу муаммоларнинг айримлари қайта қуриш жараёнида ҳал этилади. Транспорт

инфратузилмасини қайта қуриш заруриятини бирқанча сабаблар юзага келтиради. Жумладан, қуйидагиларни таъкидлаш жоиз: шаҳарларда улов ва пиёда ҳаракатлари тобора кўпайиб бориши боис шаклланиб бўлган кўчалар тармоғи ҳаракат ҳажмини катта ноқулайликлар билан амалга оширади. Кўча ва йўллар эса шахсий, жамоат ва юк транспорти ҳаракат турларига ҳамда оптимал тезликка мос келмай қолади. Улов ва пиёда ҳаракатланадиган кўча ва йўлларнинг кўпчилиги бир сатҳда кесишган бўлиши ҳавфли вазиятларга олиб келиши мумкин [1, 42-б].

XX асрнинг ўрталарида Америка шаҳарлари шаҳарсозлик анъаналарига мос ҳолда қайта қурилади. Унинг асосий ғояларидан бири марказий қисмда қурилмаларни тифизлаштириш ва марказни жуда кўплаб автомашиналар тирбандлигидан озод этиш ҳисобланган. Шу тариқа марказни айланиб ўтувчи транзит йўллар лойиҳаланган. Филадельфия шаҳри 1682 йилда Вильям Пенн томонидан режаланган. Ушбу шаҳар АҚШда ҳудудининг катталиги ва аҳоли сони бўйича тўртинчи ўринда турган. Шаҳар реконструкцияси 1960 йилда тасдиқланади. Шаҳарда биринчи навбатда тезюрар транзит ва маҳаллий йўллар ажратилади. Икки қаватли транзит йўллар лойиҳаланади. Тарихий шаҳар қисми ўлчами шарқ-ғарб йўналишида 3,5 км, шимол-жануб йўналишида эса 1,7 км масофага эга бўлган. 1960-1980 йиллар оралиғидаги қайта қуриш ишларида шарқ-ғарб йўналишида 3,5 км узунликдаги пиёда юриладиган хиёбон ташкиллаштирилган эди [2].

Замонавий шаҳарсозликда транспорт муаммоси асосий ўринни эгаллайди. Инсонларнинг турар жойидан ишга бориш вақтининг кўрсаткичи шаҳарнинг умумий структуравий режасини баҳолаш имконини беради. Шаҳар ҳудудларининг ривожланиши шароитида масофанинг ошиб боришини, фақатгина транспорт тезлигини ошириш орқалигина ўрнини ёпиш мумкин. Ҳаракатланиш вақти йирик шаҳарларда яшовчилар учун яшаш жойини, ишини ва дам олиш ҳудудини танлашдаги энг муҳим омиллардан бири ҳисобланади.

Аҳолининг ҳаёт фаолиятининг фаоллиги шаҳарлар шароитида транспортга бевосита боғлиқдир.

Транспорт юкининг ўсиши йирик шаҳарлар бюджетидан транспорт қурилишига бўладиган сарф-харажатнинг ошишига олиб келиши мумкин. Шунингдек, бир канча “транспорт муаммолари” пайдо бўлади: жамоат транспорти, автотураргоҳ, кўчалар тизими ва шахсий транспорт воситалари тизимларини такомиллаштириш ва бошқалар каби [3, 44-б]. Барча ушбу муаммолар шаҳарларнинг ривожланиш шароитларини бир мунча мураккаблаштиради.

Шаҳарларда транспорт ҳаракати кўп жиҳатдан унинг режавий структурасига, кўчаларнинг тифизлигига, чорраҳалар орасидаги масофаларга, транспорт тугунларининг мураккаблигига бевосита боғлиқдир. Шаҳар режаси транспорт ҳаракатининг тезлигини, уларнинг ўтказувчанлик қобилиятини, ҳаракат хавфсизлиги даражасини ва бошқа муҳим кўрсаткичларни аниқлаб беради.

Барчага маълумки, замонавий шаҳарлар ҳудудининг тарихий-режавий ечими, биринчи навбатда, XVIII асргача шаклланган тарихий шаҳарлар кўчалари кенглиги ва уларнинг транспортларни ўтказувчанлик қобилияти замонавий шаҳарлар ривожига ва транспорт турлари талабларига жавоб бермай қолди [3, 45-б].

