

**O‘ZBEKISTON RESPUBLIKASI OLIY VA O‘RTA
MAXSUS TA‘LIM VAZIRLIGI**

D.U. ISAMUXAMEDOVA

SHAHAR VA QISHLOQLAR REKONSTRUKTSIYASI

O‘quv qo‘llanma

**TOSHKENT
“IQTISOD+MOLIYA”
2018**

UO‘K: 711.168(075.8)

KBK: 85.118

Taqrizchilar: arx.dok., prof. **M.Q. Ahmedov;**
arx. n. **A. Ziyaev**

II 78 Shahar va qishloqlar rekonstruksiya: O‘quv-qo‘llanma /
D.U. Isamuxamedova; – T.: “Iqtisod-Moliya”, 2018. – 232 b.

«Shahar va qishloqlar rekonstruksiya» o‘quv qo‘llanmasi 5A34003–
“Shaharsozlik va qishloq aholi yashash joylarni kompleks qurish” va 5A 34004–
“Landshaft arxitekturasi” yo‘nalishi bo‘yicha ta‘lim olayotgan magistrnlarni
tayyorlash uchun Davlat oliy ta‘lim standartiga mos holda ishlab chiqilgan.

Ushbu o‘quv qo‘llanmada zamonaviy shaharsozlikning muammolari va
urbanizatsiya tendensiyalari. “Shaharlar rekonstruksiya” zamonaviy tushunchasi,
shahar va qishloqlarni rekonstruksiya qilish maqsadlari, vazifalari va metodikasi,
hamda ularning rejaaviy strukturasi o‘ziga xos xususiyatlari ko‘rib chiqiladi.
Shu bilan birga ularni ko‘kalamzorlashtirish va obodonlashtirish
mukammallashtirish, yashash muhitini shakllantirishning kompozitsion usullari
ko‘rib chiqiladi.

O‘quv qo‘llanmada tarixiy shaharlarni va arxitekturaviy-tarixiy yodgorlikka
ega bo‘lgan shaharlarni rekonstruksiya qilish xususiyatlariga ham e‘tibor
qaratilgan.

O‘quv qo‘llanmadan nafaqat shaharsozlik va landshaft arxitekturasi
yo‘nalishida ta‘lim olayotgan talabalar, balki, arxitektura va tarix yo‘nalishida
ta‘lim olayotgan talabalar ham foydalanishi mumkin.

*O‘quv-qo‘llanma oliy va o‘rta maxsus, kasb-hunar ta‘limi o‘quv-metodik
birlashmalari faoliyatini Muvofiqlashtiruvchi Kengashining 2018 yil «» - sonli
qaroriga muvofiq nashrga tavsiya etilgan.*

UO‘K: 711.168(075.8)

KBK: 85.118я73

ISBN 978-9943-13-746-2

© D.U. Isamuxamedova, 2018
“IQTISOD-MOLIYA”, 2018

KIRISH

O‘zbekistonning mustaqillikka erishishi, bozor iqtisodiga o‘tish, o‘zbek xalqining tarixiy-madaniy qadriyatlariga bo‘lgan e‘tiborining oshishi, milliy va xalqaro ahamiyatdagi yo‘llar, madaniy, sanoat, jamoat va turar-joy bino va inshootlari qurilishining keng sur‘atlarda olib borilishi milliy shaharsozlikka, xususan shahar, qishloq aholi yashash joylarini rekonstruksiya qilish masalalarida talablar ortib bormoqda.

Xalqimizning asrlardan-asrlarga meros qolib kelayotgan milliy qadriyat va an‘analari uzoq tarixiy jarayonda shakllanib kelgan. Ularni uch ming yildan ortiq o‘tmish davrni o‘zida mujassamlashtirgan Markaziy Osiyo sivilizatsiyasi yaratgan.

O‘zbek millatiga xos bo‘lgan ma‘naviy va madaniy qadriyatlarni, an‘anaviy shaharsozlikda tarixiy va etnografik turar-joy hududlarini, xalq boyligi sanaladigan qadimiy, milliy merosimiz bo‘lgan yodgorliklarni qayta tiklash, ularni asrab-avaylash, o‘rganish davlat siyosatining muhim vazifalariga kiradi.

O‘zbekiston turli xil qiymatga va o‘lchamga ega bo‘lgan shahar va manzilgohlarga boy. Bobokalonlarimiz shaharlarni shunday mahorat bilan qurishganki, bu shaharlar hozirgi kunda ham funksional ahamiyatini yo‘qotmagan, hattoki qator shaharlarimiz dunyo sahnida “osmon ostidagi muzey” - Buxoro, Xiva, Xorazm, “Sharq marvaridi” - Samarqand, “Sharq yulduzi” – Toshkent, “gullar shahri” - Namangan kabi bir qator unvonlarga ega bo‘lgandir. Bu kabi mahobatli shaharlarni esa rekonstruksiya qilish va ularni yanada rivojlantirish uchun har bir shaharsoz mutaxassisga juda katta mas’uliyat yuklaydi.

Hozirgi O'zbekiston shaharlarining rivojlanishi, ijtimoiy-iqtisodiy o'zgarishlar, Respublikada muntazam urbanizatsiyalashish sharoitida kechmoqda. U jamiyatning barcha sohalarini qamrab, shaharlarning iqtisodiy ahamiyatiga, ularning ishlab chiqarishdagi va aholini ijtimoiy tashkil etishdagi roliga hal qiluvchi ta'sir ko'rsatmoqda. Shaharsoz mutaxassislarning oldiga zamonaviy talablarga javob beruvchi shaharlarni barpo etish va rekonstruksiya qilishda muhim vazifalarni qo'yimoqda. Bu faqat kelajak uchungina emas, balki bizning hozirgi kun amaliyotimiz uchun ham muhimdir. Buning natijasida bugun biz XXI asr arxitekturasi haqida o'ylashimiz mumkin.

I BOB. ZAMONAVIY SHAHARSOZLIKDA REKONSTRUKSIYANING DOLZARB MUAMMOLARI VA METODLARI

1.1. “Shaharlar rekonstruksiya” tushunchasi

Bizning sayyoramizda birinchi shahar qayerda va qachon paydo bo‘lganligini hech kim aniq bilmaydi. Inson manzilgohlari paydo bo‘lishi va rivojlanishi ko‘p ming yilliklar mobaynida davom etib kelgan. Har bir davr o‘zidan oldingilar qoldirgan manzilgohlarni inson talablarini hisobga olgan holda o‘zgartirib, moslashtirib bordi.

Shahar – bu butunlay tugallangan o‘zgarmas, turg‘un tizim emas. Shahar aholisi uni jamiyatning doimo o‘zgarib boruvchi ehtiyojiga moslashtirib borishadi. Oxirgi yillardagi shahar hududlarining va tabiiy zaxiralarining ekstensiv o‘zlashtirilishi tabiiy landshaftning degradatsiyasiga, inqiroziga va shahardagi ekologik vaziyatning keskin yomonlashishiga olib keldi.

Aholining mehnat va maishiy sharoitlarini yaxshilashga, shahar muhitini izchil tarzda yangilashga va uning tizimini rivojlantirishga qaratilgan inson faoliyati – *shaharlar rekonstruksiya deb ataladi.*

*Shaharlar rivojlanishi va rekonstruksiya*ning rejalashtirilishi – zamonaviy shaharsozlik xususiyatidir. Oxirgi yillar mobaynida zamonaviy shaharsozlikda «rekonstruksiya», «restavratsiya» tushunchasi bilan bir qatorda

«renovatsiya», «rekultivatsiya», «modernizatsiya», «redevelopment/development» «revitalizatsiya» - va boshqa tushunchasi keng tatbiq etilmoqda...

Rekonstruksiya (lotincha “re” – pristavkasi harakatning qaytalanishini yoki yangilanishni anglatadi va lotincha “constructio” – qurmoq), 1) biron narsani yaxshilash, takomillashtirish maqsadida tubdan qayta qurish, qayta

barpo etish (masalan, shahar rekonstruksiya, korxona rekonstruksiya);
2) biron narsani saqlanib qolgan qismlari yoki yozma manbaalarga asoslangan holda tiklash (masalan, arxitektura yodgorliklarining rekonstruksiya)

Rekonstruksiya – yangi sharoitda foydalanish uchun eskirgan obyektning yangilash jarayonidir.

Mavjud shaharni rekonstruksiya qilish – bu talablarga javob beruvchi yangi loyihaviy rejaning shakllangan sxemasi. Bunda shaharsozlik kompozitsiyasi, funksional aloqalar, strukturani shakllantiruvchi elementlarning o‘zaro joylashishi bilan xarakterlanuvchi rejaviy struktura asosida rivojlanadi. Shaharni rekonstruksiya qilishning yangi shaharni loyihalashdan farqi ana shunda.

Jamiyatning shaharsozlik vazifalarini shaharlar va shahar aglomeratsiyalarini uzoq muddatga mo‘ljallangan istiqbolli rivojlantirish bashoratlari asosida hal etishadi.

Zamonaviy bosqichda bu:

- shahar va mahalliy jamoat markazlarini yagona, o‘zaro bog‘langan tizimga qayta tashkil etishni;
- aholi mehnat talab qiluvchi hududlarni tartibga solish va keyingi rivojini;
- magistrallararo turar-joy hududlarni yangidan qurish va yangi turar joy hududlarni qurishni o‘zida aks etadi.
- mukammal transport tarmoqli magistral ko‘cha va maydonlarni yaratishni;

Shaharsozlikda “rekonstruksiya” atamasi ikki xil ma’noga ega. *Bir tomondan* bu shaharning fazoviy-rejaviy tashkil etilishining umumiy va alohida elementlarining uzluksiz rivojlanish, yangilanish, qayta shakllanish va modernizatsiyalashish jarayonidir. Shuni yodda tutish muhimki, shahar –

bu murakkab sistema bo'lib, uning barcha elementlari o'zaro bog'langan. Ulardan birortasining o'zgarishi qolgan barchasi, shuningdek butun sistemani o'zgartiradi. Shuning uchun shaharning alohida elementlari bir-biridan ayro holda ko'rilmasligi, balki shaharni shakllantiruvchi roldan kelib chiqib, bir-biri bilan uzviy bog'liq holda va bir-biriga ta'siri doirasida, ya'ni shaharning umumiy strukturaviy-funksional tashkil etilishining elementlari sifatida ko'rib chiqilishi lozim. Shaharning rejaviy strukturasini rekonstruksiya qilish uning alohida elementlari va hududlari, ular orasidagi strukturaviy aloqalar, ularning ichki funksional va kompozitsion tashkil etilishining o'zgarishiga olib keladi. Shaharsozlik sistemasining elementi bo'lgan alohida tumanlarning rekonstruksiya shubhasiz butun shahar turmush tarzi, shahar ichki aholi joylashishining o'zgarishida aks etadi, bu esa o'z navbatida shahardagi jarayonlarning xarakteri va intensivligiga ta'sir ko'rsatadi. Zamonaviy shaharni nafaqat fazoviy tashkil etilgan inson yashash muhiti sifatida, balki fazo va vaqtda to'xtovsiz rivojlanuvchi murakkab dinamik obyekt sifatida ko'rib chiqish lozim. *Ikkinchi tomondan* eng murakkab va dolzarb shaharsozlik muammolaridan biri tarixiy shakllangan shaharning rejaviy strukturasini rivojlantirish va qayta shakllantirishni boshqarish muammosi hisoblanadi.

Shaharni rekonstruksiya qilish jarayoni quyidagi jihatni namoyon qiladi:

- *funksional-rejaviy*, bunda shahardagi ijtimoiy jarayonlar xarakteri va intensivligini belgilovchi vazifalar hal qilinadi: shahar hududini o'zlashtirish shakli va intensivligiga ko'ra funksional hududlarga ajratish, shahar hududlari, tumanlari va elementlari orasida funksional aloqalarni o'rnatish asosida hududni shaharsozlik nuqtayi nazaridan rayonlashtirish va buning asosida kommunikatsiya tarmog'ini shakllantirish;

- *ekologik* jihat atrof-muhitning sifatli holatini oshirish, uni muhofaza qilish, sogʻlomlashtirish va oʻzgartirish bilan bogʻliq. Bunda texnik progressning salbiy oqibatlarini bartaraf etish – inson turmush tarzi mahsulotlarining atrof-muhitga salbiy taʼsiri va uning tabiiy resurslarini sarf qilishga yoʻl qoʻymaslik, shuningdek, inson turmush tarzi uchun qulay sharoitlar yaratib berish vazifalari hal qilinadi.

- *arxitekturaviy-estetik* - shaharning arxitekturaviy koʻrinishi va shaharsozlik kompozitsiyasini rivojlantirish, rejalashtirishning asosiy tarixiy shakllangan elementlarining bosqichma-bosqich rivojlanishi asosida shakllangan oʻziga xosligini saqlab qolish, siluet hamda qurilmalar panoramasi, shaharning asosiy elementlari orasida kompozitsion aloqalarni oʻrnatish, rivojlanayotgan shaharsozlik kompozitsiyasiga tarixiy ansamllar, arxitektura yodgorliklari, fon qurilmalarini kiritishga yoʻnaltirilgan.

Rekonstruksiya oʻzida yuqorida aytib oʻtilgan barcha jihat va vazifalarning oʻzaro taʼsir jarayonini aks ettiradi va bu shaharning barcha qismlari va elementlarining qayta shakllanishi kompleksligini mujassamlashtiradi. *Komplekslik har qanday vaqt va rekonstruksiyaning har qanday bosqichida keyingi rivojlanish imkoniyatlari hisobga olingan holda yuqorida aytib oʻtilgan vazifalar oʻzaro bogʻliq holda barcha uch jihatda ham hal etilishida aks etadi.* Faqat shunday holdagina aholining turmush sharoiti va faoliyati uchun shart-sharoitlarni taʼminlovchi shaharning toʻlaqonli taraqqiyotiga erishish mumkin. Faqat shundagina hududiy, moddiy va tabiiy resurslardan tejamli va toʻgʻri foydalanishni taʼminlash mumkin.

Barcha sanab oʻtilgan vazifalar yangi shaharni loyihalashda ham hal etiladi. Rekonstruksiyaning oʻziga xos xususiyati shundan iboratki, bu yerda shakllangan, “ishlayotgan” shaharsozlik sistemasi ustida ishlanadi. Agar yangi shahar loyihasida odatda, tabiiy-hududiy chegaralar bilan toʻqnashsak, shakllangan shaharni rekonstruksiya qilishda uning elementlarining oʻzaro

funksional va fazoviy bog‘liqligining shakllangan murakkab mexanizmiga duch kelamiz. Boshqa so‘z bilan aytganda, yangi shahar loyihasida tabiat sistemasi bilan ishlasak, rekonstruksiya – tabiiy-texnik sistema bilan ishlashimizga to‘g‘ri keladi. Shu bilan birga shaharni rekonstruksiya qilish nafaqat mavjud holatni, balki oldingi rivojlanish bosqichlarida shakllanish jarayonini ham chuqur anglash va obyektiv baholashni talab qiladi.

Restavratsiya - ya’ni, binolarni tiklash va ta’irlash, obyektning tarixiy ko‘rinishini saqlab qolish, yoki tiklashga qaratilgan bir qator tadbirlardir.

Tarixiy binolarni ta’irlash esa, binolarning gips yoki bo‘yoqning yuqori qatlamlarini tez-tez yangilash, fasadlarni ta’irlash, rekonstruksiya qilish - ko‘pincha bu noldan yangi obyektни qurishdan ko‘ra qimmatroq va doimiy bo‘lib chiqadi.

Renovatsiya - tuzilmaning yaxlitligini buzmasdan takomillashtirish, rekonstruksiya qilish, ta’irlash jarayonidir.

Hududlardagi eski binolarni buzish va tozalash qo‘shimcha harajatlarni talab etishi sababli mavjud obyektlarni buzish va ular o‘rnida yangi majmualarni qurish iqtisodiy tomondan har doim ham oqlanmaydi. Sanoat zonalaridagi mavjud obyektlarni qayta qurish ancha tejamli bo‘lib, iqtisodiy afzalroqdir. Misol uchun, oldingi sex binolarining reorganizatsiyasining mos keluvchi turlaridan birini tanlashda – u yerda muzey, ko‘rgazma yoki konsert zalini tashkil etish, atrof-hududini esa ko‘kalamzorlashtirish maqsadga muvofiqdir. Shu sababdan sanoat hududlarini renovatsiyasi – shaharsozlikni rivojlantirishdagi istiqbolli yo‘nalishlardan biridir. Renovatsiya rekonstruksiyadan farqli o‘laroq – sanoat obyektlarini, ularning funksional belgilanishini o‘zgartirgan holda, qayta qurishning shahar sharoitlarida eng qulay shaklidir va yangi qurilishga qaraganda ancha tejamlidir. U mavjud binolarning 90 foizidan qayta foydalanish imkoniyatini beradi.

Karlsruhe (Germaniya) San'at va axborot texnologiyalari markazi. 1997-yilda «IKWA-Karlsruhe-Augsburg» sanoat korxonasi hududida va binolarida zamonaviy ijtimoiy markaz shahar joylarini tiklashda sanoat obyektining rolini tubdan qayta ko'rib chiqishning misolidan biri bo'ldi. Zavodning uch qavatli, keng qurilish bloklari nosimmetrik tarzda o'nta hovlida joylashgan. Binoda gishtli, beton ramkalar o'rnatilgan. 70-yillarda tashlab qo'yilgan, keyinchalik rassomlar tomonidan ishg'ol qilingan me'moriy yodgorlik hisoblanadi.

Melburn shahridagi osmono'par markaz. Ushbu obyekt tarixiy bino va yangi binoning o'zaro hamkorligi nuktayi nazaridan qiziqarli. Shaharning tarixiy markazida joylashgan kompleks qurilishi 1986–1991-yillarda amalga oshirilgan. U yuqori qavatli ofis binosidan, futuristik savdo markazidan, shuningdek boshqa madaniy va ko'ngilochar muassasalardan iborat. Yaqin atrofdagi savdo markaziga 55 qavatli osmono'par binolar qo'yilgan; unda turli xil materiallar alyumin, tosh, oyna va rangli shisha ishlatilgan.



A



B



**1-rasm. A - Karlsruhe San'at va axborot texnologiyalari markazi;
B - Melbourne osmono'par markazi**



2-pasm. **Fransiya Milliy kutubxonasi, Arxitektor Bruno Godin, ichki interyeri – Jan-Fransua Lagno**

Ko‘p yillar mobaynida yangilangan *Fransiya Milliy kutubxonasining* tarixiy binosi kitoblarni va xashamatli intererlarni sevuvchilar uchun eshiklarini ochib beradi. Parijdagi Rishle ko‘chasida joylashgan tarixiy majmua binoning XX asr talab va ehtiyojlarini qondira olmadi, 2011-yildan buyon ta‘mirlash ishlari olib borilmoqda. Bino ikki bosqichda ta‘mirlana boshladi, ikkinchisi esa 2020-yilga qadar yakunlanadi. Markaz kutubxonasi 1868-yilda qurilgan. XX asrning 30-yillari va 50-yillarida yer osti qavatida ikki va yerdan besh qavat tepada qurilgan loyiha renovatsiyasiga Arxitektor Bruno Godin bir nechta o‘zgartirishlar kiritdi.

Modernizatsiya – modern so‘zidan kelib chiqqan. Ikki so‘z ham fransuz tilidan olingan bo‘lib, modern – avvalroq, XIX asr oxirida, modernizatsiya esa kechroq – XX asr boshida boshqa tillarga o‘tgan.

Dastlab san'at, arxitekturadagi yangi yo'nalishlar, keyinchalik, XX asr o'rtalarida esa zamonaviy, dolzarb, yangi bo'lgan barcha narsa modern deb atalgan. Bunga binoan modernizatsiya – bu yangilash, zamonaviylashtirish, o'zgartirish, takomillashtirish, zamonaviy talablarga moslashtirib o'zgartirish demakdir. Va mazkur ma'noda – barcha qadimgi va klassik narsalardan voz kechishni va cheklanishni anglatadi.

Rekultivatsiya (lot.*re* – приставка, harakatning qaytalanishini yoki yangilanishini anglatadi; *cultivo* – ishlov beraman, yetishtiraman) – inson faoliyati natijasida zarar yetkazilgan, buzilgan yer va suv havzalarini ekologik va iqtisodiy tiklash hamda atrof-muhitni yaxshilash bo'yicha olib boriladigan tadbirlar majmuasidir.

Yerlarning buzilishi – foydali yer qazilmalarni qazib olish, geologik tadqiqotlar, qidiruv, qurilish ishlarini olib borish natijasida yer qatlamining, tuproqning gidrologik holatini buzilishiga, texnogen releefning hosil bo'lishiga olib keluvchi jarayondir.

Yer va suv havzalarining rekultivatsiyasini amalga oshirishda zarur bo'ladigan inson faoliyati turlari:

- xo'jalik faoliyati;
- foydali qazilmalarni qazib olish, ayniqsa ochiq havzalarda ish olib borish;
- daraxtlarni kesish;
- chiqindi uyumlarining paydo bo'lishi;
- shaharlarni qurish;
- gidro inshootlarni va shunga o'xshash obyektlarni qurish;
- harbiy sinovlarni, shu jumladan yadro qurollarining sinovlarini o'tkazish.

Rekultivatsiya bo'yicha olib boriladigan tadbirlar asosan ikki bosqichga ega bo'ladi – texnik va biologik. Texnik bosqichda landshaftning

korrektirovkasi (ariq va zovurlarni, xandaqlarni, chuqurlarni, tuproqning o'pirilishlarini tekislash, sanoat terrikonlari (konlardan chiqqan yaroqsiz jinslar uyumi)ni supa oldirish) amalga oshiriladi, gidrotexnik va meliorativ inshootlar tashkil etiladi, toksik, zaharli chiqindilar ko'miladi, hosildor yer qatlami yotqiziladi. Natijada hudud tashkil etiladi. Biologik bosqichda agrotexnik tadbirlar amalga oshirilib, ularning maqsadi – tuproq xossalarini yaxshilashdir [1].

Development – bu hududni rivojlantirish, ko'chmas mulk mahsulotini yaratishdir. Developer yer maydonini sotib olib, uning rivojlanishiga mablag' tikib, shundan so'ng yangi shakllantirilgan ko'chmas mulk obyektni realizatsiya qilishdan daromad ko'radi. Soddaroq qilib aytganda, development – bu ishbilarmonlik, biznesning bir turidir. Har qanday biznes turi kabi undan daromad olish yoki zarar ko'rish, u ijtimoiy javobgarlikka ega yoki yo'q bo'lishi mumkin. “Re” qo'shimchasi qo'shilganda redevelopment – ikkilamchi qurilish tushunchasi hosil bo'lib, u hududni qayta o'zlashtirish, unda talabga mos ko'chmas mulk mahsulotini yaratishni anglatadi. Iqtisodiyot va jamiyat o'zgarib boradi, texnologiyalar va ijtimoiy modellar eskiradi. Ularga mo'ljallangan obyektlar va hududlar samarasiz yoki nokerak bo'lib qoladi. Bu tabiiy jarayondir. Shuning uchun, odatda, redevelopment deganda – faoliyatni qisman yoki to'liq o'zgartirish, shu jumladan faol qurilish ishlarini olib borish ham nazarda tutiladi. Redevelopment zamonaviy shahar muhitining zichligi konsentratsiyasi hamda bu zichlikning ortib borishi natijasida hosil bo'layotgan ustunliklardan foydalanish imkoniyatini beradi. Shakllanib bo'lingan, imoratlari zich joylashagan shaharlarda redevelopment barcha muammolarni hal etishda yagona yo'l bo'lishi mumkin.

Redevelopment – ko'chmas mulk obyektni yangi yo'nalishga ixtisoslashtirish jarayoni. Redevelopment – ko'chmas mulk obyektlarini

qayta qurishdir. Talab bo'lmagan yoki samarasiz foydalanilayotgan hududlarda sarmoya jalb eta oluvchi yangi loyihalar barpo etiladi. Redevelopmentga XX asrning o'rtalarida – Yevropa va Amerikadagi sanoat binolarini qayta qurish vaqtidan boshlab asos solingan deb hisoblanadi. Shu vaqtlarda eski korxonalarni sotib oluvchi va katta sanoat zonalari hududlarida turar joy binolari, muzey, restoran va hiyobonlarni barpo etuvchi kompaniyalar vujudga keldi. Bu iqtisodiy jihatdan foydali edi.

Yer maydonlarining yetishmaslik sharoitida redevelopment loyihalari shahar tarkibini yangilash, uning nafaqat me'moriy ko'rinishini, balki shu bilan birga ijtimoiy darajasini o'zgartirish imkonini ham beradi. Agarda shahar maydonini qayta tashkil etilsa, transport bilan bog'liq bo'lgan ko'pgina muammolarni hal etish, yangi yo'llarni, ko'priklarni, hiyobon va shahardagi suv havzalari va kanallari qirg'oqlarini qurish uchun imkoniyatlar yaratish mumkin bo'ladi. Avvallari shaharliklar uchun berk bo'lgan maydonlar esa, aksincha, gavjum zonalarga aylanadi.



A



B

3-rasm. A - Sidneydagi eski pivo zavodlaridan biri uy-joylar, do'konlar, mexmonxona, talabalar yotoqxonasini o'z ichiga oladi; B - Moskvadagi "Kristall" zavod hududi redevelopmentstdan keyingi holati

Redevelopmentning eng yorqin misollaridan biri – *Gamburgdagi Xafen-Sitidengiz portining* qayta tashkil etilishidir. Yangi tumanlar tarixiy obidalarga moc bo‘lib, funksional tarkibi bo‘yicha turli-tumandir. Dahalar juda jonli bo‘lib, ularda jamoat transporti tarmoqlari yaxshi tashkil etilgan: ular hududning beshdan bir qismini tashkil etib, 25 ta piyodalar ko‘priklari bilan o‘zaro bog‘langandir. Bu nafaqat hashamatli (elita) turar-joy binolari, balki ya’na yuqori darajada tashkil etilgan infrastrukturaga ega bo‘lgan yangi madaniy markaz hamdir. Loyiha innovatsiyalarga mo‘ljallangan: “aqilli” texnologiyalar, qayta tiklanuvchi energiya manbaalari va tashqi muhitga zarar yetkazuvchi chiqindilarni hajmini kamaytirish.



4-rasm. **Gamburgdagi Xafen-Siti dengiz porti**



5-rasm. **“Shmidt” (Saratov) zavodining sanoat maydonini development loyihasi**

Revitalizatsiya – redevelopmentning bir turi. U faoliyat yuritmaydigan hudud yoki obyektни bevosita “qayta jonlantirishni” angalatadi. U odatda

avval faol ish yuritgan, hozirgi kunda esa tashlandiq holga kelib, shahar hayotidan chiqarib tashlangan sanoat korxonalariga nisbatan qo'llaniladi. Sanoat obyektlarining revitalizatsiyasi mustaqil ravishda taxminan 50 yildan beri mavjud. Bu jarayon 1970-80-yillarda G'arbiy Yevropa va Shimoliy Amerikaning industrial taraqqiy etgan mamlakatlarida boshlangan. Ishlab chiqarish zonalarini shaharlardan chetga chiqarilmoqda, ulardan bo'shagan, maydon jihatidan butun bir shahar tumaniga teng keluvchi sex va fabrikalarni qaytadan qo'llash imkoniyatlari dolzarb masalaga aylanmoqda. Shu bilan birga sanoat obyektlarining tarixiy va madaniy ahamiyatga egaligi anglanmoqda. Shuning uchun bugungi kunda revitalizatsiya yana bir ma'no kasb etmoqda – redevelopment obyektlariga, ularning tarixiy ahamiyatini saqlab qolgan holda, ehtiyotkorlik va diqqat bilan munosabatda bo'lmoq



6-rasm. **Kiyev shahridagi tramvay deposi : chapdan o'ngga-oldingi va keyingi loyiha taklifi**

Bir vaqtning o'zida hududning muhandislik tayyorlanishi, muhandislik tarmoqlarini va kommunal xo'jalik korxonalarini takomillashtirish, mikroiklim sharoitlarini yaxshilash yoki butunlay o'zgartirishga qaratilgan masalalar hal etiladi.

Shaharning zamonaviy rekonstruksiyasini guruhli joylashtirish tizimi doirasida kuzatiladigan aholi punktlari o'rtasidagi mustahkam madaniy – maishiy va ishlab chiqaruvchi bog'liqlikni o'rganmasdan turib, amalga oshirib bo'lmaydi. Bunday guruhli joylashtirish *aglomeratsiya* deb ataladi.

Aglomeratsiyaga kiruvchi shahar va qishloqlar yagona rejali tizimning tarkibiy qismiga aylanishadi. Unda har bir bo'g'in o'zining alohidaligini yo'qotib, boshqa bo'g'inni to'ldirib turadi. Masalan, yirik shaharning rivojlangan markazi hisobiga, unga yondashgan aholi nuqtalarining aholisiga madaniy xizmat ko'rsatishi oshadi. Yirik shahar o'zining bir qism vazifalarini atrof aholi punktlariga yuklaydi (shahar tashqarisida dam olish, "yotoq hududi", kooperatsiyalashgan ishlab chiqarishning bir qismi va shu kabilar).

Aglomeratsiyalarning muhim omillaridan biri transport hisoblanadi. U yirik shahar magistrallari (shoh ko'chalari) va ko'chadan tashqari kommunikatsiyalari (bog'lanmalari) bilan birlashuvchi yagona tizimga birlashtiriladi.

Shahar rekonstruksiyasining rejali chizmasi shahar hududi va undagi qurilishlarning tekshiruv natijalari bo'yicha amalga oshiriladi. Loyihalashtirishga aholining soni kabi shaharning tasnifiy belgisi asos qilib olinadi.

1.2. Shaharsozlikning hozirgi zamondagi asosiy masalalari va muammolari

Shaharlar rivojlanishi va undagi rekonstruksiya muammolarini tor doiradagi bilim asosida tushunish, baholash va hal qilish mumkin emas.

Bizning sivilizatsiya qudratli muhandislik va texnik infrastruktura ega bo'lgan zamonaviy shahar yaratdi. Shaharlarning turli-tuman ko'rinishlari mavjud: uzoq tarixga ega bo'lgan kichik aholi yashash joylaridan boshlab to XX asrda paydo bo'lgan yirik megapolislargacha.

Hozirgi kunda shaharlarda planetamiz aholisining yarmi istiqomat qiladi. Bir tomondan shaharda asosiy zamonaviy texnikaning barcha yutuqlari, ilmiy, ta'lim va madaniy markazlar mujassamlashgan bo'lsa, ikkinchi

tomondan – unda haroba mahallalar (трущобы), axlatxonalar (свалки) va shu kabi ijtimoiy taranglik manbalari ham yo‘q emas. Shaharlar sivilizatsiyaning rivojlanish manbai bo‘libgina qolmay, shu bilan birga ular atrof-muhitning degradatsiyasi – buzilishining ham asosiy sababchisidir.

Zamonaviy shaharlar yutuqlar bilan birga iqtisod, ekologiya, ijtimoiy va boshqa sohalarda qator muammolarni ham keltirib chiqaradilar.

Shaharlarning *iqtisodiy muammolari* moddiy, moliyaviy, ish joylari va shu xildagi boshqa zaxiralarning yetishmasligi bilan bog‘liqdir. *Ekologik muammolar* – hududlarning yetishmasligi, atmosferaning ifloslanishi, suv zaxiralarining ifloslanishi, yer ostki va ustki qoplamining buzilishi bilan bog‘liq. *Ijtimoiy muammolar* esa quyidagilardan tashkil topadi: odamlarning va antropogen omillarning bir yerda haddan ziyod to‘planishi, hayotiy ehtiyojlarni qondirish uchun katta moddiy harajatlarning talab etilishi; transportga ko‘p vaqt va mablag‘ sarf etilishi; rekreatsion zaxiralarning yetishmasligi, inson ruhiyatining doimo yuqori bosim ostida bo‘lishi va boshqa muammolar.

Shaharlarni o‘rganish va loyihalash turli fanlar yondashishlari va qarashlarini integratsiya qilishni, shaharni hozirgi dunyoning fenomeni deb anglashni talab etadi. Shahar qanday tuzilganligini va uning asosida qanday va qay usulda ta’mirlashni bilish lozim.

Shaharsozlik o‘ziga xos keng qamrovli mazmunga ega. Shaharsozlik - aholi yashash joylari va aholini joylashtirish sistemasining urbanizatsiyalashgan muhiti shakllanishida kompleks va ko‘p tomonlama ishlab chiquvchi jarayon hisoblanadi. U ishlab chiqarish kuchlarini joylashtirish bilan bog‘liq bo‘lgan aholi yashash joylarini tashkil qilish muammolari, hamda aholi turmush tarzi bilan bog‘liq bo‘lgan turar-joylarni yaratish masalalarini ham o‘z ichiga oladi.

Shahar - bu moddiy va ma'naviy madaniyat durdonalari yaratilib kelingan taraqqiyot namunasidir. Boshqacha qilib aytganda «Shahar» tushunchasi bizning hayotimiz, hamda o'rab turgan dunyoning hamma tomonlarini o'zlarida aks ettiruvchi juda ko'p belgilarni o'z ichiga olishi kerak.

Shu bilan bir qatorda hozirgi zamon shaharining biror-bir voqeligi o'z-o'zicha mavjud emas, balki butun boshqa narsalar bilan ajralmaydigan bir butunlikni tashkil etadi. Shahar o'zining ko'p qirrali bo'lishiga qaramay, oldimizda butun bir hayotiy murakkab birlik sifatida namoyon bo'ladi.

Shaharga ta'rif berishda turli mamlakatlarda turlicha mezonlardan foydalaniladi. Aholi soni, aholi yoki qurilish zichligi, aholining ko'pchiligi band bo'lgan mehnat turi, shaharning tarixan shakllangan mavqei, ma'muriy funksiyalar va boshqa mezonlar yoki ularning qo'shilmalari bilan belgilanadi.. O'zbekistonda esa pastki chegara 5-12 ming kishini tashkil etadi (ShNK 2.07.01-03 1-jadval, ilova-1). Boshqa mamlakatlarda shahar tushunchasi mezonlari qonunlarda ko'zda tutilgan. Masalan: Rossiyada u yoki bu aholi yashash joyini shahar toifasiga kiritish uchun aholisi eng kamida 12 ming kishini tashkil etishi kerak, shu bilan bir qatorda aholisining 75% dan ko'prog'i qishloq xo'jaligidan boshqa ish bilan mashg'ul bo'lishi shart. Daniyada shahar deb aholisi 250 kishidan ortiq bo'lgan aholi yashash joyiga aytiladi. Yaponiyada - 30 ming kishidan.

O'zbekistonda shaharlarni loyihalash turar-joy binolari va sanoat korxonalarini sanitariya-gigiena oraliqlarini ta'minlagan, qulay transport aloqalarini tashkil qilgan holda o'zaro eng maqsadga muvofiq joylashtirish tamoyiliga asoslanadi.

Shaharsozlik - bu ijtimoiy-iqtisodiy, sanitariya-gigienik, texnik-qurilish, transport va arxitektura-badiiy masalalarni birgalikda hal qiluvchi shahar hamda aholi yashash joylarini rejalashtirish, shuningdek, qurish nazariyasi va amaliyoti.

Ijtimoiy-iqtisodiy masala shahar va qishloq rivojlanishining kelajagini, tabiiy va hududiy resurslardan iqtisodiy samarali foydalanishni, aholining o'sishini, aholiga optimal madaniy-maishiy xizmat ko'rsatishni tashkil qilishni hisobga olgan holda aholi joylashuvi tizimini tanlashda hal qilinadi.

Sanitariya-gigienik masalalar aholi hayoti uchun sog'lom sharoit yaratish, sanoat va aholi yashash tumanlari orasida sanitariya-himoya qismini belgilash, ko'kalamzorlashtirish, tuproqning, havoning va suvning (suv havzalarining) ifloslanishiga va shovqinga qarshi kurashni nazarda tutadi. Issiq iqlimli tumanlarda tashqi muhitning optimal mikroiklimini yaratish, quyoshdan saqlovchi qurilmalarni o'rnatish, binolarni zaruriy yo'nalishda joylashtirish, insolyatsiya, hududlarni quritish yoki obodonlashtirish hamda foydali shamol yo'nalishidan foydalanish masalalari hal etiladi.

Texnikaviy qurilish masalalari aholi yashash joylari qurilishi uchun tanlangan hududlarning muhandisona-geologik sharoitlarini o'rganish, qurilish texnikasining darajasi va zamonaviy vositalarini aniqlash, transport va piyodalar aloqalarining ratsional tizimini hal etish, hududlarni muhandisona tayyorlash va muhandisona obodonlashtirish (ichimlik suvi yetkazish, oqava suvlar o'tkazgich, issiq suv, sovuq suv, gaz va elektr ta'minoti va boshqalar) va hokazolarni hal qilish bilan bog'liqdir.

Arxitekturaviy-badiiy masalalar shaharning umumiy arxitektura-rejaviy tuzilishini, ko'cha va shox ko'chalar tarmoqlarini aniqlash, shahar alohida qismlarining funksional tuzilishini hal qilish, shu jumladan, markaz kompozitsiyasini yechish bilan bog'liqdir. Bu masalalar mahalliy tabiiy iqlim xususiyatlarini (relef, landshaft, suv havzalari, ko'kalamzorlar va boshqalar) milliy turmush an'analarini, xalqning tarixiy va madaniy yodgorliklarini inobatga olgan holda hal qilinadi. Bu masalalarni hal qilishga, ularga birgalikda qarash shaharsozlikning asosiy shartlaridan hisoblanadi.

Bugun biz XXI asr arxitekturasini haqida o'ylashimiz mumkin. Bu faqat kelajak uchunгина emas, balki bizning hozirgi kun amaliyotimiz uchun ham muhimdir.

Dunyo bo'ylab shaharlar va aglomeratsiyaning to'xtovsiz o'sishi ularni rekonstruksiya qilishni talab etadi. Bu hodisalarning ichki qonuniyatlari va sabablari haqida o'ylashga, aholi joylashuvi bunday shakllarining kamchiliklarini aniqlashga va ularning haqiqiy qiymatlarini baholashga majbur etadi.

Hozirgi zamon eng yirik shaharlari o'rta asr shaharlariga qaraganda juda katta va ifloslantiruvchi katta manbalar ta'siri ostida bo'lsa ham, ularga nisbatan tozaroq, qulayroq va obodonlashtirilgandir.

Insoniyat kelajakda transport, ekologiya va boshqa muammolarning yechimlarini topishiga shubha yo'qdir.

Hozirgi zamon urbanizmining mohiyati, asosiy tushunchalari va eng keskin muammolari nimalardan iborat?

Urbanizatsiya (frans-urbanisation, ingl-urbanization, lot-urbanus – shaharga mansub, shahar) – jamiyat hayotida shaharlar rolining ortib borishi; ishlab chiqaruvchi kuchlarning joylashuvi, aholining ijtimoiy, demografik tarkibi, turmush tarzi va madaniyatidagi o'zgarishlar bilan bog'liq. Urbanizatsiya – tarixiy rivojlanish asosida shakllangan jamiyat bosqichlari va hududiy mehnat taqsimoti natijasida sodir bo'lgan ko'p qirrali geografik, ijtimoiy-iqtisodiy va demografik jarayondir. Uning torroq doiradagi demografik statistik tushunchasi dunyoda, alohida hududlarda, mamlakatlarda shaharlarning (ayniqsa, katta shaharlarning) va shahar aholisi salmog'ining ko'payib borishini anglatadi.

Urbanizatsiya ishlab chiqarish kuchlarining rivojlanishi va to'planishi, ijtimoiy aloqalar shakllari, shahar turmush tarzining aholi yashash joylarining barcha tomonlariga yoyilishi bilan bog'liq bo'lgan ko'pqirrali, keng (ya'ni

butun dunyoni qamrab olgan) ijtimoiy-iqtisodiy jarayon. Bu suzning birorta tor tushunchalari, ya'ni shaharlarning va shahar aholisining o'sishi, umumaholi sonida shahar aholisi salmog'ining ortishi va hokazo, uni tavsiflash uchun yetarli emasdir. Shahar sonining va shahar aholisining ortishi shahar aholisi salmog'ining kamayishida ham yuz berishi mumkin. Mamlakat yoki region ularning urbanizatsiyalashish darajasiga qarama-

qarshi qo'yilishi mumkin, ya'ni butun aholi yashash tizimida shahar aholisining salmog'ini o'smasligi, lekin urbanizatsiyalashishi darajasi yuqori bo'lishi, rivojlanayotgan mamlakatlarda esa, aksincha shahar aholisining darajasi past bo'lishi mumkin.

Urbanizatsiyaning belgilari - shaharlarda industriyaning o'sishi, ularning madaniy va siyosiy funksiyalarini rivojlanishi, mehnat hududiy bo'linishining chuqurlashuvi. Urbanizatsiya belgilaridan yana biri - bu qishloq aholisining shaharlarga oqib kelishi, yirik shaharlarga uning atrofidagi qishloqlardan va kichik shaharlardan aholining mayatniksimon harakatining ko'chayishidir.

Urbanizatsiya inson hayotida shaharlar ahamiyatining beqiyos oshishini, jamiyatni aholining mehnat qilish xususiyati, turmush tarzi va madaniyatini, ishlab chiqarishni joylashtirish bo'yicha shaharlashishni o'zida aks ettiruvchi tarixiy jarayondir. Urbanizatsiya ijtimoiy-iqtisodiy taraqqiyotning eng muhim tarkibiy qismlaridan biridir. Zamonaviy urbanizatsiya umumjahon jarayoni sifatida ko'pchilik mamlakatlarga xos bo'lgan uchta umumiy jihatlar bilan ifodalanadi. Urbanizatsiya jarayoni umumiy xususiyatlaridan tashqari ayrim regionlar va mamlakatlar miqyosida o'ziga xos xususiyatlar bilan ifodalanadi.

Urbanizatsiya jarayoni 3 ta asosiy bosqichdan o'tib rivojlanadi:

I. Shakllanayotgan urbanizatsiya bosqichida shahar aholisining ulushi 50 % dan past bo'lib, yangi shaharlar vujudga keladi, ayrim qishloq joylar

shahar manzilgohlari toifasiga o'tib ketadi. Ayniqsa, yirik shaharlar tez o'sishni boshlaydi. Bunda eng yirik shahar boshqalarga nisbatan ancha ilgari ketadi. Eng yirik shaharlarning o'sishi ayrim hollarda "soxta" urbanizatsiya tarzida, ya'ni shahar chekkalarida qishloqdan ko'chib kelgan past daromadli aholi uy-joylarining zichlashib borishi ko'rinishida kechadi. Hozirda Osiyo va Afrikadagi qator rivojlanayotgan mamlakatlar urbanizatsiyaning ana shu bosqichini kechirmoqdalar.

II. Rivojlangan urbanizatsiya bosqichi "millioner" shaharlarning yuqori sur'atlar bilan o'sishi hamda yirik shaharlar atrofida aglomeratsiyalarning vujudga kelishi bilan tavsiflanadi.

Shaharliklarning jami aholidagi ulushi 50 % dan ortib ketadi, yangi shaharlar deyarli vujudga kelmaydi, mavjud shaharlar esa, ayniqsa, yiriklari tez rivojlanadi, shahar manzilgohlarining tizimlari shakllanib boradi. Urbanizatsiyaning bu bosqichi Sharqiy Yevropa, MDH davlatlari, Lotin Amerikasi, Shimoliy Afrika, Janubi-g'arbiy Osiyo, Okeaniyadagi ko'p mamlakatlarga xos.

III. Yetuk urbanizatsiya bosqichi Yevropaning eng rivojlangan davlatlari, AQSh, Kanada, Avstraliya, Yaponiya, Isroilda kuzatilmoqda. Bunda aholi yirik shaharlarning markazlaridan asta-sekin shahar atrofiga ko'chib boradi, lekin shaharda ishlash, o'qish, turli faoliyat yuritishni davom ettiradi. Natijada shaharlar markazlari, asosan, tadbirkorlik, bank-moliya sektori, boshqaruv sohalarining rivojlanish maskanlariga aylanib, aholi yashash massivlari esa tobora markazdan uzoqlashib boraveradi. Bunday ijtimoiy-geografik jarayon suburbanizatsiya deb ataladi. Transport va aloqaning zamonaviy texnologiyalari rivojlangan sari urbanizatsiyaning bu bosqichida shahar iqtisodiyoti tarmoqlari va shahar turmush tarzi qishloq joylarda ham keng tarqalib boradi, natijada shahar va qishloqlardagi yashash sharoiti tobora yaqinlashadi, ya'ni, qishloq

joylar rasman o'zining qishloq maqomini saqlab tursada, aslida, tub ma'noda shaharlashib ketadi. Shahar bilan qishloq joylar orasidagi ijtimoiy-iqtisodiy farq va chegaralarning yo'qolib borish jarayoni rurbanizatsiya atamasi bilan yuritiladi.

Jahon urbanizatsiyasining hozirgi bosqichida xalqaro savdo-iqtisodiy va bank-moliya munosabatlari rivojlanishi, transmilliy korporatsiyalar faoliyati doirasining kengayishi, zamonaviy transport va aloqa tarmoqlari vujudga kelganligi hisobiga ayrim juda yirik shaharlarning ta'sir doirasi joylashgan davlati bilan chegaralanib qolmasdan, boshqa mamlakat va mintaqalar, ba'zan esa jahonni qamrab olmoqda. Bunday shaharlarning aholisi soni bir necha million kishiga teng bo'lib, yirik transmilliy korporatsiyalar va xalqaro tashkilotlar qarorgohlari, dunyodagi eng yirik port, sanoat korxonalari, bank, moliyaviy jamgarma va birjalar joylashganligi bilan boshqa shaharlardan ajralib turadilar. Shu toifadagi shaharlarga nisbatan global (yoki jahon) shaharlari atamasi qo'llaniladi. Global shaharlar qatoriga, eng avvalo, Nyu-York, London, Tokio, Shanxay, Gonkong, Parij, Dubay, Singapur kabi savdo-moliyaviy va transport salohiyati o'ta katta shaharlar kiritiladi. Global shaharlar safi borgan sari kengaymoqda, ularning ta'sir doirasi esa barcha qit'a va ularning yirik qismlarini qamrab olishga intilmoqda.

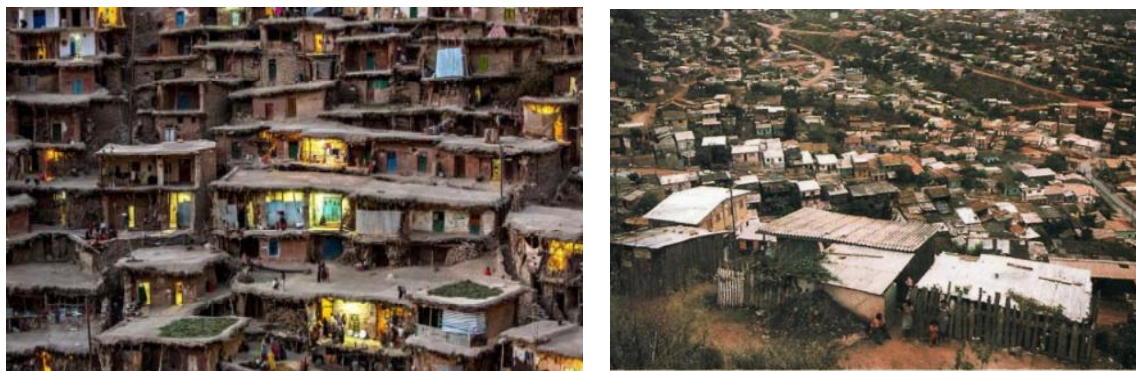
Urbanizatsiya jarayonlari ijtimoiy-iqtisodiy taraqqiyotning ajralmas qismi va ularning bevosita xosilasi bo'lib, qator muammolarni ham keltirib chiqarmoqda. Bu muammolarning qamrovi keng bo'lib, ekologik, iqtisodiy, ijtimoiy, tibbiy, madaniy, ma'naviy-axloqiy jihatlar bilan tavsiflanadi. Bunda ishlab chiqarish atrof-muhitga o'tkazadigan bosimining ko'chayishi, suv ta'minotidagi kamchiliklar, transport tarmoqlariga me'yoridan ortiq yuk tushayotgani, shahar turmush tarzi bilan bog'liq, kasalliklarning tarqalishi, jinoyatchilikning ortishi va boshqa

muammolar eng dolzarb hisoblanadi. Demak, jahon urbanizatsiyasining zamonaviy bosqichi miqdor va sifat xususiyatlari, shuningdek, turli ko‘rinishdagi muammoli jihatlari bilan tavsiflanadi.

«*Soxta urbanizatsiya*» - shahar orbitasiga qishloq migrantlarining sekin-asta tortilishi, ko‘pgina rivojlanayotgan mamlakatlar shaharlari atroflarida shakllangan keng «qashshoqlik maydonlarida» oldingi turmush tarzining uzoq saqlanashi.

«*Tislanuvchi urbanizatsiya*» - birinchi qarashda kutilmagan jarayon-so‘nggi tadqiqotlarning ko‘rsatishicha shahar aholisini salmog‘ining biroz kamayishi.

«*Shahar aglomeratsiyasi*» lotincha agglomerate - qo‘shmoq, qo‘shilib ketmoq ma’nosini bildiradi. Ekologik adabiyotlarda «aglomeratsiya» so‘zi sanoat korxonalarining bir joyda to‘planishi hududiy qo‘shilib ketishini bildiradi.



7-rasm. “**Soxta urbanizatsiya**” misoli

Ma’lum ma’noda bu so‘z aholi yashash joylarining to‘planishi va qo‘shilib ketishi orqali shaklan va tuzilishi jihatdan turlicha bo‘lgan birlashmalarni tashkil etishiga ham taalluqlidir. Toshkent aglomeratsiyasi (Toshkent, Chirchiq, Yangiyo‘l)ning aholisi 2,8 mln. kishini tashkil etadi. Fargona aglomeratsiyasi (Fargona, Margilon, Kegeyli)ning aholisi 350 ming kishini tashkil etadi.

Ishlab chiqarishning rivojlanishi va to'planishi ta'siri ostida aglomeratsiyalarning bir-birlariga yaqinlashuvi va qo'shib ketishi «megapolis»larning shakllanishiga olib keladi. *Megapolis* keng hududlarni qamrab oluvchi urbanizatsiyalashgan zonalardir. (AKTTTda Atlantika okeani soxili bo'ylab Boston va Vashington oralig'ida megapolis vujudga kelgan).

Katta shaharlar va katta aglomeratsiyalarning muhim kamchiliklari ma'lum:

- muhandisona jihozlashning qimmatlashuvi;
- transport muammolarining qimmatlashuvi;
- atrof-muhitning ifloslanishi;
- katta shaharlar aholisining tabiatdan uzoqlashuvi va boshqalar.
- odamni ruhiy fiziologik oqibatlar hali oxirigacha o'rganilmagan.

Bundan tashqari katta shaharlar o'rta va kichik shaharlardan ishlab chiqarish kuchlarini «so'rib» oladilar.

Yirik va katta shaharlardagi atmosferada 10 marta ko'p aerozollar va 25 marta ko'p gaz bo'ladi. Bunda 60-70% gaz bilan zaharlanishni avtomobil transporti beradi. Havo harakatining kamayishi natijasida issiq havo to'plami shahar atmosferasining 250-400 m qatlamlarini egallamoqda, harorat keskinligi 5-6°S ga yetishi mumkin. Buning natijasida havoning yuqori darajadagi ifloslanishi, tuman va smoglar paydo bo'ladi.

Shaharlar bir odam hisobiga qishloq hududlariga nisbatan 10 marta ko'p suv iste'mol qilmoqda, suv havzalarining ifloslanishi esa fojeaviy darajalarga yetmoqda. Oqava suvlar sarfi bir odamga sutkasiga 1m.kv.ga yetmoqda. Shuning uchun, yirik va katta shaharlarning deyarli barchasi suv resurslari tanqisligiga duch kelishmoqda va ko'plari suvni uzoq manbalardan olishmoqda.



8-rasm. **Yirik shaharlarda atmosferaning ifloslanishi:**

1, 2, 4 –Manxetten; 3 – Pekin

Hozirgi kundagi ko‘pgina inson xastaliklari (gipertoniya, asab kasalliklari) inson organizmining tobora uning talablaridan uzoqlashib borayotgan muhitga qarshiligi, biz loyihachilar hozirgacha unga loyihalanayotgan sun’iy atrof- muhitning bosimi natijasida yuzaga kelayotir.

Birlashgan Millatlar Tashkilotining ekologik va ijtimoiy kengashi o‘zining bir qarorida shaharlarning rivojlanishi muammosini yer yuzida tinchlikni saqlashdan keyingi insoniyat oldida turgan eng muhim muammo deb atadi.

Mashhur grek urbanisti K.Doksiadis «odamlar shaharlarda mag‘lubiyatga uchradi, agarda shahar muammosiga yangicha yondashish topilmasa, unda bizni halokat kutmoqda. Arxitektorlar, jug‘rofiyachilar, iqtisodchilar, demograflar va boshqa ko‘p fanlar namoyandalari katta shaharlar va urbanizm muammolari bilan shug‘ullanmoqdalar, hamma bitta oqimga tashlanmoqdalar, faqat qirg‘oqning turli qismlaridan», - degan edi.

O‘zbekistonda urbanizatsiya jarayonlarining rivojlanishi natijasida respublika aholisining umumiy o‘shishini va qishloq aholisining o‘shishini ortda qoldirgan shahar aholisining doimiy o‘shishi yuz bergan.

