

SHAHAR TASHQARISI HAMDA MARKAZINI TRANSPORT BILAN TA'MINLASH VA MARKAZIY MAGISTRALLAR HUDUDLARINI LANDSHAFT TASHKIL ETISH

*TDMAU o'qituvchisi
Sharipov Baxodir Xolboyevich*

Annotatsiya: Tashqi transport oqimi. Shahar markazini ommaviy yo'lovchi transporti bilan ta'minlash. Savdo va sport komplekslarini transport bilan ta'minlash. Temir yo'llar yuklarining hajmi, poezdlar soni va yo'llarning ahamiyati. Aerovokzal-yo'lovchilarga xizmat ko'rsatish majmuasi. Shahar markazlarining magistrallari yaqinidagi hududlarni landshaft tashkil etish.

Kalit so'zlar: transport, yo'lovchi, shahar, tuman, landshaft, hudud, majmua, magistral, markaz.

Tashqi transport qismi tez rivojlanib borayotgan jahon transporti murakkab va o'ziga xos tarmoqlar tizimini tashkil qiladi. Havo transporti, - samolyot, vertolyot, quruqlik transporti - temir yo'l, avtomobil, quvur, suv transporti - dengiz va daryo kiradi.

Markazni transport bilan ta'minlash. Shaharning markaziy tumanida ko'pgina muassasalar: Savdo tashkilotlari ma'muriy binolar va boshqa ommaviy tashrif ob'ektlari joylashtiriladi. Shuning uchun shaharning markaziga qatnov, shaharning boshqa rayonlariga qaraganda yuqori bo'ladi.

Markazni transport bilan ta'minlash:

-shahar magistrallari tizimi shahar markazidan transport tranzit oqimlarini chetga olish lozim;

-ommaviy yo'lovchi transporti tarmoqlari boshqa tumanlarga qaraganda yuqori bo'lishi lozim;

-markaziy qism avtomobil to'xtash joylari bilan ta'minlanishi zarur.

To'xtash joylaridan kerakli joygacha ommaviy yo'lovchi transportida boriladi. Shaharning barcha rayonlaridan markazgacha ommaviy yo'lovchi transportida borish 30-45 minutdan oshmasligi lozim. Ommaviy qatnov ob'ektlari transport bilan ta'minlanishi zarur.



Ma'muriy, savdo va sport komplekslarini transport bilan ta'minlash. Ular asosiy magistrallarda joshlashtirilishi, zarur majmualardan transportlarga qulay piyoda yo'llari bo'lishi lozim. To'xtash joylari 300 m dan oshmasligi kerak. Savdo tashkilotlari uchun alohida kirish, tovarni olib kelish va tushirish maydonchalari, platformalar, yer ostki maydonchalar joylashtiriladi.

Sport va ko'rgazma majmualari odatda metro bekatlaridan chetroqda bo'ladi. Shuning uchun ba'zi hollarda kelib-ketish ta'minlanadi. Keluvchilarni bir necha chiqish joylariga yoyish zarur, bunday hollarda ichki transportdan foydalaniladi. Mehmonxonalar markaz bilan yaqin bog'lanishi kerak. To'xtash joylari kelib ketuvchilar uchun alohida, xizmatchilar va xo'jalik ehtiyojlar uchun alohida beriladi. Shaharning markaziy qismida shaharning passajirlar oqimi va qimmatli yerlari eng ko'p to'plangan markaziy qismdagi vokzal, port, bozorlarda to'xtash joylariga alohida e'tibor berish kerak.

Havo transporti. Aeroportlar passajirlarni tashish soniga va uchishning intensivligiga asosan 5 ta texnik kategoriyaga bo'linadi.

-Bir kunda 100 tadan ortiq uchish yoki bir yilda 4 milliondan ortiq yo'lovchi tashilsa -sinf dan tashqari aeroport.

-Bir kunda 50-100 marotaba uchish va yiliga 2-4 million yo'lovchi bo'lsa -1 sinf aeroporti.



Aeroport majmuasiga quyidagilar kiradi: Aerodrom-samolyotlar uchish va qo‘nish maydoni; Aerovokzal-yo‘lovchilarga xizmat ko‘rsatish majmuasi; uchishni tashkil qilishda texnik xizmat va samolyotlarga xizmat ko‘rsatish. Aerodrom-uchish maydoni, uchish va qo‘nish yo‘lagi (1-5 km), qayrilish yo‘laklari, samolyotlar to‘xtash joylari. VPP (UQM) soni: sinfdan tashqari 2ta asosiy, 1ta yordamchi, qolganlari 1 ta asosiy, 1 ta yordamchi.