Кўчаларни кенгайтириш, янги йўналишларни ўтказиш каби реконструкция қилиш ишлари жуда катта маблағни талаб этади, шунинг учун бундай ишлар нисбатан кам амалга оширилади. Транспорт ҳаракати схемасини реконструкция қилиш усуллари қуйидагича бўлиши мумкин [4, 51-б]:

- ҳаракатланиш қисмини жойида кенгайтириш;
- ҳаракатланиш полосаларини бирин-кетин алмаштириш;
- дублёр кўчалар ташкиллаштириш;

- бир томонлама ҳаракатланувчи кўчаларни ташкил этиш.

Эски шаҳар силуетини эркин тарзда енгил тасаввур қилиш мақсадида айрим кўчаларни интенсив ҳаракатдан ҳоли қилиб, пиёдалар ҳиёбонларига айлантириш ҳам яхши самара бериши мумкин [3, 46-б].

Кўпчилик тарихий шаҳарлар режасида ҳозирги кунда шаҳарнинг камчилигига айланган бир нечта жиҳатлар мавжуд [4, 47-48 бетлар]:

1. Тарихий шаҳарлар схемасида барча транспорт турлари марказ орқали ҳаракатланади. Бу ушбу ҳудудда тирбандликларни келтириб чиқаради.
2. Шаҳарларда кўчалар тизимининг аниқ дифференцияси, яъни даражаланиши мавжуд эмас. Транспортлар учун автотураргоҳларнинг йўқлиги.
3. Интенсив ҳаракатдаги кўчаларнинг турли хил сатҳлар орқали кесишуви етарли даражада эмас. Транспорт оқими тўла пиёдалардан ҳоли эмас.
4. Магистрал кўчалар ёнидаги уйлар тўлалигича шовқиндан, газдан ва чангдан ҳимояланмаган.

Пиёда ва транспорт кесишмасини мумкин қадар алоҳида, яъни турли сатҳларда амалга ошириш мақсадга мувофиқдир. Шаҳарларда кўпинча ер сатҳидан баландда ёки пастда бўлган пиёда йўлкаларидан фойдаланилади. Бунда пиёдаларга бир қанча ноқулайликлар пайдо бўлади. Масалан, ер ости йўлига тушиш ва чиқиш, ёки ер усти йўлига ($h=4-4,5$ м) чиқиш ва тушиш инсонлар энергиясининг сарф бўлишига олиб келади. Шунинг учун пиёдалар ўтиш йўлаги ер сатҳида бўлиб, транспортларни имкони борича тоннел орқали ва эстакадалар орқали ўтказиш мақсадга мувофиқдир [4, 54-б].

Тарихий Тошкент шаҳри радиал-ҳалқасимон схемада шаклланган бўлиб, марказий қисми Чорсу савдо маркази ҳудудидир. Эски шаҳар марказини Ўрда ҳудуди билан боғлаб турувчи Алишер Навоий кўчаси XIX асрнинг 2-ярмида Тош (Шайхонтоҳур) кўчаси деб номланган. Ушбу кўча шаҳар марказий қисмидан тарқалувчи кўчалардан бири бўлиб, унинг эни 6-8 метр кенгликка эга

бўлган. Эски ва янги шаҳар марказини бир-бири билан боғлаб турувчи 3 км узунликга ва 66 метр кенгликга эга бўлган ушбу кўчанинг қайта қуриш лойиҳасини 1943-54 йилларда архитекторлар М.Булатов ва В.Смирновлар амалга оширган. 1949-1950 йилларда М.Булатов ва Л.Карашлар лойиҳаси асосида кўча бўйида 3-қаватли ғиштин уйлар барпо этилади. Ушбу биноларнинг биринчи қавати савдо мақсади учун мўлжалланган.