O'zbekiston Respublikasining hozirgi zamon aholi joylashuvi va urbanizatsiyasining xususiyatlari:

- shahar aholisining kichik nisbiy soni;
- mahalliy aholining kam hududiy ko'chib yurishi;
- shaharlar tarmog'ida urbanistik tarkibning kam rivojlanganini ko'rsatuvchi kichik va o'rta shaharlarning ustunligi;
- shahar joylari tarmog'ining vohalarda to'planganligi;
- kichik va o'rta shaharlarning iqtisodiy potentsiali kichik bo'lgan holda sanoat korxonalari va shahar aholisining kam sonli yirik shaharlarda to'planganligi;
- ko'pchilik shahar va posyolkalar funksional tarkibining rivojlanganligi;
- shahar tashkiliy asosi, aholi joylariaro xizmat ko'rsatish tizimi va ayniqsa ommaviy dam olish tarmoqlari kam rivojlangan mahalliy tuman markazlarining ustunligi;
- intensiv sug'orish dehqonchiligi tumanlarida qishloq aholi joylashuvining mayda qishloqlardan iboratligi;
- qishloq urbanizatsiyalash jarayonida shahar va qishloq aholisi o'zaro aloqalarining ko'chayib borishida yirik qishloqlar rolining o'sib borishi.

Shaharlar tarmog'ining rivojlanishi respublikaning faqatgina sanoati rivojlangan tumanlarida, shuningdek, qishloq joylarida ham kichik darajadagi aholi joylarini yuqorirog'iga o'tishi orqali, qishloq joylarni shaharlar yoki shahar tipidagi posyolkalarga aylanishi orqali ham yuz berdi. Respublika shaharlari sonining tez o'sishiga ulardagi aholi soni minimal foizining 10 mingdan 7 mingga kamaytirilganining ham natijasi bo'ldi. Yangi shaharlar paydo bo'lishi asosan qishloq joylarni, avvalambor tuman markazlarini o'zgartirish hisobiga bo'ldi. Bunday o'zgarishlarning katta shaharlar tarmog'ini rivojlantirishdagi ijobiy ahamiyatini qayd etgan holda, ta'kidlash

kerakki, bunda tegishli shahar tashkiliy asos shakllanishiga, shahar aholisiga madaniy-maishiy xizmat ko'rsatish darajasini oshirishga yetarli darajada ahamiyat berilmadi. Bu «shahar hayot tarzi»ning yanada kengroq yoyilishiga, hozirgi zamon urbanizatsiyasining asosiy masalalaridan birini yechishga yordam bergan bo'lardi.

O'zbekistonda urbanizatsiya va shahar tarmog'i tarkibi rivojlanishining xarakterli xususiyati shahar aholisining katta va yirik shaharlarda va ularning aglomeratsiyalarida to'planishining doimiy o'sib borishidir. Faqatgina Toshkentda respublika shahar aholisining 25 %i yashaydi. Respublika mavjud shahar aholi joylashuvi tarkibining kattagina kamchiligi deb poytaxt va katta shaharlar o'rtasidagi, viloyat markazlari va viloyatlarning boshqa shaharlari orasidagi katta farqni ko'rsatish mumkin.

Shunday qilib, katta shaharlar va shaharlar aglomeratsiyalarining rivojlanishida ularning ustunliklaridan foydalanish, hamda kamchiliklarini rekonstruksiya orqali kamaytirish mumkin.

1.3. Shaharni rekonstruksiya qilishning maqsad va vazifalari

Shaharni rekonstruksiya qilishning asosiy **maqsadi** - uning rejaviy tuzilmasini aholining o'zgaruvchan talablariga, shahar aholisi hayotini yaxshilashning barcha ko'rinishlari – mehnat va dam olishni qayta shakllantirish, xizmat ko'rsatish sistemasini yaxshilash va qurilmalar sifatini oshirish kabi *zamonaviy talablarga mos holga keltirishdan iborat*.

Bu maqsad bir qator **vazifalarni** bajarish orqali amalga oshiriladi va bularning asosiylari quyidagilardan iborat:

- shahar rivojlanishini tartibga solish va unda yuz beradigan ijtimoiy va funksional jarayonlarni uning rejaviy tuzilmasini mukammallashtirish – asosiy funksional hududlarni (turar-joy tumanlari, sanoat hududlari va boshqa

mehnat qilish joylari, jamoat markazlari sistemasi) tartib bilan joylashtirish asosida optimallashtirish;

- rejaviy struktura va fazoviy kompozitsiya rivojlanishi ketma-ketligini ushbu shaharga xos bo'lgan doimiy elementlar asosida hamda ularni rivojlanayotgan shahar strukturasiga kiritish asosida ta'minlash;

- xizmat ko'rsatish sistemasini mukammallashtirish, shahar markazi hamda mahalliy va maxsus markazlarni rivojlantirish;

- harakat xavfsizligi va qulayligini ta'minlash maqsadida shahar elementlari orasidagi transport va piyoda yo'llarini optimizatsiyalash; tashqi transport sistemasini tartibga keltirish va shaharni atrofdagi aholi joylari sistemasi bilan qulay transport tizimini ta'minlash;

- shahar ichida aholi joylashishini tartibga solish, shaharning yashash muhitini yaxshilash va sog'lomlashtirish – kompleks sanitar-gigienik tadbirlarni o'tkazish (havo va suv havzalarini tozalash, qurilmalarning eng qulay zichligini ta'minlash orqali shovqin darajasini kamaytirish va yashash muhitining mikroiqlimiy xususiyatlarini yaxshilash);

- muhandislik infrastrukturasi rekonstruksiya qilish va modernizatsiyalash (issiqlik, suv, gaz va elektr bilan ta'minlash), hududni muhandislik tayyorlash bo'yicha tadbirlar o'tkazish, buzilgan va yaroqsiz hududlardan foydalanishni yo'lga qo'yish.

Shaharlarning mavjud bo'lgan turar joy qurilishlarining qayta ta'mirlashi (rekonstruksiya)ni loyihalashtirish murakkab jarayondir. Bu jarayonda, ketma-ket bajariladigan *beshta bosqich mavjud*. Bunda, har bir keyingi bosqichni amalga oshirish uchun boshlang'ich manba sifatida foydalaniladigan avvalgi loyihaning ishlanmasi asos bo'lib xizmat qiladi.

Birinchi bosqichga, shahar rekonstruksiya bosh rejasining loyihasini amalga oshirish kiradi. Bu loyihani amalga oshirish ushbu bo'limda bayon

etilgan, shu qatorda shahar aglomeratsiyasi doirasidagi hududiy rejalashtirishni qat'iy tarzda hal etish kabi bir qator omillarga asoslanadi.

Loyihalashtirishning *ikkinchi bosqichi* – bu, shahar turar joy hududining rekonstruksiya loyihasidir. Bu bosqichda magistrallararo turar joy tuzilmalarining qizil chiziqlari aniqlanadi, qurilishlarning qavatlilik va xususiyati, shuningdek hudud ichidagi maishiy – kommunal xizmat ko'rsatish chizmasi va aloqa tizimi yuzasidan tavsiyalar ishlab chiqiladi.

Eskirgan turar joy tuzilmalar o'rnida zamonaviy rejalashtirilgan tizimlarni yaratgan holda, magistrallararo hududlarni obodonlashtirish loyihalashtirishning *uchinchi bosqichiga kiradi*.

To'rtinchi bosqichda turar joy guruhini rekonstruksiya (qayta ta'mirlash) loyihasini ishlab chiqish amalga oshiriladi. Bu bosqichni ko'p hollarda uchinchi bosqich bilan birgalikda amalga oshirishadi. Ushbu holatda, magistrallararo hududlarni rekonstruksiya qilish loyihasi turar joy guruhini rekonstruksiya (qayta ta'mirlash) loyihasi bilan birlashtiriladi.

Loyihalashtirishning yakuniy, *beshinchi bosqichiga* turar joyning tayanch fondiga kiruvchi, maishiy binolarni modernizatsiya loyihasini yaratish kiradi.

1.4. Shaharlarni ta'mirlashning asosiy metodlari

Shaharni rekonstruksiya qilish metodlari. Zamonaviy shaharsozlik amaliyotida shaharni rekonstruksiya qilish metodlarini uch asosiy metodlarga ajratish mumkin:

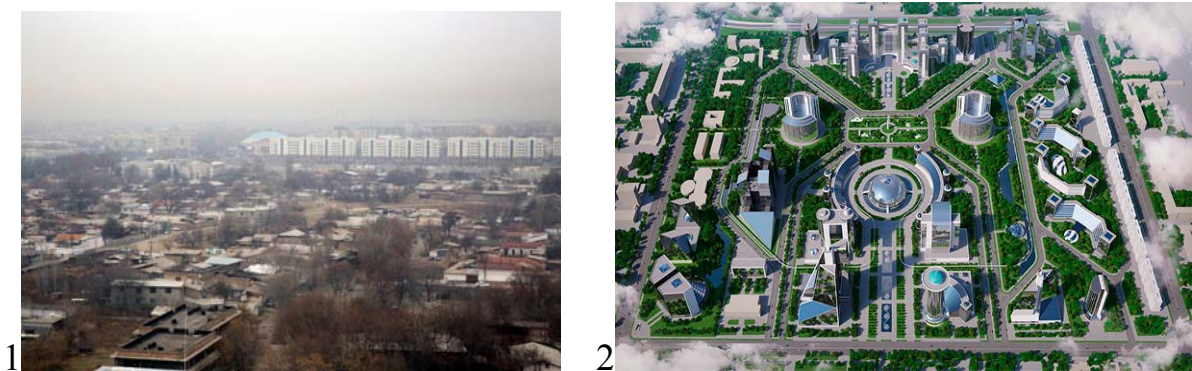
1. *Tarixiy shakllangan strukturaning umumiy xarakterini saqlab qolish* ahamiyatli bo'lgan o'zgarishlarsiz. Zamonaviy talablarga moslashish shakllangan struktura elementlarini modernizatsiyalash va ularga yangi tarkiblar kiritish yo'lidan bormoqda. Ushbu metodik yondashuv quyidagi holatlar bilan belgilanadi: tarixiy reja strukturasi va shahar landshaftini iloji

boricha saqlab qolish; tarixiy muhit elementlarini imkoni boricha maksimal darajada saqlab qolish; umumiy xarakteriga ta'sir qilmaydigan elementlarni o'zgartirish va qayta qurish yo'li bilan strukturani zamonaviy talablarga moslashtirish;

2. *Mavjud strukturani ko'proq yoki kamroq darajada keskin o'zgartirish* – strukturaning o'zgarishi ushbu shaharga xos bo'lgan va chidamlir bo'lgan spetsifik strukturaviy alomatlar jamlamasiga mos keladigan darajadagi rivojlanishi talablari bilan belgilanadi;

3. *Shakllangan struktura asosini buzish va shahar hududining yangi rejaviy tashkil etilishini yaratish.* Bu holda rekonstruksiya tadbirlarining keskinligi strukturaning unga qo'yilayotgan zamonaviy va kelajak talablariga mosligining qanchalik muhimligiga bog'liq. Bu holda shaharning mavjud strukturasi inkor etiladi, faqatgina alohida elementlari oldinga qo'yilgan vazifaga qay darajada mos kelishiga qarab saqlab qolinadi.

Yuqorida sanab o'tilgan metodlarning birortasi toza holda kam uchraydi va shaharning alohida qismlari rekonstruksiyasida qo'llaniladi. Shahar darajasida aytib o'tilgan metodlarni birgalikda qo'llash lozim – yangi strukturani shakllantirish mavjud strukturaning chidamli alomatlarini konstruktiv hisobga olish va uni yangisiga kiritish asosida olib borilishi lozim.



9-rasm. “O‘qchi Olmazor” hududida “Tashkent City” loyihasi:
1-avvalgi holati; 2 – taklif loyihasi

Shunday qilib, shahar miqyosida va uning alohida elementlarida shakllangan strukturaning rivojlanishi asosiy, eng muhim, qimmatli va chidamli elementlarini shakllangan funksional va fazoviy aloqalarini hisobga olgan holda saqlab qolish shartlari bilan belgilanadi. Shakllangan strukturani saqlab qolish markaziy, shaharsozlik nuqtayi nazaridan ko‘proq qimmatga ega bo‘lgan hududlarda maqsadga muvofiq. Bu yerda tarixiy strukturani fazoviy tashkil etishga ta’sir ko‘rsatuvchi kompozitsion aloqalarni o‘zgarishi shaharning o‘ziga xos ko‘rinishini yo‘qotishi bilan bog‘liq. Kamroq qimmatga ega bo‘lgan hududlarda shahar rivojlanishiga bog‘liq strukturaning qo‘yilgan talablarga mos kelishini ta’minlash rekonstruksiya asosiga aylanishi lozim.

Rekonstruksiya vaqt va fazoviy muhitda uzluksiz jarayon ekan, rekonstruksiyani hayotga tatbiq etishning har bir bosqichida uning kelajakda rivojlanish shartlarini belgilab olish lozim. Shuningdek, rekonstruksiyaning har bir bosqichida shaharning rejaviy strukturasi o‘zida alohida elementlari va qismlarining nisbatan bir maromda, tugallangan va mutanosiblikka ega bo‘lgan sistemasini aks ettirishi lozim. Biroq, strukturaning chidamliligi darajasi uning keyingi rivojlanishi imkoniyatlariga xalaqit bermasligi lozim.

Shaharning hududiy-fazoviy rivojlanishi shakllari

Shaharni rekonstruksiya qilish va rivojlanish yo‘nalishlarini tanlash asosida rivojlanish prinsiplarini ketma-ket aniqlash yotadi:

- *shaharning shahar tashkil qiluvchi asosi* bo‘lib, uning barcha elementlari rivojlanishini belgilashda hal qiluvchi hisoblanadi;

- *shahar ichki aholi joylashishi* – shaharni tashkil etuvchi asos obyektlari va boshqa mehnat joylari joylashishi bilan o‘zaro bog‘liq holda aholining o‘sishi va hudud bo‘ylab taqsimlanishi asosida;

- *shaharning funksional strukturasi* bo‘lib, u mehnat joylari va aholi joylashishi hududlarining o‘zaro bog‘liq aloqalariga asoslanadi.

Asosini sanoat ishlab chiqarishi shakllantiruvchi shaharning shahar tashkil etuvchi bazasining rivojlanishi quyidagi asosiy omillar ta'siri bilan belgilanadi:

- ishlab chiqarishning konsentratsiyasi, tarmoq va ishlab chiqarishning texnologik kooperatsiyalash va kombinatsiyalashishning murakkabroq shakllari rivojlanishi;

- ishlab chiqarish ierarxik strukturasining rivojlanishi va murakkablashuvi;

- ishlab chiqarishning intensivlashishi, buning oqibatida mehnat samaradorligini oshirish orqali ishlab chiqarish hajmining ortishi.

Shaharning shahar tashkil qiluvchi bazasi obyektlarining hududiy konsentratsiyasi va spetsializatsiyasi mehnat joylari orasida ishlab chiqarish aloqalarini ko'chaytirish va murakkablashtirishni taqozo qiladi, bu esa aholi joylashishi, aholining shahar ichki va shaharlararo harakatiga ta'sir ko'rsatadi. Shahar tashkil etuvchi bazaning rivojlanishi aholi soni va demografik tarkibini belgilaydi. Shuning uchun rekonstruksiya davrida aholi sonini aniqlash va shahar hududi bo'ylab taqsimlash muhimdir.

Shahar ichida aholini joylashtirishni mukammallashtirish aholining turmush tarzining qulay sharoitlarini yaratish: mehnat va jamoat faoliyati, dam olish turlari va shakllarini tanlashda nisbatan teng va qulay imkoniyatni yaratish; turmushning gigienik sharoitlarini yaxshilashni taqozo etadi. Bundan rivojlanish yo'nalishi, mos holda rekonstruksiya prinsiplari va uning rejaviy strukturasi rivojlanishini belgilovchi eng muhim shaharsozlik omillaridan biri kelib chiqadi: o'sayotgan shahar tashkil qiluvchi baza obyektlarini joylashtirish va shakllangan strukturani hisobga olgan holda aholini joylashtirish, hududning resurs imkoniyatlaridan kelib chiqib mehnat qilish joylarini joylashtirish. Mehnat qilish joylarini joylashtirish va aholini joylashtirishning (shahar ichki va shahar tashqarisida) o'zaro bog'liq

sistemesi shaharning funksional tashkil etilishi va fazoviy rivojlanish prinsiplari, shuningdek, uning asosiy funksional hududlari va elementlari orasidagi transport aloqasi strukturasini hal qiluvchi darajada belgilab beradi.

Shaharsozlik amaliyotida shahar rejaviy strukturasining fazoviy rivojlanishini ikkita shaklini ajratish mumkin:

- shaharning o'z atrofidagi bo'sh hududlarni o'zlashtirish orqali hududiy kengayishi;

- binolar qurilishini zichlashtirish, foydalanilmaydigan va qurilish uchun noqulay bo'lgan hududlarni o'zlashtirish, yer osti hududidan foydalanish hisobiga hududdan foydalanishni intensivlashtirish.

Shahar atrofidagi hududlarni o'zlashtirish hisobiga kengayishi:

- aholi joylashishi sistemasida shaharning o'rnini;
- shaharning ichki rejaviy tashkil etilishi;
- shaharning o'zlashtirishga yaroqli hududlarning mavjudligi bilan belgilanadi.

Shaharning hududiy o'sishining asosiy yo'nalishlarini tanlash uning aholi joylashtirish sistemasidagi o'rniga mos holda ushbu shaharning boshqa aholi punktlari bilan funksional aloqasi, shuningdek, unda shakllangan shahar ichki va shaharlararo kommunikatsiyalarining strukturasidan kelib chiqadi. O'zaro bog'liq aholi joylari sistemasida shahar rolining oshishi uning hududiy rivojlanishini shaharlararo ijtimoiy-iqtisodiy aloqalarning intensivligiga mos holda shaharning asosiy yo'nalishlari bo'yicha o'sish imkoniyatini ta'minlaydigan uzoq kelajakka moslab mo'ljallashni taqozo etadi.

Shaharning hududiy o'sishining samaraliroq yo'nalishlarini aniqlash shaharning aholi joylashishi sistemasidagi o'rnini va shaharning unga intiluvchi aholi punktlari yoki ushbu shahar intiluvchi markaz-shahar bilan aloqasi strukturasining xarakteri asosida olib boriladi.

Ko‘proq intensiv va doimiy aloqalarni xarakterlovchi yo‘nalishlar shaharning hududiy o‘shining samarali yo‘nalishlarini belgilaydi. Bunda eng muhim talablardan biri shaharning rejaviy strukturasi keyingi rivojlanishi imkoniyatini, uning ko‘proq kutiladigan o‘zgarishlarga shaharning asosiy elementlari orasida nisbatan tartibli o‘zaro aloqani saqlab qolgan holda o‘z vaqtida ta’sirlanishi hisoblanadi.

Shahar asosiy transport kommunikatsiyalari bo‘ylab yondashgan bo‘sh hududlarda rivojlanadi. Birinchi o‘rinda suv havzalari bo‘yi va o‘zlashtirilayotgan hududni mavjud shahar bilan aloqasini ta’minlovchi transport tugunlari atrofi o‘zlashtiriladi.

II BOB. SHAHAR REKONSTRUKSIYASI

2.1. Shaharsozlikning asosiy rejalashtirish prinsiplari va shahar strukturasi

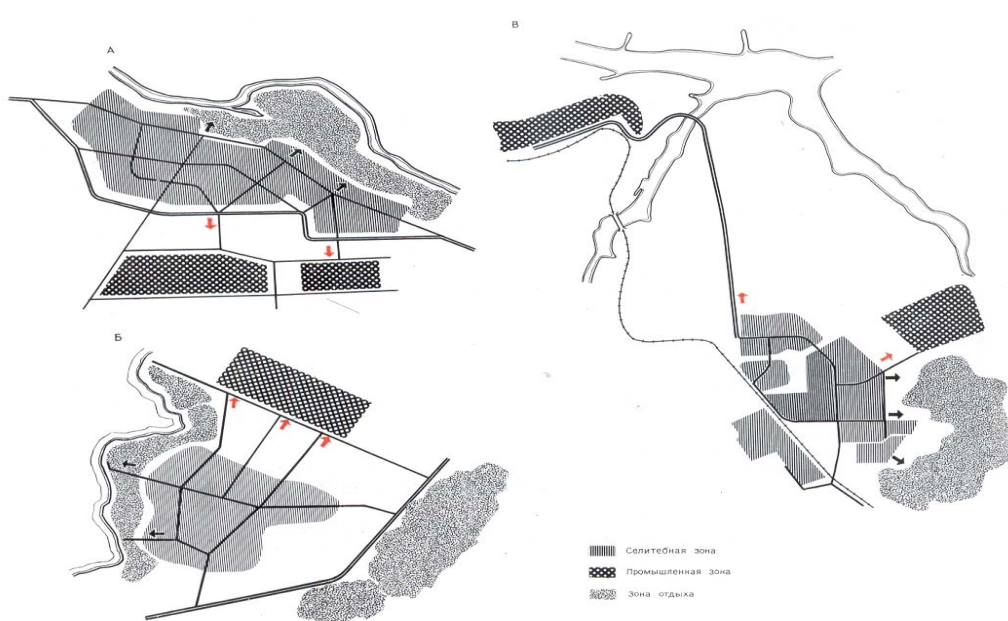
Zamonaviy shahar – bu sanoat korxonalari, turar-joy komplekslari, jamoat markazlari, ochiq havodagi dam olish joylari, transport va muhandislik inshootlari bilan band bo‘lgan hududlarning murakkab kompleksidir. Shuning uchun, shaharning rejaviy tashkil etilishiga tartib va sistema kirituvchi dastlabki prinsip bu – funksional rejalashtirish, shaharni asosiy vazifalarga ko‘ra (mehnat, jamoat hayoti, turmush, dam olish) qismlarga ajratish prinsipidir.

Shahar funksional jihatdan foydalanishiga qarab quyidagi hududlarga (zonalarga) bo‘linadi:

- aholi yashaydigan hudud;
- shaharning jamoat markazi;
- sanoat hududi;
- tashqi transport hududi;
- kommunal-omborxona hududi;
- aholi dam olish hududi (rekreatsiya);
- sanitar-himoya hududi;
- ko‘kalamzorlar hududi.

“Shaharning arxitekturaviy-rejaviy strukturasi” tushunchasi shaharning qurilish prinsiplaridan kelib chiqadi. Shaharsozlikda funksional hududlarga ajratish g‘oyasi yangilik emas. U XX asr boshida shahar hududida turar-joylar, fabrika, zavodlar, omborxonalar, ko‘chalarning tartibsiz aralashuvi natijasida yuzaga keldi. XXI asr o‘rtalarida bu g‘oya yetakchi shaharsozlik konsepsiyasiga aylandi, lekin uning ham muammolari yuzaga chiqa boshladi.

Bitta vazifa uchun ajratilgan keng hududlar shaharning to'laqonli ijtimoiy hayotini ta'minlovchi ko'p sifatlarini yo'qota boshladi va jamoatchilik vazifalaridagi elementlar bilan oqilona to'ldirilishni talab qildi.



11-rasm. Shaharning arxitekturaviy–rejaviy strukturasi

Aholi yashaydigan hudud: bunda turar-joy tumanlari, kichik tumanlar, aholiga madaniy-maishiy xizmat ko'rsatish muassasalari, ma'muriy jamoat tashkilotlari, ko'kalamzorlar, umumfoydalanadigan sport inshootlari, ko'chalar va maydonlar, zararsiz bo'lgan ayrim sanoat tashkilotlari, omborxonalar, tashqi transport qurilmalari va zaxira hududlari joylashadi.

Aholi yashaydigan hudud, qoida bo'yicha, shamol yo'nalishi tomondan qaraganda sanoat hududidan oldin, daryo oqimining yuqorisida, suv havzalari, ko'kalamzorlar yaqinida joylashadi. Shaharning aholi yashaydigan hududini tashkil etishda unda turar-joy qurilmalarini, madaniy-maishiy xizmat ko'rsatish muassasalarini, jamoat markazlarini, ko'chalar tarmog'ini va umumiy foydalanish ko'kalamzorlarini to'g'ri (ratsional) joylashtirish ko'zda tutiladi.

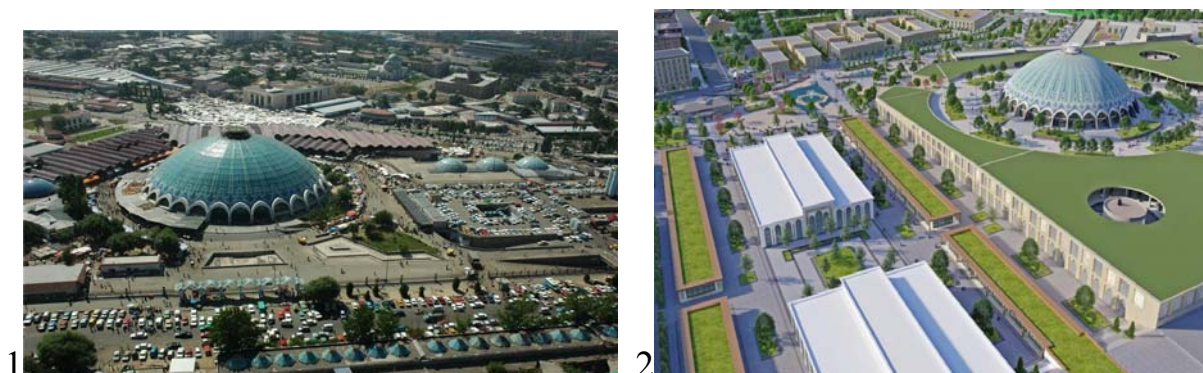
Aholi yashaydigan hududlarda ishlab chiqarish chiqindilarini chiqarmaydigan va katta yuk aylanishiga ega bo'lmagan sanoat korxonalari

hamda ilmiy-tadqiqot institutlari va ma'muriy-xo'jalik muassasalari joylashishi mumkin. Asosiy mehnat qilish joylaridan biri bo'lgan sanoat korxonalari o'zining joylashuviga va temir yo'llar kirib kelishiga anchagina hudud talab qilib, shaharning tarixiy tarkibiga kuchli ta'sir ko'rsatadi.

Shaharning jamoat markazi polifunksional hududni tashkil qiladi. Umumshahar markazi ijtimoiy siyosiy, ma'muriy, madaniy hayotning va shaharliklarga xizmat ko'rsatishning asosiy funksiyalarini o'zida to'playdi.

Markazlar o'zining xarakteri va tarkibiga ko'ra ma'muriy-xo'jalik, madaniy-maishiy muassasa va korxonalarni universal ixtisoslashgan do'konlarni birlashtiruvchi kompleks yoki ularga qandaydir alohida xizmat ko'rsatish turi muassasalari joylashgan ixtisoslashgan markazlar bo'lishi mumkin. Shahar jamoat markazlarining tuzilmasi uning ma'muriy ahamiyatining ko'lamiga va xalq xo'jaligi tarmoqlarini joylashtirish tizimiga bog'liq. Shaharning o'sib borishi bilan undagi jamoat markazlarining tuzilmasi hajmi jihatdan rivojlanadi va murakkablashadi.

Shaharning jamoat markazi shahar aholisi hamda shahar atrofidagi tumanlar aholisiga xizmat qilishni amalga oshiradi. Shaharlararo ahamiyatga nafaqat yirik shaharlardagi markazlar, balki kichik va o'rta kattalikdagi shaharlardagi markazlar ham ega bo'lishi mumkin.



12-rasm. Toshkent “Chorsu” savdo majmuasi hududi:

1-hozirgi holati; 2 – taklif loyihasi

Sanoat hududi: bunda sanoat tashkilotlari, madaniy-maishiy xizmat ko'rsatish tashkilotlari, ko'chalar, maydonlar, yo'llar, ko'kalamzorlar joylashadi.

Sanoat hududining ishlab chiqarish yo'nalishi, sanitar-gigienik zararliligi va korxonalar yuk aylanishiga ko'ra ishlab chiqarish qismi yaqinida (100 - 300 m) yoki undan uzoqda (1 - 1,5 km) tashqi transport magistrallari bilan qulay aloqalarga ega bo'lgan holda joylashtiriladi.

Sanoat hududi aholi yashaydigan qismga nisbatan shamol esayotgan va daryo oqimi bo'ylab quyi tarafda joylashishi lozim. Sanoat hududi butun shahar bilan magistral ko'chalar tizimi orqali yaxshi bog'langan bo'lishi lozim. Shuningdek, sanoat korxonalarining zararliligi darajasiga qarab sanitar-himoya hududlari loyihalanadi.

Tashqi transport hududi: bunda temir yo'l tarmoqlari va bekatlari, port inshootlari, aerodromlar, avtovokzallar, daryo va dengiz vokzallari joylashadi.

Kommunal-omborxona hududi: bunda omborxonalar, ularga xizmat qiluvchi temir yo'l tarmoqlari, tramvay, trolleybus va avtobus parklari, ichimlik suv inshootlari, oqava suvlar inshootlari, shahar kommunal xo'jalik inshootlari joylashadi.

Kommunal-ombor qismlar shahar ichi va tashqi transport tarmog'i bilan yaxshi aloqaga ega bo'lishi lozim. Ular ham aholi joylari kam bo'lgan sanoat tumanlarida joylashtiriladi.

Omborxona majmuasini asosiy rejaviy tashkillashtirish quyidagicha bo'ladi:

- majmua hududini yukni qabul qilish, saqlash va jo'natishga mo'ljallangan omborxona maydoni ajratilgan holda chegaralash;
- yukni qabul qilish va jo'natish, bir transportdan boshqasiga qayta yuklash vazifalarini bajaruvchi transport hududi;

- maishiy va ishlab chiqarishga xizmat qiluvchi hudud;
- sanitar-himoya hududi.

Sanitar-himoya hududi: turar-joy hududlarini sanoat tashkilotlari va transport qurilmalaridan ajratadi. Bu hudud ko‘kalamzorlar va ochiq maydonlardan iborat.

Asosiy funksional hududlarni shahar hududida fazoviy taqsimlash ancha murakkab masaladir. Shaharning ayrim hududi bitta funksiyani bajarib, u monofunksional qismga aylanishi mumkin. Ayrim hududlarida bir nechta asosiy funksiya qo‘shilib ketib, ular polifunksional hududni tashkil etadi.

Ilmiy yo‘nalishdagi shaharlarda uning asosiy hududlari qatoriga ilmiy tadqiqot institutlari va konstruktorlik byurolari hududi qo‘shiladi. Kurort shaharlarda asosiy shaharni tashkil etuvchi hududlar - ommaviy dam olish joylari, ko‘kalamzorlarning yirik massivlari, qishloq xo‘jalik mahsulotlari yetishtiriladigan dehqonchilik yerlari va boshqalar bo‘lishi mumkin.

Aholi dam olish hududi (rekreatsiya):bu alohida funksional hudud hisoblanadi. Uning unsurlari (elementlari) shaharda aholi yashash joylarida, sanoat hududida va ulardan tashqarida, ya’ni alohida dam olish hududi sifatida joylashadi. Shahardan tashqarida qisqa muddatli (dam olish kunlari) va uzoq muddatli (ta’til paytida) dam olish joylari tashkil etiladi (pansionatlar, o‘quvchilar oromgohlari, bog‘dorchilik joylari).

Ko‘kalamzorlar hududi: sog‘lom shahar muhitini yaratish uchun, ko‘kalamzor hududlar shaharning barcha hududlarini qamrab olishi va judayam kichik bo‘lmasligi kerak. Faqat shaharning o‘zigina emas, balki uning alohida funksional hududlari ham rivojlana olishi lozim. Muhimi, ular bir-birining makoniy rivojlanishiga xalaqit bermasligi va zich o‘sib ketmasligi lozim.

Tashqi ko‘kalamzor massivlarni (o‘rmonlar, o‘rmon-parklar) shaharning yashil ko‘kalamzorlari bilan birlashtirish tavsiya etiladi, bunda shahar

hududini ko'kalamzor yo'llar va xiyobonlar bilan joylashtirish ko'zda tutiladi.

Ko'cha-yo'l tarmoqlarining prinsipial sxemasi

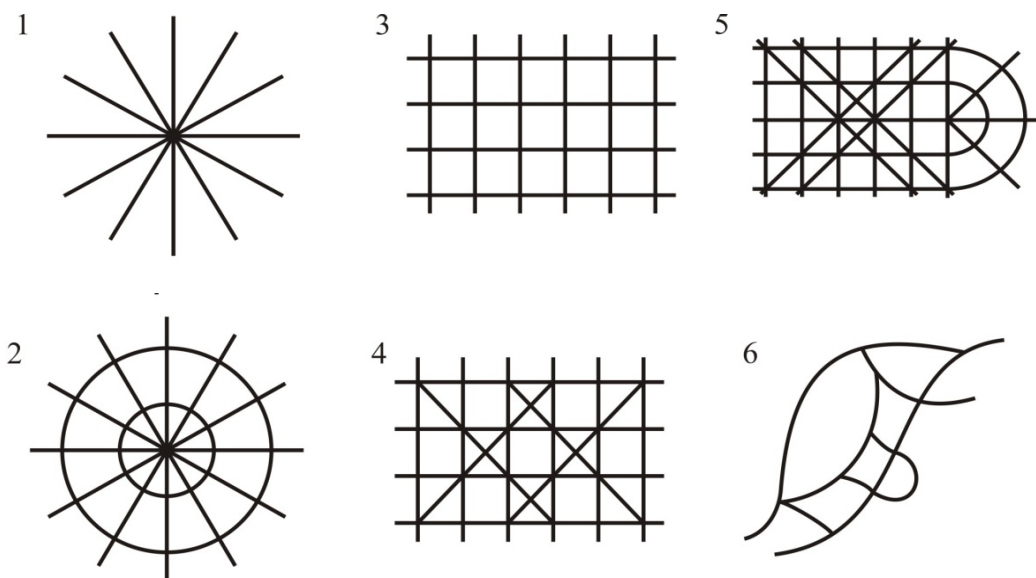
Ko'pchilik shaharlarda ko'cha yo'l tarmoqlari uzoq vaqt davomida shakllangan va har bir shaharning rivojlanish bosqichlarini ko'rsatadi. Magistral ko'cha yo'l tarmoqlari konfiguratsiyasi bo'yicha bir qancha prinsipial sxemaga bo'linadi. Bu sxemalar toza holda uchramaydi, ularni o'rniga kombinatsiyalar ishlatiladi.

Radial sxema – qadimiy shaharlarning markaziy qismlari tipik tarmog'i. Shaharning rivojlanishi va undagi qurilishning o'sib borishi shahar yo'llari bo'ylab amalga oshgan. Qal'a yoki bozorlar shahar markazi, ya'ni yadrosi hisoblangan. Bunday sxema quyidagi qulaylik va kamchiliklarga ega: *qulayligi* – shahar markazi bilan oson bog'lanish; *kamchiligi* – tumanlararo barcha transport markaz orqali o'tadi. Avtomobillar soni ortib bormasdan avval, uncha katta bo'lmagan shaharlarda bu sxemada transport muammosi bo'lmagan. Hozirgi davrga bu sxema umuman yaramaydi, faqat shaharning tarixiy qismlarida uchraydi.

Radial halqasimon sxema – halqali ko'chalar radial ko'chalar bilan to'ldiriladi. Ko'pchilik hollarda halqa ko'chalar qal'a devorlari o'rnida yuzaga kelgan. Ushbu sxema radial sxemaning birmuncha yaxshilangan varianti hisoblanadi. Bunday sxema shahar tarixlaridan bizning davrimizgacha yetib kelgan.

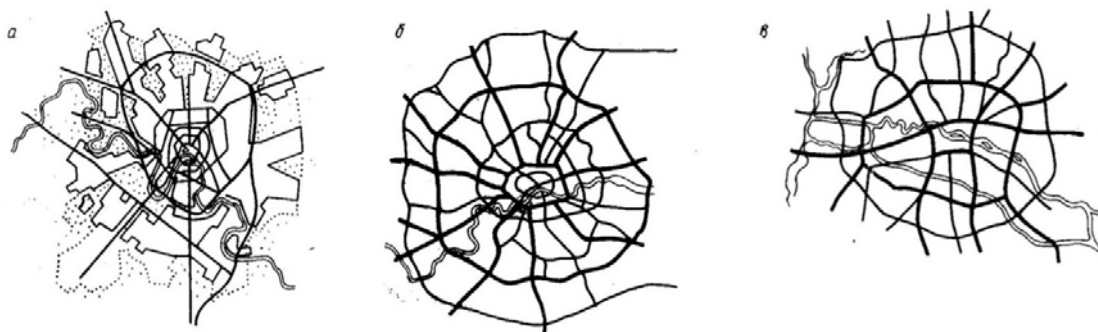
To'g'ri burchakli sxema. O'tgan asrda keng qo'llanilgan bo'lib, oldindan loyihalaniq qurilgan shaharlarda uchraydi. Unda magistrallar tizimi 90° ga yaqin bo'lgan burchak ostida kesishuvchi to'rsimon shaklni o'zida ifodalaydi. *Qulayligi* - qurilishni tashkil etishda va harakatlanish uchun qulayliklar yaratishda; *kamchiligi* - transportning uzoq masofaga yurishidir.

Uchburchakli sxema magistral ko‘chalar sistemasi 60° ga yaqin burchak ostida kesishib, magistral oraliq‘i hududlarining uchburchak ko‘rinishidagi hududini shakllantirishidir.



13-rasm. **Ko‘cha yo‘l tarmoqlarining prinsipial sxemalari:**

1 - radial; 2 - radial-halqasimon; 3 – to‘g‘ri burchakli; 4 – to‘g‘ri burchakli diagonal; 5 – kombinatsiyalashgan; 6 – erkin sxema



14-rasm. **Radial halqali sxemada loyihalangan shaharlar:**

a – Moskva; b – London; v – Berlin

To‘g‘ri burchakli chiziqli sxema cho‘ziq shaklli (chiziqli) shaharlarda qo‘llaniladi. Shaharning u boshidan bu boshigacha eng qisqa vaqtda yetib borishni ta‘minlash, shaharning funksional qismlarini to‘g‘ri loyihalash muhim. Funksional qismlar shunday taqsimlanishi kerakki, yashovchilarning

kundalik turmushi jarayonida jamoat markazlari, maishiy xizmatlardan va boshqa xizmatlardan foydalanishi eng qulay holda tashkil etilsin.

To'g'ri burchak-diagonal sxema. To'g'ri burchakli sxema diagonal magistrallar bilan to'ldirilib yaxshilanadi. Transportlarni uzoq yurishi kamaytiriladi, vaqt ketishi minimal holatga keltiriladi. Kamchiliklari - magistrallar kesishgan joylarida murakkab tugunlar hosil qilinadi. Magistral ko'chalar oralig'ida qurilishlar qiyinlashadi.

Kombinatsiyalashgan sxema. Yirik shaharlarda amalda keng tarqalgan. Misol uchun shaharning bir qismi muntazam to'g'ri burchakli sistemada, boshqa qismi radial-halqasimon yoki uchburchak sxemada hal qilinishi mumkin. Ba'zan shahar ahamiyatidagi magistral ko'chalar muntazam sistemada, ikkinchi darajali ko'chalar esa, yarim halqa yoki uchburchak sxemada hal qilinadi.

Erkin sxema murakkab releflarda qo'llaniladi. Shahar hududining transport tizimini yuqorida keltirilgan birorta sxema asosida loyihalash imkoni bo'lmaganda shu usul qo'llaniladi. Bunda aholining qatnov yo'nalishlari eng qisqa masofa bo'ylab birlashtiriladi. Loyihasiz qurilgan kichik shaharlarda uchraydi. Har xil ko'cha tizimlarida eng ko'p tarqalgan qo'shimcha bu – ilmoqsimon magistrallardir (петлеобразные магистрали).

Tipologiya - bu umumlashtirishning yuqori darajasi bo'lib, shaharlarni har tomonlama to'la tavsiflash va uning asosida ularning rivojlanish va rekonstruksiya strategiyasini belgilash imkonini beradi.

Shaharlarning tipologiyasini belgilovchi eng muhim alomatlari:

- xalq xo'jaligi sohasi;
- aholi soni;
- iqtisodiy-geografik o'rni;
- paydo bo'lish va rivojlanish davrlari.

Shaharlarni *xalq xo'jaligi* vazifalariga qarab klassifikatsiyalash va tipologiyasi ularning eng muhim xususiyatlarini aks ettiradi:

Ko'p funksiyali shaharlar - ma'muriy-xo'jalik, madaniy va iqtisodiy funksiyalarni o'zida muvofiqlashtiruvchi, hamda rivojlangan sanoat va transportlarga ega. Bular - poytaxtlar, viloyat markazlari va boshqa yirik shaharlar (ularda yuqoridagi sanab o'tilgan funksiyalarning har biri) shaharsozlik ahamiyatiga ega. Bu turdagi shaharlar muhim tuman tashkil etuvchi markazlardan bo'lib, keng va xilma-xil aloqalarga, murakkab hudud tuzilishiga egadirlar.

Tumanlararo ahamiyatli sanoat va transport funksiyalari ustun bo'lgan shaharlar. Bu turdagi shaharlarni sanoat, transport va sanoat-transport shaharlarga ajratish mumkin.

Sanoat shaharlarining turlari xilma-xil. O'zida turli sanoat tarmoqlarini birlashtirgan shaharlar keng tarqalgan bo'lib, ular asosan rivojlangan sanoat tumanlarida paydo bo'ladilar, tez rivojlanadilar va murakkab hududiy tarkibga egadirlar.

Ko'pgina sanoat shaharlari tor sanoat ixtisosligiga ega, masalan: metallurgiya sanoatining, mashinasozlik, kimyo sanoatlarining markaz-shaharlari.

Boshqa funksiyalar ustun bo'lgan shaharlar - asosan mahalliy markazlar vazifasini bajaruvchi kichik shahar joylari.

Kurort, ilmiy markaz, temir yo'l tugunlari vazifasini bajaruvchi shaharlar.

Shaharning xalq xo'jalik profili uning tarixiy tarkibiga: funksional qismlarining joylashuvi, shuningdek, sanoat va turar-joy tumanlariga, ularning orasidagi oraliqlarga, transport aloqalari xarakteriga va boshqalarga katta ta'sir ko'rsatadi.

Shaharlar aholisining soni ham uning tipologik belgilaridan hisoblanadi. Shaharlarni aholisining soniga qarab quyidagi guruhlariga bo'lish qabul qilingan:

- eng yirik shaharlar - 500-1000 minggacha va undan yuqori;
- yirik shaharlar - 250-500 minggacha;
- katta shaharlar -100-250 minggacha;
- o'rta shaharlar - 50-100 minggacha;
- kichik shaharlar - 50 minggacha.

Shaharlar qancha katta va ularning aholisi qancha ko'p bo'lsa, ular egallagan hudud shuncha katta bo'ladi, tarxiiy tarkibi shuncha murakkab bo'ladi, tarxning xarakteri o'zgaradi va boshqalar.

Kichik shaharlar - asosan piyoda harakati orqali bog'langan shaharlar, o'rta va katta shaharlarda shahar ichi aloqalari uchun relssiz transport lozim.

Eng yirik aholisi 1 mln dan oshiq shaharlarda qoida bo'yicha tezyurar tashqi transport (metro) qo'llaniladi, u shahar tarxiiy tarkibiga anchagina ta'sir ko'rsatadi.

Eng yirik shaharlarda murakkab funksional va tarxiiy tarkib shunday shaharsozlik holatini keltirib chiqaradiki, unda erkin hududlarda yangi qurilishidan tortib, to shaharning eski qismini rekonstruksiya qilish va qayta qurishgacha, yer osti makonlarini o'zlashtirishdan, jamoat markazini shakllanishigacha bo'lgan masalalarni hal etish lozim bo'ladi.

Iqtisodiy-geografik o'rni: shaharlar bir qancha omillar ta'siri ostida vujudga kelgan. Masalan, tabiiy – iqlimiy omillar natijasida yuzaga kelishi mumkin, ya'ni suv havzalariga yaqin, vodiylarda, tog' yonbag'irlarida va shunga o'xshash yashash uchun qulay sharoitlar mavjud joylarda. Qadimda karvon yo'llari kesishgan joylarda ham shaharlar shakllangan.

Paydo bo'lish va rivojlanish davrlari: yangi yoki qadimiy shahar. Masalan, shaharsozlik nuqtayi nazaridan yangi shaharlarning (Navoiy,

Chirchiq, Bekobod va b.) tuzilishi qadimdan shakllanib, rivojlanib kelgan shaharlarga (Samarqand, Buxoro, Xiva va b.k) nisbatan boshqacha bo‘ladi. Chunki qadimiy shaharlarni rivojlantirishda zamonaviy shaharsozlik talablari bilan bir qatorda tarixiy muhit va yodgorliklarni saqlab qolish ham asosiy ahamiyat kasb etadi.

Yangi shaharni loyihalash va mavjud shaharni rekonstruksiya qilish jarayoni yashash hududi, sanoat hududi va aholining asosiy qatnash joylari o‘rtasida eng qulay transport aloqalarini yaratish bilan bevosita bog‘liq. Shaharning transport sistemasini to‘g‘ri loyihalash, uning magistral ko‘cha va yo‘llarini, jamoat transportini joylashtirish shaharning bosh tarixini ishlab chiqish jarayonida bir qancha rejaviy, kompozitsion, transport va iqtisodiy ko‘rsatkichlar va shaharning aholi joylashish sistemasida tutgan o‘rniga qarab hal etiladi.

2.2. Transport infrastrukturasini elementlarini ta’minlash

Yangi shaharni loyihalash va mavjud shaharni rekonstruksiya qilish jarayoni yashash hududi, sanoat hududi va aholining asosiy qatnash joylari o‘rtasida eng qulay transport aloqalarini yaratish bilan bevosita bog‘liq. Shaharning transport sistemasini to‘g‘ri loyihalash, uning magistral ko‘cha va yo‘llarini, jamoat transportini joylashtirish shaharning bosh tarixini ishlab chiqish jarayonida bir qancha rejaviy, kompozitsion, transport va iqtisodiy ko‘rsatkichlar va shaharning aholi joylashish sistemasida tutgan o‘rniga qarab hal etiladi.

Aholining yashash joyidan ishlash joyigacha va asosiy qatnash yerlarigacha (shahar markazi, vokzallar, shahar parklari va h.k.) bo‘lgan masofani bosib o‘tishida eng kam vaqt sarf etishini ta’minlaydigan transport tarmog‘ini loyihalash shaharsozlikda eng muhim masalalardan biridir. Bunda

tarmoqning texnik-iqtisodiy ko'rsatkichlari, harakat xavfsizligi shartlari, transport va piyodalar harakatining qulayligi hisobga olinishi lozim.

Zamonaviy shaharda transport, shahar tashkil etuvchi omil hisoblanadi. Transport magistralari va ko'chalar tarmoqlari shaharning rejali tuzilmasining asosiga aylanmoqda, chunki ijtimoiy va texnik taraqqiyot shaharning faol kuchlarining rivojlanishini keltirib chiqaradi. Boshqa tomondan ilk davrlarda tashkil topgan yirik shaharlar, kam o'tkazuvchanlik imkoniyatiga ega bo'lgan tor va kalta ko'chalardan iborat. Mavjud ko'cha tarmoqlari va jadal harakat o'rtasidagi qarama-qarshilik dunyoning qariyb barcha yirik shaharlarida kuzatilmoqda.

Bu holat rejalashtirilgan tuzilmaning quyidagi kamchiliklari tufayli vujudga kelgan:

- eski shaharlarning reja tuzilmasi tranzit transportlarning shahar markazidan o'tishi xususiyati bilan bog'liq. Bu, unga nisbatan ortiqcha bosimning oshishiga olib keladi;

- shaharlarda ko'cha tarmoqlarining aniq taqsimlanishi mavjud emas. Tez qatnov ko'chalar tranzit harakatni ta'minlash imkoniga ega emas. Ko'chalarning transport qatnovchi qismining kengligi oz va shu bilan birga transport to'xtash joylari yo'q;

- jadal harakat ko'chalarida turli qavatli transport chorrahalari etarli emas. Transport oqimlari piyoda yo'laklaridan to'liq ajratilmagan;

- magistral ko'chalar bo'yida joylashgan turar joy binolari shovqin, chang va gazdan yetarli darajada himoyalangan.

Ko'cha tarmog'ini rekonstruksiya qilishdan maqsad, yuqorida sanab o'tilgan kamchiliklarni bartaraf etishdan iboratdir.

Yo'llar rekonstruksiyasi quyidagilardan tashkil topishi mumkin:

- Trassaga bo‘lgan talablarning ortishi bilan bog‘liq bo‘lgan chorraha va ularga qo‘shilib ketuvchi yo‘llarni yaxshilash, ya’ni chorrahalarni qayta qurish, kesishgan avtomobil yo‘llarida ko‘p darajali chorrahalarni qurish.

- Avtomobil harakatiga xizmat ko‘rsatuvchi qator inshootlarni – yo‘lda qisqa muddatli dam olish, trassadan ochiladigan go‘zal manzaralarni tomosha qilish (tomosha maydonchalari) maydonchalarini, avtomobil turar joylarini, avtobus bekatlarini barpo etish.

- Yo‘l ko‘tarmasini (polotnosini) kengaytirish

- Yo‘l harakatining trassa bo‘ylab o‘rtacha tezligini va bunga mos ravishda uning (trassaning) o‘tkazuvchanlik qobiliyatini orttirish.

- Yomg‘ir va boshqa suvlarining ketish joylarini yaxshilash.

- Yo‘lning avtomobil qatnov qismining qiyaligini me’yoriga keltirish quyidagi bir necha hollarda talab etilishi mumkin: suv ketishi ta’minlanmagan past hududlarda va yuqori tezlikdagi zamonaviy avtomobil harakati uchun noqulay bo‘lganda avtomobil yo‘llarining bo‘ylama profilida ravonlikni ta’minlash uchun.

Rekonstruksiya asos sifatida aholiga yagona transport xizmatini ko‘rsatish olinadi. Sxema transportning barcha turlarini o‘zaro hamkorlikda ishlatishga asoslangan: ya’ni avtomobildan boshlab metropolitengacha. Bunday sxema (chizma) avvalo shahar yo‘llarining aniq tasnifini talab qiladi.

Harakat tartibi bo‘yicha ular uch guruhga bo‘linadi:

Birinchi guruhga umumshahar foydalanishidagi tez qatnov yo‘llari kiradi. Ularning vazifasi uzoqdagi rejalashtirilgan hududlar va atrof shaharchalarni tezkor bog‘lashdir.

Ikkinchi guruhni asosiy magistrallar tashkil etadi. Ular yirik shaharning uzoqdagi nuqtalari va atrof hududlarni birlashtiradi. Bu guruh avvalgidan yo‘llarni ajratuvchi hududlar, yer osti va yer ustidan o‘tkazilishi bilan farqlanadi, ya’ni shahar inshootlaridan ajratiladi.

Uchinchi guruhga mahalliy magistral va ko‘chalar kiradi. Ushbu guruh yo‘llari shahar inshootlari (qurilishlari)ga xizmat ko‘rsatadi va ular bilan butunlay bog‘langan.

Yo‘llarning barcha uchta guruhi yagona transport rejali chizmada birlashadi. Shahar magistrallari nohiya magistrallari bilan to‘ldiriladi. Ularga esa o‘z navbatida mahalliy ahamiyatdagi ko‘chalar qo‘shiladi.

Katta shahar sharoitida tez qatnov yo‘llar alohida ahamiyatga ega. Yuqori transport tezligi tufayli ushbu yo‘llar shahar bo‘ylab harakatlanishga ketadigan vaqtni qisqartiradi, ushbu ko‘rsatkich esa ancha darajada shaharlikning hayoti qulayligini belgilaydi.

Shahar rekonstruksiya sharoitida zamonaviy tez qatnov yo‘llarini qurish murakkab masala hisoblanadi. Bu murakkablik mavjud inshootlarning zichligi va yer ostidagi muhandislik kommunikatsiyalarining ko‘pligi bilan izohlanadi.

Shu tufayli shaharning mavjud qurilgan hududida zamonaviy yo‘llarni yaratish bir qator o‘ziga xos xususiyatlarga ega. Masalan, birinchi guruh yo‘llari uchun ayniqsa ko‘chadan tashqari rassalarda mavjud bo‘lgan ko‘chalar tarmog‘ini ishlatish maqsadga muvofiq emas. Ularni ko‘proq yangi marshrutlardan o‘tkazishadi. Uchinchi guruh yo‘llarini odatda mavjud ko‘chalardan, ularni qisman yoki kapital ta‘mirlagan holda o‘tkaziladi.

Shaharning transport rejalashtirish chizmasi shahar magistrallarini yaratish, ko‘chalarni kengaytirish va ularni nohiya ahamiyatiga molik magistrallarga aylantirish, turli qavatli chorrahalar va inshootlarni rekonstruksiya qilish, dublyor ko‘chalar va bir tomonlama harakat ko‘chalarini tashkillashtirish, tranzit transportlar yopiq harakatlanuvchi magistrallararo hududlarni kengaytirish va ortiqcha chorrahalarini yo‘qotish, ko‘chadan tashqari avtomobil to‘xtash joylari va garajlarni tashkil etishni ko‘zda tutadi.

Ko'chalarni tez qatnov magistrallarga rekonstruksiya qilish uch uslubda amalga oshiriladi: transport o'tish yo'li va trotuarlarni (йўлакча) mavjud inshootlarning qizil chiziq chegarasida modernizatsiya qilish, bir tomonlama harakat ko'chalar tizimini tashkil etish, qizil chiziqlar o'lchamini kengaytirish.

Birinchi uslub eski inshootlarni buzmasdan yo'llarni kengaytirishni nazarda tutadi. Oddiy holatda yo'lning harakat qismi trotuar va xiyobonlar hisobiga kengaytiriladi.

Ko'chalar rekonstruksiyasining ikkinchi uslubida ko'chaning kengligi bir xil miqdordagi harakatlanish qatorlarini ikki tomonga ham birdek joylashtirish imkoni bo'lmagan taqdirda, yo'l chiziqlari (qatorlari)ni almashinish (navbatlash) tizimiga murojaat qilinadi. Ushbu tizimning mazmuni shundan iboratki, ko'chaning qisqa masofali uchastkalarida bir tomonga ikki qatorli, ikkinchi tomoniga esa bir qatorli harakatlanishni tashkil qilinadi. Harakatlanishning almashinuvchi qatorli magistrallari kengaytirilgan ikki qatorli uchastkalarida sekin yuruvchi mashinalardan o'tib ketish imkonini beradi. Natijada ko'chaning o'tkazuvchanlik quvvati oshadi.