Aerodromlar aholi punktlaridan tashqarida joylashtiriladi, sinfdan tashqarilari ularning chegarasidan kamida 30 km. Sanitar himoya chiziqlari qurilmalarigacha –

5 km, uylargacha 30 km. Shahar tomonga uchish va qo‘nish bo‘lmasligi kerak, uchish va qo‘nish yo‘nalishlari bo‘yicha koridorlar har bir tomondan 2 km, uzunligi 30 km.

Ushbu koridorga to‘g‘ri kelib qolgan qurilmalar maxsus qoidaga bo‘ysunadi. (400m gacha har qanday qurilish man etiladi, ularning balandligi chegaralanadi) aeroportlarni joylashuvdagi asosiy vazifani aholini shovqindan va noqulay ta’sirlardan himoyalash va vaqtni tejash. Vertolyotlar bilan tashish qimmat, shovqin-suroni ko‘p, alohida maydon ajratilishi lozim bo‘lgani uchun ko‘p tarqalmagan.

Temir yo‘l transporti. Temir yo‘llar yuklarining hajmi, poezdlar soni va yo‘llarning ahamiyatiga qarab 4 kategoriyaga bo‘linadi. Hisobiy tezlik 120 dan 500 km/soatgacha. Ajratish yo‘lagi temir yo‘l yoqasi bo‘ylab eni 50 m bo‘lgan, boshqa tashkilotlar joylashishi mumkin bo‘lmagan yo‘laklar ko‘kalamzorlashtiriladi yoki transport inshootlari uchun foydalaniladi.

Temir yo‘l stansiyalari: Raz‘ezdlar (yo‘llar soni 1-2); Saralash stansiyalari-uzunligi 5,5 km, eni 0,9 km; Yuk tashuvchi (omborlar, kelish yo‘llari, yuklash qurilmalari);

Yo‘lovchi; Sanoat (vagonlarni har bir korxonaga alohida bo‘lish);

Texnik stansiyalarning oralig‘i 30 km dan kam.



Qoidaga asosan bevosita shaharga yuk tashish bilan bog‘liq bo‘lmagan barcha stansiyalar shahar tashqarisida joylashtiriladi. Tranzit yuk oqimi olib o‘tilishi uchun aylanma yo‘llar quriladi. Yuk stansiyalari turar-joy qurilmalaridan chetroq joylashadi. Yo‘lovchi stansiyalar va to‘xtash punktlari ommaviy yo‘lovchi transporti tarmog‘i bilan bog‘lanishi lozim. Bu savollar shahar bosh tarxida hal qilinadi.

Avtomobil yo‘llari. Tashqi yo‘llarning muhimligi doim yuqori bo‘lgan. Avtomobil paydo bo‘lishi bilan yo‘llar birinchi darajali ahamiyat kasb etdilar. Avtomobilning konstruksiya va ekspluatatsiya sharoitlaridan kelib chiqib, yo‘l elementlarining texnik holatiga bo‘lgan talab paydo bo‘ldi. Hozirgi paytda yuqori texnik kategoriyali yo‘llar murakkab inshootlar qatorida sanaladi.

Aholi yashash punktlarini avtomobil yo‘llari kesib o‘tishi. Hozirgi vaqtda avtomobil yo‘llari aholi yashash punktlaridan o‘tayotib, transport oqimlarini o‘tkaza olmayotgan ko‘chalarga aylanmoqda.

1 va 2 kategoriyalarida avtomobil yo‘llari qurilmalar bo‘lmagan joydagina o‘tkazilishi mumkin, qurilmalar faqat bir tomonlama harakat qismi chetidan kamida 200 m uzoqlikda bo‘lishi mumkin. Yo‘l va qurilmalar orasidagi yo‘lak qishloq xo‘jalik texnik ekinlarini ekishga ishlatiladi.



Avtomobil yo‘llarning shaharga yondoshishi mumkin bo‘lgan sxemalar:

- avtomobil yo‘li aylanma yo‘lga yondoshadi;
- avtomobil yo‘li shahar ichiga kiritiladi va markaz yadrosiga urinma qilib o‘tkaziladi. Bunday holda u to‘xtovsiz harakatdagi magistral ko‘chalar me‘yorlari bo‘yicha quriladi.