Бугунги кунда ушбу кўча шаҳарнинг марказидан ўтувчи, унинг турли томонларини бир-бири билан боғловчи асосий кўча ҳисобланади. Шунинг учун А.Навоий кўчасида тирбандликлар ва пиёдалар ҳаракати учун ноқулайликлар кузатилмоқда. Шаҳар марказий кўчасидаги тирбандлик ва пала-партиш қурилган биноларни камайтириш ишлари анча олдин бошланган эди. Жумладан, А.Навоий кўчасида жойлашган, тартибсиз қурилган савдо расталари ўрнига 7 қаватли 8 та турар жой бунёд этилди. Уларнинг 1-2-қаватлари аҳолига маиший хизмат кўрсатиш учун мўлжалланган. Трамвай йўли 2011 йилда олиб ташланган.

Оддий кўчалар битта полосасининг бир соатда автомашиналарни ўтказиш қобилияти 600 тани ташкил этади, автомагистраллар эса 1500 тагача (максимум 1800-2000 тагача) автомашинани ўтказиш қобилиятига эга [5, 219-220 бетлар].

Алишер Навоий кўчаси бир йўналишда бешта, жами икки йўналишда эса ўнта полосали йўлга эга. 2017 йилнинг 12 июлида кундуз куни олиб борилган кузатувларда ушбу кўчадан ҳар қайси тарафга бир соатда қарийб 3000 та автомашина ўтиши аниқланди.

Алишер Навоий кўчасининг Хадра майдонидан Ўрда худудигача бўлган қисмининг 6 та жойига светофорлар ўрнатилган. Бу қисм узунлиги бор йўғи 2 км лигини ҳисобга олсак, уларнинг сони жуда ҳам кўпдир. Ушбу светофорлар ҳам автомашиналарнинг марказда туриб қолишига ва тирбандликнинг ошишига сабаб бўлмоқда. Кўчанинг ушбу қисмида 8 та (икки йўналишда тўрттадан)

автобус бекатлари жойлаштирилган. Навоий кўчасининг Абай кўчаси билан бир сатҳда кесишиши ушбу ҳудудда ноқулайликларни келтириб чиқармоқда.

Хулоса қилиб айтганда, шаҳар марказидан ўтувчи кўчаларни фақатгина автомашиналарни ўтказувчи кўчалар мақомидан озод қилиш керак. Масалан: А.Навоий кўчасининг Хадра майдонидан то Ўрда ҳудудигача бўлган қисмини пиёдалар юрувчи ва одамлар дам олувчи ҳиёбонга айлантириш мақсадга мувофиқдир. Чунки Мустақиллик майдони асосий қисмининг кўпроқ маъмурий аҳамиятга эгалиги аҳолига тўлақонли дам олиш имконини бермайди. Навоий кўчасидаги бошқа биноларга кириш учун кичик берк кўчалар ташкиллаштириш лозим. Агар бу иш амалга оширилса, ушбу ҳудуддаги маданий бинолар: Ўзбекистон Миллий Академик драма театри, А.Навоий санъат ва адабиёт музейи, Панорама кинотеатри, Пахтакор стадиони, Шайхонтоҳур мажмуаси, XX асрнинг ўрталарида қурилган турар уйлар атрофида инсонлар учун қулай бўлган дам олиш зоналари яратилар эди. Шаҳарнинг туризм имконияти янада ошган, шунингдек экология ва шовқин нуқтаи назаридан ҳам ижобий натижаларга олиб келган бўлар эди. Бундай тадқиқотларни тарихий шаҳарларда комплекс тарзда олиб бориш бугуннинг долзарб вазифаларидандир.

Фойдаланилган адабиётлар:

1. Пўлатов Х., Маматмусаев Т. Шаҳарсозлик ёдгорликларини қайта қуриш. Монография. –Т.: “Fan va texnologiya”, 2017.
2. Бунин А.В., Саваренская Т.Ф. История градостроительного искусства. Том II – Градостроительство XX века в странах капиталистического мира. – М.: “Стройиздат”, 1971.
3. Реконструкция и обновление сложившейся застройки города. Учебное пособие для ВУЗов. / Под общей ред. П.Г.Грабового и В.А.Харитоновой. – М.: “АСВ” и “Реалпроект”, 2006.

4. Миловидов Н.Н., Осин В.А., Шумилов М.С. Реконструкция жилой застройки. – М.: 1980.
5. Стрементов А.Е., Бутягин В.А. Планировка и благоустройство городов. – М.: 1962.