Ko'chalar rekonstruksiyasining uchinchi uslubida yo'lning harakatlanuvchi qismiga xalaqit berayotgan inshootlarni buzib tashlashni ko'zda tutadi. Ushbu uslub inshootlarni butunlay buzib tashlashni talab qilib, uni (tarixiy, iqtisodiy) ahamiyatga molik bo'lmagan, arzon inshootlarni buzishda qo'llaniladi. Agar yon atrof hudud imkon bergan taqdirda, buzishni kamaytirish maqsadida biror qiymatga ega (masalan, tarixiy-madaniy, iqtisodiy) binolar saqlab qolinadi. Bu holatda ko'chalarni shunday tarzda o'tkaziladiki, bunda binolar ajratuvchi chiziq chegarasida joylashtiriladi.

Buzilishga mo'ljallangan kam qiymatli, arzon binolar orasida odatda saqlab qolinishi zarur bo'lgan alohida binolar bo'lishi mumkin. Bunday

binolarni daha ichkarisiga siljitishadi yoki yo'lni shu binoning tagidan tunnel orqali o'tkazishadi.

Sanab o'tilgan shahar ko'chalari va yo'llarning rekonstruksiyasi shahardagi harakatlanishni tartibga solishning birinchi navbatdagi vazifasi hisoblanadi. Bu tadbir magistrallarning ekspluatatsion ko'rsatkichlarini sezilarli darajada oshiradi.

Harakat oqimining alohidaligi (yakka) bo'yicha kesishgan tugunlar olti sinfga bo'linadi.

Birinchi sinf chorrahasi to'xtovsiz harakatni alohida oqimlarga ajratgan holda uchta qavatda birdaniga o'tkazadi. Bunda faqatgina chap tomonga buriluvchi oqimlar o'zini boshqarishni talab qiladi.

Ikkinchi sinf chorrahalari ikki qavatda amalga oshiriladi. Ular asosiy yo'nalishdagi to'xtovsiz harakatni o'tkazishadi. Ikkinchi darajali yo'nalishdagi harakat – boshqariluvchidir.

Uchinchi sinf chorrahalari ikki qavatdan iborat bo'lib, asosiy yo'nalishdagi transport to'xtovsiz oqimini o'tkazadi. Ikkinchi darajali va chap tomonga buriluvchi yo'nalish o'zini boshqaruvchi harakat bilan ta'minlanadi.

To'rtinchi – oltinchi sinf chorrahalari bir qavatda amalga oshiriladi. Ular mahalliy ahamiyatga ega, harakat tezligi unchalik katta bo'lmagan ko'chalar uchun mo'ljallangan. To'rtinchi sinf chorrahalari – boshqariluvchi, beshinchi sinf chorrahalari esa – o'zini boshqaruvchi bo'ladi. Oltinchi sinf chorrahalari nohiya ahamiyatidagi ko'chalarda oddiy chorraha ko'rinishida bo'ladi.

Shaharning rejalashtirilgan transport chizmasida bayon qilinganlardan tashqari *piyoda harakatini tartibga solish masalalari* ham o'z aksini topgan. Alohida e'tibor piyoda oqimining transport oqimidan ajratilishiga beriladi. Piyoda va transportni ajratishning ta'sirchan vositasi sifatida ko'chadan tashqaridagi magistrallardan o'tish yo'lagini ko'rishimiz mumkin.

Odatda, shaharlarda *yer usti va yer osti piyoda yo‘laklaridan foydalanishadi*. Boshqariluvchi chorrahalaridagi yer usti o‘tish yo‘lagi transportning to‘xtab qolishiga olib keladi va xavfsizlik nuqtayi nazaridan yetarlicha emas. Bunda, boshqarilmaydigan chorrahalar alohida xavfli nuqtalarni tashkil etadi. Yer osti tonnellar piyodalar uchun bir qator noqulayliklarni keltirib chiqarib, birinchi navbatda bu – ruhiy mazmundagi noqulaylikdir: piyoda qorong‘u yer ostiga tushishi lozim. Magistral usti piyoda o‘tish yo‘lagini yo‘lning harakatlanuvchi qismidan 4000-4500 mm balandlikka ko‘tarish lozim. Bu zinalarning uzunligini qariyb ikki baravarga oshiradi va tabiiyki, ko‘tarilish va tushish uchun ko‘proq kuch sarflanishiga olib keladi, shuning uchun hozirgi vaqtda ko‘chalarning rekonstruksiyasi davomida piyodalar uchun tabiiy yorug‘likka ega yer usti o‘tish yo‘lagini qurishga, transportni esa tunnel va estakadalarga o‘tkazishga ko‘proq e‘tibor qaratilmoqda.

Rekonstruksiya qilish loyihasida funksional hududlar orasida qulay aloqalar yaratish muhimdir. Masalan, sanoat hududi aholi yashaydigan hudud bilan, kommunal-ombor hududi tashqi transport bilan qulay aloqalarga ega bo‘lishi lozim. Katta yuk aylanishi bo‘lgan sanoat hududi temir yo‘llar bilan qulay aloqaga ega bo‘lishi kerak.

Tashqi transport qismi hududi turar-joy tumanlarini vokzallar, portlar va boshqalar bilan aloqasini temir yo‘llar bilan aholi yashash hududini oshiqcha kesmasdan ta’minlashi kerak.

Transport inshootlari hududi (temir yo‘l, stansiyalari, omborlar) turar-joy hududlarini sanoat hududlaridan ajratib qo‘ymasligi va turar-joy hududlari hamda katta suv havzalari va ko‘kalamzorlar orasiga yorib kirmasligi lozim (masalan, Amsterdam shahri aholisi daryo qirg‘og‘iga atigi 100 m davomida chiqa oladi, qolgan qirg‘oq hududlari omborlar va boshqa inshootlar bilan egallangan).

Shaharning transport-rejaviy tashkil etilishi. Ilmiy-texnik taraqqiyotning tezlashishi sharoitida vaqt – ijtimoiy ishlab chiqarish va shaxs rivojlanishining muhim omili sifatida tobora qimmatli boylikka aylanib bormoqda. Shuning uchun zamonaviy shaharning arxitekturaviy-rejaviy kompozitsiyasini vaqt birligida xarakterlaydigan sifatlari (xizmat ko‘rsatish tarmog‘i, ma’lumot olish, yo‘lga sarflanadigan vaqt) muhim ahamiyatga ega. Bu sifatlarni ta’minlashni shaharning transport-rejaviy tashkil etilishi o‘z zimmasiga oladi.

Ko‘cha yo‘l tarmoqlariga quyidagi talablar qo‘yiladi:

- shahar yo‘llarining magistral ko‘chalarining va yo‘laklarning yagona tizimi sifatida qaralishi, tarmoqdagi har bir element alohida qismi sifatida va o‘zining funksiyasini bajarishi;
- transport vositalarini ularning konstruktiv o‘ziga xosligini va perspektiv harakat hajmidan kelib chiqqan holda xavfsiz o‘tishini ta’minlash, shaharning hamma qismlarini qisqa aloqalar bilan bog‘lanishini ta’minlashi;
- tashqi transport bilan bog‘lanishi va shaharga kirishning qulay ta’minlanishi;
- qurilmalarda muhandislik kommunikatsiyalarini o‘tkazishda qulayliklar ta’minlanishi;
- shahar o‘lchamiga va transport oqimlariga mos kelishi;
- shahar muhitini garmonik rivojlanish imkoniyatini, shu jumladan, shahar maydonining o‘sish imkoniyatini ta’minlash;
- iqtisodiy jihatdan tejamli bo‘lishi lozim.

Shaharning transport-rejaviy tashkil etilishining asosiy vazifalari quyidagilar:

- shaharning barcha funksional qismlari orasida o‘zaro qulay piyoda va transport aloqalarini ta’minlash;

- bu aloqalarni ijtimoiy-me'yoriy ko'rsatkichlar doirasida iloji boricha qulay va eng kam vaqt sarfini ta'minlash;
- shaharning jamoat va avtomobil transporti ish hajmini kamaytirish;
- shahar harakatining xavfsizligini ta'minlash (rejalashtirish vositalari yordamida).

Ko'cha–yo'l tarmog'i – shaharni yagona funksional-rejaviy majmuaga birlashtiruvchi sistemalarning eng muhim hisoblanadi. U mahalliy ko'chalar va yo'laklar, hamda turar-joy tumanlarini shahar markazi, sanoat tumanlari, vokzallar, shahar va tuman stadion va parklari, maxsuslashtirilgan markazlar, shuningdek, o'zaro bog'lovchi magistral ko'chalar va yo'llar sistemasidan iborat.

Magistral ko'chalar sistemasi – shaharning barcha transport-rejaviy tuzilishining karkasi hisoblanadi va boshqa shaharlar va shahar atrofi bilan bog'lovchi chiqishlarga ega bo'ladi.

Zamonaviy shahar aholining yuqori darajada harakatchanligi bilan ajralib turadi. Uning chegarasida sanoat, mehnat va madaniy-maishiy qatnovlar amalga oshiriladi, buning oqibatida harakatlarga katta vaqt sarfi va haddan tashqari intensivlik aholining yashash sharoitlarini va sanitar-gigienik holatni yomonlashtiradi. Sharoitni yaxshilash, ya'ni harakatlanish vaqtini qisqartirishga turar-joy tumanlari, mehnat qilish hududlari va ommaviy dam olish joylarini o'zaro qulay joylashtirilishi, shuningdek, magistrallar va transport vositalarini mukammallashtirish yo'li bilan erishish mumkin.

Rekonstruksiya loyihalarini ishlab chiqish va rekonstruksiya qilinadigan shaharlarda transport tarmog'ini mukammallashtirish yashash joylari va mehnat qilish joylarini qulayroq o'zaro joylashtirish imkoniyatini aniqlashdan oldin hal etilishi lozim.

Harakatning qulayligi, tezligi va xavfsizligini ta'minlash uchun ko'cha va magistral tarmoqlarni takomillashtirish, tezkor avtomobil yo'llarini

yaratish, piyodalar yo'llarini tashkil etish lozim. Shaharlarning markaziy tumanlarida, katta aholi massasi yig'iladigan joylarda ko'p hollarda piyodalarga transportga nisbatan ko'proq ahamiyat qaratilishi lozim.

Shahar transport sistemasining barcha qismlari rekonstruksiya qilinayotgan shaharning yangi rejaviy strukturasini tashkil qiladi.

O'zbekiston Respublikasida yuzaga kelgan transport sistemasi, yuk tashish va xo'jalikni rivojlanishidagi turli xil transport turlarining ahamiyati mamlakatning geografik joylashishi va tarixiy rivojlanishiga qarab xarakterlanadi.

Vohaviy joylashish va yirik shaharlar ta'siri hududida o'zaro bog'liq aholi joylashish tizimi Respublika hududida transport qatnovini taqsimlash xarakterini belgilaydi va yuk tashishda hamda yo'lovchi tashish avtomobil transportlarida ustunlikka erishiladi.

Ko'cha-yo'l tarmoqlarining sifatini belgilovchi obyektiv ko'rsatkichlari: ko'cha-yo'l tarmoqlari uzunligi, ko'cha-yo'l tarmoqlari zichligi, shahar, tuman ko'cha-yo'l tarmoqlari uzunligining uning maydoniga nisbati. Tarmoqning zichligi qancha katta bo'lsa uning o'tkazish qobiliyati yuksaladi. Agar zichlik keragidan kichikroq bo'lsa, transport oqimini o'tkaza olmaydi, probka paydo bo'ladi, bekatgacha uzoq masofa bo'lib qoladi, ko'proq yurishga olib keladi. Agar zichlik yuqori bo'lsa maydon ancha kamayadi. Shaharlarda ko'cha tarmoqlarining o'rtacha zichligi - 1,5- 2,5 km/km². Markaziy qismdagi zichlik - 2,5-4,0 km/km².



18-rasm. Ko‘cha yo‘llar tizimi

Ko‘cha unsurlari.

Harakatlanish yo‘lagining o‘tkazish qobiliyati deb, vaqt birligida maksimal hisob bo‘yicha harakatlanish yo‘lagidan transport vositalarini o‘tkazish imkoniyatiga aytiladi. Harakatlanish joylarida o‘tkazish qobiliyati 1200 avt/soat, chorrahalarda 400-500. Barcha harakatlanish yo‘laklarining o‘tkazish qobiliyati harakatlanish qismining, ya’ni ko‘chaning o‘tkazish qobiliyatini beradi.

Aholining umumiy harakatlanishi – bitta shahar kishisi tomonidan 1 yil davomida amalga oshiriladigan harakatlar soniga aytiladi. Uning kattaligi eng yirik shaharlarda 800-1200 harakatlanish orasida o‘zgarib turadi. Shahar qanchalik yirik bo‘lsa, shuncha harakatlanish ko‘chayadi, transport tizimi qancha yaxshi bo‘lsa harakatlanish shuncha kuchli bo‘ladi. Umumiy harakatlanish – 1 yilda 250-300 ta mehnat qilish maqsadidagi harakatlanish madaniy-maishiy harakatlanish (barcha qolganlari) va uyga qaytish uchun harakatlanishdan iborat. Har bir harakatlanishning tasodifligiga qaramay ularning yig‘indisi katta sonlar qonuni bo‘yicha anchagina doimiy kattalik

hisoblanadi. Shuning uchun, shaharning barcha qismlari o'rtasida barqaror aloqalar aholining harakatlanishi bilan bog'liq.

Hozirgi vaqtga kelib, mamlakatimiz intensiv avtomobillashtirish davriga kirdi. Avtomobillashtirish normasi 10-15 yil ichida 1000 odamga 96 tadan 200-250 tagacha yetishi mumkin. Bu ko'cha harakati intensivligini 3-4 marta, shaharning ba'zi qismlarida esa 5-10 marta o'sishga olib keladi. Shuning uchun bu yillarda kutilayotgan harakat hajmini o'z ichiga oladigan ko'chalar, shu jumladan to'xtovsiz harakat magistrallarini qurish dolzarb masalalarga aylanmoqda. Avtomobillashtirishning yuqori darajasi ommaviy yo'lovchi transporti rolini sira ham kamaytirmaydi. Ommaviy yo'lovchi transportida tashish 65-70% dan kam bo'lmasligi lozim.

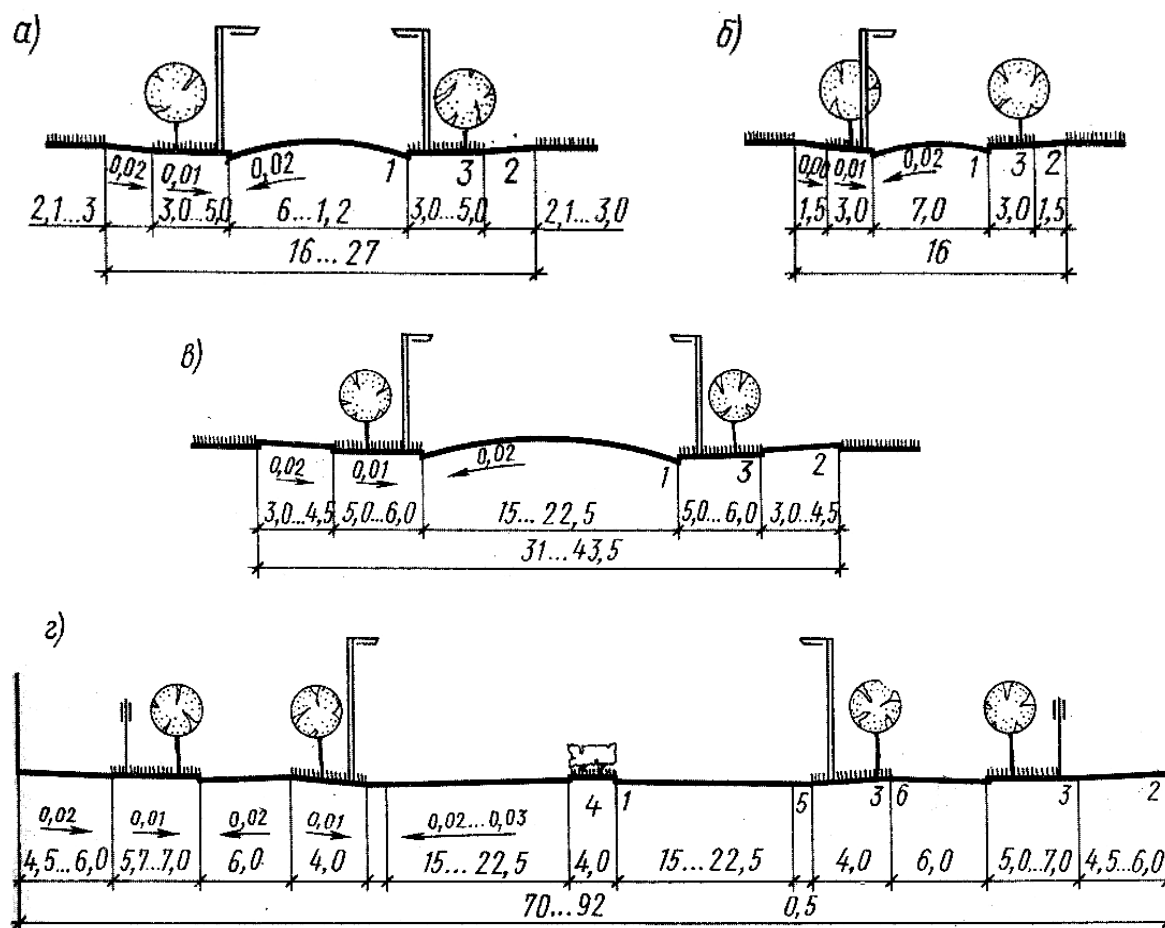
Ko'cha harakatlanish intensivligi vaqt birligida ko'cha kesimidan o'tayotgan transport vositalarining miqdoridir. Kutilayotgan harakat intensivligini bilgan holda ko'chalardagi yo'laklar sonini, bundan kelib chiqib talab etilgan harakatlanish qismining kengligini aniqlash mumkin.

Harakatlanishni tashkil etish. Shaharlarda ko'cha chorrahalari bo'ylab harakatlanishni tashkil etish kelajakda transport oqimlarini o'tkazishni ta'minlashi kerak.

Ko'ndalang kesim – bu ko'chani ko'ndalang kesishdan hosil bo'ladi. Ko'chaning eni bo'yicha chegaralari uning qizil chizig'i deyiladi. Hech qanday bino va inshoot qizil chiziq chegarasini bosib o'tmasligi kerak.

Ko'cha gabariti. Ko'chalarning eni umumiy holda quyidagicha aniqlanishi mumkin: yo'laklar sonini harakat qismi kengligiga (3,75) ko'paytiriladi, bunga ikki tomondagi piyoda yo'llarining eni qo'shiladi, ajratish yo'laklari, tramvay yo'llari ham shunga qo'shiladi, olingan natija qizil chiziqlar orasidagi masofa hisoblanadi. G-50 bo'lsa, ko'cha eni 50 m hisoblanadi.

Ajratish yo‘laklari – markaziy hamda yon tomonlama bo‘ladi, eni 2 m dan 8 m gacha. Qurilishda kompozitsion unsur hisoblanib, havoni tozalaydi, shovqindan saqlaydi.



19-rasm. a.b.v--ko‘chalar gabaritlari

G-yer osti muhandislik tarmoqlari ko‘rsatilgan ko‘chaning ko‘ndalang kesimi: 1 – aloqa kabeli; 2 – kuchlanish kabellari; 3 – kanalizatsiya; 4 – issiq suv quvuri; 5 – vodoprovod; 6 – gaz quvurlari; 7 – kollektor; 8 – yoritgich kabellari; 9 – muzlash hududi.

Ko‘chalar kesishmasi ko‘cha-yo‘l tarmoqlari tizimining eng nozik joyi hisoblanadi. Ko‘cha kesishmalari va maydonlarda harakatlanishni tashkil etish, ular orqali o‘tadigan transport oqimining kattaligiga bog‘liq. Kesishmalar murakkablik darajasiga qarab bir necha sinflarga bo‘linadi.

1-jadval.

Kesishmalar toifasi		Oliy toifa		Birinchi toifa		Ikkinchi toifa		Uchinchi toifa	
Magistral va ko'chalar kategoriyasi		I-I	I-I	I-II	II-II	II-II	III-III	II-II	IV-IV
Oqim tezl. avt/soat		4600-5000	⁴ 4200-5000	4200-4600	2800-4200	3800-4200	1400-2800	3600-3800	800-1400
To'g'ri	To'g'ri	3000-3000	3000-3000	3000-3000	2000-3000	3000-3000	800-2000	3000-3000	400-800
Chapga, o'ngga	Chapga, o'ngga	800-1200	600-1200	600-800	400-600	400-600	300-400	300-400	200-300
Kesishmalar turlari	"Beda bargi"								
	Halqali								
	Ilmoqli								
	Romb shaklli								

20-rasm. Magistral ko'cha va yo'llar kesishmalari tasnifi.

I – shahar tezkor ko'chalari; II – to'xtovsiz harakatli magistrallik ko'chalar;

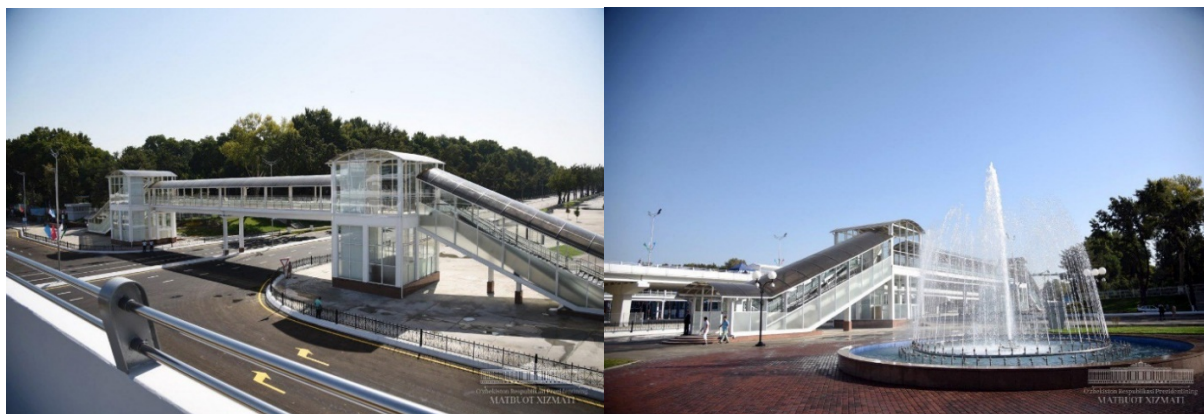
III – kesishmalarda svetofor bilan boshqariladigan umumshahar ahamiyatidagi magistrallik ko'chalar; IV – kesishmalarda o'z-o'zini boshqaradigan harakatli tuman ahamiyatidagi magistrallik ko'chalar.

1-sinf kesishmalari barcha yo'nalishdagi transport oqimlarini bir-biri bilan kesishmasdan o'tkazilishi. Bu sinf kesishmalari ichida eng ko'p tarqalgani - «beda (klever) bargi» deb ataladi.

2-3-sinf chorrahalari asosiy yoʻnalish boʻyicha transport oqimlarini kesishmasiz oʻtkazishga moʻljallangan. Ikkinchi darajali yoʻnalishlarda svetofordan foydalaniladi. Bu sinflar kesishmalari ancha intensiv koʻcha harakatlarida har bir koʻchada 3000-4000 avt/soat va undan ortiq boʻlgan hollarda qoʻllaniladi. Intensivlik kamroq boʻlgan hollarda svetofordan yoki oʻz-oʻzini boshqarishdan foydalaniladi.



21-rasm. Toshkent. Yangi bunyod etilgan koʻpri. Bunyodkor va Muqumiy koʻchalari chorrahasi



22-rasm. Bunyodkor va Choʻpon ota koʻchalari chorrahasi

Har xil pogʻonalardagi kesishmalarning *qulayliklari* - katta oʻtkazish qobiliyati va yuqori harakat tezligi. *Kamchiliklari* - juda qimmat, ommaviy transportlarni tashkil etish, piyodalar uchun, muhitni tashkil etish uchun noqulay. Har xil pogʻonalardagi kesishmalar tunnel yoki estakada

ko‘rinishida bo‘lishi mumkin. Tunnel qurilishi qulayroq hisoblanadi. Agar harakat qismi yerdan yuqori bo‘lsa, u yerlarda estakada mo‘ljallanadi, uning ostki qismidan foydalanish mumkin. Chorrahalaridagi estetik ko‘rinishga inshootlarning konstruktiv jihatlari ta’sir etadi (ravoqli, ramali konstruksiya, tayanchlar soni va o‘lchami, ular oralig‘i). Kesishmalarning biror turini tanlanishi uchun nafaqat muhandislik me’yorlari, balki iqtisodiy, ekologik, kompozitsion va boshqa omillar hisobga olinadi.

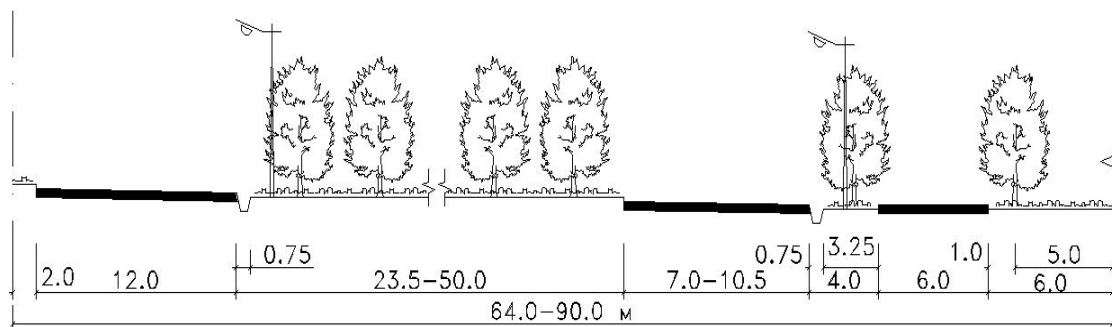
Inshootlar yaqinida va tezyurar ko‘chalar bo‘ylab imoratlar qurilishini tashkil etishda harakat davomida kishilar uni qabul qila olishini hisobga olish lozim.

Muhandislik va transport infrastrukturasi rekonstruksiya qilish va modernizatsiyalashni quyidagi misollarda ko‘rishimiz mumkin: “Bunyodkor” va “Muqimiy” ko‘chalari kesishgan chorrahada transport tirbandligi avtomobillar va piyodalarga noqulaylik tug‘dirar edi. Bu muammoli vaziyatni oldini olish maqsadida ko‘prik bunyod etildi. Yangi bunyod etilgan ko‘prikning umumiy uzunligi 900 metr, balandligi 6 metr, kengligi 24 metr bo‘lgan 6 polosali yo‘l bo‘lib, bu muammolarga barham berish bilan birga, avtomobillar harakatining uzluksizligini va xavfsizligini ta’minlashda alohida ahamiyat kasb etadi.

Aholi yashash joylari ko‘chalari klassifikatsiyasi.

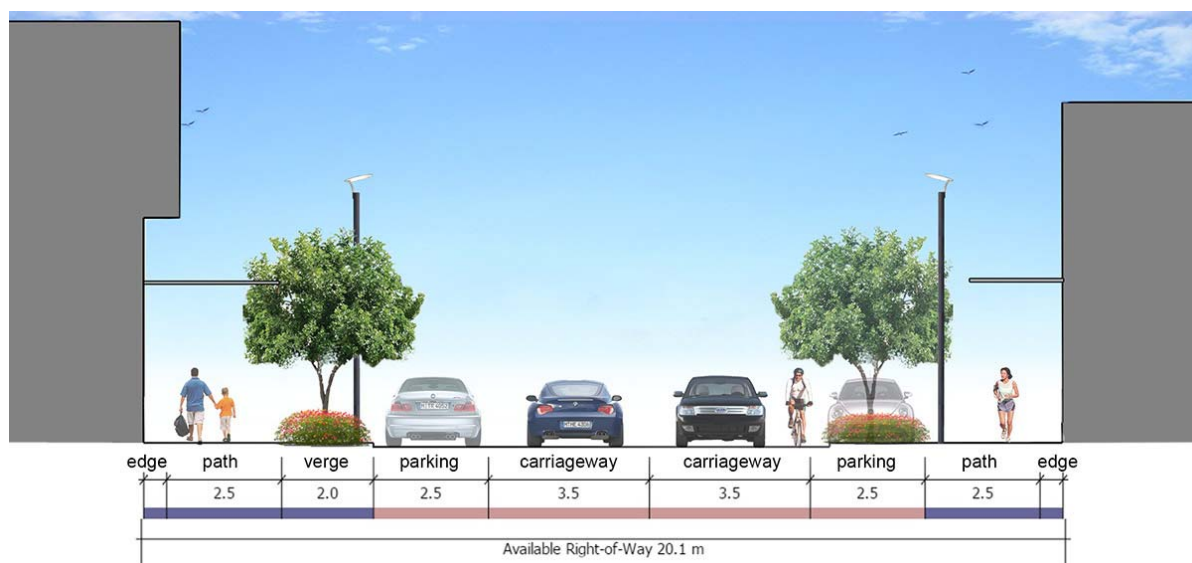
Tezkor ko‘chalar – transport oqimlarining eng intensiv yo‘nalishi bo‘ylab, markaziy hududga urinma qilib quriladi. Harakat qismi to‘la izolyatsiyalangan mahalliy o‘tish joylari mavjud bo‘lib, barcha kesishmalar har xil darajada. Shuning uchun yuqori harakatlanish tezligiga va o‘tkazish qobiliyatiga ega. Tashqi avtomobil yo‘llariga to‘g‘ridan-to‘g‘ri chiqadi. Turar-joylar harakat qismidan kamida 50 m uzoqlashtiriladi. Tezyurar avtomobil yo‘llariga talab nisbatan yaqinda paydo bo‘ldi.

Beto'xtov magistral ko'chalar. Aynan tezyurar ko'chalar misoli ammo bunga qo'yiladigan talablar kuchliroq, tezligi kamroq. Masalan, harakat qismi izolyatsiyalanmagan bo'ladi. Tezyurar yo'llarining va beto'xtov magistral ko'chalarning gabariti - 80-140 m. Hisobiy tezlik 120 km/soat, burilish radiusi - 400-600 m.



23-rasm. Shahar tezkor yo'llarining ko'ndalang kesimi
(yo'lning yarmi ko'rsatilgan)

Umumshahar miqyosidagi magistrallar - shaharlardagi asosiy harakat hajmini o'z ichiga oladi. Shaharning tarixiy «karkasi» bo'lib, tarkibiy tashkil qiluvchi magistrallar hisoblanadi. Ularda ommaviy qatnashga mo'ljallangan ko'pchilik shahar obyektlari joylashadi. Gabaritlari har xil - 45-80 m. Ommaviy yo'lovchi transporti qatnaydi.



24-rasm. Harakati uzluksiz shahar magistral ko'chalarining ko'ndalang kesimi (turli sathlarning kesishuvi oralig'ida)

Tuman miqyosidagi magistrallar qurilish me'yorlari klassifikatsiyasiga ko'ra turar-joy, sanoat tumanlarini va obyektlarni umumshahar miqyosidagi magistrallar bilan bog'laydi. Gabariti 35-50 m. Shartli ravishdagi kategoriyaga ega.

Turar-joy ko'chalari – kichik tuman hamda turar-joy kvartallarini magistral ko'chalar bilan transport va piyodalar aloqalari bo'yicha bog'laydi.

Yo'laklar - kichik tumanning ichki qismida alohida binolarga borish uchun ishlatiladi.

Bundan tashqari funksional vazifasiga qarab:

Asosiy ko'chalar – asosiy jamoat binolariga, savdo va tomosha muassasalariga borishni ta'minlaydi. Asosan ikki tomonida jamoat binolari quriladi.

Savdo ko'chalari – nisbatan qisqa, piyodalar harakati uchun mo'ljallangan, transport xizmati alohida ajratiladi.

Bulvarlar – ko'chaning bir qismi hisoblanadi. Bulvarning me'moriy-tarxiy yechimi uning shahar tarxidagi joyiga, shaharning kattaligiga, u joylashgan ko'chaga bog'liq. Bunday maydonlarni dam olish, sayr qilish yosh piyodalar harakati, chang va shovqindan saqlash uchun qo'llaniladi. Intensiv harakatli ko'chalarda ko'kalamzor maydonlarni loyihalash maqsadga muvofiq. Dam olish maydoni 3 ga gacha, ularning joylashuvi o'lchamlari bajaradigan funksiyasiga qarab qisqa vaqt dam olish uchun, me'moriy kompozitsion maqsadlarda qo'llaniladi.

Mashina to'xtash joylari – avtomobillarni qisqa vaqtga (bir necha soat.) saqlashga mo'ljallangan. Bitta mashina uchun 25 m/kv maydon kerak. Ba'zi hollarda harakat qilishda to'xtash joyi uchun qo'shimcha yo'lak ajratiladi.

Ommaviy transport to'xtash joylari – ularning o'lchamlari yo'lovchilar miqdoriga, marshrutlar soniga qarab aniqlanadi. Piyoda yo'llar va harakatlanish qismidan tashqarida joylashtiriladi.

Qirg'oq bo'ylari – suv havzalari bo'ylab o'tgan ko'chalar; ko'kalamzorlashtirish, piyoda yo'llarini va dam olishni tashkil etish uchun.

Bog' yo'llari – istirohat bog'lari, dam olish maydonlarini magistral ko'chalar bilan bog'lash uchun xizmat qiladi.

Piyoda yo'llar – shahar ko'chalarida asosan piyodalar yuradigan yo'llar bo'lib, savdo, tomosha va ovqatlanish muassasalariga olib boradi. Uzoqligi 1 km gacha bo'ladi, agar undan oshsa, magistral ko'chadagi ommaviy yo'lovchi transportiga chiqish joylari ajratiladi. Piyoda yo'llarini tashkil etishda boshqa masshtab qabul qilishini hisobga olish kerak - binolar detallari, kichik shakllar, yoritkichlar eng qulay sharoitda, piyodalar uchun transportdan ajratilgan binolarga yaqin maxsus yo'llar tizimi loyihalanadi.

Piyoda yo'llarining o'lchamlari piyodalar oqimining intensivligiga qarab aniqlanadi. Piyoda yo'lining bitta yo'lagi harakatlanish qobiliyati 600-1000 piyodalar/soat; piyoda yo'laklar eni 0,75 m ga karrali. Qurilish me'yorlariga ko'ra piyoda yo'llarining eni:

- shahar ahamiyatidagi magistral ko'chalarda 7,5-4,5 m;
- tuman ahamiyatidagi magistral ko'chalarda 3,0 m;
- mahalliy ko'chalarda 2,25 m.

Ba'zi zarur hollarda piyoda yo'llari eni kengaytirilishi mumkin. Kengaytirish ko'kalamzor yerlar hisobiga amalga oshiriladi. Piyoda yo'llar hisobiga kiosklar, do'konlar va boshqa narsalar qurishga yo'l qo'yilmaydi. Maksimal qiyalik 6 %.

Metropoliten, metro (yun. metropolis – boshshahar, markaz) – ko'p sonli yo'lovchilarni tashishga mo'ljallangan relsli tez yurar elektr transport turi. Ishonchli xavfsizlik tizimlari bilan jihozlanadi. Metropoliten yo'llari yer ustida, yer yuzasida va yer ostida joylashishi mumkin.

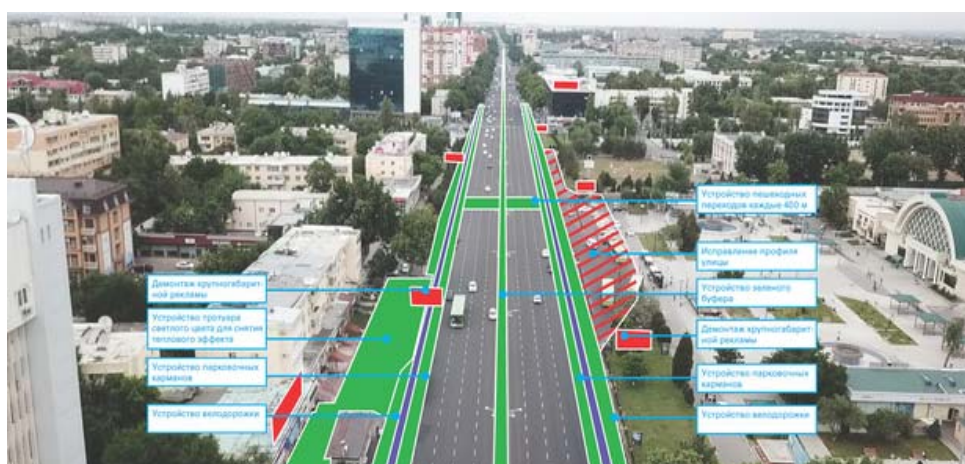
Metropoliten yo'llari shaharning rivojlanish rejalarini, yo'lovchilar oqimlarini, turar-joy massivlari, ishlab chiqarish, savdo va dam olish

The aerial photograph shows a complex urban intersection with multiple pedestrian crossings, green spaces, and traffic lanes. Red rectangular boxes highlight specific areas of interest, each accompanied by a white label:

- Организация безопасности для пешеходов**: Points to a crosswalk area with zebra markings.
- Организация велосипедной дорожки**: Points to a designated bicycle lane.
- Организация обустройства сквера**: Points to a small park-like area with trees and paths.
- Оптимизация угла поворота**: Points to a corner area where a road turns.
- Создание узла парковки**: Points to a designated parking zone.
- Установка дополнительного освещения на перекрестке**: Points to a street light at the intersection.

To the right of the main image is a smaller diagram titled "Восстановление чистоты площадок" (Restoration of cleanliness of sites). It features icons representing different types of public facilities and their corresponding cleaning methods:

Иконка	Объект	Метод очистки
(Icon of a person walking)	Пешеходная зона	Гидроочистка
(Icon of a car)	Автомобильная дорога	Гидроочистка
(Icon of a tree)	Зеленая зона	Ручная уборка
(Icon of a trash can)	Территория мусорных контейнеров	Ручная уборка
(Icon of a bus stop)	Остановка общественного транспорта	Ручная уборка
(Icon of a bench)	Банкетная зона	Ручная уборка



66

Piyoda oqimining kattaligi ko'chalarga qanday obyektlar qurilganligiga bog'liq. Ommaviy qatnovchi obyektlar yonida 7,5 m, vitrinalar yonida yana 1 m qo'shimcha kiritiladi.

Hozirgi vaqtda va kelajakda shahar transportining hamma turlari shahar oldi va tashqi transport elementlari o'zaro bir-birini to'ldirishi, o'z funksiyasini bajarishi, o'zaro va atrof-qismlar bilan bog'liq yagona tizimni tashkil etishi lozim.

Transport va piyodalar harakatlanishini tashkil etish markaz kompozitsiyasiga hal qiluvchi ta'sir ko'rsatadi.

Ko'chalarni transport va piyodalar bilan to'ldirish, ularda joylashgan obyektlar xarakteriga bog'liq. Ba'zi obyektlar yuqori, ba'zilari bir me'yorda bosim beradi, shaharda qancha katta va turli xil obyektlar bo'lsa, bosim shuncha yuqori me'yorda bo'ladi.

Tashqi transport.

Tashqi transportga havo transporti, temir yo'l transporti va suv transporti kiradi.

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 - sinfdan 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 soni: sinfdan tashqari 2 asosiy, 1 ta yordamchi, qolganlari 1 ta asosiy, 1 ta yordamchi. Aerodromlarni 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. (400 m 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.

Shaharda aerovokzallarni joylashtirish mumkin, aerodrom alohida bo‘ladi. Aerodromni joylashtirishda tabiiy sharoitlar hisobga olinadi.

Suv transporti – o‘tirish, tushish va yuklarni qayta ishlash portlarda yuz beradi. Tashqi qism reytd deb ataladi, ichkisi gavan, kemalarni to‘xtashi pirsda amalga oshadi.

Temir yo‘l transporti. Temir yo‘llar yuklarning hajmi, poyezdlar 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.



27-rasm. Toshkent shahridagi janubiy Temir yo‘l vokzali qiyofasi: oldingi (A) va rekonstruksiya keyingi (B) holati

Temir yo‘l stansiyalari: razyezdlar (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 shahar yuk tashish bilan bog‘liq bo‘lmagan barcha stansiyalar shahar tashqarisida joylashtiriladi. Tranzit yuk oqimini olib o‘tilishi uchun aylanma yo‘llar quriladi. Yuk stansiyalari turar-joy qurilmalaridan chetq 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.



28-rasm. Kelajak transportlari:

1-Xitoy gibril avtobusi; 2-“Gyroscopic transporti”;
3-4-Osma jamoat tranziti.

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.

2.3. Shahar rekonstruksiyasiga yer osti makonini rivojlanishini ta'siri

Hozirgi kunda asosan yirik va katta shaharlarda katta bo'lmagan hududda aholining me'yordan ortiqcha zichligi, transport va sanoat muassasalari, ekologik muvozanat qoidalaridan ancha yiroq bo'lgan antropogen landshaftning shakllanishi kuzatilmoqda. Planeta aholisining 40 % ini tashkil qiluvchi jahon aholisining o'sish sur'ati shahar aholisi o'sish sur'atidan 1,5-2 marta kam. 1939-1979-yillarda yirik shaharlar aholisi to'rt baravar, o'rta shahar aholisi uch baravar, kichik shahar aholisi ikki baravar oshgan.

So'nggi yilliklarda, butun dunyoda va yurtimizda ro'y berayotgan urbanizatsiya jarayoni, shaharlarning shiddatli ravishda o'sib borayotgani, aholining ortib borayotgan zichligi, o'z navbatida jamoat joylari va transport infratuzilmasi egallagan maydonlarni ko'paytirishni talab etadi, hamda shaharlarning rivojlanishiga, atrof-muhit sifatining yomonlashishiga olib keladi. Ushbu muammolarni tahlil qilish va ularni hal etish yo'llari juda dolzarbdır. Bu esa, inson hayotini yaxshilash, ularning xavfsizligini va atrof-muhitni muhofaza qilishning ijtimoiy, ekologik va iqtisodiy jihatlarini bartaraf qilish uchun, yangi yer osti muhitini yaratishni talab etadi.

Dunyoning rivojlangan mamlakatlarining shaharsozlik amaliyoti shuni ko'rsatmoqdaki, yirik shaharlar, ayniqsa, tarixiy shaharlar joylashgan

hududlardagi hududiy va transport muammolarini hal qilishning eng samarali usullaridan biri, keng qamrovli yer osti makonini rivojlantirishdir. Insoniyat yer osti inshootlarini qurish borasida katta tajriba to'pladi va yer ostida joylashgan obyektlarning tipologiyasini yaratdi.

Shahar hududlarining rekonstruksiyasida yer osti maydonlardan foydalanishning o'ziga xos xususiyatlari

- yashash uchun yaroqli bo'lgan qo'shimcha maydon (yer osti maydoni hisobidan) xarid qilmoq (olmoq) va unda infrastrukturaning qo'shimcha obyektlarini yaratish;

- hududlardan samarali foydalanish darajasini (intensifikatsiyasini) oshirish hisobidan aholi punktini maydon bo'yicha kengayishiga bo'lgan ehtiyojini pasatirish;

- yer osti maydonlariga yer usti maydon uchun noqulay bo'lgan obyektlarini va jarayonlarini yer osti maydonlariga o'tkazish yo'li bilan ekologik muhitni yaxshilash;

- transport oqimlarini turli vertikal darajada joylashtirish hisobidan harakat samarasini oshirish;

- tashkil etilayotgan infrastruktura obyektlaridan foydalanadigan aholi uchun sharoitlarni (mikroiqlim, havo holatini nazorat qilish va boshqalar) yaxshilash;

- jismoniy va ma'naviy eskirgan yer osti inshootlarni yangilash imkoniyatlari, ularni tartibga solish va tizimlashtirish;

- yer usti maydonlaridan kengroq foydalanish (qurilish davrida) hisobidan yer osti inshootlarini qurishga sarflanadigan harajatlarni hamda qurilish davrida yuzaga keluvchi negativ ekologik va ijtimoiy oqibatlarni kamaytirish;

- geologik va gidrogeologik sharoitlarni yaxshilash, shahar binolarining fundamentlari o'rnatilgan tuproq mustahkamligini oshirish imkoniyati.

Rekonstruksiya o'tkazish vaqtida yer osti maydonlarining qo'llanilishi afzalliklardan tashqari qurilish jarayonlarining intensivikasi bilan bog'liq bo'lgan bir qancha kamchiliklarga ham ega, jumladan:

- qurilish ishlari hajmining ortishi va buning natijasida rekonstruksiya muddatlarini uzaytirishga va resurslarga bo'lgan ehtiyoj;
- yer osti va ustida olib borilayotgan qurilish jarayonlarining o'zaro bir-biriga va atrof-muhitga ta'sir etishi.

Mavjud ilmiy tadqiqotlarni hisobga olgan holda, asosiy shahar yer osti binolari va inshootlarini (yuqoridan pastgacha) joylashtirish maqsadga muvofiqligi bo'yicha yer osti makonlarining quyi qatlamlarini quyidagi pog'onalarga (qatlamlar) ajratishni tavsiya etadi:

- birinchi pog'ona (old yuzasi, balandligi 6 m dan pastroqda): Piyoda joylari va ularga qarashli muassasalar, do'kon va kommunal xonalar.
- ikkinchi pog'ona (taxminan 15 m chuqurlikda): transport almashuv tugunlari, garajlar va to'xtash joylari, katta saqlash xonalari, xizmat ko'rsatish aloqalari va boshqa qurilishlar.
- uchinchi pog'ona (taxminan 50 m chuqurlikda): transport tunnellari va chuqur metro stansiyalari.
- to'rtinchi pog'ona (maksimal chuqurlikda joylashgan): muhandislik kommunikatsiyalari va alohida energetika va boshqalar (shu jumladan maxsus maqsadlar uchun).

Bugungi kunda zamonaviy dunyo tajribasi shahar rekonstruksiya jarayonida yer osti bo'shlig'ini ishlatish orqali shahar funksiyalarini rivojlantirish va shahar atrof-muhitining sifatini yaxshilashni ikkita variantga bo'lmoqda. Birinchi variantda yer ostida transport marshrutlarini rivojlantiriladi, ikkinchisida esa - piyoda maydonlar infratuzilmasi asosida tashkil qilinadi. Bundan tashqari, alohida avtomobil turar joylarini ajratish

kerak, chunki ular yer osti yo'lining va ijtimoiy maydonning bir qismi sifatida yaratilishi mumkin.

Keyingi maqsadlar yo'lida, yer osti inshootlarini qurish kengroq rivojlangan:

- muhandislik va transport (Piyoda va transport tunnellari, avtoparklar va garajlar, stansiya obyektlari va boshqalar);
- xizmat ko'rsatish sohalari (do'konlar, kafe, kinoteatrlar, ko'rgazma zallari, kutubxonalar, arxivlar, muzlatgichlar, sabzavot do'koni va boshqalar);
- sanoat maqsadlari va energetikasi (alohida sexlar, laboratoriyalar, qozonxonalar, issiqlik stansiyalari va boshqalar);
- muhandislik tarmoqlari va tuzilmalari (gaz va quvur liniyasi, qozon, kalorifer, transformator va gaz taqsimlovchi stansiyalar va boshqalar);
- fuqarolarni himoya obyektlari.

Ko'pgina rivojlangan davlatlarda turar-joy binolari avtoparklar asosan birinchi qavatda, ko'p hollarda esa yer ostida quriladi. Faqatgina Osiyo mamlakatlarida garajlar yer ustida barbo etiladi, 5-7 qavatli garajlar keng tarqalgan. Garajlarning bunday tuzilishi, albatta, yer ostidan ancha arzonroq, lekin u aslida shaharlarning ko'rinishini, silluetini buzadi. Aholiga yirik ijtimoiy-maishiy xizmat ko'rsatish muassasalari va ommaviy yig'ilish obyektlari yetarli sig'imdagi avtomobillar turar joylarisiz muvaffaqiyatli ekspluatatsiya qilinmaydi, shu bois ular shaharlarning aholi zich yashaydigan hududlarida tobora yer ostiga joylashtirilmoqda. Ko'pincha, savdo markazining egasi mavjud yer uchastkasidan foydalanish uchun avtomobillar turar joylarini yer ostiga joylashtirishadi, bu bilan makonni tejash uchun emas, balki mehmonlarga qulay, ob-havo sharoitlari yaratish imkoniyatini tanlaydi.

Yer osti inshootlari ham funksional maqsadlarda bir-biridan farq qilishi mumkin:

- piyoda – shahar atrof-muhit bo‘limlari turli xil funksional qondirish darajasiga ega bo‘lgan, ammo qulay Piyodalar aloqasini ta’minlashning asosiy ustuvorligi bilan

- piyoda – transport bu transport almashinish tugunlari.
- avtomobillar to‘xtash joyi – avtomobillar to‘xtab turish imkoniyatini ta’minlash

- ijtimoiy (madaniy va maishiy)

Ko‘p funksiyali yer osti makonlarida ijtimoiy (madaniy va maishiy) funksiya o‘z navbatida quyidagicha farqlanadi:

- savdo va umumiy ovqatlanish obyektlari (savdo markazlari va zallari, turli profilli do‘konlar, kafe, yordamchi bino, restoran va boshqalar);

- ma’muriy, ko‘ngilochar va sport inshootlari (konferensiya zallari, arxivlar, kutubxonalar, ko‘rgazma va konsert zallari, kinoteatrlar, sport zallari, suzish havzalari, sun’iy muz zallari va boshqalar);

- kommunal xizmatlar va kommunikatsiyalar (poyabzal ta’mirlash, sauna kimyoviy tozalash, kir yuvish, sartaroshxona, pochta va telegraf, avtomat telefon stansiyalari va boshqalar);

- madaniy va ko‘ngilochar maskanlari, dam olish markazlari, rekreatsion hududlar.

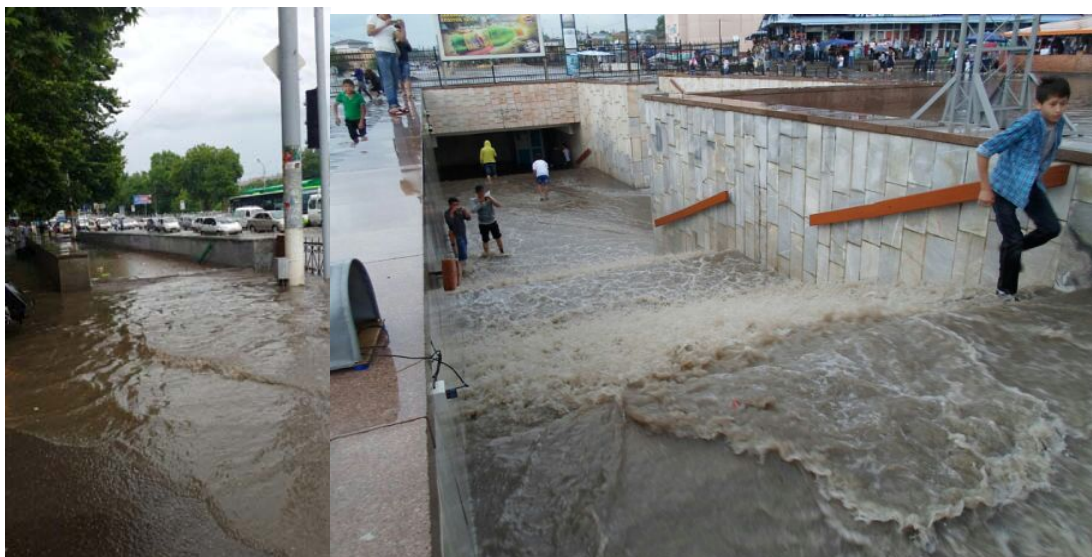
Yer osti darajasida joylashgan obyektlarning yuqorida ko‘rsatilgan tipologiyasini umumlashtirib, olimlar quyidagi mezonlarga mos ravishda xulosa qiladi:

- funksiya;
- joylashtirish chuqurligi;
- kam funksiyali va ko‘p funksiyali;

- zamin tuzilishiga nisbatan (o'rnatilgan yoki alohida turgan va boshqalar);
- inshootning o'lchamlari (hajmi).

Butun shahar infratuzilmasi an'anaviy ravishda ikkita sinfga bo'linadi: transport va muhandislik. Yer ostida joylashgan asosiy transport infratuzilmasi obyektlari – bular barcha turdagi transport tunellari, aviatsiya, shuningdek, Piyoda yo'llari bundan mustasno. Zamonaviy shaharsozlik amaliyotida yer osti makonini tartibga solishda, transportning barcha turlarida, shu jumladan, temir yo'l stansiyalarida ham transport almashinuv tugunlariga misollarni uchratishingiz mumkin.

Transport sinfining eng keng tarqalgan shakli tunneldir. Tunellarda tramvay, metro, avtomobil, poyezd va Piyoda harakatlari tashkil etiladi. Birinchi avtomobil tuneli Qo'shma Shtatlarda 1927-yilda avtomobillar harakati uchun yo'lga qo'yilgan. Bugungi kunda dunyoning deyarli barcha yirik shaharlarida yangi transport tunellari qurilmoqda va ekspluatatsiya qilinmoqda. Shahar yoki uning bir qismini kesib o'tadigan eng muhim transport magistrallarining ayrim uchastkalari asosida shaharning yo'l tarmog'ini tushirishni osonlashtiradi va safarga sarflanadigan vaqtini pasaytiradi, natijada o'rtacha harakatlanish tezligiga ijobiy ta'sir etadi va butun shaharning umumiy farovonligini oshiradi. Transport vositalaridan chiqadigan zararli chiqindilar tunneldan shaharning havo maydoniga tushishidan oldin filtrlash orqali o'tadi, atrof-muhitni ifloslanishdan himoya qilish darajasi ortadi. Tunnel qurilishida shovqin yukini sezilarli darajada kamaytiradi.