Avtomobil yo‘llar shahar tashqi qismidan o‘tkaziladi va u bilan 2 ta yo‘l orqali birlashtiriladi. Yondoshuv sxemalar aholi punkti kattaligi, harakat intensivligi va tranzit kattaligiga bog‘liq. Texnik xizmat ko‘rsatish stansiyalari, benzin kolonkalari shaharning chekka qismlarida joylashtiriladi, avtovokzallar shahar yo‘lovchi transportlari bilan yaxshi ta‘minlanishi lozim.

Shahar markazlarining magistrallari yaqinidagi hududlarni landshaft tashkil etish. Shahar markazlarining magistrallari yaqinidagi hududlarni piyodalar uchun ajratilgan

ochiq maydonlar orasidagi ko‘k himoya mintaqalarini ko‘zda tutish zarur. Magistralni landshaft tashkil etish uning eniga va transportning harakatlanish jadalligiga bog‘liq. Markazdagi magistral yaqinidagi hududlardan foydalanish tavsifiga ularni ko‘kalamzorlashtirish maqsadlari va uslublariga bog‘liq bo‘ladi.



Issiq iqlimli tumanlarda mikro muhitli va sanitariya gigiyenik rejimni optimallashtirish uchun ko‘kalamzorlashtirishni va landshaft elementlarini rejali va fazoviy tashkil etish tamoyillariga amal qilish zarur. Bunda magistralni mo‘ljallashni hisobga olish muhim ahamiyatga ega.

Magistralni meridional orientatsiyalashda – qurilishdan janub tomondan, soyada qoladigan, maydonlarning ochiq qoladiganlarga qaraganda nisbati kamida 60:40 % ni tashkil etishi kerak.

Kenglikni oriyentatsiyalashda – 70:30 % nisbatda bo‘lishi maqsadga muvofiq.

Aralash, diagonal oriyentatsiyada – 50:50 % nisbatda bo‘lish kerak.

Yo‘llarning keng ochiq fazolarida magistralning bosh o‘qida bulvarlar ko‘zda tutilishi kerak, u yerda hududning ayrim uchastkalaridan foydalanish tavsifiga ko‘ra funksional zonalashni o‘tkazish maqsadga muvofiqdir. Prinsipial va loyiha modellarida janubiy va g‘arbiy orientatsiyada soyalanishni talab qiluvchi zonalar aks ettirilgan. Bunda ochiq va soyalanuvchi maydonlarning umumiy nisbati kun mobaynida hududlardan jadal foydalanishda insolirlangan va soyalashtirilgan fazolarning 50x50 % nisbati kattaligiga mos bo‘lishi kerak. Loyiha modellari shuningdek aytib o‘tilgan nisbatlarni va yuqori o‘simliklar landshaftining boshqa elementlariga va ochiq fazolariga nisbatan rejali joylashtirishni aks ettiradi.

Xulosa. Tashqi transport oqimi. Shahar markazini ommaviy yo‘lovchi transporti bilan ta‘minlash. Jamiyatda urbanizatsiya darajasining o‘sishi, yangi shaharlar barpo etilishi, mavjud hamda tarixiy shaharlar rekonstruksiya, ichki va tashqi turizmni rivojlantirish masalalarini hal etish borasida, iqlim o‘zgarishi va ruhiy va jismoniy salomatlik muammolarini bartaraf etish borasida kurashishda davom etar ekan, Shahar

markazini va tashqarisini ommaviy yo'lovchi transporti hamda yuk transporti bilan ta'minlash va tartibga solish, ushbu muammolar bilan kurashish uchun asosiy o'rinda turadi.

Фойдаланилган адабиётлар ro'yxati:

1. Uralov A.S, Adilova L.A. "Landshaft arxitekturasi", 295-bet. 2014.
2. Isamuhammedova D.U, Axmedov M.K, Talipov M.A. "Shaxarsozlik", 2019.
3. ЭБ Эшқуватов, БХ Шарипов "[Аэродромларни лойиҳалаш, қуриш ва эксплуатация қилиш](#)" "Innovatsiya-Ziyo" 1, 432 бет. 2023.
4. Шарипов Б.Х. (2020). Из истории древнего градостроительства и архитектуры средней азии. Экономика и социум, (10 (77)), 915-919.
5. Tulkinovich, A. E., & Kholboevich, S. B. (2021). In the network of roads application of the intelligent transport system. ACADEMICIA: An International Multidisciplinary Research Journal, 11(9), 415-418. [Publisher Site](#) | [Google Scholar](#)