29-rasm. Chorsu. Metro va piyodalar yer osti o'tish yo'li
(30.05.2014 yildagi holati)



30- rasm. Toshkent Shota Rustaveli ko'chasidagi Piyodalar yer usti o'tish yo'li
(30.05.2014 yildagi holati)

Shahar siyosatidagi hozirgi zamonaviy jahon tendensiyalari shahar atrof-muhitning ijtimoiy yo'naltirilgan bo'lishi kerakligini, unda avtomobillar emas insonlar hukmron bolishi kerakligini ko'rsatadi. Yer osti makoni fuqarolar uchun qulay bo'lishi va aholining barcha talablariga javob berishlari, transport vositalaridan ajratilishi, jamoatchilik uchun qulay

bo'lishi, hamda shahar infratuzilmasining barcha elementlari bilan aloqa o'rnatishga mo'ljallangan bo'lishi lozim. Bunda piyodalarning xavfsizligini ta'minlashga qaratilgan maxsus tadbirlar ko'rilmagan bo'lsa, yer ostidan foydalanish piyodalarning to'liq xavfsizligiga kafolat bermaydi qari, nogiron piyodalarning bunday balandliklarga ko'tarilishining qiyinligi, bolalarning yuqoriga ko'tarilayotgan zaharli gazlardan nafas olishi, kuchli shovqin, bizning keskin kontinental iqlimiy sharoitni hisobga olinmaganligi, uning kamchiliklarini o'zida nomoyon etadi. (32- rasm)

Katta shaharlardagi transport muammolaridan biri – piyodalar uchun maxsus piyoda yo'llari yaratish orqali tartibga solishdir. Shuning uchun O'zbekiston shaharlarining yer osti makonlarini rivojlantirish, shaharning umumiy rivojlanish rejasi bilan muvofiqlashtirilganligi va shahar rejasiga mos ravishda amalga oshirilishi eng muhim omillardan biridir

2.4. Shahar sanoat va kommunal ombor hududlarini renovatsiyasi

Sanoat zonalarining renovatsiyasi

Sanoat hududlarini renovatsiyasi – shaharsozlikni rivojlantirishdagi istiqbolli yo'nalishlardan biri. Sanoat ishlab chiqarishi va eng katta tuman va shahar tashkiliy ahamiyatga ega bo'lib, ko'p jihatdan shahar joylari tarmoqlari, ishlab chiqarish va ijtimoiy infrastruktura rivojlanishi jadalligi nisbatlarini belgilaydi.

Ko'p sonli aholi va ko'p sonli sanoat korxonalariga ega bo'lgan zamonaviy shaharlarda turar joy va ishxona ofislari uchun binolar, shuningdek yangi ishlab chiqarish korxonalari uchun joy topish juda qiyin masaladir. Shu bilan birga, har bir shaharda foydalanishdan chiqarilgan sanoat korxonalarining bo'sh hududlari mavjuddir. Ular, odatda, shahar

markazida joylashgan bo'lad, chunki urushdan keyingi yillarda hamda industrializatsiyalashtirish davrida ishlab chiqarish va sanoat shaharlarni rivojlantirishda muhim ahamiyatga ega bo'lgan. Hozirgi kunda oldingi ishlab chiqarish va sanoat korxonalari hududlari shaharning zich joylashgan qurilmalari orasida tashlandiq bo'sh hududlarni tashkil etmoqda. Shahar loyihasida ular tashlandiq zonalardir, biroq, shu bilan birga, ular investitsiyalarni jalb etish uchun juda qulay bo'lib, shaharsozlikda yangi imkoniyatlarni, bo'sh yer zaxiralarini tashkil etadilar. Shu sababdan ***sanoat zonalarining renovatsiyasi – shaharsozlikni rivojlantirishdagi istiqbolli yo'nalishlardan biri.***

Sanoat zonalarining renovatsiyasini quyidagi sababdan tavsiya etish mumkin:

- Renovatsiya rekonstruksiya dan farqli o'laroq, – sanoat obyektlarini, ularning funksional belgilanishini o'zgartirgan holda, qayta qurishning shahar sharoitlarida eng qulay shaklidir.
- Renovatsiya yangi qurilishga qaraganda ancha tejamlidir. U mavjud binolarning 90 foizidan qayta foydalanish imkoniyatini beradi.
- Ko'pchilik oldingi sanoat maydonlari tayyor ta'minot kommunikatsiyalariga egadir. Bu hol shu kabi hududlarning investitsiyalarni jalb etishni qulay qiladi.
- Oldingi sanoat zonalarini qayta qurish yangi ish joylarini tashkil etish imkoniyatini beradi, bu esa, o'z o'rnida, mahalliy byudjetga qo'shimcha tushumlarning ortishini ta'minlaydi.

Oldingi ishlab chiqarish zonalarining qayta qurishdagi yo'nalishini aniqlash uchun majmuaviy shaharsozlik asoslanishni tayyorlash hamda ekologik tekshiruvlarni o'tkazish kerak.

Qayta qurish turini tanlashda sanoat zonalarini zararliligi darajasi bo'yicha toifalariga ajratilishini nazarda tutmoq zarur. Agarda sanoat zonasi turar joy

sanitar-gigienik talablariga javob bersa, shuningdek ishlab chiqarish turi o‘ta havfli darajaga ega bo‘lmagan bo‘lsa, bunday sanoat zonasini *turar joyga qayta* qurish mumkin.

Yuqori havf toifasiga kiruvchi texnogen tuproq qatlamiga ega bo‘lgan sanoat korxonalari hududlarining renovatsiyasidagi rekultivatsiya va sanatsiyasi jiddiy harajatlarni talab etadi. Bu chora hudud bevosita turar joy hududlariga qo‘yiladigan sanitar-gigienik talablarga javob bera olishi uchun zarurdir. Turar joyni tanlashda odamlarni kimyoviy yoki radioaktiv zavod o‘rniga barpo etilgan binolar qiziqтира olishi dargumondir. Bunday hududlarda yashil rekreatsion zonalarini tashkil etish maqsadga muvofiqdir.



31-rasm. Sergeli tumanidagi renovatsiyaga muxtoj sanoat zonalari

Hududlardagi eski binolarni buzish va tozalash qo‘shimcha harajatlarni talab etishi sababli mavjud obyektlarni buzish va ular o‘rnida yangi majmualarni qurish iqtisodiy tomondan har doim ham oqlanmaydi. Sanoat zonalaridagi mavjud obyektlarni qayta qurish ancha tejamli bo‘lib, iqtisodiy

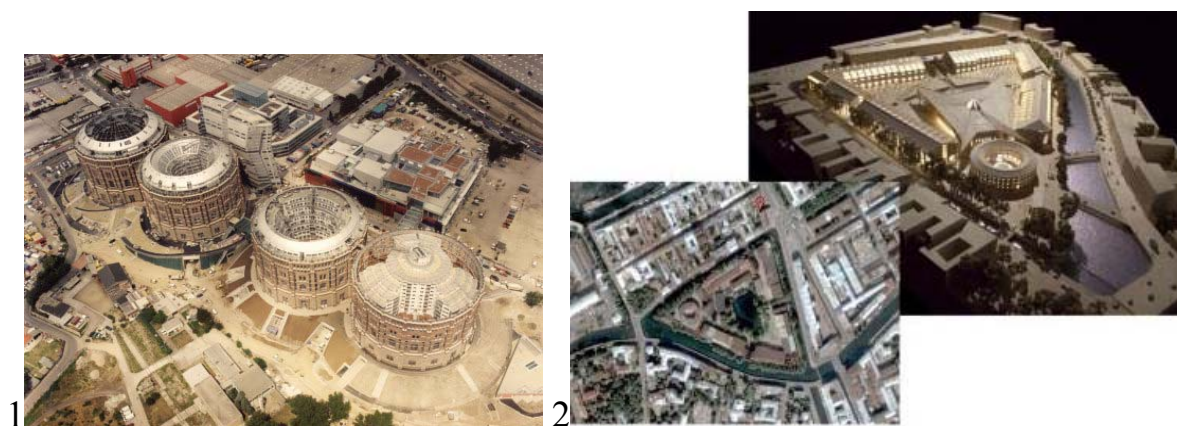
afzalroqdir. Misol uchun, oldingi sex binolarining reorganizatsiyasining mos keluvchi turlaridan birini tanlashda – u yerda muzey, ko‘rgazma yoki konsert zalini tashkil etish, atrof hududini esa ko‘kalamzorlashtirish maqsadga muvofiqdir.

Agarda sanoat zonasi umumshahar miqyosidagi katta avtomobil yo‘llari yoqasida joylashgan hamda uning yonida jamoat transportlari bekatlari bo‘lsa, u investorlar va developerlarni sarmoya kiritish uchun qiziqтира oladi. Bunday hudud jamoat va biznes, ko‘ngilochar yoki savdo-sotiq zonalarini joylashtirish uchun eng qulay yer hisoblanadi.



32-rasm. Parkent tumanidagi “Coltse” pechi

Ishlab chiqarish majmualarining rekonstruksiya – kapital qurilish obyektlarining, ularning qismlarini, maydon o‘lchamlarini, ishlab chiqarish quvvatini, hajmlarining ko‘rsatkichlarini, muhandislik-texnik ta‘minoti sifatini o‘zgartirishdir. Ishlab chiqarish hududlarining rekonstruksiya turini tanlash ishlab chiqarish rekonstruksiya yo‘nalishi (to‘liq yoki qisman) bilan bog‘liqdir.



33-rasm. Sanoat zonalarining renovatsiyalari: 1-Avstriyaning Vena shahridagi gaz saqlovchi kompleks. 1896-1899 yillarda qurilgan. Dastlab, bu yirik binolar (ichki diametri 62 m va balandligi 72 metr) gaz zaxiralari bo‘lib xizmat qilgan, ammo 1970-yilda ular talabga javob bermagan va barcha texnik uskunalar olib tashlangan. Arxitektura yodgorliklari sifatida himoyalangan g‘isht qobig‘i va 90000 kubometrli ichki makon qolgan; 2-Uzoq yillar davomida bo‘sh qolgan omborxona, Ser Norman Foster loyihasi, Sankt-Peterburgda, Nyu-Xolland orolida 7,6 gektar maydonda joylashgan. Loyiha markazda teatr binosini, konferensiya zallarni, galereyalarni, mehmonxona, do‘konlar, kvartiralar va restoranlarni o‘z ichiga oladi.

Qisman rekonstruksiya ishlab turgan, faoliyat yurituvchi korxonalarda amalga oshiriladi. Ishlab chiqarish-turar joy zonalaridagi mavjud imoratlarning rekonstruksiyasida korxonaning atrof-muhitga zararli ta‘sirini bartaraf etish imkoniyati mavjud hollarda korxonaning quvvatini kamaytirish, uning ishlab chiqarish yo‘nalishini yoki ayrim yo‘nalishlarini o‘zgartirish, shuningdek ishlab chiqarishni ishlab chiqarish-turar joy zonalaridan tashqarisiga, boshqa ishlab chiqarish zonasiga ko‘chirishni ham nazarda tutmoq lozim.

Faoliyat yurituvchi korxonalarni rekonstruksiyasi –bu mavjud sexlarni va asosiy, yordamchi va xizmat ko‘rsatuvchi binolarni, ko‘pgina hollarda mavjud hamda asosiy binolarni kengaytirmagan holda qayta qurishdir. Alohida bino va qurilmalarni kengaytirish esa (hajmlarini o‘zgartirish)

faqatgina ularda yangi jihozlarni joylashtirishda muammolar tugʻilgan holdagina amalga oshiriladi.

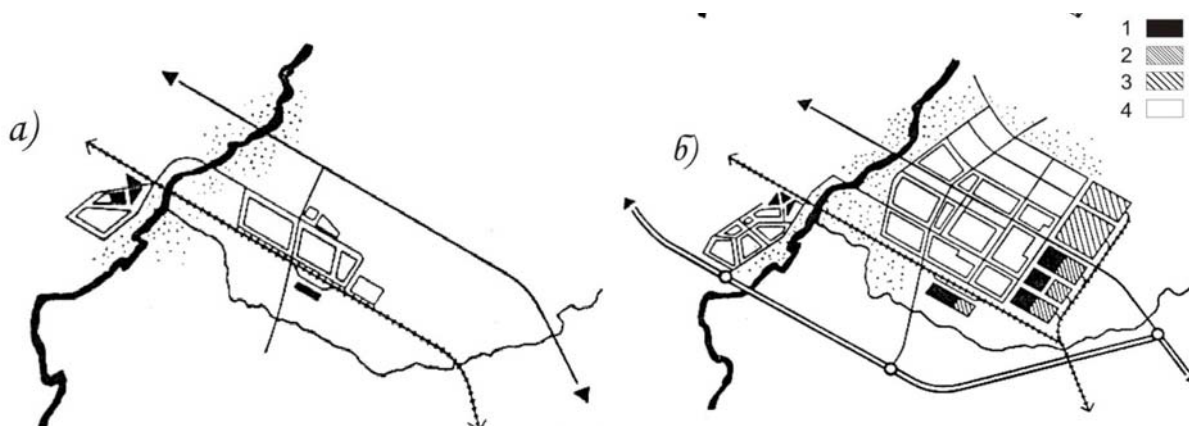
Ishlab chiqarish binolarni rekonstruksiya-sida quyidagi asosiy vazifalar hal etiladi:

- binolarning hajmiy-loyihalashtirish tarkibini zamonaviylashtirilayotgan yoki yangi ochilayotgan ishlab chiqarishga moslashtirish;

- binolarning qurilish oʻlchamlarini (konfiguratsiyasi, hajmi, ustunlar qatorini) oʻzgartirish;

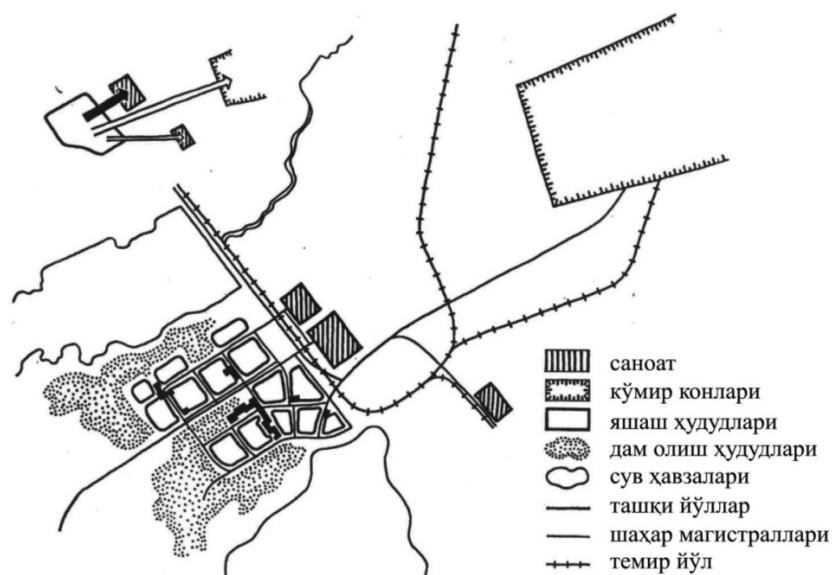
- zamonaviylashtirilayotgan ishlab chiqarishning talablarini qondirish hamda talablarga mos keluvchi ish sharoitlarini yaratish maqsadida muxandislik tarmoqlarini yangilash;

- korxona va sanoat estetikasining umumiy kompozitsiyasiga qoʻyiladigan zamonaviy talablarni nazarga olgan holda binolarning meʼmoriy-badiiy koʻrsatkichlarini va ularning intererini takomillashtirish;



34-rasm. Rivojlanayotgan kichik shaharlarda sanoat korxonalarining joylashuvi.

a – mavjud holat; b – kelajakka loyihaviy taklif (uchta korxona sanoat tugunini tashkil etadi). 1 – dastlabki bosqich korxonalar qurilish maydonlari; 2 – keyingi qurilish bosqichi; 3 – loyihaviy vaqtdan keyingi sanoat hududlari zaxiralari; 4 – kichik turar-joy tumanlari hududlari.



35-rasm. Qazib olish va qayta ishlash sanoati asosida shakllangan yangi shaharlarda sanoat va aholini joylashtirish. Mehnat aloqalari sxemasi.

Shahar sanoat hududlarini qayta shakllantirish.

Sanoat obyektlarini sanoat komplekslariga to‘plash masalasi jiddiy omillardan biridir. *Sanoat komplekslarini qayta shakllantirishning asosiy tamoyillari quyidagicha:*

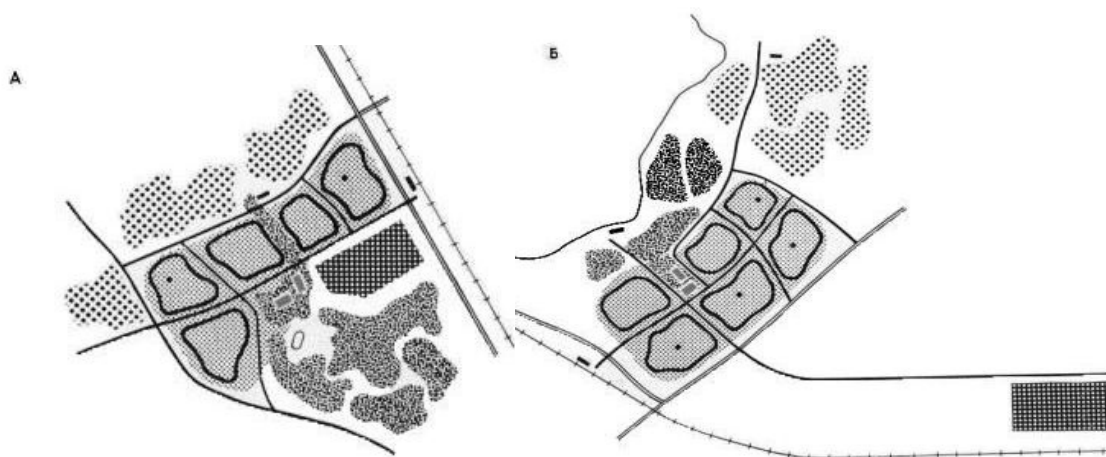
- texnologik jihatdan o‘zaro bog‘liq korxonalarni: xomashyoni, yo‘ldosh mahsulotlarni va ikkilamchi energoresurslarni kompleks ishlash asosida kombinatsiyalash;
- sanoat korxonalarini yarim fabrikat, detal va ishlamalar almashish asosida kooperatsiyalash;
- yordamchi xo‘jaliklarni (remont, ombor) birlashtirish;
- yagona transport xo‘jaligini tashkil etish;
- umumiy energetika xo‘jaligini tuzish;
- sanoat korxonalari guruhi uchun birlashgan bosh suv olish va tozalash inshootlari, suv tarmoqlarini nasos stansiyalar, kanalizatsiya kollektori sistemalarini tashkil etish;

- umumiy yoki o‘zaro bog‘liq aholi joylarini yagona jamoat transport va injener obodonlashtirish sistemalari bilan tashkil etish;
- umumiy qurilish bazasini tuzish;
- mehnat bo‘yicha kooperatsiyalashtirish- sanoat korxonalarini mehnat resurslaridan to‘laqonli va ratsional foydalanish maqsadida guruhlash;
- iste‘mol bo‘yicha kooperatsiyalashtirish - mahsuloti shu sanoat tugunida iste‘mol qilishga qaratilgan sanoat korxonalarni joylashtirish;
- ilmiy-texnik aloqalar bo‘yicha kooperatsiyalashtirish - korxonalarni ilmiy-texnik xizmat ko‘rsatish va o‘qitish markazlari atrofida guruhlash;
- atrof-muhitni muhofaza qilish bo‘yicha kooperatsiyalashtirish.

Mana shu yetakchi tarixiy ko‘rsatkichlar bo‘yicha quyidagi asosiy komplekslar guruhi ajratilishi mumkin.

Shartli belgilar

	Саноат туманлари		Кичик туман маркази
	Кичик туманлар		Турар-жой тумани маркази
	Турар-жой туманлари		Шаҳар маркази
	Кўкаламзор ҳудудлар		Темир йўл
	Саноат тумани маркази		Ташки йўллар
			Шаҳар кўчалари
			Энг кўп эсадиган шамол йўналиши



36-rasm. Kichik shaharlarda sanoat korxonalarining joylashishi: A – sanitar zararsiz bo‘lgan; B – sanitar zararli bo‘lgan korxonalarni joylashishi

Sanoatni joylashtirishda o‘zaro bog‘liq keng doiradagi omillar hisobga olinadi. Sanoat obyektlarini xomashyo, yoqilg‘i, energiya manbalarini iste‘mol tumanlariga yaqinlashtirish – loyihalashning yetakchi tamoyillaridandir. *Sanitar-gigienik talablar* – shamol va namlik rejimi, suv oqimi, relef va boshqa omillar ta‘siri hisobga olinishi lozim. Mehnat resurslarining borligi ham muhim omillardan biridir.

Sanoat hududi butun shahar bilan magistral ko‘chalar tizimi orqali yaxshi bog‘langan bo‘lishi lozim.

Sanoat hududining ishlab chiqarish yo‘nalishi, sanitar-gigienik zararliligi va korxonalar yuk aylanishiga ko‘ra ishlab chiqarish qismi yaqinida (100–300 m) yoki undan uzoqda (1–1,5 km) tashqi transport magistrallari bilan qulay aloqalarga ega bo‘lgan holda joylashtiriladi.

Sanoat ishlab chiqarishi o‘zining *sanitar xarakteristikasiga ko‘ra 5 ta sinfga* bo‘linadi:

1-2-sinflarga - kimyo ishlab chiqarishi, metallurgiya, mashinasozlik, foydali qazilmalarini ishlab chiqish: sement, ohak va boshqa qurilish mollari ishlab chiqarish, yirik elektrostansiyalar kiradi.

3-sinf - tekstil sanoati, hayvonot mahsulotlarini qayta ishlash, yog‘ochga ishlov berish korxonalari kiradi.

4-5-sinflarga - oziq-ovqat mahsulotlarini ishlab chiqaruvchi korxonalar tegishlidir:

- 1-sinf - sanitar-himoya qismi kengligi 1000 m;
- 2-sinf - sanitar-himoya qismi kengligi 500 m;
- 3-sinf - sanitar-himoya qismi kengligi 300 m;
- 4-sinf - sanitar-himoya qismi kengligi 100 m;
- 5-sinf - sanitar-himoya qismi kengligi 50 m.

Sanoat hududi aholi yashaydigan qismga nisbatan shamol esayotgan va daryo oqimi bo‘ylab quyi tarafda joylashishi lozim.

Shahar kommunal ombor hududlarini qayta shakllantirish.

Kommunal-ombor qismi savdo omborlari, meva-sabzavot saqlanadigan omborlar, tramvay depolari, trolleybus, avtobus va taksomotor parklari, maishiy-xizmat ko'rsatish muassasalari, kir yuvish, kimyoviy tozalash va boshqa obyektlardan iborat. Shaharning omborxona xo'jaligi bir nechta tarmoq guruhlari: *sanoat; savdo; qurilish; yoqilg'i va boshqa omborxonalardan* tashkil topadi.

Kommunal-ombor qismlar shahar ichi va tashqi transport tarmog'i bilan yaxshi aloqaga ega bo'lishi lozim. Ular ham aholi joylari kam bo'lgan sanoat tumanlarida joylashtiriladi.

Shahar tarkibida omborxona xo'jaligining joylashishi, shaharsozlikning quyidagi asosiy talablarini bajarishga asoslanishi lozim:

- tranzit yuk tashishdan tashqari barcha shahar ichki yuk tashuvchi oqimini kamaytirish;
- shahar hududidan samarali foydalanish.

Kommunal-omborxona xo'jaligini joylashtirish shakllari va tamoyillarini aniqlovchi shaharsozlik omillariga quyidagilar kiradi:

- shaharning rejaviy tarkibida omborxonalarni funksional-fazoviy tashkillashtirish;
- omborxona hududlaridan foydalanish samarasini oshirish;
- omborxona majmuasini hajmiy-fazoviy yechimi.

Omborxona majmuasini asosiy rejaviy tashkillashtirish quyidagicha bo'ladi:

- majmua hududini yukni qabul qilish, saqlash va jo'natishga mo'ljallangan omborxona maydoni ajratilgan holda chegaralash;
- yukni qabul qilish va jo'natish, bir transportdan boshqasiga qayta yuklash vazifalarini bajaruvchi transport hududi;
- maishiy va ishlab chiqarishga xizmat qiluvchi hudud;

– sanitar-himoya hududi.

Kommunal-omborxona hududida omborxona va kommunal muassasalar uchun hududlar ajratiladi. Alohida kommunal muassasalar va omborxonalar (savdo-taqsimlash omborxonalari, maishiy ta'minot omborxonalari va h.k.) turar-joy hududida joylashtirilishi mumkin.

Kommunal-omborxona hududlarida oziq-ovqat sanoati muassasalarini oziq-ovqat, maxsus omborxonalar (muzlatgichlar, kartoshka, meva-sabzavot saqlagichlar), kommunal-transport va aholiga maishiy xizmat korxonalarini joylashtirish lozim.

Aholining kundalik ehtiyoji uchun zarur bo'lmagan omborxona majmui tizimlari, odatda, aholi turar-joylaridan tashqarida, tashqi transport, ayniqsa temir yo'l transporti tugunlarida shakllantirish lozim.

Aholi turar-joylari va ularning ko'kalamzor hududlaridan tashqarida, shahar atrofidagi maxsus joylarda yong'inga qarshi va maxsus me'yorlarga amal qilingan holda, davlat zaxiralari omborxonalari, birinchi guruhga taalluqli neft va neft mahsulotlari omborxonalari, siqilgan gaz, portlovchi moddalar omborxonalari va qurilish materiallarining bazaviy omborxonalari joylashtirish ko'zda tutiladi.

Kommunal-ombor qismini *aholi yashash hududidan* tashqarida iloji boricha sanoat korxonalari va boshqa obyektlarining sanitar-himoya qismidan foydalanilgan holda joylashtirish lozim. Kommunal-ombor qismi hududini hisoblashda uning tarkibiy qismlarini bitta odamga to'g'ri kelish me'yorlariga asosan olinadi (qurilish me'yorlari va qoidalari bo'yicha).

Kichik shaharlar uchun aholining ma'lum guruhiga xizmat qiluvchi, tuman markazlarida yoki kattaroq aholi punktlarida markazlashtirilgan omborxonalar ko'zda tutilishi kerak.

Yirik va katta shaharlarda kommunal-omborxona hududlari turar-joy va sanoat hududlari bilan transport aloqasini ta'minlashni inobatga olgan holda yoyilgan (tarqoq) holda joylashtirish lozim.

Xo'jalik omborxonalari shahar butun hududining o'rtacha 1,5-2 % ini, shaharning aholi kam yashaydigan hududlarida esa 6 % ini tashkil etadi. Kommunal-omborxona hududlari uchun ajratiladigan maydonlar yirik va juda yirik shaharlarda ko'p qavatli omborxonalar qurilishini hisobga olgan holda har bir shahar aholisiga 2 kv.m va boshqa shahar turar-joylarida 2.5 kv.m ni tashkil etadi.

Shahar tuzilmasida omborxonalar asosiy shaharsozlik talablarini bajarilishiga asoslanib joylashtiriladi: shahar ichidagi barcha yuk oqimlarini minimallashtirish (bundan tranzit yuk tashuvlar mustasno) va shahar hududidan to'g'ri foydalanishni yo'lga qo'yish.

Shunday qilib, *shahardagi kommunal-omborxona hududlarining rekonstruksiya yechimlari quyidagi prinsiplardan kelib chiqadi:*

- yer osti hajmiy kengligidan faol foydalangan holda omborxonalar majmuasini kooperatsiyalashni shakllantirish;
- omborxonalar majmuasi tarmoqlarini to'g'ri tashkil etish hisobiga shahar hududi bo'yicha qo'shimcha yuk tashish yo'llarini tiklash va ularni shahar tashqarisiga joylashtirish;
- shahar omborxonalar majmuasi tizimini shahar ichki va shahar tashqarisidagi yuk tashish transporti elementlari bilan birgalikda shakllantirish;
- transport-yuk hududlarini tashqi transport obyektlari va inshootlari bilan birgalikda bitta majmuada shakllantirish.

Kommunal-omborxona hududlari shaharga yo'nalgan asosiy yuk trassasi kesishmalari bo'lgan transport kommunikatsiyasi bilan yaqindan bog'langan bo'lishi kerak. Bunday transport kommunikatsiyasi tashqi omborxona yuk

tashish trassasining oqimini va iste'molchiga yetkazilishini qamragan bo'lishi lozim.

Tashqi aloqalarning transport-kommunikatsiyasi tizimida kommunal-omborxona hududlarini iste'molchi bilan eng qisqa yo'llar bilan bog'lash samarali usuldir. Bu shartlarni bajarish shahar ichida yuk-transport oqimining kamayishiga, shahar atmosferasidagi zaharli gazlarning kamayishiga, qurilish va ekspluatatsiyaga sarflanadigan xarajatning kamayishiga olib keladi.



37-rasm. Port Kop Van Zyuyd rekonstruksiyagacha (chapdan o'ngga) (Kop Van Zyuyd daryodan omborxona binolari, shahardan esa – temir yo'llari bilan kesib qo'yilgan, tashlandiq hudud ko'rinishida edi) va rekonstruksiyadan so'ng (Ko'prikdan tashqari bir nechta misli ko'rilmagan me'moriy inshootlar qurilgan edi. Qurilish ishlariga Rentso Piano, Norman Foster va Rem Kolxas kabi mashhur arxitektorlar jalb etilgan edi. Qirg'oqning yaqinligi va uni piyodalar uchun sayilgoh uchun moslashtirishga katta ahamiyat qaratilgan edi). Foto: eropuit.nl

2.5.Yashash hududlarining rekonstruksiyasi va ulardan foydalanish samaradorligini oshirish.

Hududlar rekonstruksiyasining maqsadi, aholi hayotini obodonlashtirish darajasi va sanitar-gigienik sharoitini yaxshilashdan iboratdir.

Turar joylarni rekonstruksiyasi va obodonlashtirishi – bu nafaqat qulay rejalashtirilgan turar-joy, balki unga tutashgan hududning qulay

rejalashtirilishi, ya'ni aholining maishiy va umumiy ehtiyojlarini ta'minlovchi sharoitlar hamdir.

O'zbekiston hududidagi turar joylar rekonstruksiya natijasida quyosh nuridan himoyalangan, ma'lum darajada transport magistrallarining shovqin va gazlaridan himoya qilingan holatda rejalashtiriladi. Turar joylarga tutashgan hududlar obodonlashtiriladi. Aholiga zarur xizmatlarni kam vaqt sarflangan holda olishi, jamiyat hayotida ishtirok etishi, farzandlarga ta'lim-tarbiya berishi, dam olish va sport bilan shug'ullanishi imkoniyati ta'minlanadi.

Ushbu tadbirlarni amalga oshirish, turar joy binolarining rekonstruksiyasiga kompleks tarzda yondashishni talab qiladi.

Magistrallararo hududlarda rekonstruksiya qilish uchun boshlang'ich hujjat – bu shaharning bosh rivojlanish rejasidir. Unda rekonstruksiyaga oid bo'lgan quyidagi shaharsozlik talablar:

- hududning tutashish hududlari;
- mehnat faoliyati hududlari;
- dam olish va shahar markazi bilan aloqa hududi;
- transport sxemasi hal etilgan va transport bog'lamalari belgilangan.

Reja tomonidan umumiy jihatlarida aholining zichligi va inshootlarning qavatlilik, ayrim holatlarda esa uning taxminiy ko'rinishi belgilangan, shuningdek aholining mavjud va kelajakdagi o'sishi tavsiflangan.

Magistrallararo hududlarning rekonstruksiyasiga shahar rivojlanishining tarkibiy bo'g'ini sifatida qaraladi. Bosh reja asosida birinchi navbatda rekonstruksiya qilinuvchi hududning shahar umumiy rejalashtirilgan tuzilmasidagi vazifasi aniqlanadi va uchastka chegaralari belgilanadi. Bu rejalashtirilgan tuzilmaning shaharni barcha tuzilmalari hududlari bilan uzviy bog'lash imkonini beradi. Turar joylarning rejalashtirilgan tuzilmalari aholining amaldagi ehtiyojlariga moslashtirgan holda rekonstruksiya qilinadi.

Katta shaharda bu jarayon to'xtovsiz olib boriladi. Eskirganlari modernizatsiya qilinadi yoki yangilariga almashtiriladi.

Turar joylarni rekonstruksiya loyihasida modernizatsiya harakati (dinamikasi) va ishning o'tkazilish bosqichlari e'tiborga olinadi.

Turar joylarni rekonstruksiya sining birinchi bosqichida:

- aholini joylashtirilishi, uning uy-joy bilan ta'minlanishi yaxshilanadi, savdo va madaniy-maishiy xizmat ko'rsatish sifat jihatidan o'zgartiriladi;
- daha ichi hududlari mustahkamlanadi va tozalanadi, dam olish va o'yinlar uchun maydonchalar yaratiladi.

Ikkinchi bosqichda:

- xizmat ko'rsatish tizimining rekonstruksiya yakunlanadi;
- hudud to'liq ravishda obodonlashtiriladi, ya'ni belgilangan rekonstruksiya ishlari to'liq bajariladi.

Rekonstruksiyaning birinchi bosqichidayoq shahar transportining tranzit harakatini chekka ko'chalarga ko'chirish ko'zda tutiladi. Ichki ko'chalar va tor ko'chalardan avtomobillarning o'tishi yo'qotiladi yoki mahalliy ahamiyatdagi kommunikatsiyalarga aylantiriladi, transport harakati uylarga kirishni yaratgan holda, butunlay yoki alohida uchastkalarda to'xtatiladi.

Ikkinchi bosqichda ko'cha tarmog'i butunlay rekonstruksiya qilinadi. Buziladigan ko'chalarning qatnovchi qismlari ko'chatlar bilan ekiladi, sayr xiyobonlari, dam olish maydonchalari yaratiladi.

Muassasa va ishlab chiqarish korxonalari joylashgan kichik ishchi zonalarni tashkil qilish alohida ahamiyatga ega. Turar joylarda atrof-muhit uchun zararli bo'lmagan korxonalarni saqlab qolish hududning obodonchiligini kamaytirmasdan, hattoki uning qulayligini korxonaga qatnashga sarflanadigan vaqtning qisqarishi hisobiga oshiradi. Kichik ishchi zonalarni turar joy inshootlaridan rejaviy tarzda ajratiladi. Korxonalarga boruvchi yo'llar turar joylar bilan tutashtirilmagan holda o'tkaziladi.

Rejalashtirilgan yechimning asosiy tuzilma elementi bo'lib *kichik turar-joy zonalari* hisoblanadi. Ular shunday tarzda tashkillashtiriladiki, bunda ularga nafaqat turar joy uylari, balki qo'shni imoratlarni ajratib turuvchi yashil hududlar, bolalar maydonchalari, xo'jalik uchun hududlar, avtoto'xtash joylari va shaxsiy foydalanish garajlari ham kiradi.

Sezilarli darajada buzish va buning natijasida imoratlarni kamaytirish sharoitida quyidagi rejalashtirish usullari qo'llaniladi:

- buziluvchi kam qiymatli imoratlar markazda joylashgan hududlarda (bu eng ko'p tarqalgan holat hisoblanadi),
- maktab va bolalar muassasalarini umumiy foydalanishdagi yashil ko'chatlar bilan birgalikda hududning markaziy bo'shagan qismida joylashtiriladi.

Markazda bo'sh hududlar yetarli bo'lmagan sharoitda, bolalar bog'chalari turar joylarning birinchi qavatiga joylashtiriladi. Mavjud joylashtirilgan bolalar muassasalari zarur qulayliklarga ega bo'lsa, ularni *saqlab qolishga harakat qilinadi va shu orqali rekonstruksiya xarajatlari kamaytiriladi.*

Ancha zich tayanch fondli hududlarda kichik uy-joylar hududini birinchi holatdagidan farqli ravishda ixchamroq, bir-biriga yaqinroq joylashtiriladi. Ular, maktab va bolalar muassasalari joylashgan bo'sh hudud atrofiga birlashtiriladi.

Mikrorayonda bog' mavjud emas va bu kamchilik ma'lum darajada bolalar muassasalarining atrofidagi hududlarni, uylar orasidagi bo'shliqlarni obodonlashtirish hisobiga kamaytiriladi.

Yuqori zichlikdagi qurilgan hududlarning rekonstruksiya jarayonida, buzishga va aholini ko'chirishga ketadigan xarajatning ko'pligi sababli odatda yangi qurilishlarni mumkin darajada cheklashadi.

Shaharning eski hududlari chegarasida amalga oshiriladigan yangi qurilishlarga nisbatan ikki qarama-qarshi qarashlar mavjud.

Birinchi holatda shaharsozlar qurilayotgan imoratlarni mavjud qurilishlarga, yagona ansamblni yaratib va umumiy ko‘rinishini buzmaganda holda kiritishni afzal bilishadi. Yangi imoratlar oradagi bo‘shliqlarni to‘ldiradi yoki yaroqsiz holga kelgan uylarni almashtiradi. Bu uslub qurilishning umumiy qiyofasini saqlab qolib, shaharning arxitektura jihatdan tugallangan qismida qo‘llanilishi mumkin.

Boshqa konsepsiyaga ko‘ra esa, shaharning rivojlanishi davomida eski hududlarda quriladigan yangi imoratlar kelajak uchun zaxira fondi sifatida turadi. Qurilishi to‘xtagan davrda, zaxira fondidagi imoratlar shaharning kelajak qiyofasini yaratgan holda yana ancha vaqt turishi mumkin. Buning natijasida yangi inshootlarni qurish nafaqat hozirgi muammolarni hal etish, balki mavjud qurilishlarni almashinuv jarayoniga tayyorlaydi. Ushbu inshootlarning arxitekturasini mustaqil ravishda yechishadi, biroq qo‘shni binolar tashqi ko‘rinishiga moslashtirilmaydi. Bunday uslub arxitektura yutuqlariga va tarixiy-etnografik qiymatga ega bo‘lmagan odatdagi qurilishlar rekonstruksiya uchun qo‘llanilishi mumkin.

Rekonstruktsiyada yangi qurilish uchun nafaqat mavjud qurilishlarning hududlari, shuningdek avval relefi murakkabligi yoki og‘ir geologik sharoit tufayli foydalanilmagan hududlar ham o‘zlashtiriladi. Ushbu uchastkalarda yangi inshootlarni qurishga zamonaviy shaharsozlikdagi texnik imkoniyatlarning kengayganligi yordam bermoqda.

Rejaviy tuzilmasi. Shahar aholi punktlarining turar-joy hududini rejalashtirish tuzilmasini jamoat markazlari, turar-joy binolari qurilishi, ko‘cha-yo‘l tarmog‘i, ko‘kalamzorlashtirilgan umumiy foydalanish hududlari, mehnat qilish joylari zonalarining o‘zaro bog‘liq joylashuvini hisobga olgan holda rejalashtirish lozim. Shuningdek aholi punktining

kattaligi va hududining tabiiy xususiyatlariga asoslangan holda, uning umumiy rejaviy tuzilmasiga bogʻlab shakllantirish kerak.

Aholi istiqomat qiluvchi turar-joy hududiga boʻlgan ehtiyojni oldindan aniqlash uchun 1000 kishiga moʻljallangan yiriklashtirilgan koʻrsatkichlarni qabul qilish kerak (ShNQ 2.07.01 – 03*).

Favqulodda tabiiy-iqlimiy sharoitlarga ega boʻlgan hududlar (choʻl, togʻli joylar) uchun mazkur koʻrsatkichlar 30 % gacha oʻzgartirilishi mumkin.

Yirik va katta shaharlarda aholi istiqomat qiladigan turar-joy hududini maydoni 2500 ga dan ortiq boʻlmagan tumanlarga magistrallar yoki eni kamida 60 m boʻlgan yashil koʻchatzorlar bilan ajratib boʻlish tavsiya etiladi.

Aholi joylashuvining boʻlingan tuzilmasiga ega boʻlgan yirik va katta shaharlarda umumshahar markazlariga shahar ahamiyatiga ega kichik markazlar qoʻshilishi kerak. Oʻrta va kichik shaharlarda, odatda, yagona umumshahar markazi shakllanib, unga turar-joy hududlarining mahalliy markazlari qoʻshiladi (birlamchi xizmat koʻrsatishning mikrotuman yoki mahalla markazlari).

Aralash zonalarda shakllanib ulgurgan turar-joy va ishlab chiqarish bino va inshootlarini rekonstruksiya qilishda korxonalarning atrof-muhitga zararli taʼsirini bartaraf qilish (texnologiyalarni oʻzgartirish orqali zararsiz jarayonlarga oʻtish, quvvatlarni kamaytirish, korxona yoki alohidagi ishlab chiqarish ixtisosini oʻzgartirish yoki uni aralash zona chegarasidan sanoat zonasiga oʻtkazish) nazarda tutilishi lozim.

Turar-joy binolari qurilishini amalga oshirishda shaharsozlik, demografik, tabiiy-iqlimiy va boshqa sharoitlarga muvofiq holda turar-joy binolarining quyidagi turlari qoʻllanishi kerak: kam qavatli, qoʻrgʻonchali, kam qavatli zich, oʻrta qavatli (4-5 qavat), baland qavatli (9-12-16 qavat).

Binolar turini tanlashda qo‘shimcha hududlarga bo‘lgan ehtiyojlarning oldini oluvchi yoki ushbu ehtiyojlarni qisqartiruvchi eng samarali yer zaxiralaridan foydalanishni ko‘zda tutish zarur.

Turar-joy binolari, turar-joy va jamoat, shuningdek sanoat binolari o‘rtasidagi masofalar quyosh nurining tushishi (insolyatsiya) va yoritilganlikni hisoblashlar asosida, shuningdek yong‘inga qarshi talablarga muvofiq tarzda qabul qilinishi zarur.

Ko‘p xonadonli turar-joy uylarining uzun tomonlari o‘rtasidagi masofalar (xonalarning yaqqol ko‘rinmaslik talablaridan kelib chiqqan holda) quyidagicha qabul qilinishi lozim:

- balandligi 2–3 qavat bo‘lgan turar-joy uylari uchun – 15 m kam bo‘lmagan;
- 4–5 qavatli uchun – 25–30 m kam bo‘lmagan;
- yashash xonalarida derazalari bo‘lgan ushbu binolarning uzun tomonlari va yon tomonlari uchun – 10 m dan kam bo‘lmagan;
- 9 va undan ko‘proq qavatli binolar uchun uzun tomonlari o‘rtasidagi masofa – 40–45 m dan kam bo‘lmagan;
- yashash xonalarida derazalari bo‘lgan ushbu binolarning yon tomonlari uchun – 20–25 m dan kam bo‘lmagan.

Rekonstruksiya va boshqa murakkab shaharsozlik sharoitlarda ko‘rsatilgan masofalar insolyatsiya, yoritilganlik me‘yorlari, yong‘inga qarshi talablarga, shuningdek, turar-joy xonalari (istiqomat xonalari va oshxonalari) derazalaridan yaqqol ko‘rinmaslikni ta‘minlanishiga rioya qilgan holda qisqartirilishi mumkin.

Turar-joy hududida mikroiqlimni yaxshilashda suv havzalari, basseynlar, suv sepish qurilmalari, fontanlar va boshqa suv qurilmalari katta o‘rin tutadi. Ko‘kalamzor massivlar sug‘orish kanallari bo‘ylab joylashtiriladi, katta bo‘lmagan daraxtlar guruhi oquvchi basseynlar bo‘yida

tashkil etiladi, tarmoqlarga bo'lingan ariqlar bo'ylab ekilgan daraxtlar qatori piyodalar xiyoboni tarmoqlarini shakllantiradi.

Suv bilan ta'minlangan, ko'kalamzorlashtirilgan ichki hovlilarni keng qo'llash lozim. Yozda ular changli shamollardan, ko'chadan keluvchi issiq havodan himoyalangan bo'lib, ertalabki salqin havoni uzoq vaqt saqlab turadi, qishda esa, uni o'rab turuvchi qurilmalar devori quyosh orqali isitiladi.

Ko'cha tomondan fasadlar bo'ylab past shoxli daraxlar va butalar ekish, g'arbiy oriyentatsiyada esa – baland va keng shoxlaydigan daraxtlar ekish tavsiya etiladi. Barcha ko'cha ekinlarini sug'orish kanali bilan bir vaqtda tashkil etish lozim. Yashil devor bilan sug'orish kanali orasidagi masofa (0,4 m dan kam emas) 0,6 m dan oshishi kerak emas, daraxt o'q chizig'idan yo'lak chetigacha bo'lgan masofa 1,2 m dan kam bo'lmasligi kerak.

Piyodalar xiyobonlarini va dam olish maydonchalarini rekonstruksiya loyihalashda quyidagi sharoitni hisobga olish lozim:

- qizigan yuzalarning nurlanishi to'g'ridan-to'g'ri quyosh radiatsiyasining 30–40 % gacha yetadi va radiatsion haroratni devordan 3-4 m masofada ham 60 – 75 ° S ga yetkazadi;
- devorlarning janubiy oriyentatsiyasida radiatsiya devordan 4-5 m masofada seziladi, janubiy-g'arbiy oriyentatsiyada – 7-8 m da, g'arbiy oriyentatsiyada – 9-10 m masofada seziladi, shuning uchun ko'kalamzorlar yordamida devorni quyosh radiatsiyasidan maksimal himoya qilish mumkin, lekin optimal shamollatish sharoitlarini yaratishni ham unutmaslik kerak.

Quyosh radiatsiyasidan himoyalaniş uchun pergolalar, trelyajlar, galereyalar, lodjiyalar va boshqa soya beruvchi moslamalar qo'llaniladi. Ko'kalamzorlaning bu masalada juda qimmatliligi shundan iboratki, ular yozda soya beradi, qishda esa quyosh nurlarini o'tkazadi.

Insolyatsiyani maksimal darajada qaytarish uchun ariqlar, keng shoxlaydigan yaxlit daraxtzorlar katta yordam beradi, shu bilan birga birinchi

holatda radiatsiya suvga yutiladi, ikkinchi holatda esa – shoxlar yuzasiga o‘tadi.

Sharqiy, g‘arbiy, shimoliy-g‘arbiy tomonga qaragan fasadlarda yirik shoxli ekinlar tashkil etiladi.

Madaniy-ma’rifiy va bolalar muassasalari tizimi rekonstruksiya.

Madaniy-ma’rifiy muassasalari tizimini rekonstruksiya qilish tayanch qurilishlarning zichligi darajasiga bog‘liqdir. Ekstensiv (miqdor jihatidan ko‘p) qurilishli va bo‘sh (yoki buzilgandan keyin bo‘shagan) uchastkalarning katta maydonlarida yangi qurilish uchun o‘ziga xos bo‘lgan usullar ishlatiladi.

Maktab va bolalar muassasalarini rejali ravishda ular xizmat ko‘rsatayotgan uy-joylarga bog‘lanadi va maydoni jihatidan ShNKga muvofiq bo‘lgan uchastkalar bilan ta’minlanadi. Shu bilan birga mavjud bo‘lgan va keyingi foydalanish uchun yaroqli maktab va bolalar muassasalarini saqlab qolish mumkin bo‘ladi.

Zich tayanch qurilishli hududlarda madaniy-ma’rifiy muassasalar tizimini tartibga solish ular joylashgan ko‘plab imoratlarni saqlab qolish zaruriyati bilan bog‘liq. Markaziy tumanlardagi muassasalar tarmog‘i odatda yaxshi rivojlangan, ko‘pgina maktablar saqlab qolinishi mumkin, bolalar bog‘chalari esa ular joylashgan binolarda qoldirilishi mumkin.

Zich qurilishlar orasida maktab va bolalar muassasalar uchun joy ajratish alohida qiyinchilikni keltirib chiqaradi. Bo‘sh hududlar yo‘qligi sharoitida uchastkalarning funksional mazmunini buzmaganda holda, normativlarga qarshi tarzda uchastkalar maydoni qisqartiriladi.

Shahar eski tumanlarining ayrim zich qurilgan hududlarida yashashga mo‘ljallangan aholi sonidan oshib ketuvchi haddan ziyod ko‘p o‘rinli maktablar qurilgan. Bu shu bilan izohlanadiki, rekonstruksiya natijasida qurilishning zichligi kamayishi ro‘y beradi va shunga muvofiq ravishda aholi

sonining qisqarishi ro'y beradi. Bu holatlarda maktab binolari ma'muriy yoki xo'jalik-maishiy binolarga o'zgartiriladi. Tutash hududlar esa yuqorida ko'rsatilgan usuldan foydalangan holda qisman yoki butunligicha, saqlab qolingan bolalar muassasalariga beriladi.

2.6. Umumshahar markazini ta'mirlash va rejalashtirish prinsiplari

Zamonaviy shaharning jamoat markazi deb, yagona rejaviy va arxitekturaviy-hajmiy kenglik tizimiga birlashgan asosiy jamoat binolari joylashgan hudud tushuniladi. Bu hududga aholiga epizodik xizmat ko'rsatish vazifalarini bajaruvchi bosh ma'muriy, madaniy-maishiy, transport, kommunal-xo'jalik, savdo va boshqa muhim muassasa binolari joylashadi.

Shaharning jamoat markazi o'zida yetarli darajada murakkab rejaviy tizimni mujassam etuvchi shahar rejaviy tuzilmasining muhim elementi hisoblanadi. *Shaharlar markazi* – bu, hamma hududlarni o'ziga bog'lab turuvchi vosita bo'lib, shaharning bosh maxsus markazlarini, turar-joy hududlarini, ishlab chiqaruvchi muassasalarni va dam olish majmualarni undan tashqari umumiy markazlarni o'z ichiga oladi. Shahar markazlarini asosan shaharning qolgan hududlariga nisbatan, hamma tomonlama erkin holda loyihalanadi.

Umumshahar markazlarning rivojlantirilishi va rekonstruksiyasini asosan mavjud chegaralari doirasida, quyidagilar hisobidan amalga oshirish lozim:

- jamoat binoalarini butunlay rekonstruksiyasini o'tkazish va yangilash,
- obyektlarning faoliyat yo'nalishini o'zgartirish,
- qurilmalarni zichlashtirish,
- xizmat ko'rsatish obyektlariga borish qulayligini tartibga solishni ta'minlovchi piyodalar yo'llarini tashkil etish,

- loyihalashtirilayotgan karkasning, o'zakning yo'llari kesishish yerlarida piyodalar yo'llarini ajratilishini ta'minlash,

- tarixiy-madaniy ko'chmas obidalarining ratsional, foydali qo'llanilishi.

Shahar markazini kompozitsion loyihasini tuzishda shaharsozlikning asosiy xalq xo'jaligi sohasi (profili) va hajmini aniqlash lozim, undan tashqari tabiiy sharoitini o'rganib chiqish kerak bo'ladi.

Shaharning yirikligi va uning rivojlanish jadalligini inobatga olgan holda shahar makazini hududiy rivojlantirish va qayta qurishning quyidagi turlari amalga oshirilishi mumkin:

- markaz avvalgi chegaralari doirasida qoladi, biroq uning rivojlanishi quyidagilar hisobiga amalga oshiriladi: faoliyat yo'nalishi to'g'ri kelmaydigan korxonalarni va binolarni chekkaga chiqarib tashlash, qurilma inshootlarini zichlashtirish, bino qavatlarini sonini oshirish, er osti maydonlardan to'liq foydalanish;

- markaz atrofidagi kam o'zlashtirilgan er maydonlariga chiqish, mavjud binolarning faoliyat yo'nalishini o'zgartirish, ularni rekonstruksiya qilish (mavjud bino oldiga, ustiga qo'shimcha qurilma qurish, yangilash) yo'li bilan bir tekisda va asosiy yo'nalish bo'yicha xududiy kengaytiriladi;

- markaz yangi xududda, mavjud jamoat markazi yonida yoki undan uzoqlikda tashkil etiladi, bunda yangi – tarixiy-tursitik markaz, loyihalashtirilayotgan tuman markazi va h.k. miqyosini oladi.

Odatda shahar markazida joylashgan tarixiy va madaniyat obidalarini saqlab qolish, tiklash va ulardan foydalanish bilan bog'liq bo'lgan muammolar turli shaharlarning katta-kichikligiga bog'liq holda har xil ko'rinishda bo'ladi. Eski qurilmalari va tarixiy muhiti saqlanib qolgan hamda obidalar o'zlari uchun tabiiy bo'lgan sharoitda bo'lgan kichik va o'rtacha shaharlarda muammolar asosan tarixiy binolarni va inshootlarning saqlab qolish bilan bog'liq bo'ladi. Katta va yirik shaharlarda eng muhim muammo

– obidalar atrofida qurilayotgan yangi inshootlarni tartibga solish, obidalarni zamonaviy qurilish ekspansiyasidan saqlab qolish, ulardan o‘ziga zid bo‘lmagan sharoitlarda foydalanishni ta’minlashdan iboratdir.

Shahar markazining rivojlantirish va qayta qurish yo‘nalishini tanlash shaharsozlikning aniq shart-sharoitlardan: tarixiy-madaniy obidalarning mavjudligi va ularning ahamiyati, investitsiya xajmiga bog‘liqdir. Shaharsozlik amaliyotida aytib o‘tilgan uslublarning biri boshqalardan alohida kamdan-kam holda qo‘llaniladi, ko‘pincha asosiysi ustuvor qo‘yiladi.

Shahar markaziy kismiga asosan boshkaruv organlari, madaniy-maishiy xizmat kursatuvchi markazlar, ish yuritish muassasalari, katta kurgazmali savdo markazlarni, va x.k. uz ichiga oladi. Ularning bir biriga mosligi, uygunlashib turishi, shaharning umumiy loyihaviy tuzilishiga garmonik mos kelishi lozim bo‘ladi. Bundan tashqari haykallardan, monumentlardan unumli foydalagan holda ularni shu markazlarga moslashtirilishi maqsadga muvofiq bo‘ladi.

Issiq iqlimga ega bo‘lgan shahar markazlarini tarjimai holini ko‘rib chiqsak. Markazlarda *havo harorati* yuqoriroq bo‘lishini kuzatishimiz mumkin, buning asosiy sabablaridan biri baland va zich joylashgan binolar, transport yo‘l ko‘chalari gorizontal joylashganligi, undan tashqari ko‘chalarning ustki qavati sun‘iy qoplamalar bilan qo‘llanilganligi, va ayniqsa shamol esishini chegaralanganligini ko‘rishimiz mumkin. Bunday sharoitda ko‘kalamzorlarni keng qo‘llash (soya-salqin joylarni ko‘paytirish) va suv havzalarni ko‘paytirish ma’qul bo‘ladi.

Markazlarni soya bilan boyitish uchun, asosan baland keng o‘sovchi quyuq yaproqlarga ega bo‘lgan daraxtlardan ekish, undan tashqari binolarning ayrimlarini to‘q rangda tus olishi maqsadga muvofiq bo‘ladi. Piyoda yo‘llarini esa ko‘kalamzorga boyitish, turli rangli ekinlarni qo‘llash

(gullar, izgirit), favoralardan ko'proq joylashtirish kerak. Ammo, iloji boricha yo'llarni, ko'chalarni sun'iy asfalt bilan qoplamaslik kerak.

Issiq va nam havoga ega bo'lgan hududlarni *aeratsiyasini* yaxshilash uchun baland binolar qurilishi va ularning birinchi qavatida piyodalar harakatiga moslashtirilgan holda keng qilib rekonstruksiya loyihalanilishi maqsadga muvofiq bo'ladi.

Issiq iqlimga ega bo'lgan shahar markazlarini esa yer ostki qavatidan unumli foydalinilgan holda, piyoda yurish yo'llari, avtobekat shoxobchalari, madaniy-maishiy xizmat ko'rsatuvchi majmualar joylashtirilishi mumkin.

Biz bilamizki, katta shaharlarning hudud markazlarini kengayishi uchun rezervga hududlar ajratib berilmagan, shunga qaramay boshqaruv majmualar, umumiy muassasalar va turar-joy binolar juda keng qamrovga ega bo'lganligi rezervga hojat yo'qdek tuyuladi. Ammo ko'pgina xatoralga yo'l qo'yilishini ham ko'rish mumkin, ya'ni eski muassasalar buzilib yana xizmat ko'rsatuvchi majmualar qurilishi, bunday iqlimga ega ekanligini inobatga olgan holda, bu sharoitda uning o'rniga ko'kalamzorlashtirishni kengaytirish, atrofni tabiat bilan boyitish maqsadga muvofiq bo'ladi.

Shahar markazlarining tarxiy kompozitsiyasi uning shaharsozlik profili kattaligi, tabiiy sharoitlar bilan belgilanadi.

Markazlar o'zining xarakteri va tarkibiga ko'ra ma'muriy-xo'jalik, madaniy-maishiy muassasa va korxonalarni universal ixtisoslashgan do'konlarni birlashtiruvchi kompleks yoki ularda qandaydir alohida xizmat ko'rsatish turi mavjud muassasalari joylashgan ixtisoslashgan markazlar bo'lishi mumkin.

Barcha xil jamoat markazlari hududlarining o'lchamlari quyidagi *omillarga* bog'liq:

- tarkibiy tuzilma kattaligiga;

- shahar profiliga (masalan, kurort shaharlarda sogʻliqni saqlash va madaniyat obyektlari koʻproq);

- iqlimiy sharoitlarga (shimoliy tumanlarda markazlar ancha ixcham, janubiy tumanlarda koʻkalamzor hududlarning nisbiy hissasi kattaroq);

- aholi joylashuvi tizimidagi ahamiyati (tayanch shaharlarda kelayotgan aholiga xizmat koʻrsatishni hisobga olib shakllangan markazlar ancha rivojlangan);

- shaharning umumiy kattaligi.

Ayrim hollarda katta shahar markazlarga koʻp eʼtibor berilganligi sababli, koʻpgina majmualar koʻpayib ketib markaz bugik holga keltirilgan. Shu sababli zamonaviy shaharsozlikda maxsus katta shahar markazlarining majmualarini (savdo markazlari, tibbiy yordam muassasalari, sport majmualari, va h.k.) hammasi oʻz boshqaruvini, oʻzi boshqarib turishi maʼqul:

- *savdo markazi* – bu ishlab chiqaruvchi majmualarning savdosi, insoniyatning yashash turmush tarziga kerakli boʻlgan barcha mahsulotlar va h.k larga ega boʻlgan majmua. Savdo markazlariga bozor, yarmarka, xizmat koʻrsatuvchi shoxobchalar kiradi;

- *kurort markazi* asosan mehmonxonalar, umumiy ovqatlanish majmualari, dam olish muassasalari va turizmni oʻz ichiga oladi;

- *tibbiyot markazlarida* diagnostik davolash, ilmiy-izlanish majmualari, tibbiyot oʻquv muassasalaridan iborat boʻladi;

Bu markazlar asosan tabiat qoʻynida, koʻkalamzor kengliklarida, shahar tashqi oʻrmonzorlarga ega boʻlgan hududlarda loyihalanadi.

Shahar markazi bitta odamga 2 - 3 m² hisobidan olinadi. (ShNK)
Umumshahar markazida xizmat koʻrsatish muassasalari va korxonalari hududini quyidagicha taqsimlash tavsiya etiladi:

- maʼmuriy - ish yuritish qismi - 10 %;

- madaniy oqartuv qismi - 80 %;
- savdo-maishiy qismi - 8 %;
- kommunal qismi - 2 %.

Markazni rejalashda asosiy omili transport tarmog‘i egallaydi. Sababi, har bir muassasalar, majmualar, umumiy xizmat ko‘rsatuvchi markazlar turar joy hududlarini bir-biriga tezkor ravishda, yo‘lini yaqinlashtiruvchi vosita hisoblanadi. *Shahar markazini asosan transport va piyoda ko‘chalariga katta e‘tibor berish maqsadga muvofiq bo‘ladi.* Tadqiqot ishi shuni ko‘rsatdiki:

- minimal darajada vaqtini tejash uchun piyoda yo‘llarini va transport yo‘llarini optimal tarzda rejashtirish lozim;
- xizmat ko‘rsatuvchi majmuada vaqtdan yutish uchun, hududlarni to‘g‘ri joylashtirish, loyiha hajmini to‘g‘ri rejalashtirish, majmuani tarmoqlar bilan boyitish kerak bo‘ladi;
- yo‘l bo‘ylab xizmat ko‘rsatish shoxobchalarni joylashtirish.

Umumiy savdo ko‘chalari uchta asosiy funksional hududlarga bo‘linadi:

- piyoda yo‘l kochalari;
- transport tarmog‘i;
- qurilish maydoni;

Shunda ham hozirgi kunda ana shu qoidaga amal qilinmagan holda ayrim yangi turdagi markazlarda piyoda yo‘llari transport tarmog‘idan uzulgan holda loyihalanmoqda. Vaholanki piyoda yo‘l ko‘chalari qurilish maydonlari bilan juda zich bog‘liqligini bilamiz.

Ko‘p qirralarga ega bo‘lgan umumiy markazlarning uchta asosiy kompozitsiyaga bo‘linadi: ixcham, cho‘ziluvchan va bo‘limli.

Rekonstruksiya doirasida magistral yo‘llariga markazlarni mos ravishda joylashtirish uchun quyidagi asosiy arxitekturaviy rejalash omillari ishlab chiqilgan:

- asosiy joylashtirishda, magistral ko‘chalarining koltsevoy yo‘llariga mo‘ljallash zarur, agarda buning iloji bo‘lmasa, ana shu magistral ko‘chalariga bir nechta kirish yo‘llarni rejalashtirish kerak;

- bekatlar xaridorlar oqimiga qarab belgilanadi;

- burchak joylashuvi, ko‘chalarning kesishgan joylarida yoki magistral

- ko‘chalarning bir-biri bilan uchrashgan joylarida joylashtiriladi;

- magistral ko‘chalari yoki piyoda ko‘chalari bo‘ylab joylashtirilishi.

- fazoviy arxitekturaviy kompozitsiya ixcham savdo markazlar, asosan bitta hajmli bo‘lib (katta maydonni qurilishini 70%-75% egallaydi), piyoda yo‘llari bilan to‘g‘ri belgilangan bo‘lishi kerak;

- cho‘ziluvchan savdo markazlar bir os bo‘ylab yoki transport ko‘chalari bo‘ylab joylashtiriladi. Piyoda ko‘chalari savdo markazlarida ochiq va yopiq turda bo‘ladi;

- bo‘limli savdo markazlar, pavilyon turida bo‘lib, bir nechta guruh bo‘linmalaridan iborat bo‘ladi.

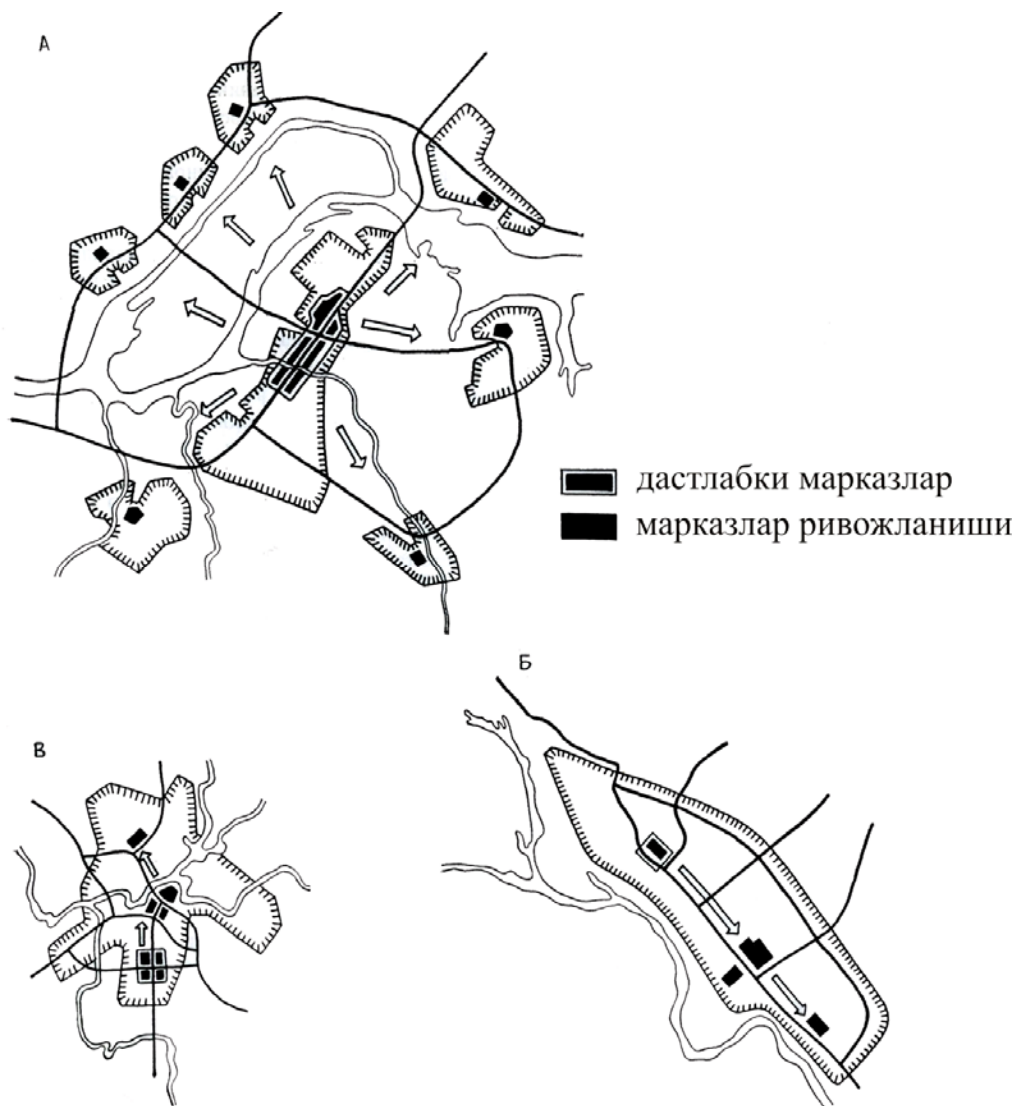
Bu turdagi markazlar qiyin shaharsozlik tuzilmasiga ega. Tashqi transport ko‘chalariga biriktirilmagan holda o‘zining maxsus transport ko‘chalari va juda ko‘p bir-biri bilan kesib o‘tuvchi piyoda ko‘chalari mavjud bo‘ladi.

Shahar markazining tuzilmasi va vazifalari.

Shaharning jamoat markazi shahardagi barcha tarkibiy qismlarni bog‘lovchi muhim tugun hisoblanadi. Shaharning ijtimoiy hayoti madaniy-maishiy xizmat ko‘rsatish muassasa va markazlari tizimining shakllanishiga bog‘liqdir.

Shahar jamoat markazlarining tuzilmasi uning ma‘muriy ahamiyatining ko‘lamiga va xalq xo‘jaligi tarmoqlarini joylashtirish tizimiga bog‘liq. Shaharning o‘sib borishi bilan undagi jamoat markazlarining tuzilmasi hajmi jihatdan rivojlanadi va murakkablashadi.

Davriy va kundalik xizmat ko'rsatish funksiyalarini bir vaqtning o'zida bajaradigan kichik shahar, odatda, ixcham jamoat markaziga ega bo'ladi. Agar kichik shaharning xizmat ko'rsatish markaziga qishloq xo'jaligi tumani hududiy jihatdan tegishli bo'lsa, u holda bu markazdagi muassasalarni tashkil etish va hisoblashda aholining qo'shilishi hisobga olinadi.



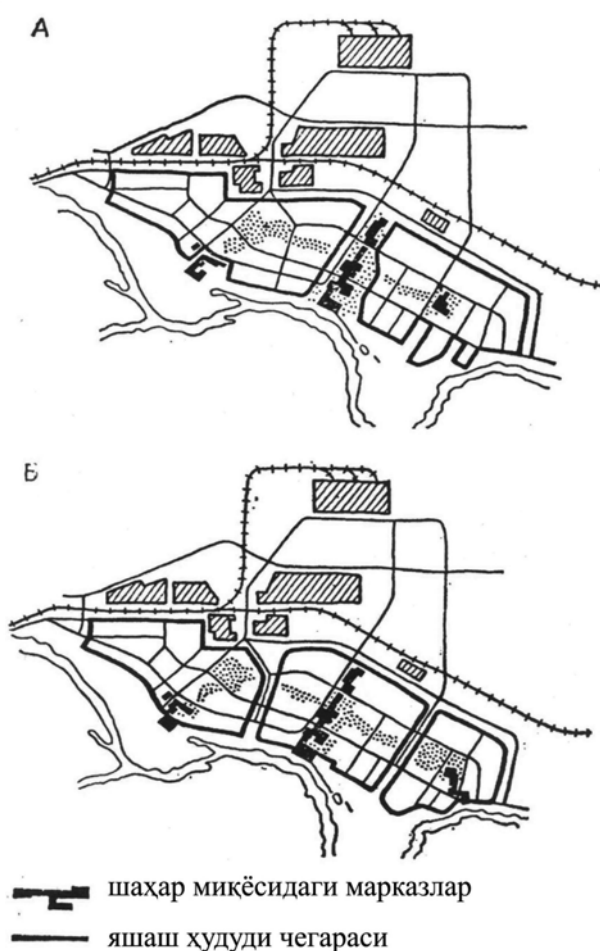
38-rasm. Shahar o'sishiga bog'liq holda yangi shaharlar markazlarining rivojlanishi. A-450-500 ming kishilik shahar; B -300 ming kishilik shahar; V - 150-200 ming kishilik shahar.

Katta va yirik shaharlarda markazlar tizimi hajmiy jihatdan rivojlanadi: turar-joy va rejalashtirilgan rayonlar hamda mehnat qilinadigan va dam olinadigan zonalardagi markazlar shakllanadi. Yirik shaharda markazlarning

rivojlangan hajmi tizimi mavjud. Uning bosh elementi - o'z hududi bo'yicha shaharning keng hududi hisoblangan ma'muriy-ijtimoiy jihatdan salmoqli funktsiyani bajaruvchi markaziy yadroni o'z ichiga olgan umumshahar markazidir.

Yirik shaharning markaziy rayoni nafaqat jamoat binolarini, balki qo'yilgan ijtimoiy talablarga muvofiq ravishda qurilgan turar-joy binolarining salmoqli qismini ham o'z ichiga oladi.

Yirik shaharlarning markazlari viloyat va respublika tizimining ma'muriy markazi hisoblanilib, u aholiga har tomonlama xizmat ko'rsatish funktsiyasini bajaradi va aholining markaziy shaharga qatnashi uchun zarur bo'lgan barcha qulaylik hamda shart-sharoitlarni hisobga olgan holda tashkil ettiriladi.



39-rasm. Har xil loyihaviy tuzilmalarda shahar ahamiyatidagi jamoat markazlarini joylashtirish misollari.

Yirik shahar markazlarining tizimi bosh umumshahar markazi bilan bir qatorda umumshahar va umumaholiga xizmat ko'rsatishga ixtisoslashgan markazlarni, rejalashtirilayotgan tumanlar, turar-joy va kichik tumanlar, mehnat qilish va dam olish zonalaridagi markazlarni ham o'z ichiga oladi.

Funksional tarkibiga ko'ra jamoat markazlari ko'p profilli va ixtisoslashgan bo'lishi mumkin. Shaharning funksional profili shahar jamoat markazining tarkibi va tuzilmasida o'z aksini topadi.

Shahar hududi ko'pincha funksional hududlar bo'yicha: ma'muriy, madaniy-maishiy, savdo-sotiqqa mo'ljallangan muassasalar joylashadigan hududlarga bo'linishi mumkin.

Kurort-shaharlarda va turistik markazlarida davolash-sog'lomlashtirish, madaniy-maishiy va ko'ngil ochishga mo'ljallangan hududlar rivojlanadi.

Ilmiy va ma'lumot beruvchi markazlar majmuasiga ega bo'lgan shaharlarda shaharning jamoat markazi ko'p hollarda ilmiy (ilmiy tekshirish, loyihalash) hamda o'quv (oliy va o'rta maxsus o'quv) yurtlari muassasalarini o'z ichiga oladi.

Shaharning jamoat markazi shahar aholisi hamda shahar atrofidagi tumanlar aholisiga xizmat qilishni amalga oshiradi. Shaharlararo ahamiyatga nafaqat yirik shaharlardagi markazlar, balki kichik va o'rta kattalikdagi shaharlardagi markazlar ham ega bo'lishi mumkin.

Yirik shaharda jamoat markazi o'z hududi bo'yicha keng hudud sifatida shakllanadi va unda turar-joy hududlari ham ijtimoiy funksiyalarni bajaradi. Shahar markazida joylashgan turar-joy binolari o'zida murakkab masalalarni mujassam etadi. Avtomobil harakati hamda binolarning zich joylashganligi oqibatida havoning ifloslanishi va shovqinning yuzaga kelishi tufayli bu yerda qoniqarli hayot sharoitlarini ta'minlash oson kechmaydi. Biroq shahar markazidagi turar-joy binolari ko'pincha markazning kechqurungi paytda

jonlanishini koʻzlagan holda loyihalanadi. Ammo, markazni unda yashovchi aholi hayot sharoitining yomonlashuvi evaziga "jonlashtirish" mantiqan toʻgʻri emas.

Kechki dam olish vaqtida shahar markazining qiyofasini jonlashtirishga koʻngil ochish muassalari, kafe va boshqa shunga oʻxshash xizmat koʻrsatish muassasalarini ochish orqali erishish mumkin. Lekin, bu degani shahar markazi turar-joy binolaridan batamom holi boʻlishi degani emas. Shahar markazidagi turar-joy binolari koʻpincha markazning kechqurungi paytda jonlanishini koʻzlagan holda loyihalanadi.

Shahar markaziga yashash joylarining uch turi mavjud:

- vaqtincha yashaydigan joylar-mehmonxonalar, pansionatlar, yotoqxonalar va shunga oʻxshash maktab, bolalar bogʻchasiga ehtiyoj boʻlmaydigan yashash joylashlarini;
- markaz hududiga xizmat yuzasidan doimiy ravishda keladigan maʼmuriy va texnik personallar uchun xizmat kvartiralari;
- mehnat qilish bilan bogʻlangan yashash joylari, masalan, studiyalar, ustaxonalar va shunga oʻxshash binolarni qurish mumkin va ularning markazga joylashtirilishi ancha maqsadga muvofiq deb hisoblaniladi.

Shaharni rekonstruksiya qilish mobaynida barcha oʻrganilgan maʼlumotlardan kelib chiqib zich joylashgan qurilmalar sharoitida shaharlar markazlarini rekonstruksiya qilish masalasini hal qilishda quyidagi xulosalarga kelindi:

- maxsus markazlar quyidagicha joylashtirilishi kerak (bularga, ilmiy muassalari, oʻquv muassasalar, muzey-koʻrgazma zallar, sport majmualari va h.k.):
- tabiyatga boy, koʻkalamzorlarga ega boʻlgan hududlarga kasalxonalarni joylashtirish;

- markazlarning loyihada rejalashiga qarab ilmiy-izlanish muassasalari, o'quv markazlari, muzeylar, sport majmualari joylashtiriladi;

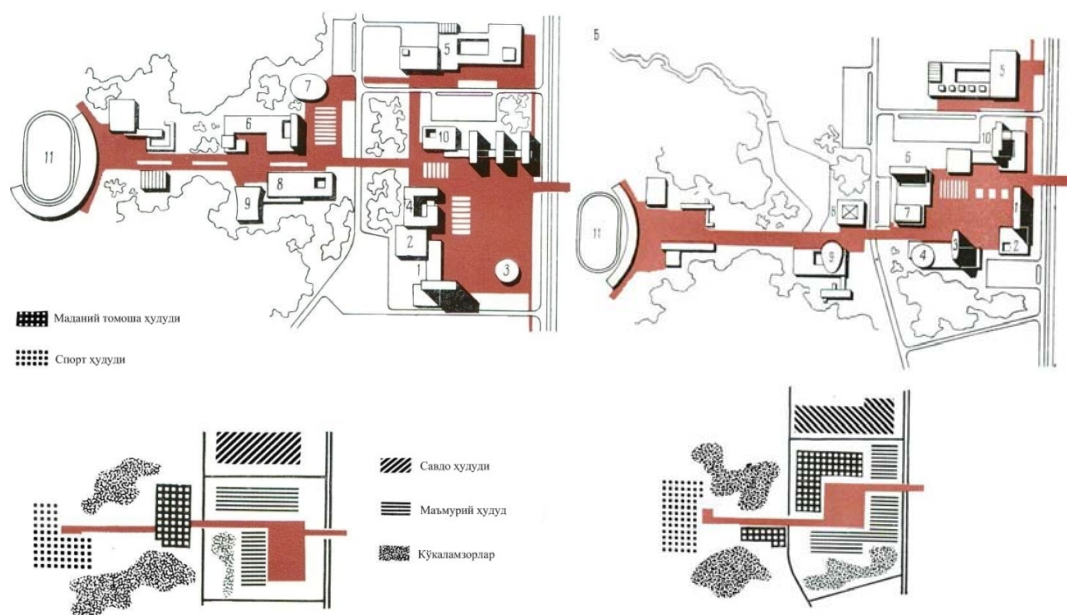
- katta maydonga ega bo'lgan majmualar esa (sanatoriy, lagerlar) shahar tashqarisiga joylashtiriladi.

Ayrim nozik tusga ega bo'lgan shaharlarning rivojlanishi, tabiiy o'sishiga yo'l qo'yib berilishi maqsadga muvofiq bo'ladi.

Markazning rejaviy tuzilmasi.

Shahar markazining hududi jamoat binolari, yashil hududlar, maydonlar, piyodalar yo'laklari, mashinalar o'tish yo'llari va ular turadigan joylar bilan shakllantiriladi. Markaz hududining 50% ini transport va piyodalar yo'llari, yashil hududlar tashkil etadi. Umuman olganda umumshahar markazining hududi har bir yashovchi uchun 3-5 kv metrni tashkil etadi (sport majmualari bundan mustasno).

Sanoat tumanidagi ko'rsatiladigan xizmatlarni umumiy shahar va rayonlardagi madaniy-maishiy xizmat ko'rsatish tizimlari bilan kooperatsiyalash - bu shaharning aholi yashaydigan hududlarini ishlab chiqarish zararlari ta'siridan holi etish (hech bo'lmaganda ularning ta'sirini minimumga tushirish) demakdir.



40-rasm. Shahar markazini funksional hududlarga ajratish



41-rasm. San-Fransiskodagi (Kaliforniya) Union-square maydoni:

1- 1920 va 2- 2015 yillar ko‘rinishlari



42-rasm. Alisher Navoiy opera va balet teatri eski va yangi holati

(chapdan o‘ngga)

Shaharning markaziy tumanida ko‘pgina muassasalar: savdo tashkilotlari ma’muriy binolar va boshqa ommaviy tashrif obyektlari joylashtiriladi.

Shuning uchun shaharning markaziga qatnov, shaharning boshqa tumanlariga qaraganda yuqori bo‘ladi. Bundan kelib chiqib:

- shahar magistrallari tizimi shahar markazidan transport tranzit oqimlarini chetga olish lozim;
- ommaviy yo‘lovchi transporti tarmoqlari ko‘cha tarmoqlari zichligiga boshqa tumanlarga qaraganda yuqori bo‘lishi lozim;

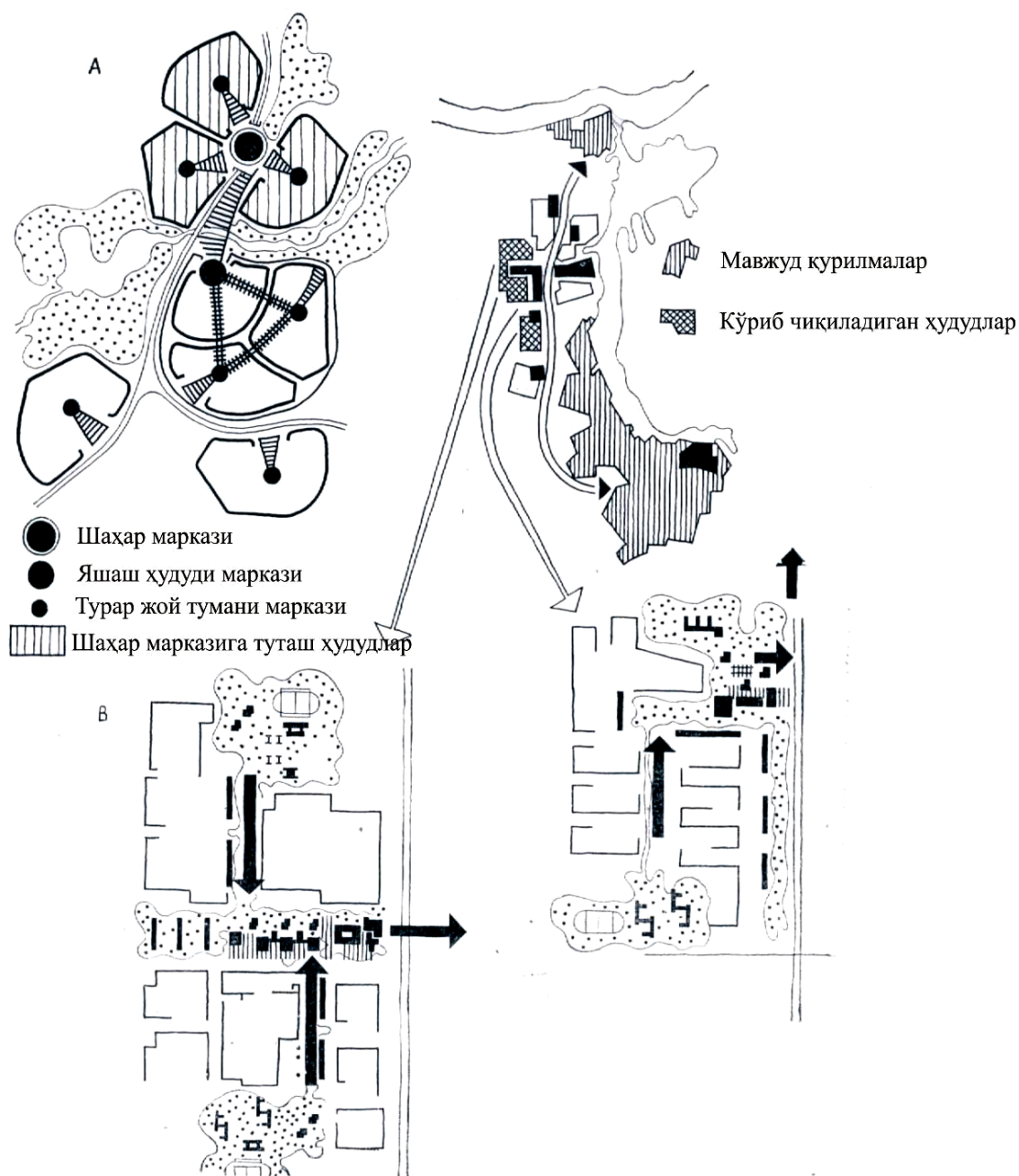
- markaziy qism avtomobil to'xtash joylari bilan ta'minlanishi zarur. Markazni to'xtash joylari bilan ta'minlash mumkin bo'lmagan holda uni markaziy qism chekkasida tashkil etish mumkin. To'xtash joylaridan kerakli joygacha ommaviy yo'lovchi transportida boriladi.

Shaharning barcha rayonlaridan markazgacha ommaviy yo'lovchi transportida borish 30-45 minutdan oshmasligi lozim. Sharoitga qarab bir transportdan ikkinchi transportga o'tirish shaharning markaziy yadrosidan ancha uzoqlashtiriladi. Ommaviy qatnov obyektlari transport bilan ta'minlanishi zarur. Boshqa tomondan bevosita transportga yaqin maydonlar (ayniqsa metro) qimmatli sanaladi.

Ma'muriy, savdo va sport komplekslarini transport bilan ta'minlash.

Ular asosiy magistrallarda metro stansiyalarga yaqinroq, qilib joshlashtirilishi zarur majmualardan transportlargacha qulay piyoda yo'llari bo'lishi lozim. To'xtash joylari 300 m dan oshmasligi kerak. Binolar qizil chiziqqa nisbatan ichkariroqda joylashadi. To'xtash joylari yer ostida, ko'p qavatli, ishchilarga alohida, kelib ketuvchilarga alohida tashkil etiladi. 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 ketguvchilar 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.



43-rasm. Turar-joy qurilmalari umumiy kompozitsion yechimining shahar tumanining joylashishi va hududining kattaligiga bog‘liqligi:

A – umumiy reja; B – markaziy tuman; V – tuman qurilmalari kompozitsiyasi bevosita markaz ansambliga bog‘liq va unga bo‘ysunadi; G – tuman qurilmalari kompozitsiyasi jamoat markaziga olib boruvchi asosiy harakat arteriyasi bilan bog‘langan.

2.7. Shaharni ta’irlashda landshaftni tashkil etishni mukammallashtirish

Shahar landshafti – keng ma’nodagi tushuncha, biroq shahar landshafti deb ochiq, bo’sh maydonlar – bog’lar, parklar, xiyobonlar va bulvarlar, daryo va ko’llar, kichik suv havzalarini atashadi. Bular jumlasiga yaroqli hududlar: shahar ichidagi kichik o’rmonlar, dam olish zonalari, qo’riqxonalar ham kiradi.

Ochiq maydonlar sanoat tumanlarining, tugunlarining, korxonalarning katta qismini tashkil etadilar. Ular orasida sanitar-himoya zonalari, zavod oldi maydonlari, qisqa muddatli dam olish maydonlari bordir.

Shaharning ochiq yerlarini va uning atrofini qayta qurish, o’zgartirishlar kiritish landshaft arxitekturasining, landshaft rekonstruksiya-sining obyekti hisoblanadi

Tabiiy landshaft – hududiy majmua, biron maydon bo’lib, uning chegaralarida asosiy tarkibiy qismlar – yer qatlami, havo, suv, o’simlik va hayvonot dunyosi bir-biriga bog’liq bo’lgan butunlikni, yaxlitlikni tashkil etadi. Tabiiy landshaftning rivojlanishda inson faoliyati ishtirok etmaydi. Bu o’z-o’zini boshqaruvchi va rivojlanuvchi tizimdir.

Antropogen landshaft inson tomonidan ayrim darajada o’zgartirilgan. Unda tabiat komponentlari: o’simlik, tuproq, hayvonot dunyosi, suv rejimi o’zgartirilgan. Agarda bularning barchasi tashlab qo’yilsa, tashqaridan nazorat etilmasa, odatda, bu narsa salbiy natijalarga, shahar oldi o’rmonlarining ifloslanishiga olib kelishi mumkin. Tabiiy va inson faoliyati natijasi bo’lgan sun’iy elementlarni muvozanatga keltirmoq zarur.

Daryo bo’ylarni rekonstruksiya-si va ularda qurilmalarining ansamblini, uyg’unligini yaratish haqida juda ko’p gapirilmoqda. Shu sababli landshaft rekonstruksiya-si tushunchasi vujudga keldi. Agarda avvalgi «mustahamlik, foyda, go’zallik»ni anglatuvchi VITRUVIYA uchligiga murojaat qilsak, bir narsani ta’kidlashimiz kerak: landshaft arxitekturasida «mustahkamlik» shahar sharoitida shakllangan, qayta tashkil etilgan, yangilik kiritilgan

landshaftning barqarorligini anglatadi. Barqarorlikka esa arxitekturaviy-landshaft kompozitsiyalarini yaratishda tabiat elementlaridan foydalanish natijasida erishiladi. Uning asosiy vazifasi esa – odamlar yashovchi shahar muhitini sogʻlomlashtirishdir.

Shaharning turar-joy hududlarini rekonstruksiya qilishda yashil oʻsimliklarning roli.

Landshaft rekonstruksiyasining obykti sifatida shaharning istalgan qismi, yaʼni, koʻkalamzorlashtirilgan va obodonlashtirilgan, biroq qandaydir sabablarga koʻra modernizatsiyalash talab etilgan hudud, eski binolar buzilgandan soʻng paydo boʻlgan boʻsh maydon, jarliklar olinishi mumkin.

Shahar ichidagi rekonstruksiya obyektlarining funksional tipologiyasi yetarli darajada kengdir:

- Har xil kattalikdagi va belgilanishi jihatidan turlicha boʻlgan shahar parklari,
- Katta boʻlmagan xiyobon va bogʻlar,
- Jamoat binolari va majmualarining qismlari,
- Bulvarlar va koʻchalar,
- Suv havzalarining qirgʻoqlari.

Shahar umumiy tabiiy muhitda emas balki, aynan maʼlum bir tabiiy landshaftda rivojlanadi. “*Tabiiy landshaft*” tushunchasining turli maʼnolari mavjud. Bir holatda peyzaj koʻproq ahamiyatga ega hamda koʻrinish landshaftning birinchi birligi sifatida ajratiladigan landshaftning tashqi, rejaviy-fazoviy va vizual sifatlariga ahamiyat beriladi. Aholining oʻsishi va inson faoliyatining har tomonlama rivojlanish muammolari yashash muhitining oʻzgartirish bilan bogʻliq. Muhitni landshaft arxitekturasi vositalari bilan yaxshilash tajribalari yirik va oʻrta shahar turkumlariga tegishlidir. Shuning uchun shahar muhitining funksional, ekologik va estetik

sifatlarini uyg'unlashtirish landshaft arxitekturasining asosiy maqsadi hisoblanadi.

Shahar landshafti juda keng tushuncha bo'lib, bu butun shahar muhiti yoki uning xohlagan bir qismi. Biroq, odatda shahar landshafti deb butun shaharni emas, balki faqat ochiq, qurilishlardan holi hudud – bog' va parklar, xiyobonlar va bulvarlar, ko'cha va yo'llar, daryo va ko'llar, turar-joy qurilmalari hovlilari va jamoat binolari uchastkalari, sanoat muassasalarining ko'kalamzorlashtirilgan hududlari va boshqa hududlar aytiladi. Bundan tashqari, shahar hayotining ajralmas qismi sifatida shahar atrofidagi hududlarni – qishloq-xo'jalik yerlari, o'rmon va parklar, dam olish hududlari, lagerlar va pansionatlar, shahar tashqarisidagi park va qo'riqxonalarni keltirish mumkin.

Yashil o'simliklar shaharning eng muhim va effektiv obodonlashtirish turi hisoblanadi. Shaharsozlikda yashil o'simliklarning ahamiyati katta. Ular shahar harorat rejimining quvvatli regulyatori bo'lib, havo tarkibi va tozaligiga ijobiy ta'sir ko'rsatadi, shahar shovqiniga qarshi kurashda foydalaniladi, shaharning landshaft jozibaliligini yaratadi. Insonning holatini unga katta gigienik va psixologik ta'sir ko'rsatishni yaxshilaydi.

Issiq iqlimli hududlar shaharsozligida yashil o'simliklarga muhim e'tibor qaratiladi. O'simliklar havoni filtrlaydi, yorug'likni nivelirlaydi, ovozni tekis tarqatadi, quyosh radiatsiyasini yutadi va namlik chiqargan holda havoni sovutadi. Yashil o'simliklar havoni tozalaydi, chunki ular yirik va tez cho'kuvchi chang zarralarini o'zida ushlab qoladi. Ko'kalamzorlar havoning qizib ketishini kamaytiradi va bu bilan shahar ustidagi chang va tutundan iborat gumbazni hosil qiluvchi yuqoriga ko'tarilayotgan havo oqimini harakatini qaytaradi.

Shahar markazida qizigan havoning konsentratsiyasini kamaytiruvchi parklar qurish maqsadga muvofiq, chunki shahar markazi deyarli shamoldan izolyatsiyalangan.

Issiq iqlimli hududlar shaharsozligida yashil o'simliklarga muhim e'tibor qaratiladi. O'simliklar havoni filtrlaydi, yorug'likni nivelirlaydi, ovozni tekis tarqatadi, quyosh radiatsiyasini yutadi va namlik chiqargan holda havoni sovutadi. Yashil o'simliklar havoni tozalaydi, chunki ular yirik va tez cho'kuvchi chang zarralarini o'zida ushlab qoladi. Ko'kalamzorlar havoning qizib ketishini kamaytiradi va bu bilan shahar ustidagi chang va tutundan iborat gumbazni hosil qiluvchi yuqoriga ko'tarilayotgan havo oqimini harakatini qaytaradi.

Shahar markazida qizigan havoning konsentratsiyasini kamaytiruvchi parklar qurish maqsadga muvofiq, chunki shahar markazi deyarli shamoldan izolyatsiyalangan.

Ko'kalamzorlashtirish muammosi – bu hozirgi kunning dolzarb ekologik muammolaridan biridir. O'rmonlarning kesilishi, shahardagi o'simliklarning yo'q qilinishi, salbiy oqibatlarga olib kelishi mumkin. Bu narsa insonlarga, hayvonot olamiga, tabiatga – kelajakka ta'sir ko'rsatadi.

Ekologik omillar inson va tabiatning o'zaro bog'liqligi muammolarini hisobga oladi va ekologik muvozanatni saqlash vazifasini bajaradi. Bu vazifalar aholi joylashishi va manzilgohlarining rivojlanishi bilan uzviy bog'langan. Urbanizatsiya, yirik shaharlarning o'sishi ekologiyaga salbiy ta'sir ko'rsatadi va bu hol inson turmush faoliyati muhitini rejalashtirish, hamda tabiiy muhitni muhofaza qilish va qayta tiklash vazifalarini o'zaro bog'liq holda hal qilishni taqozo etadi.

Aholining ishlashi va dam olishining qulay sharoitlarini yaratish shahar muhiti holatiga maxsus e'tibor qaratishni, havo, suv, tuproqning ifloslanishini

kamaytirish, shovqin, tebranish, radiatsiya darajasini kamaytirish, ko‘kalamzorlashtirish sharoitlarini yaxshilashni talab qiladi.



44-rasm. Ko‘chalarning zamonaviy landshaft dizayni:

1-Rio-de-Janeyro; 2-Barselona

Issiq hududlarda, ayniqsa nam hududlarda issiqlik bosimini yumshatish va biror hudud yoki binoni to‘siqsiz ventilyatsiyasini ta’minlash o‘rtasidagi muvozanatni saqlash lozimdir. Hududni to‘g‘ri ko‘kalamzorlashtirish usullari yordamida shaharning harorat-radiatsiya va shamol rejimini boshqarish mumkin. Shuni ham ta’kidlab o‘tish lozimki, havo tezligi daraxt shoxlaridagi barglar orasidan o‘tayotganda kamayadi, tanasi hududida esa oshadi. O‘simliklar aholi turar joylari muhandislik obodonlashtirishda muhim o‘rin egallaydi. Ular yordamida avtomagistrallarda transport harakati tartibga solinadi, jarliklarga qarshi kurash olib boriladi, yonbag‘irlar, qiyaliklar mustahkamlanadi va h.k. O‘simliklar shahar me’morchiligida muhim ahamiyatga ega. Ular shahar landshaftining boyitish ko‘pincha esa shakllantirishning ajoyib vositasi bo‘lib xizmat qiladi va parklar hamda bog‘lar me’morchiligi masalalarini hal etishda yetakchi o‘rinni egallaydi. Katta me’moriy- rejalashtirish va sanitariya-gigienik ahamiyati tufayli daraxtlar shahar yoki qishloq majmuini tashkil etuvchi asosiy qo‘shiluvchilardir.

Ko'kalamzorlashtirilgan hududlarni funksional qismlarga bo'lishda uchta kategoriyaga bo'linadi:

- *Umumiy foydalanish* – shahar tashqarisidagi o'rmon-parklar, shahar va tuman parklari. Turar-joy tumanlari bog'lari, skverlar, bulvarlar; ko'chalar, maydonlar, qirg'oq bo'yi o'simliklari, xiyobonlar;
- *Foydalanish cheklangan* – kvartal ichidagi bog'lar, uylar hovlilaridagi ko'kalamzorlar, jamoat va sanoat binolari hududlaridagi o'simliklar;
- *Maxsus vazifali* – sanitar-himoya, suv muhofaza qismlari, botanika va zoologiya bog'lari, pitomniklar, qabristonlar.

Joylashish xarakteri bo'yicha shahar tashqarisidagi va shahar ichkarisidagi yashil massivlarga bo'linadi.

Shahar tashqarisidagi massivlar – o'z navbatida, umumiy foydalanishga mo'ljallangan va cheklangan foydalanishga mo'ljallangan shahar atrofi ko'kalamzorlariga ajratiladi.

Shahar ichkarisidagi massivlar – umumiy, cheklangan va maxsus foydalanish uchun mo'ljallangan ko'kalamzorlardan iborat. Umumiy yo'nalishdagi parklar – madaniyat va istirohat bog'lari, turar-joy tumanlari va kichik tumanlar bog'lari, skverlar, bulvarlar, xiyobonlar hamda ixtisoslashgan bog'lar – bolalar, sport, botanika bog'lari, zooparklar va h.k.lar shahar ko'kalamzorlari tizimini tashkil etadi.

Hududning yashil o'simliklari ehtiyojini hisoblashda bitta odamga to'g'ri keladigan ko'kalamzor hududlar me'yoridan foydalaniladi (qurilish me'yorlari va qoidalari).



45-rasm. Amir Temur skverining rekonstruksiya holati:

A-oldingi; B-keyingi

Arxitektura, bog‘-park va tasviriy san‘at obyektlarini zamonaviy ta‘mirlash va qayta qurish nazariyasining asosini ta‘mirlash, qayta tiklash va qurishning zamonaviy usullarini turlarga bo‘lish haqidagi tushunchalar tashkil qiladi. Zamonaviy amaliyot uchun ulardan uchta eng ahamiyatlidir:

- **konservatsiya**, ya‘ni yodgorlik ko‘rinishi va landshaftini bizgacha saqlangan holda o‘zgartmasdan qoldirish ishlari;

- **analitik**, ya‘ni arxeologik usul, dastavval Yunonistonning Afina akropolidagi tadqiqot ishlari jarayonida shakllanib, keyinchalik Italiyada qabul qilingan restavradorlar Xartiyasida o‘z aksini topgan (1932–yilda tasdiqlangan va ta‘mirlash ishlarida asosiy uslubiy qo‘llanma bo‘lib xizmat qilgan). Sobiq Ittifoqda esa akademik I.E. Grabar tomonidan amalga kiritilib, uning rahbarligidagi amaliy ishlarda qo‘llanilgan;

- **sintetik usul** asosan istesno tarzida qo‘llanilib, hamma holatlarda arxitektura yodgorliklarini, bog‘–park va tasviriy san‘at asarlarini yaxlit tarzda ta‘mirlashni ko‘zda tutadi.

Arxitektorlar va texnik mutaxassislarning 2–Xalqaro kongressida (Venetsiya, 1964-yil) tasdiqlangan Analitik usulning muhim tamoyillari quyidagilarni nazarda tutadi:

- yodgorlik – bu ilmiy hujjat, tarixiy manbadir;

– ta'mirlashning asosiy maqsadi ushbu hujjatni "o'qish" hisoblanib, yodgorlikning asl qadimgi qismlarini mohirona mustahkamlashdir;

– ta'mirlashning maqsadiga erishish uchun imkoni boricha kam hajmdagi ishlarni bajarib, barcha yangi qo'shilgan elementlarni ajratib ko'rsatish;

– barcha qurilmalarni zamonaviy stilda bajarish.

Shaharning ko'kalamzor tizimini loyihalash uning bosh tarxini loyihalash bilan uzviy bog'langan. Shuni ta'kidlash lozimki, hozirgi paytda "*shaharni landshaft loyihalash*" tushunchasining ham hajmi, ham mazmuni ancha o'sib "*Landshaft shaharsozligi*" sifatini olayapti. Relefnı o'zgartirish yoki tiklash choralarini, suv havzalari va ko'kalamzor hududlar kompleks tizimini tashkil etishni batafsil ishlab chiqadi. Bundan tashqari qo'riqlanadigan landshaft qismlarini va turli xil o'zgarishga uchragan qismlarni belgilashni maqsad qilib, kelajak qurilmalar hududini tahlil qilishni ko'zda tutadi. Bundan tashqari bosh tarxda umumiy fazoviy konsepsiya xarakteri belgilanadi, unga asos bo'lib arxitektura va tabiiy yoki "sun'iy", ya'ni inson tomonidan o'zgartirilgan landshaft elementlarining o'zaro ta'siri xizmat qiladi.

Shunday qilib, shahar ko'kalamzor hududlari tizimini batafsil ishlab chiqish va uni rekonstruksiya qilish- *landshaft arxitekturasining asosiy va muhim vazifalaridan biridir* va uning ahamiyati shaharlar qurish va qayta tiklash ishlari kengaygani sari ortib boradi.

Landshaft arxitektori oldida shahardan tashqari dam olish joylarini loyihalashda o'ziga xos muammolar kompleksi paydo bo'ladi. Ayniqsa yirik shaharlarning ta'sir doirasida bu muammolar murakkab va turli xildir.

Landshaft arxitektorlarining faoliyati shahar ichki ko'kalamzor hududlarini qurish bilan ham bog'liqdir - shaharning o'ziga xos ko'rinishini shakllantirishda xuddi o'shalar muhim rol o'ynaydi.

Yirik shaharlarni rekonstruksiya qilish va uning o'sishi, ko'pincha noqulay shart-sharoitlardagi yangi hududlarni o'zlashtirish va nihoyat atrof-muhitni muhofazalash bo'yicha qator muammolarni hal etish zarurati bilan bog'liq yangi muammolar paydo bo'ladi. Shu tufayli landshaft arxitektorlarining vazifalari doirasi kengayadi, landshaft arxitektorining asosiy qaror qabul qilish yoki tayyorlashda qatnashuvini talab etadigan yangidan-yangi, o'ziga xos o'tkir muammolar paydo bo'ladi.

Aholi punktlarini landshaftli rejalashning maqsadi ko'kalamzorlashtirish va landshaft arxitektura vositalari bilan yaxlit, garmonik (uyg'un) shahar muhitini shakllantirish hisoblanadi. Bunda bosh vazifa atrof - muhitning tabiiy va sun'iy komponentlari orasidagi optimal munosabatni uning barcha ierarxik sathlarini ta'minlashdan iborat bo'lib, bunda tabiatning insonga sog'lomlashtiruvchi ta'sirini kuchaytirish va sanoat hamda qurilishning tabiatga salbiy ta'sirini minimumga keltirishdan iborat.

“Shaharda va uning atrofida ayrim tabiiy majmualarni oddiygina ajratish va saqlab qolishning o'zi yetarli emas. Shahar quruvchilarga tashqi muhit omillarining doim o'zgarishiga qaramay, tabiat bilan aloqalar susaymasdan, aksincha kuchayib boradigan shahar va uning atrofi rivojini belgilab beruvchi turli xil, qulay va hayotiy modellarini nazorat jihatdan, keyin esa amaliy jihatdan topishlari va sinab ko'rishlari zarur.”¹

Aholi turar joylari, xususan shaharlar va asosan yirik shaharlar turli funksional hududlarga bo'linadigan maydonlardan iborat. Bular markaziy, sanoat, rekreatsion hududlar, tashqi transport hududlari va boshqalar. Bu hududlarni landshaftli tashkil etishi aniq funksional vazifaga ham, rejali va fazoviy tashkil etishning o'z xos jihatlarini belgilovchi tabiiy, ijtimoiy -

¹Вергунов А.П. Архитектурно-ландшафтная организация крупного города Л. Стройиздат, 1982 г.

iqtisodiy, ekologik, sanitariya-gigienik, shahar qurilishi va boshqa omillarga bog'liq.

Boshqa an'ana noqulay tabiiy sharoitlarini o'zgartirish va buzilgan yerlarni tiklash hisoblanadi. Landshaft sistemasini sun'iy shakllantirish borgan sari kengayib bormoqda. Navoiy, Zarafshon va shu kabi boshqa shaharlarda jonsiz yarim sahro (cho'l) sharoitida odam tomonidan to'liq yaratildi. Bu sistemalarning o'ziga xos xususiyati shundaki, nisbatan uncha katta bo'lmagan maydonlarda ular turar joy yaqinida, shaharning jamoatchilik markazlarida, piyodalar o'tadigan yo'llarda joylashgan va shuning uchun juda samaralidir.

O'rmoni bo'lmagan tumanlarda joylashgan shaharlarda, qimmatli qishloq xo'jalik ekinlari orasida landshaft sistemasining rivoji xo'jalik vazifalarining rekratsion vazifalar bilan olib borishi yo'li bilan yuz beradi.

Shamol rejimi noqulay bo'lgan shaharlarda shamoldan himoya qiluvchi mintaqalar katta ahamiyatga ega bo'ladi. Ortiqcha insolyatsiyali tumanlarda joylashgan shaharlarda ko'kalamzorlashtirilgan maydonlarning yetakchi elementlari chiziqlar – bulvarlar, ko'chalarga o'tkazilgan daraxtlar, daryo va kanal bo'ylari, shuningdek, ko'kalamzorlashtirilgan turar joy hovlilari, savdo markazlari bo'ladi, ya'ni shaharning piyodalar oqimi to'planadigan yo'nalishlari va nuqtalari bo'ladi.

Shahar qurilishi omillar – shaharning o'lchamlari, funksional va me'moriy – rejalovchi tuzilmasi xalq xo'jalik bo'yicha yo'nalish tabiiy sharoitlarining ma'lum darajada hosilalari bo'lib, ularga o'z navbatida teskari effekt ko'rsatadi. Ular ochiq maydonlar sistemasida ham aks etadi.

Yirik va juda yirik shaharlarda ko'kalamzorlashtirish sistemasi hududiy va funksional jihatdan kichik va o'rtacha shaharlarga nisbatan yanada rivojlangan xarakterga ega bo'lib, o'nlab va yuzlab elementlarga ega. Agar uncha katta bo'lmagan shaharlarda odatda bitta park (polifunksional),

bitta yoki bir nechta bog‘, bulvar va xiyobonlar bor bo‘lsa, u holda yirik va juda yirik shaharning ko‘kalamzorlashtirilgan maydonlari tarkibiga botanika bog‘i, zoopark (hayvonot bog‘i), o‘rmon-park, bir qancha madaniyat va dam olish bog‘lari va hokazolar kiradi.

Shaharning xalq xo‘jalik bo‘yicha yo‘nalishi ko‘kalamzorlashtirilgan maydonlarning tashkil etilishiga bevosita va rejalashtiruvchi tuzilma orqali ta’sir ko‘rsatadi. Sanoat shaharlarida sanitariya-himoya qilish zonalari katta o‘rin egallaydi. Shahar kurortlarida ko‘kalamzorlashtirilgan maydonlar bitta yoki bir nechta kurort parklarda va dam olish uylari, sanatoriylar huzuridagi bog‘larda quriladi.

Qimmatli qishloq xo‘jalik yerlari orasida joylashgan shaharlarda ko‘kalamzorlashtirilgan fazolar yuzlari odatda uncha katta bo‘lmaydi mevali bog‘lar massivlari katta rol o‘ynaydi.

Qazib olish bilan bog‘liq sanoat shaharlarida ko‘pincha bo‘lib-bo‘lib rejalanuvchi tuzilmalar shakllanib, mos ravishda ko‘kalamzorlashtirilgan maydonlar bo‘lingan ko‘rinishni qabul qiladi. Alohida turar joy va rejalanuvchi rayonlarda, posyolkalarda o‘zining parklari, bog‘lari, sanitariya-himoya mintaqalari va shu kabilar yuzaga keladi. Bu obyektlarning takrorlanishiga va ko‘kalamzorlashtirish sistemasining maydalashishiga olib keladi.

Rejalangan tuzilmasi bo‘lingan shaharlarda yirik ko‘kalamzorlashtirilgan maydonlar (ko‘k ponalar, diametrlar) shahar qurilishining yagona massivini bo‘laklarga ajratadilar. *Ixcham shaharlarda* ochiq maydonlar sistemasi chetga chiqish xarakteriga ega – yirik parklar va o‘rmon parklar shahar chetiga siqib chiqarilgan. Shunday sharoitlarda landshaft rejalashtirishning bosh muammosi markaziy rayonning tabiiy atrof-muhitdan ko‘kalamzorlashtirilgan ponalar kiritilishi, diametrlar, mintaqalar yordamida ajratishni oldini olish (kompensatsiya) hisoblanadi. Nihoyat

chiziqli tuzilmaga ega shaharlar uchun odatda ikkita yoki bitta cho‘zilgan ko‘kalamzor mintaqadan iborat ochiq maysalarning chiziqli sistemasi ham xosdir. Ayrim hollarda bu mintaqalar ko‘ndalang joylashib, chiziqli shaharni u yoki bu uzunlikdagi kesmalarga ajratadi.

Shaharning rekonstruksiya jarayoni va hududiy rivojlanishining o‘zi uning tabiat bilan aloqasining susayishini emas, balki ularning ko‘rinishi o‘zgarishini anglatadi.



46-rasm. Parij va Barselona shahar ko‘chalarni ko‘kalamzorlashtirishi

2.8. Tarixiy shakllangan shaharlar rekonstruksiyasi

Inson manzilgohlari paydo bo‘lishi va rivojlanishi ko‘p mingyilliklar mobaynida davom etib kelgan. Har bir davr o‘zidan oldingilar qoldirgan manzilgohlarni inson talablarini hisobga olgan holda o‘zgartirib, moslashtirib bordi. Shaharsozlik antik davrga kelib gullab-yashnadi. Grek shaharlarida gippodam sistemasi deb nomlanuvchi aniq to‘g‘ri burchakli prinsipga asoslangan ko‘chalar loyihasi keng tarqaldi. Qachonlardir Rim imperiyasi tarkibida bo‘lgan shaharlarda bu sistema keyinchalik ham rivojlandi. Bu sistema aloqalarning qulaylashuvi va issiq iqlim sharoitida hududni yaxshi shamollatishga imkon beradi.

Qadimgi hind traktati Manasarada to‘g‘ri burchakli sxemaga asoslangan shaharning rivojlangan shakli haqida yozilgan. Shuningdek, issiq

iqlimli sharoitda shahar qurishda eng qulay joy tanlash prinsiplari ham keltirilgan.

MDH davlatlari orasida mashhur shaharlardan biri qadimgi Xorazmdagi Jomboz Qal'a shahri er.avv IV asrda shakllangan. Shahar ikkita jamoa uylari, ular orasidan olov ibodatxonasiga olib boruvchi ko'chadan iborat bo'lgan. Jamoat uylari loyihasida shaharning muntazam rejasi aks etadi.

Keyingi davrda feodallik davrida shaharsozlikda ko'chalarning radial-halqasimon tizimi tarqala boshlandi. Bu usul qal'a atrofida hunarmandlar manzilgohlari shakllanishi asosida vujudga keldi.

XIX asr oxiri XX asr boshlarida Yevropada shaharning o'sishi, industrial va savdo markazlari rivojlanishi bilan sanoat ishlab chiqarishning zichlashishi jarayoni amalga oshdi. Aholining shaharga oqib kelishi yuqori ko'rsatkichga yetishi va bu bilan qurilmalarning zichlashishi kuzatilgan. XIX asr shaharsozligi shahar aholisining me'yoridan ortiq darajada zichligi, iloji boricha ko'proq aholini kamroq joyga joylashtirishga harakat qilish bilan ajralib turadi. Ko'pgina yirik shaharlar markaziy tumanlarida turar-joylar zichligi ba'zan 80-90 %ga yetgan. Uylar to'xtovsiz yuqoriga o'sa boshlagan, landshaft buzilgan, daraxtlar nobud bo'la boshlagan, tarixiy shakllangan me'moriy ansambllar buzilgan. Shaharlardagi bunday sharoitning oqibatlari hozirgi kunga qadar aks etib turibdi.

XIX-XX asrda chet davlatlarida sekin-asta ot kuchi o'rnini mexanik transport egallay boshladi. Avtomobillashtirish rivojlanishi eski ko'chalar tizimini yaroqsiz holga keltirib qo'ydi va bu narsa XX asr shaharlari krizisida o'z aksini topdi.

Industriya rivojlanishi bilan shahar hududlari sinfiy darajaga ko'ra aniq ajralib qoldi. Savdo-moliyaviy va sanoat firmalari joylashgan hudud shahar markaziga aylandi. Shahar markaziy qismida hashamatli uylar qurila boshlandi, shahar chetida esa kulbalar joylashgan. Fabrika va zavodlar

atrofida tabiiy ravishda qulayliklarga ega bo'lmagan turar-joy posyolkalari paydo bo'la boshladi. Markazning hashamatli kvartallari va qulayliklarsiz chekka qismi orasidagi keskin qarama-qarshilik kapitalizm rivojlanishi davri uchun xosdir. Mustamlakachilar o'zlariga qulaylik va xavfdan himoyalaniish sharoitlarini yaratish maqsadida o'z uylarini va jamoat inshootlarini tub aholi yashaydigan hududdan ajratib qo'yishgan.

Tarixiy shaharlarda umumshahar markazi yadrosini shakllangan tarixiy muhit yaxlitligini ta'minlash talablarini hisobga olgan holda, tarixiy qurilmalar zonasi chegarasida to'liq yoki qisman shakllantirishga ruxsat etiladi. Bunda muhitning kompleks funksionalligini ta'minlash maqsadida, tarixiy jamoat imoratlari bilan bir qatorda, turar-joy binolarini ham saqlash, tiklash va rivojlantirish lozim.

Shaharlar vaqt o'tishi bilan rivojlanish jarayonida jamiyatning talablariga mos ravishda shaklini o'zgartirgan. Shakllangan shahar o'z navbatida, jamiyatning hayot tarzi kuchi bilan aholisi dunyoqarashiga ta'sir etgan. Ijtimoiy va funksional sharoitlar bilan bir qatorda geografik muhit va iqlim ham shahar shakllanishining muhim omiliga aylandi.

Shaharsozlik, inson faoliyatining tarmog'i sifatida jamiyatning rivojlanish sharoitlariga: asosiy omillardan biri moddiy darajaga; geografik va iqlimiy sharoitga; aholining zichligi va markazlashishiga bog'liq holda doimo mukammallashib borgan.

Geografik muhit jamiyat taraqqiyotining tabiiy bazasi bo'lgan holda doimo inson jamiyatiga ta'sir etadi, biroq tabiat sharoitlarining har xil xususiyatlari atrof-muhit shakllanishiga qattiq ta'sir qilishi mumkin, uning rivojlanishini tezlashtirishi yoki sekinlashtirishi mumkin.

Tarixiy zonadagi turar-joy binolarining turlari va qavatlilik tarixiy shahar rivojlanishining funksional va me'moriy-makoniyl xususiyatlarini, uning tarixiy-madaniyl an'analarini aniqlash va mavjud binolarning

rekonstruksiyasiga, shu jumladan yer usti va yer osti sathlarini foydalanish bo'yicha reglamentlarga qo'yilgan talablar va tavsiyalarni belgilab beruvchi tarixiy-shaharsozlik tadqiqotlarga asoslangan holda ishlab chiqilgan loyihada belgilanadi.

Tarixiy yodgorliklarning shaharsozlikdagi qiymati ulkan. Ular shaharga o'ziga xos mazmun, badiiy va tarixiy betakrorlik bag'ishlaydi. Arxitektura yodgorliklaridan xolis bo'lgan shahar, qiyofasiz bo'lib qoladi. Bundan tashqari yodgorliklarning tarbiyaviy ahamiyati ham katta, ular yordamida avlodlar bog'liqligi kuzatiladi va o'tmish madaniy merosi o'rganiladi.

Yodgorliklarning to'rt turi farqlanadi.

Birinchisi – bu katta badiiy qiymatga ega bo'lgan tarixiy-arxitektura inshootlari.

Ikkinchi turi – bu tarixiy yodgorliklar. Ko'p hollarda ular yuqori estetik ko'rinishga ega bo'lmasa ham, biroq biz uchun mashhur tarixiy voqealar, tarixiy sanalar yoki buyuk shaxslar haqidagi xotira sifatida qimmatlidir.

Uchinchi turi – bu turga madaniy yodgorliklar guruhi tutashadi: buyuk rassom ijod qilgan uy, ayniqsa, biror bir yozuvchi yoki shoir tug'ilgan va yashagan bino.

To'rtinchi tur – bu badiiy qiymatga ega bo'lmasada, shaharning tarixiy muhitining bitta elementi sifatida mavjud bo'lgan va o'zining tuzilishida ko'p asrlik belgilarini saqlab qolgan eski inshoot.

Zamonaviy, to'liq harakatdagi shaharda tarixiy-arxitektura yodgorligini saqlab qolish murakkab vazifa. Saqlash tushunchasi odatda konservatsiya (yopib qo'yish) tushunchasi bilan tasavvurlanadi. Biroq uyni, ayniqsa inshootni amalga oshirib bo'lmaydi. Ular to'liq darajada foydalanilishi zarur, bo'lmasa o'zining shaharsozlik ahamiyatini yo'qotadi. Shuning uchun saqlash tushunchasi ostida nafaqat yodgorlikning estetik ahamiyatini tiklash,

balki unga ma'lum bir foydalanish vazifalarini yuklatgan holda, uni shaharning shaharsozlik tuzilmasiga qo'shish ham tushuniladi.

Arxitektura yodgorliklari atrof-muhit bilan birgalikda qabul qilinadi. Atrof- muhit qadimgi inshootlardan olinadigan zavqni oshirishi yoki susaytirishi mumkin, shuning uchun shaharning eski hududlarini rekonstruksiya qilish jarayonida maxsus shaharsozlik tadbirlari zarur bo'ladi. Ulardan eng muhimi – himoya hududini, ya'ni muhofaza, qo'riqxon va tartibga soluvchi hududni yaratish.

Muhofaza hududi – bu bevosita tarixiy-arxitektura yodgorliklariga tutashgan hududdir. Bu hududning chegarasi va joylashishi (o'rni, shakli) yodgorliklarni ko'rish uchun maqbul sharoitni yaratishni hisobga olgan holda belgilanadi. *Shu nuqtayi nazardan arxitektura yodgorliklarini o'z ichiga olgan hududlar uch toifaga bo'linadi.*

Birinchi toifaga o'zining birinchi muhitidan ajralib turgan alohida yodgorliklar kiradi.

Ikkinchi guruh o'zida saqlanib qolgan yodgorliklar mavjud ansambllar hududlarini birlashtiradi. Bu guruhga avvalgi elementlarini qisman yo'qotgan, biroq eski qurilishning alohida fragmentlarini saqlab qolgan ansambllar ham kiritilgan. Ikkinchi guruh hududlarini rekonstruksiya qilish-ansamblning o'zgartirilgan qismini restavratsiya qilish, keyingi davrlarda qo'shib qurilgan, asl maqsaddan yiroq, kam qiymatli inshootlarini qismlarga ajratish (buzish), ansamblning yo'qotilgan elementlarini tiklashni o'z ichiga oladi. Bu hududlarda yangi qurilishga juda ehtiyotkorlik bilan yondashiladi. Bu yerda eski inshootli ansamblning mazmuniga to'g'ri kelmaydigan arxitektura-rejalashtirish qarorlari (yechimlari), masshtab va inshootlar ko'tarilmaydi.

Uchinchi guruhga tarixiy-arxitektura, etnografik va shaharsozlik qimmatiga ega bo'lgan ko'plab madaniy yodgorliklar va atrof inshootlarni

o'z ichiga olgan hududlar kiradi. Bu yerda nafaqat alohida arxitektura yodgorliklari rejalashtirish qarorini belgilovchi faktor (omil) hisoblanadi, balki butun shahar landshafti ham tarixiy yodgorlik tushunchasiga kiritiladi. Shuning uchun loyiha qarori asosiga yagona kompleksni yaratish, ko'cha va tor ko'chalarning qadimgi qiyofasini saqlab qolish, inshootlarni restavratsiyasi va qayta ta'mirlanishi kiritiladi.

Ba'zi muhofaza hududlarining yodgorliklarga to'la yirik tarixiy-arxitektura ansambllari va hududlari qo'riqxonalar deb e'lon qilinadi. Shahar qo'riqxonalari shaharning to'laqonli qismi sifatida faoliyat ko'rsatishi ta'minlangan holda rekonstruksiya qilinadi. Inshoot mustahkamlanib (kuchaytirilib), zamonaviy ekspluatatsiya sharoitlariga moslashtiriladi. Bunda, faqatgina tarixiy qimmatga ega bo'lmagan eski binolar buziladi. Mashhur arxitektura yodgorliklari restavratsiya qilinib, keyinchalik muzey sifatida foydalaniladi. Qolgan binolar qayta tiklanadi va turar joy, ma'muriy va madaniy-maishiy muassasa sifatida foydalanish uchun moslashtiriladi. Ularning ichki rejasiga o'zgartirishlar qilinib, avvalgi tashqi ko'rinishini saqlagan holda zamonaviy muhandislik uskunalari bilan jihozlanadi. Alohida ehtiyotkorlik bilan badiiy qimmatga ega bo'lgan intererlar tiklanadi. Binolar faqat muassasalar (ma'muriy, tomosha, muzey va sh.k.) uchun foydalaniladi.

Dastlabki shaharlar hunarning inson faoliyatining alohida tarmog'i sifatida shakllana boshlagan davrda, jamiyatda mehnat taqsimoti vujudga kelishi natijasida shakllandi. Tashqi shaharlar harbiy istehkomlar va savdo manzilgohlari sifatida shakllana boshladi. Ular dushman hujumidan himoyalaniş uchun qulay joyda (qal'a shaharlar), shuningdek, savdo yo'llarida joylashgan.

Shaharlar rekonstruksiyasida chet el tajribasi

Parij shahrini rekonstruksiya. Parij birinchi ming yillikning boshida paydo bo'lgan. Bir muncha vaqt o'tgach u Rim imperiyasining pastki chegaralaridan biriga aylangan va XIX asrga kelib, u hamma istagan joy "dunyo poytaxti"ga aylangan. XIX asrning o'rtalarida Parij hukumati barcha jadal rivojlanayotgan shaharlariga xos muammolarga duch keldi. Poytaxt aholisi tez o'sdi. Yuqori sanoat rivojlanish yillarida. Ba'zi hududlarda aholi zichligi 100 ming kishiga yetgan. Temir yo'llarning paydo bo'lishi bilan Parij eng yirik transport markaziga aylandi. O'rta asr ko'chalari endi tirbandlikka uchramaydi. Shahar ko'p fuqarolar uchun mo'ljallangan emas edi: binolari bilan tor egri ko'chalar tarmog'i, yo'l harakatiga to'sqinlik qildi.

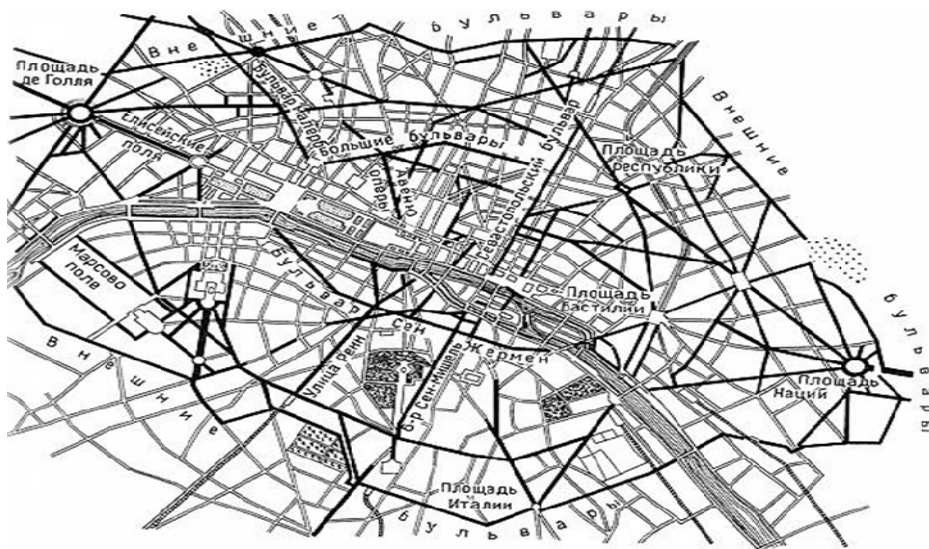
Baron Osman qabul qilgan chora-tadbirlari (xususan, temir yo'l stansiyalarini qurish va rekonstruksiya qilish) uning asosiga aylandi. Yong'in xavfsizligi va ekologiya muammolaridagi yechimlardan biri bo'lgan massiv yashil maydonlar yaratildi. Harakatni ta'minlash uchun Osman mavjud mahallalar orqali keng yo'llarni ochib berdi. To'silib qolingan tor ko'chalarning o'rnida keng, tekis va yengil yo'llar va bulvarlarning geometrik tarmog'i paydo bo'ldi. Bulvarlarning kengligi 30 metrga yetdi.

Ko'p narsa amalga oshirildi va shaharning boshqa "hayot tizimlari" uchun: oziq-ovqat, ichimlik suvi. Il-de-Frans daryolaridan kelgan suvlar, axlat yigish tizimi, kuchli kanalizatsiya tunnel tizimi qurildi. Osman shaharni rejalashtirishdan so'ng Parij deyarli butunlay o'zgartirildi.

Baron Osman yangi magistral yo'llar temir yo'l stansiyalarini shahar tashqarisida magistral yo'llar bilan ta'minladi va ko'plab ko'chalar kesib o'tdi. Tashqi halqa, ichki halqa, shuningdek, poytaxtning asosiy stansiyalariga ulangan edi.

1845-yilda Siti orolining yangi devorlari qurilishi yakunlandi. Parijning sharqiy qismida Vintsennes o'rmoni 995 gektar maydonda tashkil etilgan. 6-7 qavatli binolarda pastki qavatli savdo xonalari uchun ajratilgan, bir yoki ikkita

Odatdagidek kvartiralarining sxemasi: ularning har biri alohida kirish joyi, boy bezatilgan zali, uzun yo‘lakning har ikki tomonida xizmat xonalari mavjud; eng yaxshi yashash xonalari va yotoq xonalari hovliga emas, ko‘chaga olib boradi; markaziy isitish, vannaxonalar va hojatxonalar hamma joylarda tashkil etildi. Jami Parijdagi yashash joylarining 60% Osman boshchiligida qayta tashkil qilindi.

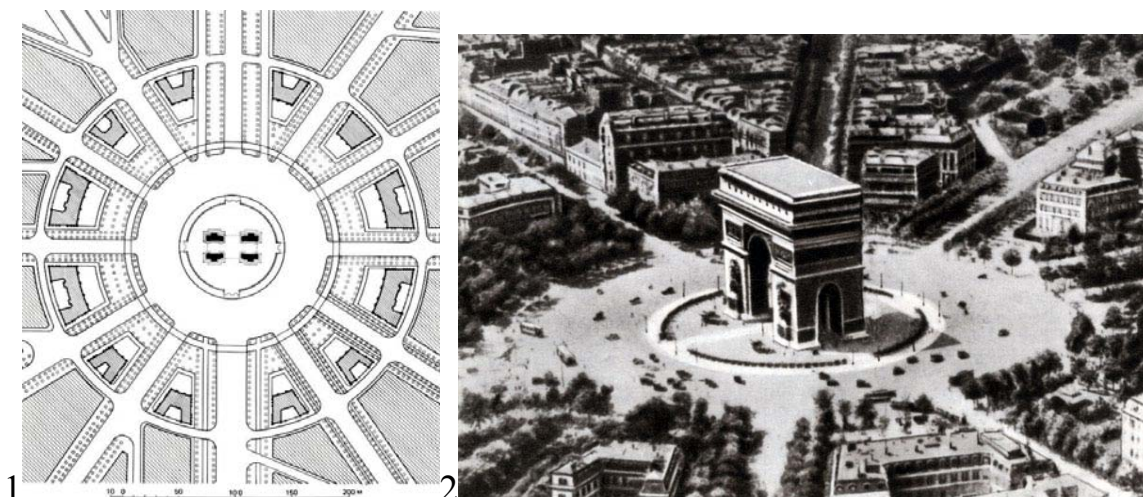


Infrastruktura shaharning o'ttiz kilometrli suv o'tkazgichi, yuzlab kilometrlik yer osti kanalizatsiya kanallari, gaz quvurlari, ko'cha yoritgichlari uchun minglab chiroqlar bo'lgan yirik shaharning birinchi yirik infratuzilmasi yaratildi. Eski shaharning ko'plab bloklarini sifat jihatdan yangi binoga aylantirish muhim ahamiyatga ega edi bu esa o'z navbatida mahalliy aholi uchun shafqatsiz amaliyot bo'ldi

Bir necha yil mobaynida shaharda 25 mingta uylar buzildi, 70 mingta bino, 100 kilometrga yaqin yangi ko'chalar qurildi. Shu bilan birga, poytaxtda ajralib turadigan (Etual, Respublika maydoni) joy, ikkita ulkan park - Bulonsk va Vensensk o'rmonlari paydo bo'lgan. O'ng qirg'oqda eng katta oziq-ovqat bozorlari Le Al, Parijdagi Grand Opera, Sakre-Kyor va uchta katta vokzal qurildi. Xlodvig qarorgohi o'rniga Osmanning ko'rsatmasi bo'yicha, Prefektura va Adliya saroyi binosi qurilgan. Baron Osmanning shahar rejalashtirish faoliyati boshqacha tarzda baholanishi mumkin. Uning nomi Parij turmush darajasini ko'tarish bilan bog'lik, ammo Osman qadimiy binolarni yo'q qildi, ularning tarixiy qadriyatlariga e'tibor bermadi. O'n minglab odamlar yashash joyini o'zgartirishga majbur bo'ldilar. Yangi loyihalar yuzasidan 350 mingga yaqin odam o'z yashash joyini o'zgartirishga majbur bo'ldilar. Xulosa qilib aytganda, Osmanning Parijdagi ma'muriy lavozimida bo'lgan davrida, 137 km uzunlikdagi yangi bulvarlar yaratildi, 536 km dan ortiq eski, noqulay ko'chalarni o'rniga yangilari ko'rildi. Shu bilan birga, turar-joy binolari va fasadlarning standart turlari, shuningdek, ko'chalar uchun standart obyektlar – skameykalar, kiosklar, soatlar, yoritgichlarni ishlab chiqishdi.

Bundan tashqari, yangi qabriston va ko'plab kichik bog'lar shaharning kengaytirilgan chegaralariga qo'shildi va kiritildi. Zamonaviy talablarga muvofiq, kanalizatsiya tizimi ham rekonstruksiya qilinib, shaharga toza ichimlik suvi yetkazib berildi.

Bulvarlar g'arbiy va sharqiy yo'nalishlar bo'yicha qurilgan. Shahar hududlariga alohida e'tibor berildi: ularning ko'pchiligi kengaytirildi yoki qayta qurildi. Qarama-qarshilikda joylashgan ikki maydon (Millatlar kvadrati va Yulduzlar maydoni) bir-biriga bog'langan.



48-rasm. Baron Osman boshchiligidagi Parij rekonstruksiyasi:

1- De Goll maydonining plani. Pastki qismda – Elisey maydoni prospekti; yuqori qism – Buyuk armiya prospekti; 2-Triumfal arkasi (hozirda General de Gollga deb nom olgan) Arka 1806-193- yillarda qurilgan. Shalgren loyihasi bo'yicha; balandligi 48 metrga yetadi

Baron Osmanning shaharsozlik faoliyatini turlicha baholash mumkin. Uning nomi bilan Parijdagi hayot darajasining ko'tarilishi bog'liqdir, shuningdek XIX asr o'rtalarida Parijda namunaviy uylar paydo bo'ldi. Bu ko'p qavatli bir xillik zamonaning eng ilg'or yutug'i sifatida butun Yevropa shaharsozligida namuna tarzida qabul qilingan edi.

Biroq, Osman, binolarning tarixiy ahamiyatiga e'tibor bermay, qadimgi binolarni buzdirib tashlagan edi. O'n minglab aholi yashash joyini o'zgartirishga majbur bo'lgan. Osmaning immeublesderapport (daromad keltiradigan uylar) paydo bo'lishi bilan uyni – g'aroyib arxitekturaga ega binolarni – loyihalashdek muammo o'z-o'zidan yo'q bo'lib ketdi.

Bunday faol, jadal choralar bilan Osman deyarli *Parijning tarixiy ko'rinishini yo'q qilib* tashladi deyish mumkin. Bunday jiddiy o'zgarishlar natijasida Parijning ayrim ko'chalari va kvartallarining tarixiy ko'rinishi batamom buzilgan edi

Aljir shahrini rekonstruksiya qilish uyg'otadi. Aljirning mustaqilligi e'lon qilingandan boshlab noqulay yashash sharoitlarida bo'lgan aholining

turmush tarzi darajasini oshirish vazifasi oldinga qo'yildi. Uzoq vaqt davom etgan kolonizatsiya siyosati ko'plab tabiiy rivojlangan Ued-Ushal, Planter, Konstantin, Oran kabi shahar tuzilmalarining yuzaga kelishiga sabab bo'ldi. Ularning barchasi umumiy o'ziga xos tomonlarga ega:

- uylar joylashgan yerlar uy egalariga tegishli emas;
- tuman tabiiy, hech bir shaharsozlik me'yorlarisiz yuzaga kelgan;
- muhandislik tarmoqlari va madaniy-maishiy xizmat ko'rsatish muassasalari mavjud emas;
- umumiy sanitar-gigienik holat achinarli darajada;
- aholisini yoki ishsizlar, yoki qishloqdan kelgan mutaxassislik kvalifikatsiyasiga ega bo'lmaganlar tashkil etadi.

Yangi Aljir aholi uchun yashash sharoitlarini yaxshilash, turmush darajasini ko'tarish uchun kapitalni to'g'ri sarf etish uchun harakat qila boshladi. O'sayotgan aholini turar-joy bilan ta'minlash zarurati Aljir ma'muriyatini ijtimoiy darajasini ko'taruvchi jamoat binolari qurilishiga ko'proq ahamiyat berishga undamoqda.

Yaqin sharqning ko'p shaharlari boy tarixga ega. Bu yerda qadimgi finikiyaliklar va rimliklardan qolgan manzilgohlar xarobalarini uchratish mumkin. Shaharlar qadimdan qolgan, xalqaro savdo yo'lida joylashgan manzillarini saqlab qolishgan. Istehkomlar bilan o'ralgan bu shaharlar markazlari o'z tarkibiga qadimiy kvartallar, arxitekturasida ajoyib bo'lgan ibodatxonalar, masjid va bog'larni kirgazgan. Kub shaklidagi qadimiy uylar o'zaro bog'lanib, yagona turar-joy massivlarini tashkil etadi. Ko'p millatli aholi alohida bo'lib yashashgan. Har bir ijtimoiy va milliy guruh alohida kvartallarda joylashib, bir-biri bilan aralashib ketmagan. Bu masalada Damashq, Ierusalim, Beyrut shaharlari misol bo'la oladi. Fes, Rabot, Tunis va b. shaharlarda hudud feodal o'tishdan qolgan aniq funksional qismlarga

ajralgan. Hududni hunarmand-savdo va turar-joy tumanlari, ma'muriy va ibodat markazlari, qishloq xo'jalik hududlariga ajratish mumkin.

Eski shaharlar badiiy manzarasi (siluet) o'ziga xos. Terrasalar va bir tekis tomlarning gorizontal chizig'i shahar arxitekturasining asosini tashkil etadi, ular orasida ingichka nozik minoralari bo'lgan gumbazli masjidleri ko'tarilib turadi.

Yevropa kolonizatsiyalash davrida an'anaviy ierarxiya buzildi. Masalan, Aljir shahrida eski kvartallar ustidan yevropa tipidagi binolar qatori joylashtirilgan yangi ko'cha trassalari yotqizildi. Harbiy, transport va savdo punktlariga bo'lgan ehtiyoj tufayli yevropaliklar baland yassi hududlarda bir-biriga o'xshash shaharlar qurishdi, biroq, ular bosib olgan shaharlar madaniyati yodgorliklarida namoyon bo'ladi. Qadimgi saroylar zamonaviy baland firmalar binolari bilan raqobat qiladi, masjidlar – mustamlakachilar cherkovlari bilan, an'anaviy hunarmandchilik ustaxonalari – fabrika va zavodlar bilan.

Madina – Rabotning eski shahar yadrosi (Marokashning poytaxti) – o'zida Qirol saroyi va qadimgi mustamlakachilar ma'muriyatini jamlagan katta Yevropa kvartallari bilan o'ralgan. Bu binolar hozirgi kunda milliy ma'muriyat tomonidan band etilgan.

Sahroi Kabirning vodiyl shaharlari ham rivojlanishning murakkab yo'lini bosib o'tishdi. Oq va yorqin ranglarga bo'yalgan an'anaviy kulbalarga milliy uslubda yaratilgan hashamatli binolar bo'lgan kvartallar qo'shildi.

Ko'rsatilgan hududning umumiy shahar ko'rinishi bu xususiy yer egaligi natijasida shahar hududi zich qurilmalar shakllanguniga qadar mayda yer bo'laklariga bo'lindi. Shahardagi barcha hayotiy noqulayliklar shuning oqibatida vujudga kelganki, yer rentasi unga bemalol rivojlanishiga xalaqit beruvchi shaharning o'rta asr tuzilishini aks ettiradi. Barcha oldingi davrlar shaharsozligi alohida ansambl uchun, kam hollarda ansamblar sistemasi

uchun katta bo'lmagan hududlardan foydalandi. Shaharlar alohida ko'chalar qurilib, sekin-asta shahar maydonini egallash yo'li bilan qurilgan.

Osiyoning ko'pgina yirik shaharlari temir yo'l va avtomagistrallar bilan qismlarga ajralgan. Kichik shaharlarning mustaqilligi ahamiyati yo'qola boshladi. Shaharlar yagona sistemada birlasha boshladi va aglomeratsiyalarni vujudga keltira boshladi. Hindistonda Osiyo bo'yicha eng yirik ikkita aglomeratsiya shakllandi – Kalkutta va Bombay aglomeratsiyalari.

Detroyt Michigan shtatining AQSh shimolidagi shahar. Bu shaharda "Ford", "Chrysler" va "General Motors" kompaniyalarining asosiy binolari joylashgan edi. Umuman olganda, Detroyt tarixi va uning hozirgi mavqei AQShning avtomobil va harbiy sanoati rivojlanishi bilan chambarchas bog'liq.

1903-yilda birinchi binolarning ochilish vaqtida Patskard zavodi dunyoning eng ilg'or avtomobil sanoati sohalaridan biri bo'lgan. Qurilish jarayonida birinchi marta Detroytdagi sanoat korxonalari orasida temir-beton kabi materiallar ishlatilgan. 325 ming kvadrat metrlik sanoat kompleksi 1911-yilda qurib bitkazildi. Urushdan keyingi davrda hashamatli avtomobil bozorini yo'qotib, kompaniya 1958-yilda boshqa joyni egallab, ishlab chiqarishni qisqartirdi. 90-yillarga qadar bino omborxona sifatida ishlatilgan.

2015-yilga kelib, shahar aholisi 677 ming nafar kishini tashkil etadi, Detroyt mamlakatning 50 ta yirik shaharlaridan eng yuqori ishsizlik darajasiga ega. Aholining deyarli to'rtidan bir qismi ishlamaydi. Bundan tashqari, Detroyt qashshoqlik chegarasidan past bo'lgan shahar aholisi nisbati bo'yicha 36 ta AQSh shaharlari ro'yxatida so'nggi o'rinda edi.

Bu yerda 70 mingdan ortiq binolar, 30 mingta bo'sh uylar, shuningdek, Qo'shma Shtatlarda eng yuqori darajadagi ishsizlik darajasi va jinoyatlar mavjud. Hozirda shahar jinoyatchilik bilan to'lib toshgan. Biroq, bu yerga

ham aholi uchun samarali foyda beruvchi omillar va ko‘kalamzor hududlarni tatbiq etgan holda hayot berish, o‘zgartirish mumkin. Ekspertlar shaharning boshqa davlatlarga yetkazib berishi mumkin bo‘lgan oziq-ovqat mahsulotlarini ishlab chiqarish bo‘yicha istiqbolli g‘oyalarni ilgari surdilar.

Loyiha bo‘yicha Detroyt hududining 29 foizini yashil maydonlarga (o‘rmonlar, fermalar, bog‘lar, kanalizatsiya tozalash inshootlari, suv omborlari) 22 foizi yashil hududlar, 8 foizi mashinalar uchun ajratilgan. Shahar velosipedda yurish yo‘llarini ham taklif qiladi.

Binolarni yangilash loyihalaridan biri ham tugallandi: Detroyt daryosida Globe Trading Company binosi deb nomlanuvchi eski kemalar o‘rni (kemalarni qurish, ta‘mirlash va saqlash uchun muhandislik inshootlari) Michigan Open Adventure Center tomonidan bolalar uchun mo‘ljallangan ko‘ngilochar parkga aylantirildi.



49-rasm. 1927-yil Detroyt shimolidagi Agnes. Irqiy va demografik o‘zgarishlar shaharda katolik din aholisining soni qisqarishiga va 2006-yilda cherkov yopilishiga olib keldi



50-rasm. Detroyt shahri, Fabrika Pakkard-Nord (chapda), 1958-yildan 1999-yilgacha hudud sanoat parki sifatida ishlatilgan. Ijarachilar orasida AQSh armiyasi, o'yinchoqlar ombori, avtomobil qismlarini sotish bilan shug'ullanadigan bir necha kompaniya va katta do'konning ombori bor edi. 1999-yilda eski zavod ko'chmas mulk solig'ini to'lamaganligi uchun shahar tomonidan musodara qilindi va o'sha paytdan beri bo'sh va vayron bo'ldi.

May 2017-yildan boshlab, "Packard" zavodida qoldirilgan avtomobil fabrikasi- turar-joy va ofis binosi, do'konlar va dam olish maskanlari majmuasi qayta tiklandi. Sanoat hududlarini rekonstruksiya qilish – shaharni tiklashga yordam beruvchi omil hisoblanadi. Ushbu g'oya bo'sh uchastkalardan samarali foydalanib, iqtisodiy foyda keltiruvchi joyga aylantirishni taklif qiladi.



51-rasm. Detroyt shahridagi sanoat hududi

Ko'pgina Yevropa davlatlarida bevosita tarixiy markazlarda alohida kvartallar rekonstruksiya yechimlarini qidirish ishlari olib borilmoqda. Lekin bu shaharlarda tarixiy asos sifatida texnik tomondan ta'mirlash va rekonstruksiya qilish, bunda zamonaviy muhandislik jihozlarini kiritish qiyin bo'lmagan kapital qurilmalar hisoblanadi.

Shaharlarni rekonstruksiya qilishda esa muammo boshqacha namoyon bo'ladi, bunda tarixiy yodgorliklar va ularning majmualari atrofida ma'naviy va jismoniy holati ancha ayanchli ahvolda bo'lgan bir-ikki qavatli yog'och binolar joylashgan. Bunday muhitlarni rekonstruksiya qilish va muhandislik obodonlashtirish masalalari hozircha nazariy loyihalarda va amaliyotda o'zining optimal yechimini topganicha yo'q.

So'nggi yillarda tarixiy markazlarni rekonstruksiya qilish amaliyotining shaharsozlik xususiyatlaridan yana biri, shaharda va uning atrofidagi hududda tabiiy landshaftni saqlab qolish va rivojlantirish masalasi hisoblanadi.

Katta shaharlarning tarixiy markazlarini rekonstruksiya qilish loyiha takliflarini tahlil etish ularni saqlab qolish va optimal foydalanishning usullari va vositalari turli-tumanligini ko'rsatadi.

Geografik muhit jamiyat taraqqiyotining tabiiy bazasi bo'lgan holda doimo inson jamiyatiga ta'sir etadi, biroq tabiat sharoitlarining har xil xususiyatlari atrof-muhit shakllanishiga qattiq ta'sir qilishi mumkin, uning rivojlanishini tezlashtirishi yoki sekinlashtirishi mumkin.

Shaharlar rekonstruksiyasida mahalliy tajriba

Zamonaviy shaharsozlikda O'zbekiston shaharlarini loyihalovchi arxitektorlar oldida turgan asosiy muammolardan biri binolar arxitekturasini, ko'kalamzorlar, suv va monumental san'atni yagona ansamblda, maydon, ko'chalar va umuman shaharga nisbatan muvozanatda loyihalashdir.

O'zbekistonda shaharlarning uch xil turi ajratiladi: *feodal islomiy*, yaqin o'tmishda shakllangan *sotsialistik* va hozirgi kunda shakllanayotgan *bozor iqtisodiyoti yo'nalishidagi* shaharlar.

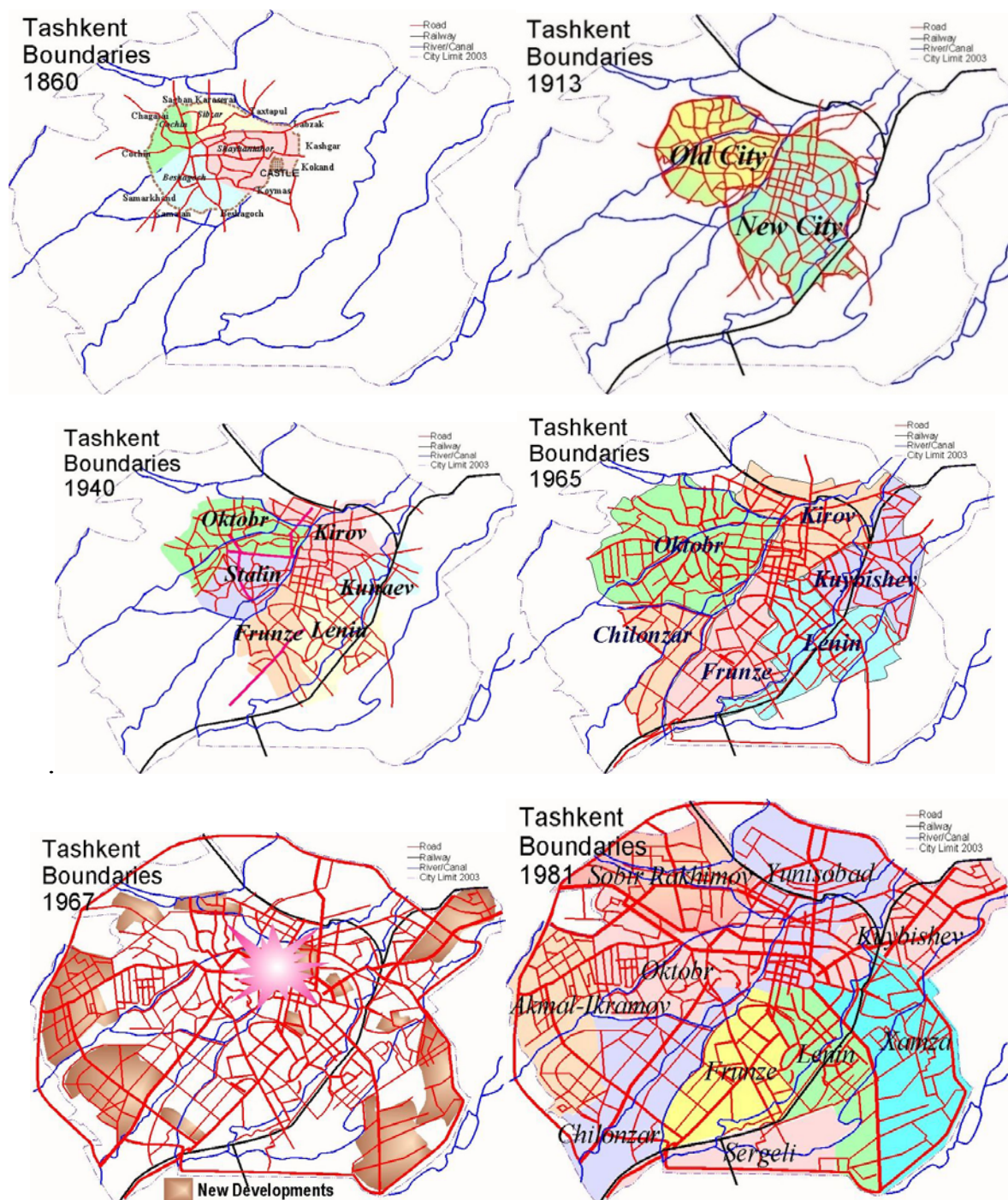
Toshkent – Xitoy va Yevropani 13 asr mobaynida bir-biri bilan tutashtiruvchi va afsonaviy Ipak yo'lida joylashagan “cho'l shahri” – qadimgi Shoshtepa shahristonining o'rnida 2000 yil ilgari paydo bo'ldi.

XVIII asrdan boshlab, Rossiya bilan savdo aloqalari natijasida Toshkent O'rta Osiyo markaziga aylandi. Toshkent aniq rejaviy struktura asosida shakllandi.

XIX asr yarmida Toshkentning rejaviy strukturasi. XIX asrning o'rtalariga kelib o'lchamlari va aholi soni (100 ming kishi) bo'yicha Sharqning eng yirik shaharlaridan biri edi. Shahar tarxi nomuntazam, aylana shaklga ega bo'lib, uning kengligi taxminan 4 km bo'lgan, sharqiy qismida Anhor kanali ortida esa ko'proq to'g'ri to'rtburchak konfiguratsiyaga ega edi. Shahar Bo'zsuv kanali suvlari bilan ta'minlanar edi. Toshkent aniq rejaviy struktura asosida shakllandi va tashqi devorlari saqlanib qolgan edi. Shahar to'rt dahaga ajratilgan: Shayxontohur, Beshyog'och, Ko'kcha va Sebzor dahalari bo'lib, so'nggi ikkitasini xo'jalar boshqargan. Barcha dahalar oqsoqollari hunarmandlar, savdogarlar va dehqonlar avlodidan bo'lib, xonlik uyushmasini tashkil qilib, bir-biri bilan kelishgan holda shahar ishlarini olib borishgan. Shu bilan birga har bir daha shaharning ma'muriy qismi hisoblanib, o'zini-o'zi boshqargan, o'zining muhofazasi, ma'muriyati va hatto o'zining harbiy kuchlariga ega bo'lgan.

Kanal Labzak darvozalariga yetmay ikkiga ajralib, ikkita yirik magistral ariqlar: Kalxovuz (shimoliy chegara bo'ylab) va Anhor (shaharning janubiy-sharqiy chegarasi bo'ylab) ariqlariga ajralardi. Ushbu magistral ariqlardan uylar va bog'larni suv bilan ta'minlovchi kichik ariq sistemalari hosil bo'lgan.

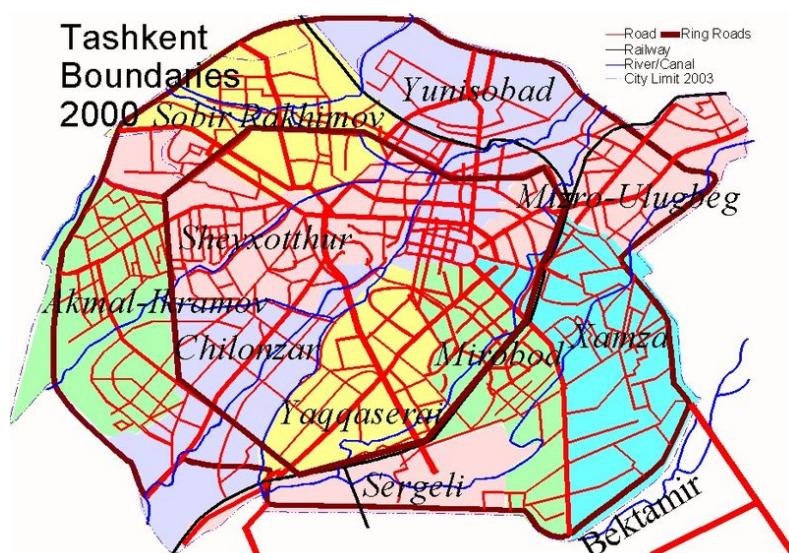
Toshkent 12 ta mustahkamlangan darvozalarga ega bo'lgan: Sag'bon, Qorasaroy, Taxtapul, Labzak, Qashg'ar, Qo'qon, Qo'ymas, Beshyog'och, Kamolon, Samarqand va Chig'atoy darvozalari. Bundan tashqari shimoliy va janubiy fasadlar bo'yiga devorlarda 6 yoki 7 ta kichik darvoza – teshiklar bo'lgan. Bunday o'tish joylari shahar aholisining shahar atrofidagi dala – bog'lariga chiqish joylari bo'lib, urush paytlarida ular berkitilib tashlanardi.



56-rasm. Toshkent shahrining rivojlanish sxemalari

19-asrning 2-yarmi va 20-asrning boshida Eski shaharni Yangi shahar bilan bog'lashda muhim ahamiyat kasb etgan. Shayxontohur dahasini kesib o'tgan (eski nomi shundan). Ko'chada asosan hunarmandlar yashagan. Unda Shayx Xovandi Tohur maqbarasi (15-asr), Yunusxon maqbarasi (19-asr), Eshonquli dodxoh madrasasi (19-asr, saqlanmagan; bu yerda 1884-yil birinchi rus-tuzem maktabi ochilgan)dan boshqa yirik binolar bo'lmagan.

20-asr boshlarida Eski shaharning eng gavjum ko'chasi hisoblangan. 20-asr boshida birinchi ko'nka va tramvay harakati aynan shu ko'cha orqali yo'lga qo'yilgan. 1908-yil ilk kerosin-kalil fonarlari o'rnatilgan.



57-rasm. Toshkent shaharning ma'muriy qismlari

Shaharning ma'muriy qismlari. Yozma manbalar va arxeologik tadqiqotlardan ma'lum bo'lishicha, bo'lgan, har bir qismning uchta darvozali qal'a devori bo'lgan. XIX asr o'rtalarida shahar ma'muriy jihatdan 4 qismga – dahalarga ajratilgan., asosan, uchasi — Sebzor, Ko'kcha, Beshyog'och hududida joylashgan bo'lib, u alohida qalin devorlar bilan o'rab olingan 4 qism: ark (o'rda), shahriston (shaharning asosiy qismi) hamda ichki (rabodidoxil) va tashqi (rabodi xorij) rabodlardan iborat bo'lgan va bir necha qator

mudofaa devori bilan o'ralgan. Shaharning geometrik markazida Chorsu atroflarida eng yuqori sathda Shahrison (maydoni 15 ga cha) va Ark (maydoni 3 ga) joylashgan. Qal'ada hukmdor saroyi va zindon bo'lgan. Saroyning bir darvoza (qopqa)sidan shahristonga, boshqasidan shaharning ichki rabodiga chiqilgan. Toshkentning eng gavjum qismi, uning bozorlari hisoblangan. Eski jo'va, Chorsu va Ko'kaldosh madrasasi oralig'ida Registon, Chorsu va Kappon (g'alla) bozorlari joylashgan... Markaz bilan shahar darvozalari ko'chalar orqali bog'langan. Shahar va uning bozorining o'sishi bilan ushbu ko'chalar yangi darvozalarga olib boruvchi radial ko'chalarga aylangan. Mahallalarda xonadonlar ko'payishi bilan (hovlilarni merosxo'rlarga bo'lib berish hisobidan) ko'chalar tobora torayib bordi va oxiriga borib bir qancha tor ko'cha va boshi berk ko'chalarga bo'linib ketgan. Shahar ko'chalarining radial-markazlashgan sistemasi shaharning bosqichma-bosqich rivojlanganini ko'rsatadi.



58-rasm. Toshkent shahrining rivojlanish sxemasi

Ko‘p yillar davomida Respublikamiz hududidagi ko‘pgina shaharlar rekonstruksiya, yangi shaharlar loyihasi ishlab chiqilgan, bu loyihalar tarkibida shahar markazini tashkil etish ham o‘rin olgan.

Toshkent rekonstruksiya,ning birinchi bosh loyihasi

Zamonaviy Toshkent rekonstruksiya,ning birinchi loyihasi arxitektor A.I.Kuznetsov rahbarligi ostida bajarilgan edi. Shahar shimoli-sharqqa va janubi-g‘arbga qarab rivojlanib, shimoli-sharqda Toshkent-Moskva temir yo‘li, sharqda Qorasuv kanali, janubi-g‘arbda Cho‘pon Ota mahallasi, g‘arbda Ko‘kcha mahallasi bilan chegaradosh bo‘lishi kerak edi. Magistral ko‘cha tarmog‘i ikki fokusga – yagona shahar markaziga birlashtirilgan, tarixiy shakllangan eski va yangi shahar markazlariga ega bo‘lgan radial-aylana ko‘rinishida rejalashtirilgan. Magistral ko‘cha tarmog‘i 12 radiusdan, 3 halqa yo‘lidan va bir necha kesishgan yo‘nalishlardan tashkil etgan. Shahar markazi 2 yo‘nalishda rejalashtirilgan bo‘lib, uzaygan, katta masofaga ega bo‘lishi kerak edi. Asosiy o‘q “Inqilob” xiyobonidan boshlanib “Lenin” maydonidan o‘tar va umumshahar xiyoboniga qadar cho‘zilar, xiyobonning g‘arb tomonida yangi maydon orqali eski shahar qismiga bog‘lanar edi. Magistral kanallar bo‘ylab keng ko‘kalamzorlashtirilgan maydonlar rejalashtirilgan bo‘lib, shahar atrofida 7-12 km kenglikda o‘rmon tashkil etish ko‘zda tutilgan edi.

Ulug‘ Vatan urushi yillarida sobiq Sovet mamlakatining g‘arbiy ududlaridan ko‘p sonli sanoat korxonalarining evakuatsiya etilganligi natijasida, keng ko‘lamda amalga oshirilgan sanoat qurilishi rejalashtirilgan loyihaga ko‘pgina o‘zgartirishlarning kiritilishiga va loyihalashtirilish ishlarining murakkablanishiga olib keldi. Zich qurilmalarning mavjudligi sababli turar joy binolari asosan shahar chekkasidagi bo‘sh maydonlarda joylashtirilgan. “Navoiy” prospekti, “Furqat”, “Xamza” (hozirda “G‘.G‘ulom”) ko‘chalari o‘tkazilgan, “Lenin” komsomoli (hozirda

“A.Navoiy”) nomli, “Pushkin” (hozirda “Abdulla Qodiriy”) nomli, “G‘alaba” (hozirda “Akvapark” va “Toshkentlend”) parklariga asos solingan edi. “Taras Shevchenko”, “Karl Marks” (hozirda “Sayilgoh” va “Xamza”), “Pushkin” ko‘chalari qayta qurilgan edi.

Seliteb hudud mikrorayonlar, yashash va rejalashtirilgan rayonlardan tashkil etgan zamonaviy tarkibga ega bo‘lar edi, shuningdek shaxsiy tomorqalarga ega qurilmalarning butunlay man etilishi va 9 qavatli binolarning qurilishi, ko‘chalar tarmog‘ining radial-aylanma tarkibi unga egri tezkor yo‘llarning kiritilgan holda rivojlanishi nazarda tutilgan edi. Kelajakda esa metropoliten qurilishi rejalashtirilgan edi.

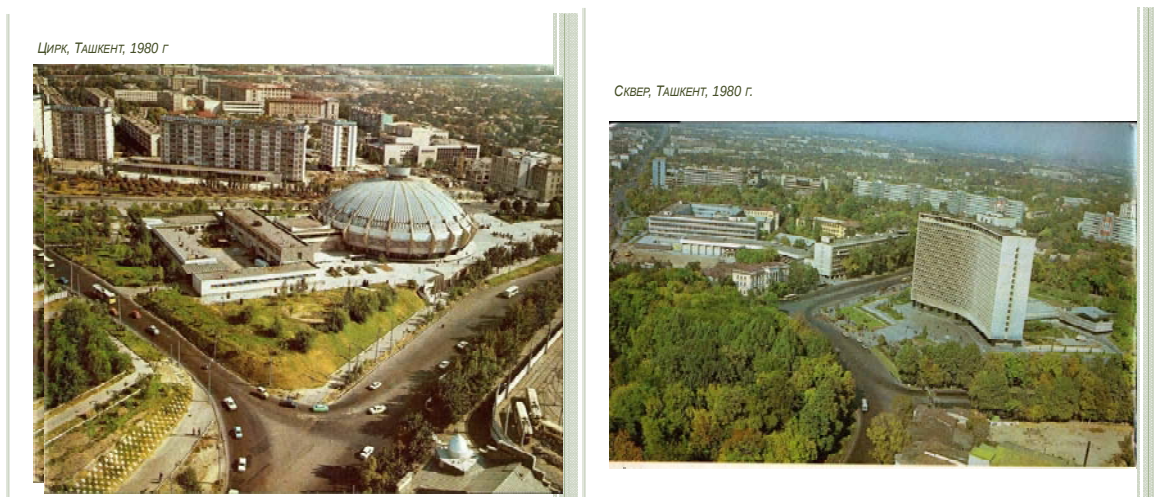
Toshkent shahri rekonstruksiya bir qancha davrlarga taqaladi. Shulardan eng asosiysi 1966-yilda sodir bo‘lgan zilzila tufayli vujudga kelgan. Eski mahallalar, uy-joylar zilzila tufayli buzilgani sababli yangilariga ehtiyoj yuzaga kelgan. Aynan shu vaziyat turtki bo‘lgan davr Toshkent shahri rekonstruksiya asosiy davrlaridan biri bo‘lgan. Binolar, yo‘llar, ko‘kalamzorlar va shahar sxemasida katta o‘zgarishlar yuzaga kelgan. Shu bilan birga Toshkent shahri tuzilishiga ko‘ra ajrala boshlagan. Shaharning bir tomonida qad ko‘targan binolar joylashgan bo‘lsa ikkinchi tomonida eski ko‘rinishdagi o‘zbekona mahallalar, uy-joylar bo‘lgan. Keyinchalik zamon ta’siriga ko‘ra bir qancha o‘zgarishlar yuzaga kela boshlagan. Mustaqillikka erishilgandan so‘ng shahar tuzilishida yana o‘zgarishlar sodir bo‘lgan. Bugungi kunga kelib esa zamonaviy ko‘rinishdagi binolarga, turur-joylarga, ishchi hududlarga, dam olish hududlariga ehtiyojlar ko‘paygan. Aholi soniga ko‘ra bu ko‘rsatkich tabiiy hol bo‘lib, shunga ko‘ra ish olib borilmoqda. Bunga misol qilib Sergeli tumanida olib borilayotgan qurilishlarni, Toshkent markazidagi TashkentCity loyihasini va shu kabilarni ko‘rishimiz mumkun. Aynan shu jarayonlar Toshkent shahri rekonstruksiyaasidir.

1925-yildan 1941-yilga qadar Toshkent shahrida mashina qurish sanoati va tekstil industriyasi jadallik bilan rivojlandi. Shaharning sharqiy va gʻarbiy chekkalarida, temir yoʻl yoqalab yirik korxonalar qurilib, ular Toshkentning XX asr oʻrtalariga kelib Oʻrta Osiyodagi eng yirik industrial shahariga aylanish imkonini berdi.

Shaharning respublika madaniy markazi sifatida ham ahamiyati kattadir. 1930-yillarda bu yerda arxitektorlar, yozuvchilar, rassomlar badiiy tashkilotlari tashkil etildi, teatrlar, ilmiy-tekshirish institutlari, qator oliy oʻquv yurtlari faoliyat yuritardi, bu esa Toshkent shahrini qoʻshni respublika poytaxtlaridan ajratib turardi.

Toshkent (1920 yy.) eski ikki qavatli shaharlarni qayta qurish va yangi tipdagi jamoat va turar joy binolarining loyihalarini ishlab chiqish boʻyicha koʻpgina yangi gʻoyalari bor edi.

Toshkent shahri rekonstruksiya­si­ning birinchi bosh loyihasini amalga oshirish natijasida keng magistral­lar yotqizildi, ma­da­niy-maishiy korxonalar qurildi, park va boshqa jamoat dam olish maskanlari barpo etildi.



59-rasm. Toshkent shahri

1966-yildagi zilziladan keyingi keng ko'lamli qurilish Toshkent rekonstruksiyasining birinchi bosh loyihasiga yangi o'zgartirishlarning kiritilishiga olib keldi va ular 1970-yilda amalga oshirildi. 1982-yilda Toshkent shahri rivojlanishining 25-30-yilga mo'ljallangan asosiy yo'nalishlarini belgilovchi Bosh loyiha tasdiqlangan edi.

O'zbekiston Respublikasi mustaqillikka erishgandan keyin yangi taraqqiyot yo'lini tanladi va butun mamlakat miqyosida yangi islohotlar amalga oshirila boshlandi. Shuning uchun mustaqillik yillarida O'zbekistonning qator shaharlarining bosh tarxlari ishlab chiqildi, shu bilan bir qatorda shaharlarning markazlarini tashkil etish loyihalari ishlab chiqilsa, ham ijtimoiy-iqtisodiy, ham iqlimiy-ekologik rivojlanishi barqaror bo'lardi. Hozirgi dunyo miqyosida ekologik muammolar dolzarblashib borayotgan sharoitda bunday loyihalar muammolarni hal qilishda muhim qadam hisoblanadi. Ayniqsa O'zbekiston hududlarida tarixiy merosimizni saqlab qolgan holda, madaniy qatlamni iloji boricha o'z holicha avaylab kelajak avlodga yetkazib berishni ko'zda tutgan holda rekonstruksiya ishlarini olib borish, xususan O'zbekiston hududining tarixiy saqlangan qismlarida turar-joy binolari zich joylashganligi (kovrovaya zastroyka) sababli, yerdan unumli foydalanib, shahar markazi hududini to'g'ri tashkil etish sharoitni ancha yumshatgan bo'lardi.

Toshkent shahri rekonstruksiyasining bosh loyihasida shaharning suv arteriyalarini, ya'ni shahar muhitiga eng ko'p ta'sir etgan Chirchiq daryosini va undan tarqalib ketuvchi irrigatsion kanallarini obodonlashtirish va ularning atrofini ko'kalamzorlashtirishga ham katta ahamiyat berilmoqda. Chirchiq daryosining qirg'oqlarida har xil qurilma va chiqindilar ko'payib ketgan bo'lib, bu joylar ishlab chiqarish obyektlaridan tozalanishi kerak. Daryo yoqalari obodonlashtirishga va ko'kalamzorlashtirishga muhtojdir.

Yer osti kanalizatsion tarmoqlarining ekologik muammolari oqava suvlarining yer osti suvlarga va tuproqqa noto'g'ri joylashtirilishi bilan bog'liq bo'lib, bu o'z navbatida tuproq osti suvlarining ammoniy, nitrit va nitrat azoti bilan ifloslanishida aks etadi. Toshkentda har yili 650 ming tonnaga yaqin mayishiy chiqindilar to'planadi, ularning 10% iga qayta ishlov beriladi va zararsizlantiriladi, qolgan qismi esa shahar chekkasidagi poligonlarga olib chiqiladi. Bosh loyihada saralash stansiyalarining qayta qurish hamda maishiy chiqindilarning qayta ishlash va utilizatsiya etish korxonalarini rivojlantirish ko'zda tutilgan.

Mutaxassislar tomonidan o'tkazilgan tahlillar natijasida shahar hududi yetarlicha ko'kalamzorlashtirilgan maydonlarga ega emasligini aniqlandi. Shahar ichidagi yashil zonalar nafaqat shahar iqlimini yaratishga va uni chang va gazlardan tozalashga xizmat qiladi, balki shu bilan birga tuproqning suv va fizikaviy xususiyatlarini yaxshilovchi meliorativ vazifalarni ham bajaradi. Tabiiy park zonalarini rivojlantirish va yaproqli daraxtlarni ekish, shuningdek xiyobon, oromgoh va sayilgohlarni tashkil etish loyihada alohida o'rin egallaydi.

Samarqand

Samarqand shahri O'zbekiston shaharlari orasida alohida o'rin tutadi va shaharning loyihalashtirilishi bo'yicha mas'uliyatli va o'ta murakkab hisoblanadi.

Konsepsiyaga muvofiq asosiy vazifa – Samarqandning O'zbekiston shaharlari tizimidagi alohida o'rnini va madaniy-tarixiy qadriyatlarni muhofaza etishdagi ahamiyatini saqlab qolgan holda, aholisining mehnati, yashashi va hordiq chiqarishi uchun qulay shart-sharoitlar yaratishdir.

Samarqand O'rta Osiyoning va O'zbekiston Markazining qoq yuragida, tarixiy yo'llar, shuningdek zamonaviy temir, avtomobil hamda havo yo'llari tutashishida joylashgan. Iqtisodiy va geografik jihatdan qulay joylashgan

bo'lib, Samarqand jadallik bilan rivojlangan va Zarafshon daryosining havzasidagi mintaqa markaziga aylangan.

Samarqandning ma'muriy ahamiyati shahar tashkil topganidan boshlab uning ajralmas vazifasi bo'lib kelgan. Qadimda u Sug'diyona poytaxti bo'lgan bo'lsa, Amir Temur va Temuriylar davrida uning maqomi Buyuk Temir imperiyasining poytaxti darajasigacha ko'tarildi. Sovet davrida esa 1934- yilgacha Samarqand O'zbekiston poytaxti bo'lgan.

Hozirgi kunda O'zbekiston Respublikasining ma'muriy bo'linishiga binoan Samarqand shahri Samarqand viloyatining ma'muriy markazidir.

Sobiq Sovet davrida Samarqand ko'p tarmoqli yirik sanoat shahriga aylangan. Bu yerda avtomobil qurish, kimyo va yengil sanoatining yirik korxonalari, shuningdek qurilish materiallari va qurilish industriyasining zavodlari joylashgan edi. Qator korxonalar Respublikada yagona edilar. Samarqandda o'tmishdan boshlab mintaqaviy bezak san'atining o'ziga xos qirralarini saqlab qolgan holda sopol va chinni buyumlarini yasash, milliy kiyimlarni tikish, xo'jalik anjomlarini yasash, shuningdek gilam to'qish, zardo'stlik, naqqoshlik, o'ymakorlik san'atlari rivojlanib kelgan.

Samarqand azal-azaldan yirik ilm va fan markazi bo'lib kelgan, u Respublikamizda o'rta va yuqori ta'lim muassasalari, shuningdek ilmiy-ishlab chiqarish institutlari va loyihalashtirish tashkilotlari soni bo'yicha ikkinchi o'rinda turadi.

Samarqand shahrining O'zbekiston shaharlari tizimidagi ahamiyatini va tutgan o'rnini umumdunyo miqyosidagi tarixiy-madaniy markaz hamda O'zbekistonning Markaziy mintaqasidagi asosiy shahar sifatida obyektiv ravishda baholash uning ijtimoiy-madaniy ahamiyatini birinchi o'ringa qo'yadi, shuningdek, kelajakda shaharni deindustrializatsiyalashtirish masalasini ko'tarishga asos bo'ladi. Ijtimoiy-iqtisodiy qayta qurish sharoitida

sanoatning Samarqand shahrining shaharsozligidagi ahamiyati kamayib boradi.

Samarqandning katta ilmiy, badiiy qiziqish uygʻotuvchi tarixiy-madaniy merosi shahar iqtisodida turizm yoʻnalishini yanada kengaytirishni Prezidentimiz tomonidan ham qatʼiy taʼkidlanib oʻtilgan edi. Shu munosabat bilan, Samarqand Oʻzbekistondagi, shu jumladan jahon turizmining markazi sifatida koʻrib chiqilmoqda. Tabiiyki, buni amalga oshirish maqsadida shaharda va butun viloyatda turizm sohasini va unga tegishli infrastrukturani rivojlantirishni jadallashtirish hamda, birinchi navbatda, tarixiy yodgorliklarni saqlab qolish katta ahamiyatga egadir.

Turizm shahar hamda viloyat iqtisodida asosiy oʻrinni egallashi va tarixiy obidalarni restavratsiyasi, saqlab qolinishi, tarixiy-madaniy meros hisoblanuvchi zonalarini rekonstruksiyalash va obodonlashtirishda muhim manbaga aylanishi mumkin.

Turizmning rivojlanishi tarixiy-madaniy merosni saqlab qolish muammolarini chuqurlashtiradi. Bu nafaqat alohida obyektlarga, balki merosimizning bir qismini tashkil etuvchi tarixiy shaharsozlik muhitiga ham tegishlidir. Bu borada shaharning tarixiy qismi rekonstruksiya tadbirlari boʻyicha alohida, individual loyihaviy yechimlarni talab etadi.

Keng maʼnodagi qadimgi shaharsozlik madaniyati nafaqat tarixiy zonalarini rekonstruksiyasida, balki u butun shaharni, uning zamonaviy qismlarini ham rekonstruksiyasi uchun ham qoʻllanilishi mumkin.

Shaharsozlikning tarixiy-madaniy merosini saqlab qolish vazifasi shahar koʻchalari tarmogʻini shakllantirish asosida hal etiladi. Magistral-koʻcha tarmogʻining kelajak loyihasida tarixiy zonani bufer zonasi hamda transport aylanma yoʻli bilan ajratilishi koʻzda tutilgan boʻlib, bunda bu zonadan transportning tranzit oqimini chetlatish koʻzda tutiladi.

Tarixiy zonani rivojlantirishning ustuvor yo‘nalishlaridan biri – tarixiy merosning madaniy ahamiyatini oshirish, aholi yashash joylarini saqlab qolish va ta‘mirlash, jamoat joylarini, piyodalar zonalarini, turistik yo‘nalishlarni, ularning bo‘sh vaqtini o‘tkazishdagi ahamiyatini rivojlantirish, hududdagi muhandislik jihozlarini yaxshilashdan iborat. Tarixiy zonada bu maqsadlarga erishishda bu zonani loyihalashtirishda mustaqil obyekt sifatida ajratish qiyinchilik tug‘diradi.

Kelajakka mo‘ljallangan turar joy binoalarini qurish asosiy ikki talabga javob berishi kerak. Birinchisi – bu turar joy binosi qulay bo‘lishi va mahalliy aholi talablariga mos kelishi kerak. Ikkinchi talab shaharning zaxiraviy cheklanishidan kelib chiqadi – ya‘ni, turar joy binolari zich joylashtirilishi kerak. Dunyo tajribasida bu ikki talabni uzviy ravishda bog‘lanishiga misollar bo‘lib, ular Samarqand sharoitida qo‘llanilishi mumkin.

Turar joy binolarining asosiy turi – bu o‘rta qavatli, ya‘ni 2 – 4 qavatli guruhlangan binolar bo‘lib, ular xonadonlardan va ularga qarashli uy oldidagi yer uchastkalaridan individual ravishda foydalanishga imkon beradi.

Klub majmuasi deb ataluvchi bunday binolardan va rivojlangan infrastrukturadan tashkil topgan turar-joy majmualari shahardagi shaxsiy xonadonlar o‘rnini muvaffaqiyat bilan egallashi mumkin. Shaharning tarixiy qismida inshootlar rekonstruksiya yodgorliklarni muhofaza qilish talablariga binoan amalga oshirilmoqda.

Samarqandda nafaqat an‘anaviy xizmat ko‘rsatish obyektlaridan, balki, shuningdek, yuqori pog‘ona muassasalaridan ham tashkil topgan, yetarli darajada rivoj topgan ijtimoiy infrastruktura mavjuddir. Asosiy yo‘nalish – shaharning ijtimoiy-madaniy imkoniyatlarini dunyo standartlari darajasigacha ko‘tarishga yo‘naltirilgan ijtimoiy infrastrukturaning qayta qurish va uning quvvatini oshirish. Yangi bino va inshootlarni qurish bilan bir

qatorda ijtimoiy infrastrukturaning mavjud zaxiralarini yetarli darajada ushlab turish va yangilashga, shuningdek xizmat ko'rsatishning an'anaviy turlarini saqlab qolishga qaratilgan chora-tadbirlar katta ahamiyatga egadir.

Uzluksiz harakatga ega bo'lgan aylana avtomobil magistrallarining kesishish joylarida shahar tizimining transport tugunlari tashkil etilib, ularda shahar ahamiyatiga ega bo'lgan obyektlar hamda yangi ish o'rinlarga ega bo'lgan funksional majmualar tashkil etilmoqda.

Samarqand rivojlanishida yetarlicha rivojlangan transport infrastrukturasi katta rol o'ynaydi. Magistral-yo'l tarmoqlari uzaytirildi, ikki darajadagi yo'l tugunlari, shuningdek ularga xizmat ko'rsatuvchi obyektlar – garajlar, avtomobillar turar joylari, avtomobil yoqilg'i stansiyalari, avtomobillarga texnik yordam ko'rsatish stansiyalari qurildi.

Iqtisodiy va geografik jihatdan qulay joylashganligi evaziga, Samarqand respublikaning yirik transport tuguni sifatida shakllangan. Bu yerda temir yo'l vokzali va temir yo'llari, ichki va xalqaro havo yo'llari aeroporti joylashgan, avtomobil yo'llari yaxshi rivojlangan. Tranzit transport oqimlarini chetlatish maqsadida aylanma yo'llar va temir yo'li yoqalab yuk mashinalari uchun mo'ljallangan magistral qurildi.

Samarqandning muhandislik ta'minoti muhandislik infrastrukturani rivojlantirish bo'yicha qat'iy chora-tadbirlarni talab etardi. Bosh loyihada ishlab chiqarish quvvatlarini oshirish, aloqa tizimlarini yangilash va rivojlantirish, shuningdek zaxiralarni muhofaza qilish bo'yicha tadbirlarni o'tkazish ko'zda tutilgan edi.

Yetarli darajada murakkab bo'lgan muhandislik-geologik shart-sharoitlar esa jarlarning kengayishi, yer o'pirilishi, shaxsiy uy-joylarning, qabristonlarning, avtomobillar yo'llarining buzilishi, tabiiy va texnogen toshqinlar, kanallar yoqasi va kollektorlarni botqoqlikka aylanishiga olib

keluvchi kanal yoqalarining o'pirilishini oldini olish bo'yicha katta hajmdagi ishlarni bajarilishi kerakligini belgilab berdi.

Bosh loyihada irrigatsiya tarmoqlarini tiklash va rivojlantirish ko'zda tutilgan bo'lib, bunda mavjud bo'lgan tarixiy irrigatsion tizimni tiklash va saqlab qolish ham amalga oshirilgan.

Shaharning landshaft-rekreatsion tizimi shakllantirishda mavjud bog'larni yaratish san'atining mahalliy an'anaviy tajribasi bilan bir qatorda zamonaviy usullarni qo'llash ham nazarda tutilgan. Biroq, shaharni ko'kalamzorlashtirish masalalarining hozirgi bosqichda Samarqand shahrining tarixiy majmuasiga tegishli bo'lgan hududlarini saqlab qolish va rivojlantirish masalalari ko'rib chiqilmoqda. Bu majmuaga turli tabiiy va sun'iy ko'kalamzorlashtirilgan hududlari, suv havzalari (akvatoriylari) kiradi va ular atrof-muhitni, tabiatni muhofaza etish, tarixiy-madaniy va rekreatsion vazifani bajaruvchi yagona tizimni tashkil etadi.



60-rasm. Samarqand shahrining bosh tarxi

Arx Magdiyev

Samarqandning tabiiy majmuasini saqlab qolish va rivojlantirishning muhim tamoyillaridan biri – uni yagona yaxlit tabiiy-ekologik karkas, sinchi sifatida shakllantirish va uni tashkil etuvchi hududlarning uzluksizligini ta'minlashdan iborat. Shahar hududini kesib o'tuvchi Siyob, Kavarzar, Obimashat kabi ariq va kanallari park, xiyobon va sayilgohlarni bir-biri bilan bog'lovchi ko'chalarni ko'kalamzorlashtirish bilan birga rekreatsion va atrof-muhitni himoya etuvchi uzluksiz tizimni tashkil etadilar.

Xiva

Xiva, ko'pgina tarixiy shaharlar kabi, qal'a devorlari saqlanib qolgan tarixiy shahardir. Devorning uzunligi 2600 metrni tashkil etadi. Ichan qal'a o'lchamlari 750 ga 420 metr, har bir tomonida to'g'ri to'rtburchak ko'rinishidagi darvoza mavjud bo'lib, uni qadimiy me'morchilik namunasi sifatida misol qilishimiz mumkin – bunday qal'a ko'rinishi deyarli barcha O'rta Osiyo yirik shaharlariga xosdir.

1967-yilda Respublika rahbarligining qaroriga binoan Xivada Ichan Qal'a ichidagi arxitektura hududi ta'sis etildi, 1969-yilda esa Xorazm viloyat tarix-inqilob muzeyi va Davlat muzeyi asosida Ichan Qal'a qo'riqxonasi tashkil etilib, u ilmiy-tekshirish va ilmiy-o'quv muassasalari vazifalarini bajaradi.

1970-yillarning boshida Ko'hna Arkning g'arb tomonida ilmiy-tekshirish va loyiha-restavratsiya ishlarining hajmi ortdi. 1930-yillarda buzib tashlangan Ota darvoza va uning atrofidagi do'konchalar qaytadan qurildi va turistik majmuaga aylantirildi.

1983-yili buyuk matematik, astronom va geograf olim Muhammad al-Xorazmiyning 1200 yillik yubileyi munosabati bilan bu hududlarning rekonstruksiyasi va obodonlashtirilishi bo'yicha keng ko'lamda ishlar olib borildi. Bundan tashqari, zamonaviy turistik marshruti bo'ylab joylashgan

tarixiy obidalarning rekonstruksiya va ularni zamonaviy elementlar bilan ta'minlash ishlari yakunlandi.

198-yildan 1996-yilga qadar qulayliklar yaratish magistral tarmoqlarni (suv quvirlari, kanalizatsiya, elektr ta'minoti va aloqa vositalari) va oqava suvlar yo'llarini loyihalash kabi ishlarida ham katta hajmdagi rekonstruksiya ishlari bajarildi. Ichan Qal'a qo'riqxonasi hududida joylashgan boshqa – tarixiy obidalar qayta ta'mirlandi.

Ko'pgina obidalar o'zining to'g'ridan-to'g'ri vazifasini bajara olishi va yangi faoliyatni amalga oshirishiga mo'ljallab zamonaviy jihozlar bilan ta'minlandi. Masalan, Anushaxon hammomi zamonaviy ko'rinishga, Muhammad Amin Inoq madrasasi esa Baxt Uyiga, Olloqulixon Timi va Karovon saroyi Savdo markaziga, Shoxi Qalandar Bobo majmuasi turistik agentligiga, Otajonboy madrasasi mexanika sexiga aylantirildi.

An'anaviy turar joy uylarining saqlab qolinishiga katta ahamiyat berildi. Birinchi navbatda Ichan Qal'a uchun o'n beshtadan ortiq an'anaviy uylar, shu jumladan, o'yma naqsh ustunli, eshik va boshqa elementlari bilan terz devonlar ham ta'mirlandi. Eskirib ketgan uy va boshqa qurilmalar o'rnida barcha muhandislik tizimlar bilan ta'minlangan, loyiha va me'morchilikning an'anaviy uslublari qo'llangan zamonaviy turar joy binolari barpo etildi.

Xiva shahrining rekonstruksiya bo'yicha loyiha ishlari 1983-yilda tugatildi. Shaharning umumiy loyihasiga mos ravishda Ichan Qal'a tarixiy joylari va Dishan Qal'a zamonaviy markazi, shuningdek Dishan Qal'aning g'arbiy devori yaqinida boshqa bo'sh qolib ketgan yer maydonlari shahar markaziga kiritildi. Bugungi kunda shahar markazining asosiy elementlari yaratildi va bosh magistral tarmoqlar o'tkazildi.

Shaharni rejalashtirish muammolarini, shuningdek tarixiy shahar va qishloqlarda yuzaga keluvchi ko'plab masalalarni hal qilish nafaqat shaharlarning kelib chiqish manbalarini rasmiy o'rganishni, balki bu bilan

shahar va uning yon atrofining shaklini buzmasdan g'oyalarni (ya'ni bosh loyiha barcha aspektlarini bajarilishini) amalga oshirishni ham talab etadi.

Xiva shahrining majmuaviy rivojlantirish, uning hududida rejalashtirish va qurilish ishlarini olib borish ishlarining sifati va darajasini oshirish maqsadida O'zbekiston hukumati 2013-yilda Xiva shahrining 2030-yilgacha bo'lgan bosh loyihasini tasdiqladi.

Shaharning arxitekturaviy-rejaviy tashkil etish ishlari negizida aholi mehnati, yashash sharoitlari va dam olishi uchun eng qulay shart-sharoitlarni yaratish prinsiplari yotadi. Bu bilan bir qatorda tarixiy muhitni saqlab qolish, turistlarning dam olishi va ularga xizmat ko'rsatish, ularni zarur barcha shart-sharoitlar bilan ta'minlash, shahar ichida qulayliklar yaratish bilan bog'liq barcha masalalar hisobga olingan.

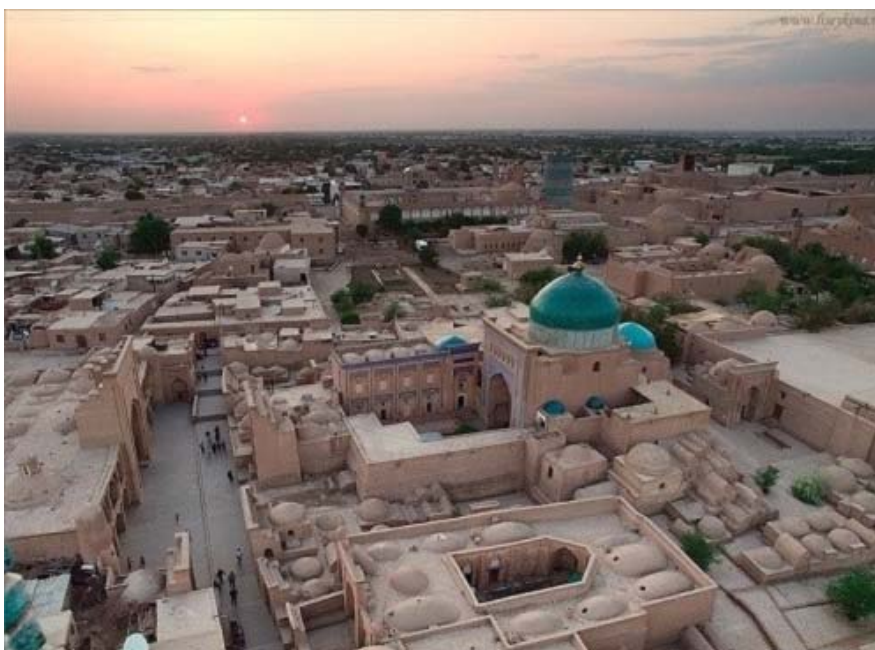


61.1-rasm Xiva shahri

Mavjud shahar markazining o‘zagini me‘moriy va tarixiy obidalarga boy bo‘lgan Ichan Qal’a qo‘riqxonasi tashkil etadi.

“Dishan Qal’a” – tarixiy va zamonaviy muhitni bir-biri bilan tutashtiruvchi hududdir, bu yerda tarixiy obidalar ancha kam bo‘lib, turar joy binolaridan tashqari madaniy-mayishiy, o‘quv, ma‘rifiy va turistik muassasalar uchraydi.

Bosh loyiha ma‘lumotlariga ko‘ra, Xiva aholisi 2015-yil oxiriga taxminan 65 ming kishiga, 2030-yil oxiriga kelib esa 95 ming kishiga etadi.



61.2-rasm Xiva shahri

Turar joy zonasi o‘zining loyihalashtirish tasniflariga ko‘ra 3 turga bo‘linadi.

Birinchisi – yuqori zichlikka ega bo‘lgan Ichan Qal’a tarixiy-madaniy qo‘riqxonasida turar joy imoratlari. Reja bo‘yicha ular to‘liq hajmda saqlanib qolinishlari lozim. Loyihalash tadbirlari ko‘zda tutilmagan. Har qanday o‘zgartirishlar faqatgina har bir alohida obyektning tarixiy ahamiyatini o‘rganib chiqilgandan so‘ng, alohida qarorga binoan amalga oshirilishi mumkin.

Ikkinchi zona – Dishan Qal’a imoratlari, uning rejaviy tarkibi ham tarixiy hududning aniq loyihasi ishlab bo‘linmagunga qadar o‘zgartirilmaydi, chunki bu hudud moddiy-madaniy meros obyektlarini muhofaza etish hamda imoratlarni va xo‘jalik faoliyatni boshqarish zonasi deb tayinlangan. Bu yerda tarixiy muhit hech qanday tarixiy ahamiyatga ega bo‘lmagan obyektlar bilan aralashib ketgan.

Uchinchi zona – mavjud rejaviy imoratlar va shaharning 2030-yilga qadar rivojlanishini ta’minlovchi yangi qurilishlar zonasidir.

III BOB. QISHLOQ AHOLI JOYLARINING REKONSTRUKSIYASI.

3.1. Qishloq aholi yashash hududlarining rekonstruksiya maqsadi va vazifalari.

Yangilanishni talab etilayotgan qishloq rekonstruksiya quyidagilarni tashkil etadi:

-mavjud qishloq asosida xizmat ko'rsatish muassasalarining rivojlantirish va yangilarini qo'shish va qisman turar joy zaxirasini kengaytirish yo'li bilan rejalashtirish loyihasiga va qurilmalarga o'zgartirishlar kiritish;

- mavjud qishloq yaqinidagi hududda yangi qishloqni rejalashtirish va qurish loyihasini tuzish.

Birinchi holda mavjud bo'lgan (tayanch) qurilma saqlanib qoladi va faqatgina turar joy binolari va jamoat binolarining kerakli soni bilan to'ldiriladi. Ikkinchi holda mavjud qurilma amortizatsiyagacha (to'liq eskirguncha qadar) saqlanib qoladi va kompozitsiya jihatidan yangi qurilma bilan bog'lanmaydi. Ikkala holda ham qishloq hududini funksional qurilish zonalarga ajratilishini saqlab qolish, amalga oshirish yoki rivojlantirish zarur.

Rekonstruksiya etilayotgan qishloq hududini funksional zonalarga bo'lishda shuningdek, odatda, ikki zona ajratiladi: 1) seliteb (turar joy, jamoat markazi, park); 2) ishlab chiqarish (shu jumladan kommunal-ombor va xo'jalik hovlisi). Qishloq hududining chekkasida shaxsiy tomorqa xo'jaliklarni joylashtirish mumkin.

Rekonstruksiya vaqtida qishloqning rejalash tarkibi – serqatnov markazini qolgan hududlar bilan funksional aloqasini ta'minlovchi ko'chalar, transport yo'llari, maydonlar va piyodalar yo'lkalari o'zgartirilishi mumkin.

Asosiy serqatnov markazlar bu – jamoat-savdo markazlari, ishlab-chiqarish korxonalari, yo‘lovchilar va yuk tashish transportining inshootlari. Turar joy binolarining, transportning va ishlab chiqarish obyektlarining to‘plangan joylari (tarixiy sabablarga ko‘ra yoki arxitektorning rejasiga binoan) ko‘cha va maydonlar tizimini – kompozitsion asosini, skeletini belgilaydi. Asosiy (bosh) magistral ko‘chalar odatda kompozitsion o‘qni tashkil etadi.

Rekonstruksiya etilayotgan qishloq bosh loyihasining tarkibi mavjud shahar rejasini inobatga olishi lozim bo‘lib, kompakt, ixcham va (kamdan-kam hollarda) tarqoq bo‘lishi mumkin. O‘zining rejalash namunasiga binoan bu tarkiblarning har biri bir-biridan tartibli, erkin – landshaft, aralash turlari bilan ajratiladi. Joyning aniq relefiga qarab (tekislik, balandliklar va h.k) bitta uslub qo‘llaniladi.

Rejaviy tuzilma. Aholi joylashgan hududning kattaligi, aholi soni, oilaning o‘rtacha kattaligi, tomorqa uchastkalarining maydoni, qishloq aholi punktining rejaviy tuzilmasi kattaligi va xususiyatlari, landshaft – iqlim sharoitlari turiga bog‘liq holda qabul qilinishi lozim.

Dastlabki hisob-kitoblar uchun aholi joylashgan hududning kattaligi qo‘llanilgan qurilish turlariga qarab 6-jadval bo‘yicha aniqlanishi mumkin.

Aholi yashash joylari bajaradigan vazifasi va aholi soniga qarab, ikkita asosiy kategoriyaga ajratiladi – *shahar* va *qishloq aholi yashash joylari*.

Bizning yurtimizda *qishloq aholi joylashishi* jamiyat va hududni xo‘jalik o‘zlashtirilishining tarixiy rivojlanish jarayonida amalga oshdi. Bu jarayon ijtimoiy-iqtisodiy va tabiiy-iqlimiy omillar ta’siri ostida amalga oshgan.

Aholining mehnat faoliyati xususiyatlaridan kelib chiqqan holda qishloq aholi joylari quyidagi guruhlariga ajratiladi: *qishloq xo‘jaligi*, *hunarmandchilik* va *xizmat vazifasiga* ko‘ra.

Qishloq aholi joylari kategoriyasiga kiruvchi manzilgohlar ichida qishloq xo‘jaligiga yo‘nalganlari katta ahamiyatga ega. Uning hisobiga barcha qishloq manzilgohlarining 90 % i, qishloq aholisining esa 96 % i to‘g‘ri keladi.

Qishloq aholi joylarini loyihalash tuman rejalashtirish loyihalarida ko‘rib chiqiladigan ishlab chiqaruvchi kuchlarni va aholini joylashtirishga mos holda olib boriladi. *Qishloq joylarini rejalash va qurish loyihasining vazifasi* – uning kelajakda rivojlanishini, rejaviy tuzilishini, hududni funksional va qurilish qismlariga ajratish, turar-joy, madaniy-maishiy va sanoat obyektlarini rejalashtirish lozim.

Loyihalanadigan aholini joylashtirish sistemasida barcha qishloq aholi joylari bir xil ijtimoiy-iqtisodiy vazifalarni bajarmaydi. Shuning uchun aholi joylashishi va qishloq aholi punktlarini loyihalash bilan bog‘liq bo‘lgan ko‘pgina vazifalarni hal qilish uchun qishloq joylarini quyidagi guruhlarga ajratiladi:

- tuman markazlari,
- to‘p markazlar,
- qishloq xo‘jaligi korxonalarining asosiy markazlari,
- sanoat bo‘limlari markazlari,
- tarmoq markazlar.

Zamonaviy qishloq – turar-joy va ishlab chiqarish hududlarining funksional yaxlit majmuasi sifatida namoyon bo‘ladi.

Qishloqning ishlab chiqarish hududi - shaharlardagi kabi ishchi kuchi va ishlab chiqarish vositalari to‘plangan qishloq xo‘jaligi ishlab chiqarish tarmoqlari (chorvachilik va parrandachilik, issiqxonalar majmuasi, qishloq xo‘jalik mahsulotlarini saqlash va qayta ishlash, qishloq xo‘jalik mashinalarini saqlash, ta‘mirlash va texnik xizmat ko‘rsatish muassasalari) joylashgan hududlar kiradi.

Kommunal-ombor hududlari qishloq aholi yashash joylarida alohida bir hududiy bo‘linma sifatida shakllanmaydi. Uning tarkibiga kiruvchi korxonalar (hammom, kir yuvish muassasalari, garajlar) qisman turar-joy hududida (omborxona xo‘jaligi, o‘t o‘chirish xizmati deposi) joylashishi mumkin.

Markaz – aholi yashash hududi tarkibiga kiradi. Tumanning ma’muriy markazi hisoblangan qishloqlarda markaz alohida hududiy bo‘linma sifatida namoyon bo‘lishi mumkin.

Qishloq aholi yashash joylaridagi jamoat binolarining tarkibi va ulardagi o‘rinlar soni nafaqat shu qishloq aholisining, balki, yaqin atrofdagi qishloqlar aholisining soniga ham bog‘liq bo‘ladi.

Qishloqlarning tuzilishi va ulardagi xizmat ko‘rsatish tizimining tashkil etilishi qishloqning turiga, aholisining soniga, markazning qay darajada rivojlanishiga va alohidaligiga bog‘liq.

3.2.Qishloq aholi yashash hududlarining arxitektura – rejaviy tuzilishi

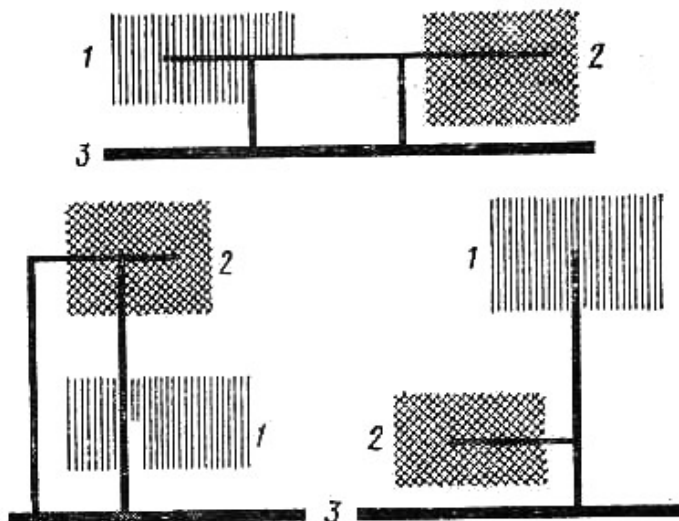
Turar-joy va ishlab chiqarish hududlarining o‘zaro joylashuvi qishloq chegarasida ommaviy mehnat aloqalarining yo‘nalishini belgilagan holda aholi yashash joylarining fazoviy tuzilishi asosini tashkil etadi. Qishloq ishlab chiqarish hududiga atrof-muhitga zararli ta’sir ko‘rsatmaydigan bir qancha ishlab chiqarish korxonalari kiradi va ular bevosita turar-joy hududi chegarasida joylashishi mumkin. Ammo, yirik chorvachilik va parrandachilik majmualari turar-joylardan 1,5 – 2 km va undan sanitar himoya hududi bilan ajratilib joylashtirilishi lozim.

Qishloq hududlarini rejalashtirishning hozirgi kundagi amaliyotida qishloq funksional hududlarining tranzit yo‘lga nisbatan joylashishining uch sxemasi ko‘p qo‘llaniladi:

A – turar-joy va ishlab chiqarish hududlarining yo‘l bo‘ylab, uning bir tomoniga joylashuvi;

B – turar-joy hududini tranzit yo‘ldan qishloqqa kiraverish qismida joylashtirib, ishlab chiqarish hududini uning orqa tomonida tashkil etish;

V – ishlab chiqarish hududini tranzit yo‘ldan kiraverishda, turar-joy hududini esa ichkariroqda joylashtirish.



62-rasm. Qishloq aholi joylarining funksional hududlarini tranzit yo‘lga nisbatan joylashishi: 1 – yashash hududi; 2 – ishlab chiqarish hududi; 3 - tranzit yo‘l.

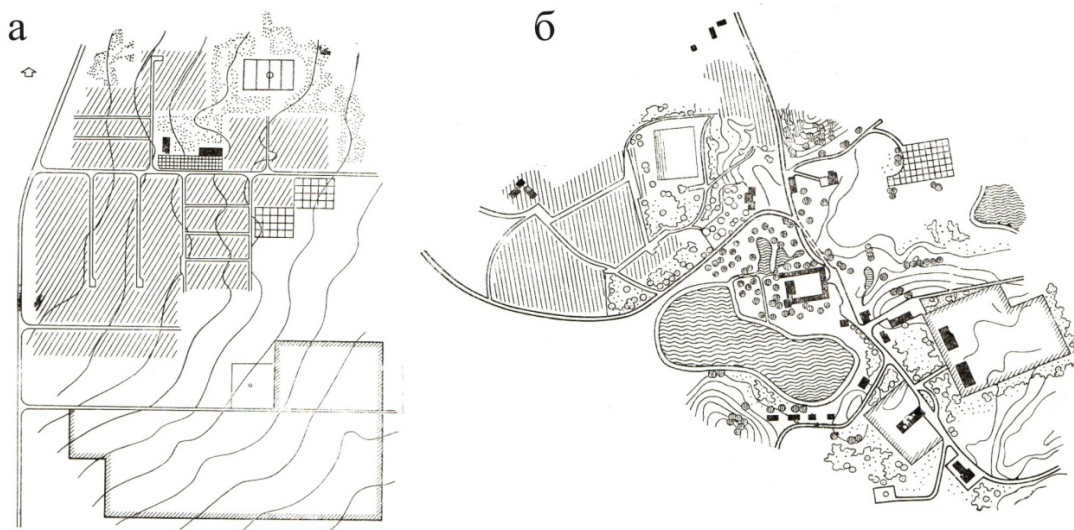
Birinchi sxemada har bir funksional hududga alohida kirish yo‘lining mavjudligi nihoyatda qulay bo‘lib, tranzit yo‘lga parallel joylashgan ichki yo‘l esa ikki hududni bog‘lab turuvchi asosiy fazoviy o‘q hisoblanadi.

Ikkinchi sxemada ko‘rsatilgan joylashuv usuli ko‘p hollarda yangi, bo‘sh hududlarda barpo etilayotgan qishloqlarni loyihalashda qo‘llaniladi. Bu holda turar-joy hududi tranzit yo‘lga ochib ko‘rsatiladi. Ishlab chiqarish hududi ichkarida, alohida kirish yo‘li orqali tranzit yo‘l bilan bog‘langan holda joylashadi. Turar-joy hududi o‘tgan maxsus yo‘l bu hudud aholisining ishlab chiqarish hududiga bimalol qatnashini ta‘minlovchi kompozitsion o‘q hisoblanadi.

Uchinchi sxemada tranzit yo‘l yoqasida ishlab chiqarish hududining joylashuvi, turar-joy hududining esa boshqa qulay bo‘sh yeri bo‘lmaganligi tufayli ichkariroqda bo‘lishi bilan xarakterlidir. Bunday holda shamolning esish yo‘nalishini hisobga olish muhimdir.

Qishloq hududida tabiiy landshaft elementlarining (relef, suv havzalari, yashil massivlar) mavjudligi uning funksional hududlari joylashishiga katta ta’sir ko‘rsatadi. Yuqorida qayd etilgan tabiiy elementlar mavjud hududlar yaqinida dam olish joylarini, ular bilan bevosita bog‘liq holda esa markazni joylashtirish maqsadga muvofiqdir.

Qishloqlarni rejalashtirishda ixcham (kompakt) joylashuv eng yaxshi yechim hisoblanadi. Bu holatda monosentrik tuzilmani saqlab qolish imkoni tug‘iladi va chiziqli tuzilmaga nisbatan piyodalar yo‘laklari uzunligi 1,5 – 2 baravar qisqaradi.



63-rasm. Mahalliy shart-sharoitlarning qishloq arxitekturaviy-rejaviy kompozitsiyasiga ta’siri: a – qulay tabiiy sharoitlarga ega bo‘lgan hududda joylashgan qishloq; b – janubiy-sharq tomonga biroz qiyaligi bo‘lgan tekis relefda joylashgan qishloq.

Chiziqli tuzilmali reja asosida quriladigan qishloqlar hududi ayrim hollarda 3–4 km ga cho‘zilib ketadi. Bunda asosiy jamoat markazidan tashqari yordamchi markazlar ham tashkil etish rejalashtirishga to‘g‘ri keladi.

3.3 Qishloq aholi joylarining ishlab chiqarish hududlari rekonstruksiyasi

Ishlab chiqarish hududlari Ishlab chiqarish hududlarini shaharsozlik tizimi elementlari kabi loyihalashtiriladi. Bunda yagona ijtimoiy ishlab chiqarish, muhandislik-transport va boshqa infrastrukturalarining, hamda kelajakda rivojlanuvchi ishlab chiqarish, texnologik, mehnat va madaniy-maishiy munosabatlarning shakllanishini hisobga olish kerak bo‘ladi.

Sanoat hudud (tuman)lari rejasi va qurilishining loyiha va sxemalarida viloyat, shahar, tuman rivojlanishining rejasiga, O‘zbekiston Respublikasining iqtisodiy va ijtimoiy taraqqiyoti konsepsiyasi va asosiy yo‘nalishlariga muvofiq tarzda rivojlanishi ketma-ketligi nazarda tutilmog‘i lozim.

Bunda sanoat hududi (tumani) taraqqiyotining kelajagini hisobdagi muddatdan tashqarida belgilash shart. Hududiy rivojlanish vazifasiga qarab, hududlashtirish, rejaviy tuzilma, muhandislik-transport infrastrukturasini, tabiiy boyliklardan umumli foydalanish va atrof-muhitni muhofaza qilish bo‘yicha qat’iy yechimlar ham shunga kiradi.

Sanoat korxonalarining yangi guruhlarini esa ayrim korxonalarni sanoat va uy-joy qurilishi olib borish uchun qulay sharoitlarga ega kichik va o‘rtacha kattalikdagi shaharlarda yoki yangi barpo etilayotgan shahar va qishloqlarda qurish ko‘zda tutiladi.

Yirik shaharlarda yangi sanoat korxonalari va boshqa shahar ahamiyatiga molik obyekt (inshoot)lari qurilishi cheklanadi. Texnologik zvenolar va yopiq (chiqindisiz) majmualar elementlari sifatida sanoat hudud

(tuman)larini qayta tiklash chog'ida zarur bo'lgan korxona va obyektlar bundan mustasnodir.

Toshkent shahrida yangi sanoat korxonalari, tajriba bazalari, transport va ombor korxonalari qurish va amaldagilarni kengaytirish (yangi qurilish hisobiga) taqiqlanadi. O'zbekiston Respublikasi hukumatining tegishli maxsus qarorlarida yo'l qo'yilganlari kommunal (maishiy) ahamiyatiga molik hamda turar-joy fuqaro qurilishi ehtiyojlariga xizmat ko'rsatuvchi obyektlar bundan mustasnodir.

Tabiiy boyliklar, xomashyo, atrof-muhitga salbiy ta'sir etishni to'xtatib qoluvchi yoki keskin susaytiruvchi ashyolardan mumkin qadar to'la va har tomonlama foydalanishni ta'minlovchi aralash ishlab chiqarish majmualarini shakllantirish, yangi va qayta tiklanayotgan sanoat hudud (tuman)lari tarkibida qurish ko'zda tutiladi.

Qishloq manzilgohlarining ishlab chiqarish zonalarida ishlab chiqarish xususiyatlariga ko'ra qishloq xo'jaligi korxonalarini, hamda qishloq xo'jaligi mahsulotlarini dastlabki, to'la va yoppasiga qayta ishlash bo'yicha bir guruh yoki alohida kichik korxonalarni joylashtirish ko'zda tutiladi.

Demografik tarkib, bandlik darajasi, qishloq joylardagi mahalliy an'analarni hisobga olib, ham doimiy, ham mavsumiy tusdagi sanoat korxonalarining ixtisoslashtirilgan bo'limlarini ko'zda tutish shart.

3.4 Qishloq hududlarini rekonstruksiyalash.

Qishloq rekonstruksiyasi bir necha bosqichda, ketma-ketlikda olib boriladi:

1) geoasos osti (geopodosnova) 1:2000 masshtabda rekonstruksiya etilishi bo'lgan qishloq tayanch plani bilan

2) loyihalashga topshiriq - aholi soni o'sish taxmini bilan, uning demografik tarkibi bilan (ayrim hollarda istalgan uylar turi va soni bilan);

1-bosqich (tayyorlov):

a) turar joy va jamoat binolarining yaroqlik darajasini aniqlash maqsadida mavjud qurilmani tekshirish va saqlanib qolinuvchi va buziluvchi zaxirani aniqlash.

b) Rekonstruksiya vaqtiga yashayotgan aholi sonini hisobga olgan holda, qishloqning turar joy zaxirasini hisoblab chiqish (berilgan mintaqaga uchun).

2-bosqich (loyihalash)

a) Rekonstruksiya etilayotgan qishloq hududining ehtiyojlari hajmini aniqlash

Tartibli rejalashtirish ikki sxema bilan tafsiflanadi: to‘g‘ri to‘rtburchakli va radial-halqali sxema. Bu rejalashtirish turi tekis relef uchun mos bo‘lib, o‘zining tarkibi bo‘yicha sodda, qurilmalar va transport harakati uchun qulaydir, biroq qurilmalarning ma’lum darajada bir xilda, bir xil ko‘rinishda bo‘lib qolish xavfini tug‘diradi.

Erkin landshaft rejalashtirish murakkab, ifodali manzara uchun ancha mos keladi. Unda hududning o‘ziga xos xususiyatlari (shu jumladan relef va suv havzalari), maydonning tabiiy chegaralariga ko‘proq e’tibor beriladi. Bunday tizimda ko‘cha va yo‘llar uzunligini qisqartirishga erishish mumkin bo‘ladi.

Aralash rejalashtirish o‘zida bitta hududda yuqorida aytib o‘tilgan rejalashtirishning ikki turining ham afzalliklarini qo‘llash imkonini beradi va ulardan relefning va tabiiy sharoitning o‘ziga xos xususiyatlariga (tekis relefning tepaliklar bilan aralashgan hududlar va h.k.) qarab qo‘llaniladi.

2. Qishloq rekonstruksiyasining uslublari

Turar joy hududining asosiy tarkibiy qismlari quyidagilardir:

- o‘lchami loyihalashtirish topshirig‘i bilan belgilanuvchi hovlilari uy;
- bir necha turar joy guruhlaridan tarkib topgan, “mahalla” ko‘rinishida shakllanadigan turar joy majmuasi.

Qishloq aholi punktlari turar joy qurilmalari qismlarining tarkibi, o'lchamlari va arxitekturaviy-rejaviy tashkil etilishi oilalarning qo'shnichilik muloqoti funksional-maishiy jarayonlari bilan belgilab beriladi.

Mahalla tusidagi turar-joy majmualari aholisining soni 300 dan 2000 nafargacha tavsiya etiladi.

Qishloq manzilgohlari turar-joy uylari elementlarining tarkibi, o'lchamlari va me'moriy-rejaviy tuzilishi oilalarning maishiy holati, jamoa (mahalla)ning qo'shnichilik munosabatlari va ijtimoiy shakllanishining boshqa turlari bilan belgilanadi. Turar-joy guruhlar va majmualari rekreatsion uchastkalarining kattaligi jadvalda keltirilgan.

3-jadval.

Hududning vazifasi	1 kishilik me'yori, m ²	
	cho'l joylarda	tog'oldi joylarda
Bolalar uchun har xil o'yinlarga mo'ljallangan maydoncha	1,5	2,0-2,5
Katta yoshdagilar uchun dam olish maydonchasi	1,0	1,0-1,5
Turar-joy majmui (mahalla)ning jamoat markazi uchun hudud	0,5	1,0

Qishloq manzilgohining yashash hududini bir kecha-kunduzda 20 ming avtomobil qatnovchi I kategoriyali serqatnov avtomobil yo'llari kesib o'tmasligi, bir kecha-kunduzda 20 mingdan kamroq avtomobil qatnovchi I kategoriyali serqatnov avtomobil yo'llari, II va III kategoriyali avtomobil yo'llari hamda qishloq xo'jalik mashinalari va mol tashiydigan mashinalar qatnoviga mo'ljallangan tranzit harakatli yo'llar kesib o'tmasligi tavsiya etiladi.

Turar joy majmualarining jamoatchilik hududlari kattaligini 7-jadval bo'yicha qabul qilish lozim.

Qishloq aholi punktlarining qurilishi uchun asosan kam qavatli 1-2 xonadonli qo'rg'oncha hovli turidagi turar joy uylari ko'zda tutilishi lozim.

Qishloq aholi punktlari turar joy qurilmalari chegarasida joylashtiriladigan saroy guruhlarining har qaysisi 30 blokdan ortiq bo'lmazligi zarur.

Hayvonlar va parrandalar uchun saroylarni sanitar-gigienik talablarni hisobga olgan holda uyning yashash xonalari derazalaridan quyidagi masofalardan kam bo'lmazligini nazarda tutish lozim:

- bittalik yoki qo'shaloq holda -10 metrdan kam bo'lmagan;
- 8 blok gacha -25 metrdan kam bo'lmagan;
- 8 dan 30 gacha bo'lgan bloklarda - 50 metrdan kam bo'lmazligi kerak.

Bloklashtirilgan saroylar qurilmalari maydoni 800 m. Kv. oshmasligi kerak. Saroylar guruhlarida orasidagi masofa ushbu me'yorlar va qoidalarining 16 qismiga muvofiq qabul qilish zarur.

Hayvonlar va parrandalar saroylaridan quduqlar bo'shlig'igacha bo'lgan masofa 20m kam bo'lmazligi kerak.

Shaxsiy uy xo'jalik saroylariga (shu jumladan hayvonlar va parrandalar uchun), garajlarga, hammomlarga, issiqxonalarga qo'shimcha qurilishlar sanitar va yong'inga qarshi me'yorlari talablariga rioya qilgan holda, qo'shnilar va mahalla qo'mitasi roziligi bilan ruxsat etiladi.

Tomorqali uchastkaning rejaviy tuzilishi oila rivojlanishi va uning tuzilishi o'zgarishlarini hisobga olib, turar joy uylari va xo'jalik binolarining kelajakdagi o'sish imkoniyatini ta'minlashi lozim.

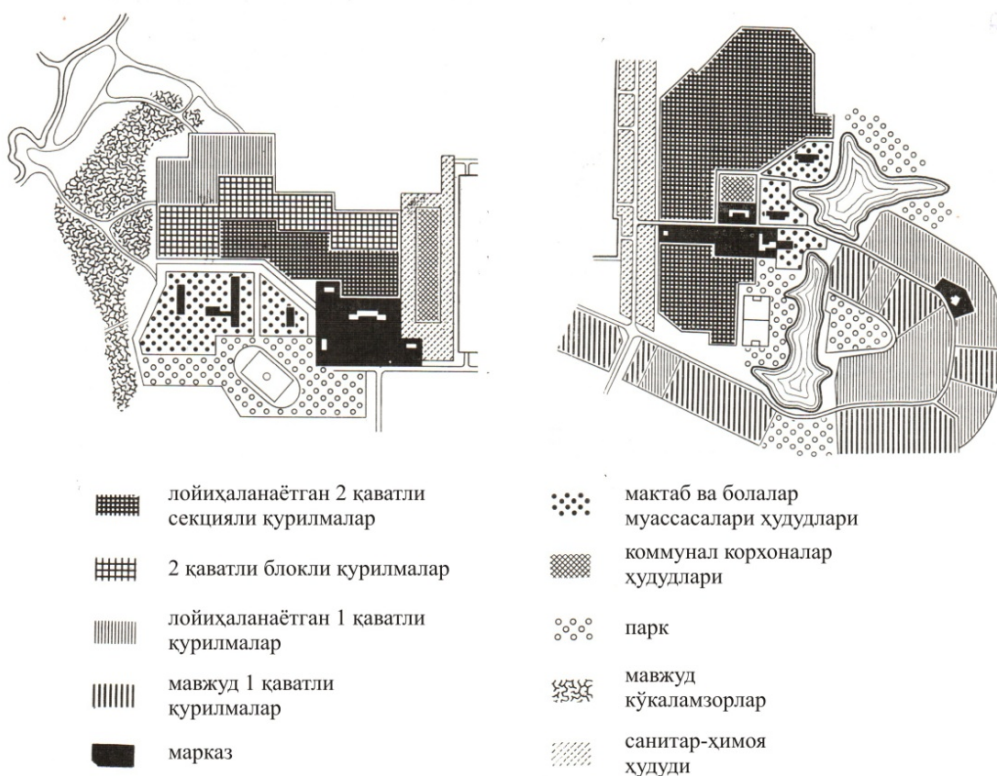
Uy (xonadon) yonidagi yer uchastkasi o'lchamli shaharsozlik me'yorlarini, uylar turiga bog'liq bo'lgan aholi demografik tarkibini va yer

to'g'risidagi qonunlarni hamda boshqa mahalliy xususiyatlarni hisobga olib aniqlanadi.

Shaxsiy uy-joy qurilishi va shaxsiy yordamchi xo'jalik uchun yer uchastkalarining oxirgi chegaraviy o'lchamlari mahalliy o'z-o'zini boshqarish tashkilotlari tomonidan o'rnatiladi.

Shaxsiy yordamchi xo'jalik yuritish uchun belgilangan eng katta me'yorgacha yetishmagan yer uchastkasining qismi turar joy chegaralaridan tashqarida ajratishga yo'l qo'yiladi.

Ko'p xonadonli uylarda yashovchilarning chorvachilik uchun xo'jalik imoratlariga turar joy zonalariga chegarasidan tashqarida ajratish mumkin. Ko'p xonadonli uylarda maydoni shaharsozlik me'yorlari bilan, ular yo'q bo'lganda esa loyiha topshirig'i bilan aniqlanadigan, jamoaviy yer ostida (yer ustida) alohida turadigan qishloq xo'jalik mahsulotlarini saqlash joylarini qurishga ruxsat etiladi.

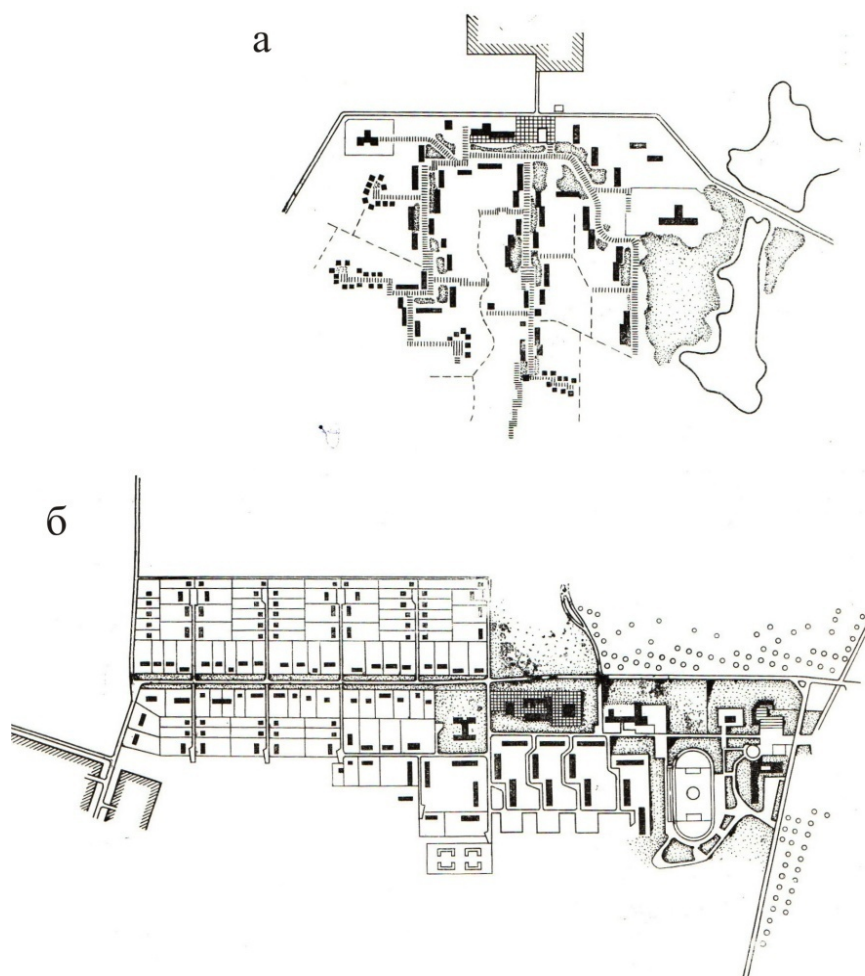


64-*рasm*. Qishloq aholi joylarida turar-joy qurilmalarini joylashtirish

Ishlab chiqarish qurilmalari funksional zonalari va korxonalar sanitar-himoya zonalari chegaralarida ishlab chiqarish bilan bog‘liq bo‘lmagan turarjoy uylarini, mehmonxonalar, yotoqxonalarini, bog‘-dala hovli qurilmalarini, maktabgacha va umumta’lim muassasalarini, sport inshootlarini, boshqa jamoat binolarini joylashtirishga yo‘l qo‘yilmaydi.

Turar joy va sanoat zonalarining, turar joy hududlari va sanoat korxonalarining navbatma-navbat (parcha-parcha) qilib joylashtirishiga ham yo‘l qo‘yilmaydi.

Sanitar-himoya zonalari rekreatsiya maqsadlari va qishloq xo‘jalik mahsulotlarini ishlab chiqarish uchun foydalanilmasligi kerak.



65-rasm. Qishloq aholi joylarida turar-joy qurilmalarini arxitekturaviy-fazoviy kompozitsiyasi usullari: a – turar uylar ko‘chalar bo‘ylab joylashgan; b – turar uylar, tupiklar bo‘ylab joylashgan.



**66-rasm. Polsha shtatining Leszno shahridagi sobiq qishloq xo‘jaligi
fermasining ikkita binosi**

3.5 Qishloq aholi hududlarini obodonlashtirish

Ko‘kalamzorlashtirish.

Qishloq manzilgohlarida ko‘chat o‘tkazishni loyihalashtirishda bog‘-park san’atining milliy an’analar va tabiiy-iqlimiy sharoitlarni hisobga olish kerak. Aholi joylashuvining lokal (ichki xo‘jalik) tizimlaridagi ko‘kalamzorlashtirish loyihalariga shaharsozlik nuqtayi nazaridan yondashuv tartiblari ularning samarali joylashuvi va rekreatsion xizmat ko‘rsatish tizimidagi mangzilgoh ahamiyati va turiga bog‘liq bo‘lgan differensiatsiyasidan iboratdir.

Parklarni rekreatsion xizmat ko‘rsatadigan markazlar vazifasini bajaruvchi qishloq manzilgohlarida loyihalash lozim, u aholi joylashuvining lokal (mahalliy) tizimlarida (ichki xo‘jalik, xo‘jaliklararo va h.k.) bo‘lishi lozim.

Parkning turli zonalar tarkibi va kattaligi loyihalashdagi vazifasi bilan belgilanadi.

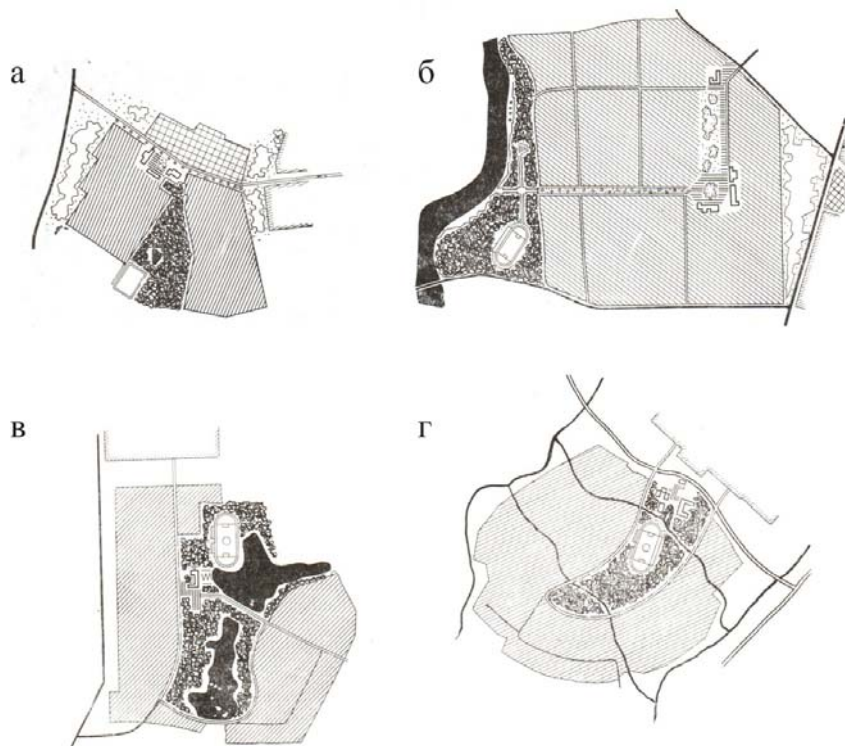
Manzilgohlarni loyihalashtirishda ko‘chatlar me‘yorini elementlar bo‘yicha qayta taqsimlab chiqish mumkin. Ko‘chatlardan yanada unumliroq foydalanish maqsadida ularni markazni shakllantiruvchi jamoat binolari oldidagi xiyobonlar (bog‘lar), turar-joy guruhlar va turar-joy uylarining o‘rtasida joylashtirsa bo‘ladi, shunga ko‘ra park va bulvarlar hajmini kichraytirish maqsadga muvofiq.

Aholisi 2 ming kishigacha, bo‘lgan qishloq xo‘jaligi korxonalarining yordamchi posyolkalarida klub, ma‘muriy bino, mahalla markazlarida xiyobon yoki bog‘ loyihalansa ma‘qul ish bo‘lar edi.

Bulvarlar tuzilishini transport yo‘llari bo‘lmagan joylarga, asosiy piyoda harakati yo‘nalishlariga moslash lozim. Bir piyoda yo‘lagili bulvarlar kengligi kamida 10 m bo‘lishi kerak.

Kengligi 100 m va undan katta bo‘lgan sanitar-himoya hududida kengligi kamida 50 m bo‘lgan, 100 m gacha kenglikdagi hududda esa kamida 20 m bo‘lgan daraxt-buta ko‘chatzor barpo etish ko‘zda tutilishi lozim

Kuchli shamol, bo‘ron, garmsel va h.k. ga duch keluvchi cho‘l va qo‘riq joylarga loyihalashtiriluvchi qishloq manzilgohlari uchun shamol ko‘proq esadigan tomondan eni 50 m bo‘lgan ihota barpo etish ko‘zda tutiladi. Bunday ihota o‘tkazish imkoni bo‘lmaganda ob-havo injiqliklariga bardosh beruvchi binolar rejasi va namunalarining maxsus usullarini ishlab chiqish albatta lozim.



67-rasm. Qishloq aholi yashash joylarida parkning joylashishiga misollar: a – park qurilmalar ichiga klin bo‘lib kiradi; b – park qishloqning chegarasida joylashgan; v, g – park qurilmalar bilan o‘rab olingan.

3.6 Qishloq aholi joylarining markazi rekonstruksiya.

Jamoat markazlari.

Qishloq aholi punktlari jamoat markazlarining tizimini tumanlarni rejalashtirish sxemalari va loyihalari hamda qishloq xo‘jaligi korxonalari hududining me‘moriy-rejaviy tashkiloti sxemalari bilan uyg‘unlashtirgan holda, QMQ 2.07.04-98 “Qishloq xo‘jaligi korxonalari hududlarini me‘moriy rejalashtirish tashkil qilish” ga muvofiq, quyidagi tarkibda ishlab chiqish lozim:

- qishloq aholi punktining jamoat markazi;
- mahalla markazlari.

Qishloq joylashtirish tizimi markazlari rolini bajaradigan qishloq aholi punktlaridagi jamoat markazi aholi punktlararo xizmat ko'rsatish markazi vazifasini ham bajaradi.

Jamoat markazlarining tuzilishi va tarkibi qishloq aholi punktining kattaligi, uning xizmat ko'rsatish tizimidagi roli, shuningdek, qishloq aholi punktining rejaviy tuzilmasi xususiyatlariga muvofiq aniqlanishi lozim.

Uzunchoq yoki bo'lingan shaklda bo'lgan qishloq aholi punktlarida, hisob-kitoblarga muvofiq, qo'shimcha ravishda xizmat ko'rsatish kichik markazlarini ko'zda tutish mumkin.

Yiriklashtirilgan ko'rsatkichlar uchun jamoat markazining hududiy kattaligi (park va tekis sirdagi sport inshootlarisiz) kishi boshiga 8-12 m² hisobidan aniqlanishi kerak (kattaroq ko'rsatkichlari - kichik aholi punktlari uchun).

Jamoat markazining rejaviy hal etilishi tejamkorligini oshirish uchun markazning qurilmalarida binolarning yiriklashtirilgan guruhlangan turlaridan foydalanish lozim.

Nogironlar va aholining kam harakatlanuvchi guruhlarining qurilmalar hududida bo'lishi uchun qulay sharoitlarni yaratishda ShNQ 2.07.02-07 "Insonlarning hayoti va faoliyati muhitini nogironlar ehtiyojlari va aholining kam harakatlanuvchi guruhlarini hisobga olgan holda loyihalash" talablarini amal qilish lozim.

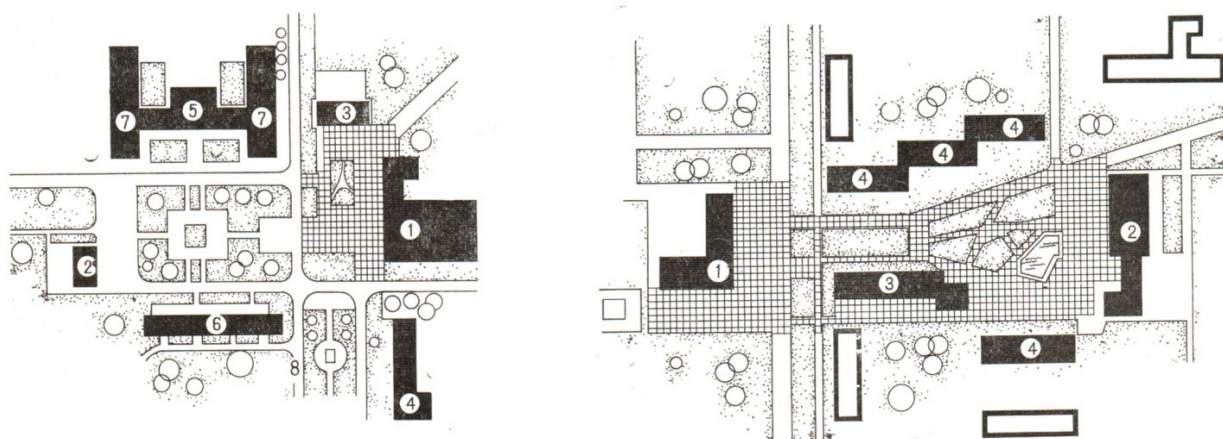
Jamoat markazlari tuzilmasi va tarkibini manzilgoh katta-kichikligi, xo'jalik va tumanga xizmat ko'rsatish tizimidagi uning vazifasi hamda manzilgohni rejalashtirish tuzilmasi xususiyatlariga muvofiq ravishda aniqlash lozim.

Rejada chizilgan qismlarga bo'lib yuborilgan shaklga ega manzilgohlarda xizmat ko'rsatishning qo'shimcha markazlarini oldindan mo'ljallab qo'yishga to'g'ri keladi.

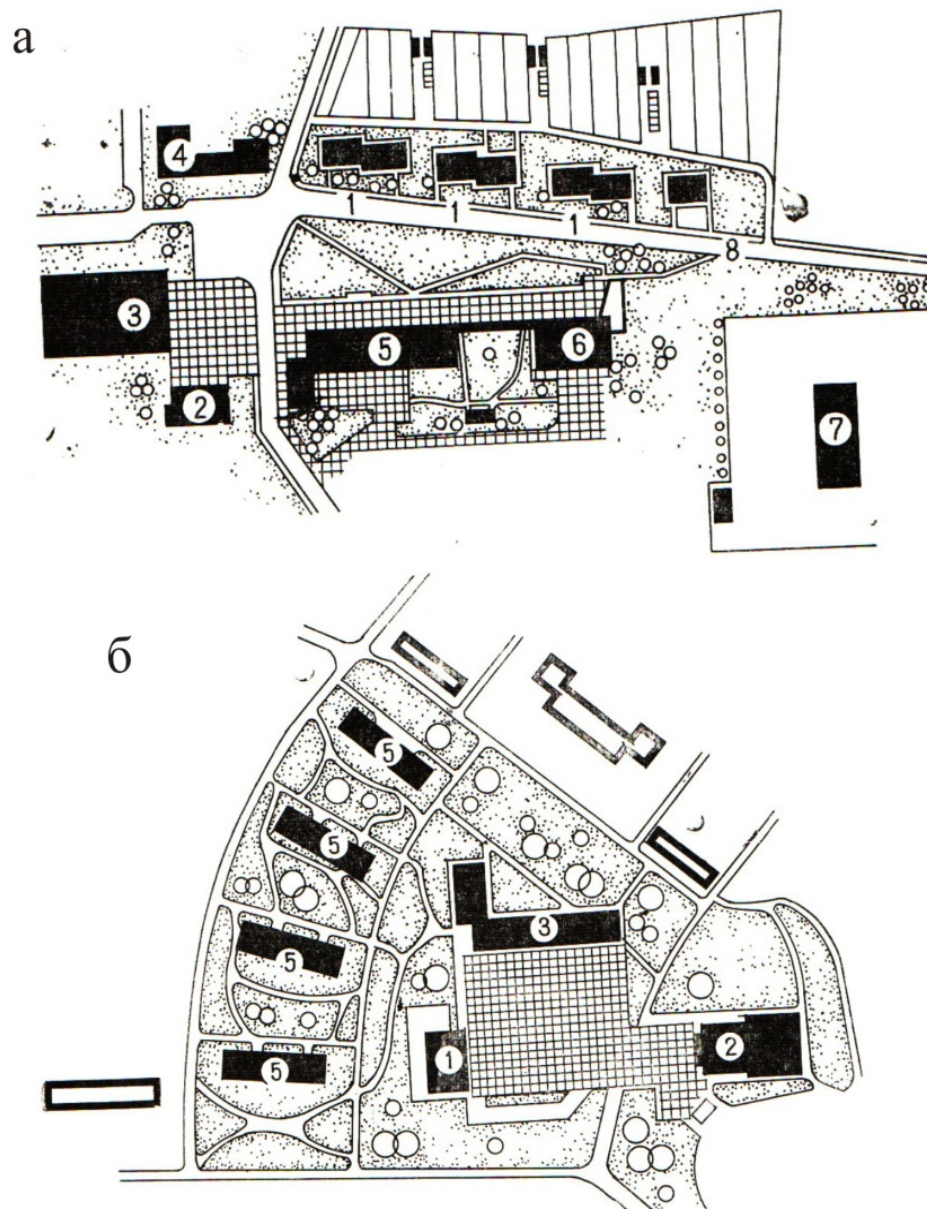
Yiriklashgan ko'rsatkichlar uchun jamoat markazlarini (parklar va tekis yerdagi sport inshootlarini hisobga olmaganda) 8-12 m²/odam hisobidan kelib chiqib belgilash joiz bo'ladi (katta ko'rsatkichlar manzilgohlar uchun).

Qishloq hududi har qanday holatda ham shahar hududidan kichik bo'ladi va bu hol uning markazigacha piyodalarning bemaol qatnovini ta'minlaydi. Shuning uchun ham qishloqlarda monosentrik, ya'ni bir markazli tizim qo'llaniladi. Madaniy maishiy xizmat ko'rsatish korxonalari yagona jamoat markazida joylashadi. Ayrim hollarda maktab binosi ham jamoat markazi tarkibiga kirishi mumkin. Bu katta yoshdagi aholining kechki vaqt maktabning jamoat xonalari, sport zali va sport maydonchalaridan foydalanishiga imkon beradi. Bolalar muassasalari va kasalxonalar markazdan tashqarida joylashtiriladi.

Qishloq aholisiga bir tekis xizmat ko'rsatishni tashkil etish uchun jamoat markazini aholi yashash hududining geometrik markaziga joylashtirish maqsadga muvofiqdir. Agar qishloq bir necha xo'jaliklarning umumiy markazi hisoblansa, markaz katta yo'lga, tashqi transport bekatlari yaqiniga joylashtirilishi mumkin.



68-rasm. Jamoat markazlarining arxitekturaviy-rejaviy tashkil etilishiga misollar: 1 – klub; 2 – agrolaboratoriya bilan idora; 3 – ambulatoriya va qishloq mahalla yig'ini idorasi; 4 – universal magazin; 5 – kafe va do'kon; 6 – maishiy xizmat ko'rsatish muassasalari bo'lgan 4 qavatli turar-joy binosi; 7 – 4 qavatli turar-joy binolari; 8 – qishloqning asosiy ko'chasi.



69-rasm. Jamoat markazlarining arxitekturaviy-rejaviy tashkil etilishiga misollar: a) 1 – 2 qavatli turar-joy binolari; 2 – ma’muriy bino; 3 – klub; 4 – sovg‘alar do‘koni; 5 – savdo markazi; 6 – kafe; 7 – bolalar bog‘chasi; 8 – qishloqning asosiy ko‘chasi; b) 1 – ma’muriy bino; 2 – klub; 3 – savdo markazi; 4 – 2 qavatli turar-joy binolari; 5 – 4 qavatli turar-joy binolari.

IV BOB. AHOLI JOYLARINI REKONSTRUKSIYASI BO‘YICHA USLUBIY KO‘RSATMALAR.

4.1. Ta’irlash obyektlarini aniqlash

O‘zbekistonning mustaqillikka erishishi, bozor iqtisodiga o‘tish, o‘zbek xalqining tarixiy-madaniy qadriyatlariga bo‘lgan e’tiborning oshishi, milliy va xalqaro ahamiyatdagi yo‘llar, madaniy, sanoat, jamoat va turar-joy bino va inshootlari qurilishi keng sur’atlarda olib borilmoqda.

Shu qatorda milliy shaharsozlikka, xususan shahar, tumanlar, qishloq aholi yashash joylarini rekonstruksiya qilish masalalarida talablar ortib bormoqda. Bunday masalalarni hal etishda bir qancha qonunlar ishlab chiqilgan. Shuningdek, O‘zbekiston Respublikasining Shaharsozlik Kodeksida ham alohida e’tibor qaratilgan. O‘zbekiston Respublikasi hududini rivojlantirishning shaharsozlik jihatidan rejalashtirilishiga bag‘ishlangan V bobida shunday deyilgan:

O‘zbekiston Respublikasi hududida aholini joylashtirish bosh tarxi:

-aholini joylashtirish tizimlarini, tabiatdan foydalanishni va ishlab chiqarish kuchlarini O‘zbekiston Respublikasi hududini ijtimoiy-iqtisodiy taraqqiy ettirish istiqbollariga muvofiq rivojlantirishning asosiy qoidalarini;

-mintaqalarda ekologik vaziyatni yaxshilash, yerlardan oqilona foydalanish va ularni muhofaza qilish, madaniy meros obyektlari hududlarini saqlash, umumdavlat ahamiyatiga molik muhandislik, transportga oid va ijtimoiy infratuzilmalarni rivojlantirish chora-tadbirlarini;

-aholini joylashtirish tizimlarini rivojlantirish uchun qulay hududlarni;

-alohida muhofaza etiladigan tabiiy hududlarni;

-suv obyektlarining suvni muhofaza qilish zonalarini;

-rekreatsion hududlarni;

- qishloq xo‘jaligi va o‘rmon xo‘jaligiga mo‘ljallangan hududlarni;
- ekstremal tabiiy-iqlim sharoitlariga ega bo‘lgan hududlarni;
- tabiiy va texnogen xususiyatdagi favqulodda vaziyatlarning ta‘siriga uchragan hududlarni;
- foydali qazilmalar joylashgan hududlarni;
- qonun hujjatlariga muvofiq shaharsozlik jihatidan foydalanishning boshqa turlari belgilanadigan va shaharsozlik faoliyatini amalga oshirish uchun foydalanishda cheklashlar joriy etiladigan hududlarni;
- hududni rivojlantirishga doir boshqa yechimlarni belgilaydi.

Turar-joy hududini rekonstruksiya qilishda ushbu hududda tarixiy qiymatga ega bo‘lgan obyektlarning mavjudligini o‘rganib chiqish quyidagi vazifalardan kelib chiqadi:

- shakllangan strukturada qiymatga ega bo‘lgan elementlarni saqlab qolish va ularni rekonstruksiya jarayonida qayta shakllanayotgan turar-joy hududi rejaviy strukturasi kiritish;
 - rekonstruksiya loyiha oldi tarixiy-shaharsozlik izlanishlarni olib borishning asosiy maqsadi – hududning uzoq muddat o‘z ahamiyatini saqlagan, turg‘un rejaviy elementlarini aniqlash;
 - rejaviy strukturaning o‘z evolyutsiyasi jarayonida shaharsozlik shakllanish xususiyatlarini aniqlash;
 - shakllangan mahalla strukturasi rivojlanishida ketma-ketlikni saqlab qolish.
- turar-joy hududi strukturasi shakllanish tarixi, hududni qurilmalarning vaqti va ko‘rinish-stil xususiyatlari bo‘yicha zonalashtirish;
- tabiiy va antropogen landshaftning vizual butunligi – turar-joy hududi muhiti elementlarini bir vaqtda va ketma-ketlikda qabul qilish imkoniyati;
 - barcha ko‘rinishdagi yodgorliklar – arxeologik, tarixiy-landshaft, tarixiy-madaniy, arxitekturaviy va shaharsozlik yodgorliklari.

Turar-joy hududi strukturasining shakllanish tarixini o'rganib chiqish va uni zamonaviy rejalashtirish va qurilishida aks ettirish o'z ichiga arxiv izlanishlar va tabiiy izlanishlarni oladi:

- arxiv ma'lumotlarini o'rganib chiqishda turar-joy strukturasini shakllanishi xususiyatlarini ko'rsatib beruvchi omillar aniqlanadi;

- tarixiy rejaviy sistema va shaharsozlik kompozitsiyasi yaratiladi; turar-joy hududi strukturasini evolyutsiyasining asosiy rivojlanish davrlari bo'yicha solishtirilgan analizi o'tkaziladi;

- shaharsozlik-landshaft o'zaro bog'liqliklari, tarixiy shaharsozlik aksentlarining kompozitsion ta'sirida saqlanib qolgan hududlar.

O'tkazilgan analizlar natijalari turar-joy hududining individual xususiyatlari, uning evolyutsiyasi va rejaviy strukturasini o'zgarishi, shuningdek, har bir davrdagi shaharsozlik kompozitsiyasi haqida asos ma'lumot bo'lib xizmat qiladi.

Tabiiy izlanishlar jarayonida rejada tarixiy rejaviy sistemaning elementlari aniqlanadi va joyi belgilanadi:

- saqlanib qolgan tarixiy qimmatga ega qurilmaning hududi aniqlanadi, tarixiy shaharsozlik kompozitsiyasi va qimmatli tabiiy landshaftning saqlanganlik darajasi belgilanadi;

- kompozitsion bog'liqliklar, aksentlar, ansambllar, panorama qabul qilish hududlari va turar-joy hududidagi umumiy va uning alohida ansambllaridagi elementlar ta'sir hududi aniqlanadi.

Izlanishlar natijasida holat tarxi ishlab chiqiladi va unda quyidagilar belgilanadi:

- shaharsozlik va arxitektura yodgorliklari – tarixiy rejaviy sistema – ko'chalar tarmoqlari, maydonlar, qadimiy rejalashtirish elementlari, shahar qo'rg'onlari chiziqlari, qurilmalar sistemasi, tarixiy majmualar, kompozitsion

bogʻliqliklar, dominantalar, panorama qabul qilish hududlari va tarixiy elementlar taʼsir hududi, tarixiy va madaniy yodgorliklar;

- tabiiy landshaftning qimmatli elementlari;
- arxeologik hududlar.

Tarixiy-holat tarxi asosida tarixiy rejalashtirish va qurilishning qimmatliligidan kelib chiqib rekonstruksiya rejimlari asosida turar-joy hududining zonalashtirish sxemasi ishlab chiqiladi. Tarixiy shaharsozlik izlanishlar natijalari rekonstruksiya tadbirlarining yoʻnalishi va xarakterini aniqlashda asos boʻlib xizmat qiladi. Tarixiy shaharsozlik analizlarini olib borishning chuqurligi va materiallar tarkibi har bir alohida turar-joy hududi spetsifikatsiyasi boʻyicha va koʻzda tutilayotgan rekonstruksiya tadbirlari xarakteri boʻyicha aniqlanadi.

4.2. Taʼmirlanayotgan shaharlarni oʻrganib chiqish va tahlil etish.

Shaharni va shahar elementlarini rekonstruksiya qilish va oʻsishini joylashtirish uchun yaroqli boʻlgan hududlarni aniqlash quyidagilarni hisobga olgan holda amalga oshiriladi:

-hududlarning shaharsozlik hajmi – ularning aholini loyihaviy oʻsishini joylashtirish, shaharni tashkil qiluvchi baza obyektlarini, transport va muhandislik tarmoqlarini joylashtirish imkoniyati;

-maydonlarning tabiiy va muhandislik-qurilish sharoitlari – binolar qurilishi uchun yaroqliligi;

-yana oʻzlashtiriladigan hududlarni uning funksional va transport strukturasiga organik kiritishni taʼminlashni hisobga olgan holda shahar elementlarini oʻzaro joylashtirish sharoitlari.

Maydonlarning *shaharsozlik hajmi* kompleks loyiha oldi izlanishlar jarayonida aniqlanadi va quyidagicha xarakterlanadi: u yoki bu hududda

faoliyat ko'rsatishni ta'minlay oladigan hudud o'lchamlari, tabiiy (geologik, suv, mikroiklimiy, landshaft va b.) va antropogen (muhandislik ta'minlanganlik va transport o'zlashtirilganligi) hududiy resurslari. Masalan, turar-joyga mo'ljallangan hududni o'zlashtirish bu hududlarning aholining yashashi, dam olishi uchun sanitar-gigienik shart-sharoitlarni ta'minlashini aniqlash bilan ishlab chiqarish bazasi o'sishini joylashtirish transport va muhandislik tarmoqlari xarakteri, energiya va suv bilan ta'minlash, ekologik sharoitlar bilan belgilanadi. Bunda muhim omillardan biri hududning estetik sifatlari hisoblanadi.

Maydonning shaharsozlik hajmi shuningdek, ularni o'zlashtirishga ketadigan mablag' hajmi bilan ham aniqlanadi: qurilish narxi, kelajakda ekspluatatsiya xarajatlari, tabiatni himoya qilish xarajatlari, aholining dam olishini tashkil qilish. Yangi hududlarni o'zlashtirganda albatta mehnat qilish, turar-joy, markazlar bilan transport aloqalari sharoitlariga ko'ra baholanadi.

Hududning tabiiy va muhandislik-qurilish xarakteristikalariga muhandislik-geologik sharoitlar, relef, gidrogeologiya va gidrografiya, qimmatli tabiiy tarixiy landshaftlar, o'rmon massivlari, suv havzalari kiradi. Kompleks holda ular o'zlashtirilayotgan maydonlarning rejaviy chegaralarini belgilaydi va faoliyatning turli shakllarini joylashtirish uchun shakllantiradi, qurilish shartlarini xarakterlaydi va unda joylashtiriladigan shahar elementlarining rejaviy tashkil etilishiga ta'sir ko'rsatadi. Masalan, mahalliy relef hududning qurilish uchun yaroqliligi darajasini belgilaydi; qimmatli tabiiy va tarixiy landshaftlar hududi qurilish yoki sanoat hududi uchun foydalanilishi mumkin emas, lekin shahar strukturasiga dam olish hududi sifatida kiritilishi mumkin.

Shaharning rivojlanishi jarayonida *o'sish elementlarini* joylashtirish va ta'mirlash uchun qayta o'zlashtirilayotgan maydonlarning yaroqliligini hisobga olish lozim. Baholashning asosiy jihati, ularni bir tekis ijtimoiy

samarada o'zlashtirish xarajatlari va aksincha, teng xarajatlarda maksimal samara (iqtisodiy, ijtimoiy, ekologik xususiyatlarni hisobga olgan holda) hisoblanadi.

Shaharlarni loyihalash va rekonstruksiya qilishda o'sib boruvchi *ijtimoiy-demografik masalalarni* e'tiborga olgan holda aholining to'laqonli hayot kechirishi uchun moslashtirib loyihalanishi lozim.

Shaharlarni rekonstruksiya qilish va modernizatsiyalash, ularni zamonaviy infrastruktura bilan ta'minlash va shu qatorda shaharsozlik an'analarimizga sodiq qolgan holda *tarixiy boylikka ega bo'lgan hududlarni* asrab avaylash, ularda hayot tarzini yaxshilash va dam olishni to'g'ri tashkil etish juda muhim.

Ijtimoiy-madaniy muhitni rivojlantirishga shaharda aholining ijtimoiy-mutaxassislik va demografik xususiyatlarini to'g'ri baholagandagina erishish mumkin.

Shaharsozlik hayot muhitida aniq bir maqsadga erishishni tashkil etishdagi muhim vosita hisoblanadi va xalq xo'jaligi masalalari:

- ishlab chiqarishni kompleks hududiy tashkil etish;
- aholini mehnat, turmush va dam olishini tashkil etish;
- tabiatdan to'g'ri foydalanish va tabiiy muhitni jamiyat hayotining asosi sifatida himoya qilish masalalarini hal etishga qaratilgan.

Shaharsozlikning *ijtimoiy-iqtisodiy sohasi* quyidagi *izlanishlarni* o'z ichiga oladi:

- ishlab chiqarishni hududiy tashkil etish va joylashtirish;
- faoliyatning ishlab chiqarilmaydigan sohasini joylashtirish tadqiqotlari va fazovoy tashkil etilishi;
- jamiyat ishlab chiqarishi va ijtimoiy qayta ishlab chiqarish taraqqiyoti nuqtayi nazaridan aholi joylashishi xarakteristikasini analiz qilishga yo'naltirilgan ijtimoiy-demografik qismi; tabiiy muhitning

ijtimoiy ahamiyatini va tabiatni muhofaza qilish masalalarini belgilovchi ijtimoiy-ekologik qismi;

- o‘z-o‘zini boshqarishni tartibga solish va shahar muhitining ijtimoiy-psixologik komfortini ta’minlash maqsadida aholi tomonidan shahar muhitini qabul qilish masalalarini ko‘rib chiquvchi ijtimoiy-psixologik tadqiqotlar;

- qurilish sanoati va shaharsozlik obyektlarini keyingi texnik ekspluatatsiyasining samaradorligi nuqtayi nazaridan shaharsozlik yechimlarining iqtisodiy masalalarini ko‘rib chiquvchi texnik-iqtisodiy bo‘lim.

Demografik omillar sanoat korxonalarini, ijtimoiy-madaniy-maishiy xizmat ko‘rsatish muassasalarini turar-joy tumanlari rejasida joylashtirish uchun asosiy tavsiyanoma hisoblanadi. Shaharning o‘sinh darajasi, uning yashash fondi, xizmat ko‘rsatish tarmog‘i, muhandislik kommunikatsiyalari, transporti aholining demografik strukturasidan kelib chiqadi, biroq, demografik struktura shaharning va uning umumiy funksional strukturasini rivojlanishining iqtisodiy bazasiga bog‘liq.

Demografik ma’lumotlar o‘zida etnik tarkib, yosh va jins strukturasini, oilaviy holat, mehnat bilan bandlik, aholining mutaxassis tarkibini aks ettirishi kerak.

Shaharsozlik faoliyatida demografik taxmin asosiy omillardan hisoblanadi.

Aholi joylari tarmoqlarining rivojlanishi. Hozirgi kunda avtonom shaharlardan o‘zaro bog‘langan shahar hududlariga, aholi joylarining guruhli joylashish shakllariga aylanmoqda. Bu holat ularda, ayniqsa, shahar aglomeratsiyalarida yashovchi aholining o‘sinh tendensiyasida kuzatiladi. Hududiy aholi joylashishining guruhli shaklini aglomeratsiyalarning boshqarilmas darajada o‘shishi ularning qimmatli bo‘lgan qishloq xo‘jalik

yerlarini “yeb” yuboradi. Buning oqibatida ochiq rekreatsion hududlarni egallab olishga olib keladigan yaxlit urbanizatsiyalashgan hududlar paydo o‘ladi.

4.3.Aholi joyining hududiy rivojlantirish yo‘llarini va variantlar tanlash.

Shaharning rejaviy strukturasini shakllantirishda muhim sharoiti avvalo asosiy funksional hududlari – sanoat va yashash hududlariga bog‘liq holda uning kelajakda rivojlanishini (perspektiva) hisobga olishdir. Agar shahar aholi joylari guruhli tizimining tashkil etuvchisi sifatida qaralsa, bu shaharning kelajakda rivojlanishini hisobga olish tumanni rejalashtirishdan boshlanadi. Shaharning asosiy hududlarini rivojlantirish qo‘shni shaharlar rivojlanishiga xalaqit bermaydigan va ular bilan hududiy qo‘shilib ketmaydigan yo‘nalishda amalga oshiriladi.

Shaharning kengayishi uchun maxsus hududlar ajratiladi. Shaharni tashkil etuvchi asosning kengayishi taxminlari, bir kishiga turar-joy maydoni me‘yorining o‘ssishi, tabiiy-iqlimiy omillar ta’siri, shaharning iqtisodiy-geografik joylashishi, uning ma‘muriy-madaniy va ilmiy ahamiyatidan kelib chiqib ushbu hududlarning o‘lchamlari va shaharning umumiy rejaviy tuzilishidagi o‘rni aniqlanadi.

Shaharning asosiy hududlari uchun kelajakda talablarning me‘yorlari mavjud. Ular ming kishi hisobiga aniqlanadi.

Amaliyotda shaharning asosiy hududlarining bir nechta o‘ziga xos hududiy-fazoviy rivojlanish sxemasi shakllandi. Bular: sektorli, parallel, ikkita sanoat-yashash majmualari va aholi joylarining guruhli tizimida.

Eski shaharlarda kelajakda rivojlanish sxemasi ko‘p jihatdan shaharning tarixiy shakllangan strukturasini bilan belgilanadi. Yangi shaharlarda hududiy-

fazoviy rivojlanish sxemasi yuqorida keltirilgan omillarni hisobga olgan shaharning bosh tarxini ishlab chiqishda ko‘rib chiqiladi.

Shaharlarning rivojlanishi uchun hudud tanlash.

Shaharni navbat bilan har xil vazifalarga mo‘ljallangan hududlarga ajratish bir vaqtning o‘zida shaharning rejaviy bir butunligini tashkil etish muammosini yuzaga keltirdi. Shaharning hech bir hududi o‘zicha mavjud bo‘la olmaydi. Mehnat siklining, turmush va dam olishning navbat bilan almashishi – shahar hayot tarzining asosi hisoblanadi. Shaharning rejaviy strukturasi shaharning barcha qismlarining o‘zaro to‘g‘ri joylashishi va ular orasida qulay, doimiy va ishonchli aloqani yaratish bilan belgilanadi.

Shahar tarxi loyihasi kelajak qurilish hududini shaharsozlik tadqiq qilishga asoslangandir. Bunda bu hududda quyidagi tadqiqotlarni o‘z ichiga olgan tahlil o‘tkaziladi:

- *tabiiy-iqlimiy* - harorat, insolyatsiya, namlik va shamol rejimini, landshaft va relef, suv havzalari va o‘rmon massivlari turli shakllarida baholash; zamin va o‘simliklarning tuproq sharoitlarini baholash;

- *tabiiy landshaftni baholash* - hududni detal topografik o‘rganish, relef shakllari gidrogeologik va gidrologik rejim, geologik tuzilish va tuproqlarning ko‘tarish qobiliyati, suv toshadigan va yer osti suvlari ko‘tariladigan maydonlar, erroziya va jarlik hosil bo‘lishi va boshqa aniqlashtirilgai xarakteristikalar bilan injener-qurilishni baholash;

- *hududni me’moriy-landshaft o‘rganish* - bu shaharni va uning me’moriy ansambllarining me’moriy-tarxiy kompozitsiyasini yaratish uchun lozim. Bunda joyning perspektivalari va bo‘lajak imoratlar panoramalari, asosiy ko‘rinish nuqtalari aniqlanadi, landshaftning turli xil elementlari, ko‘kalamzor, suv va ochiq hududlarning muvofiqligi tahlil qilinadi.

Shaharni rejalashtirish loyihasini tuzish qurilish uchun hudud tanlashdan boshlanadi. Obodonlashtirilgan shahar muhitini yaratish avvalambor qurilayotgan shahar yoki uning bir qismi hududini to'g'ri tanlashga bog'liq.

Tanlangan hududning tabiiy shart-sharoitlari:

- relefi, tuprog'i gidrogeologik, iqlimiy, landshaft va boshqalar shaharsozlik uchun qulay bo'lishi kerak

- hudud kerakli o'lchamda va konfiguratsiyada, kelajakda makoniy rivojlanish imkoniyatiga ega bo'lishi kerak.

Qulay tabiiy sharoitlar quyidagi omillarni ko'zda tutadi:

- unchalik baland-past bo'lmagan relef, yetarli zichlikdagi tuproqlar;
- chuqur joylashgan yer osti suvlari, suv bosish va yer osti suvlarining ko'tarilishi xavfi yo'qligi;
- qulay mikroiqlim, shamollardan yetarli darajada himoyalanganlik;
- quyuq ko'kalamzorlar yoki juda bo'lmaganda o'simliklar ekish uchun yaraydigan tuproq.

Shahar hududini tadqiq etishda asosiy tabiat omillarining joylashgan o'rni, hududning afzal tomonlari bilan birga estetik jihatdan ko'rimsiz hududlar va obyektlarni aniqlanib, keyingi to'g'rilanishi uchun imkoniyatlar o'rganib chiqiladi va rekonstruksiya ishlarini (ko'kalamzorlashtirish, jarliklarni mustahkamlash, ortiqcha suvlarni quritish yoki suv bilan ta'minlash) amalga oshirish ko'zda tutiladi.

Hududning tabiiy sharoitlarini tadqiq qilish jarayonida olingan materiallarni o'rganib chiqib, shaharni me'moriy-landshaft baholashning yuqorida keltirilgan jihatlari aks etgan mavjud landshaft sxemasi tuziladi.

Shaharsozlik faoliyatida shaharlarni rekonstruksiya qilishda shaharning *mavjud tarxiy-transport* tashkil etilishi muhim rol o'ynaydi. Shaharning tarxiy tuzilishi deganda, uning hududida sanoat, turar-joy, jamoat va dam olish

markazlari, shahar ko'kalamzor hududlari, ular orasidagi aloqani yaratish va har bir hududni strukturaviy tashkil etilishi tushuniladi.

Hudud keltirilgan *kommunikatsion sharoitlarga* ega bo'lishi, unda suv ta'minoti, kanalizatsiya, energetika muammolarini tejamli yechish imkoniyatlari bo'lishi kerak. Tabiiyki, tanlangan hudud har doim bu talablarga javob bermaydi, yuqorida keltirilgan omillarning bir qismi unda bo'lmasligi mumkin. Bu holda uni kam xarajat ketkazib qurilish uchun yaroqli qilish muhimdir. Bunda relefni rejalashtirish, daryo qirg'oqlarini tartibga solish, melioratsiya, suv toshqinidan himoya qilish, suv ta'minoti, oqava suvlarini tozalash va boshqalar oqilona chegaralar doirasida bo'lishi lozim.

Aholi joyiga yoki uning qismlariga joy tanlash masalasi kapital mablag'lar kattaligi va uni ushlab turishga ketadigan xarajatlarga bog'liq. Shuningdek, mumkin bo'lgan ta'qiqlar, chegaralanishlar va loyihaviy talablar bilan bog'liq turli xil muqobil variantlarni solishtirish orqali amalga oshiriladi.

Mavjud shaharni kengaytirish uchun quyidagilarni hisobga olish lozim:

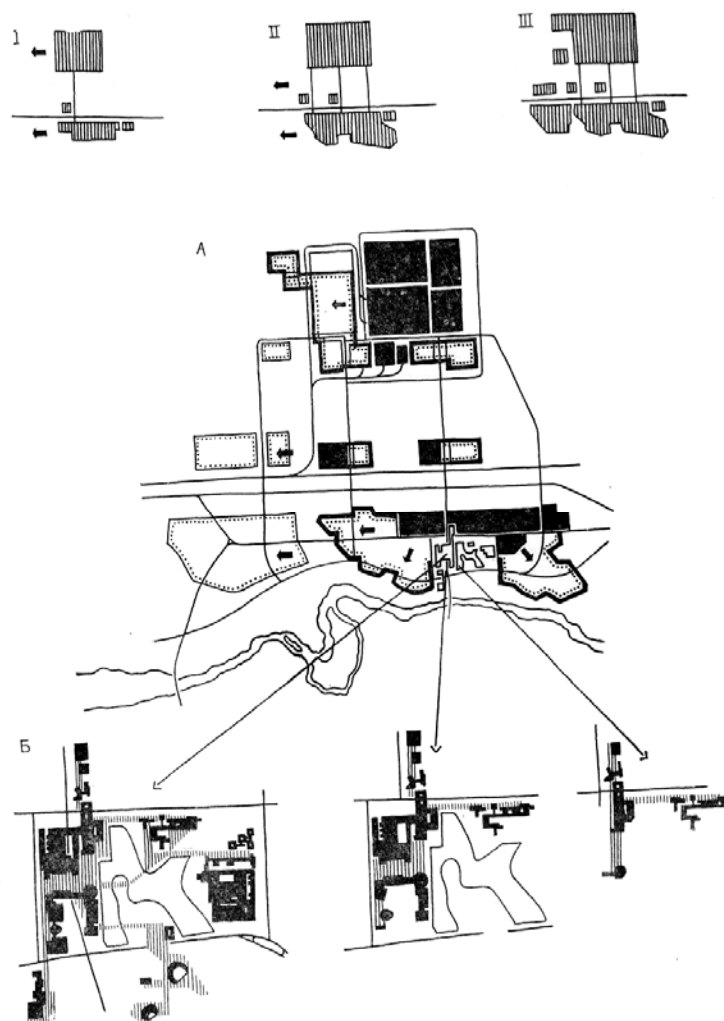
- odamlar hayoti uchun joyning eng qulay tabiiy sharoitlarini;
- atrof-muhit muhofazasi talablarini;
- sanoat, turar-joy, transport va qurilishning boshqa turlarini;
- maydonning sifatiga bo'lgan talablarini;
- sanoat korxonalarining ishlab chiqarish faoliyati uchun qulay sharoitlar yaratish va aholi hayotini eng ko'p qulayliklar bilan ta'minlash nuqtayi nazaridan kelib chiqqan holda shahar asosiy qismlarining o'zaro joylashishi sharoitlarini;
- hududlarni muhandisona tayyorlash va obodonlashtirish sharoitlarini;
- qurilish iqtisodiyoti talablarini hisobga olish kerak.

Shaharning rekonstruksiyasini uning rivojlanishining bir necha variantlarini taqqoslagan holda loyihalashtiriladi. Variantlarni ishlab chiqishda avvaldan turar joylarning ehtimol tutilgan hududlarining chegaralariga, jadal ijtimoiy-iqtisodiy munosabatlar nuqtalarini joylashuviga (mehnat va ommaviy ishtirok) va ushbu nuqtalarning transport nuqtayi nazaridan qulayligiga baho beriladi. Iqtisodiyot, texnika, qulaylik va arxitektura nuqtayi nazaridan maqsadga muvofiq bo'lgan variantga imkon beriladi.

Rekonstruksiya nafaqat shaharning istiqbolli rivojlanishi uchun hududni tanlashni, balki mavjud qurilishlarni tashkillashtirishni ham nazarda tutadi. Rejalashtirilgan tuzilma zamonaviy shaharsozlik talablariga bo'ysindiriladi, biroq loyihalashtirishda shahar taraqqiyotining izchillik (meros) shartlariga amal qilinadi.

Avvalambor shahar hududi rejali-tuzilma hududlarga bo'linadi. Bunday taqsimlash o'zining funksional belgilariga ko'ra amalga oshiriladi. Rejali-tuzilma hududlarning uch turi farqlanadi: *ixtisoslashtirilgan, kompleks va aralash.*

Ixtisoslashtirilgan hududlarga aholi mehnat qilish va yirik dam olish zonalaridan olisroqda joylashgan turar joy hududlari kiradi. Katta sanitar-himoyaviy zonalarga ega yirik sanoat korxonalari joylashgan hududlar ham ixtisoslashgan hisoblanadi.



70-rasm. **Shaharning rivojlanishi.** A – shahar rivojlanishining umumiy fazoviy modeli; B – jamoat markazining rivojlanishi, I – birinchi bosqich (5-7 yil); II – hisob muddati (25-30 yil); III – kelajakka taxmin;

Kompleks hududlar deb shunday hududlar ataladiki, unda mehnat qilish joylari turar joylarga mumkin qadar yaqinlashtirilgan va qo‘shni hududlarda joylashgan bo‘ladi. Bunday hududlarda yopiq mehnat muvozanati ta’minlanishi nazarda tutiladi, ya’ni: ish o‘rinlarining soni ishga yaroqli aholi soniga muvofiq bo‘ladi. Biroq kompleks hududning mehnat muvozanati beqaror mazmunga ega. Ayniqsa bu holat aholisi ish o‘rinlari borasida keng imkoniyatlarga ega bo‘lgan yirik shaharlarda ko‘p kuzatiladi. Vaqt o‘tishi bilan aholi hudud tashqarisiga chiquvchi ko‘plab mehnat va madaniy-maishiy munosabatlarni o‘zlashtiradi.

Aralash hududlarga keng maqsaddagi hududlar kiradi. Ular turar joy inshootlari va aholi mehnat qilishning ko‘p funksiyali komplekslarini o‘zida mujassam qilgan. Ko‘p funksiyalilik hudud aholisining ish tanlashdagi imkoniyatlarini kengaytiradi, ishga joylashtirishning o‘zgaruvchanligiga (tezkorligiga) yordam beradi va aholining mahalliy mehnat munosabatlarini kuchaytiradi. Munosabatlarning keng o‘zgaruvchanligi mehnat munosabatlarining vaqt davomida turg‘unligini ta’minlaydi va o‘zgaruvchan ehtiyojlarga moslashishga yordam beradi.

Shaharlar rekonstruksiya amaliyotida hududlarning barcha uchta turi ishlatiladi. Biroq afzallik ko‘proq darajada qayishqoq (o‘zgaruvchan) va harakatchan hudud vazifalariga javob beruvchi aralash tuzilmaga beriladi.

Rejalashtirilgan tuzilma hududlarining chegaralari bo‘lib, odatda tabiiy yoki sun‘iy to‘siqlar xizmat qiladi. Bular daryolar, jarliklar, ajratish chiziqlari va shu kabi transport qatnovi ko‘p bo‘lgan magistral ko‘chalar ham shahar hududini birmuncha mustaqil qismlarga bo‘linishiga olib keluvchi yetarli to‘siq hisoblanadi.

4.4. Ta’mir lanayotgan shaharlarning kelajakdagi aholisi sonini aniqlash

Shaharni loyihalashtirishda va rekonstruksiya qilish uchun avvalo uning aholisining sonini hisoblab aniqlash kerak..

Shaharlar kelajakdagi aholisi sonini hisoblashning bir nechta usullari ma’lum.

Aholi joylashuvining turli shakl va turlari jamoat ishlab chiqarishi asosida paydo bo‘ladi va rivojlanadi. Mehnat qilish joylari yangi shahar va posyolkalarning paydo bo‘lishi hamda mavjudlarini rivojlantirish, ularning o‘lchamlari aholi sonini belgilaydi.

Bu omillar shahar tashkiliy guruhi deb ataladi, ularga tegishli korxona muassasalar shahar tashkiliy guruhini tashkil etadi.

Shahar tashkil qiluvchi korxonalalaga quyidagilar kiradi:

- barcha sanoat va qishloq xo'jaligi tashkilotlari, yengil, oziq-ovqat va mahalliy sanoat tashkilotlari, hamda moddiy-texnika ta'minot omborlari va bazalari;

- tashqi transport korxonalari, tashkilotlari va inshootlari;
- qurilish-montaj tashkilotlari;
- ilmiy-tadqiqot va loyiha tashkilotlari;
- shaharlararo ahamiyatga ega bo'lgan davolash-sog'lomlashtirish tashkilotlari;

Aholiga hizmat ko'rsatish guruhiga quyidagi tashkilotlarda ishlovchilar kiradi:

- bolalarning maktabgacha bo'lgan tashkilotlarida;
- maktablarda;
- madaniyat va san'at tashkilotlarida;
- sog'liqni saqlash tashkilotlarida;
- jismoniy tarbiya va sport;
- savdo, umumiy ovqatlanish va maishiy xizmat ko'rsatish tashkilotlarida;

- boshqaruv, moliya, aloqa va turar-joy kommunal tashkilotlarida.

Aholining sonini aniqlashda asos bo'lib shahar tashkiliy asos guruhi xizmat qiladi. Shaharning kattaligiga qarab bu guruh aholining umumiy sonida turli ulushga ega.

Mehnat balansi usuli-bu asosiy shaharlarning kelajakdagi aholisi sonini aniqlash usullardan hisoblanadi. Shahar kelajak aholisining soni rejalashtirilgan xalq xo'jaligi rivojlanishi masshtablari va mehnat

resurslarining ko‘payishiga bog‘liq holda aniqlanadi. Hisoblash quyidagi formula yordamida bajariladi:

$$N = \frac{100 A}{T - a - h - b + m - B}, \text{ bu yerda}$$

N - shahar kelajak aholisining soni,

A – shahar tashkiliy guruhining kelajak absolyut kattaligi;

T - mehnat yoshidagi aholining kelajak nisbiy kattaligi;

a - mehnat yoshidagi shaxsiy xo‘jalikda mashg‘ul aholining kelajak nisbiy kattaligi;

h - mehnat yoshidagi ishlamaydigan invalidlarning kelajak nisbiy kattaligi;

b - Ishlab chiqarishdan ajralmagan holda o‘quvchilarning kelajak nisbiy kattaligi;

m – ishlayotgan pensionerlarning kelajak nisbiy kattaligi;

B - aholi xizmat ko‘rsatish guruhining kelajak nisbiy kattaligi.

$$N = \frac{A \times 100 \%}{100\% - (U_o - U_n)U_g} \quad \text{yoki} \quad N = \frac{100 \times A}{100\% - (U_o - U_n)U_g}$$

bu yerda:

N - shahar kelajak aholisining soni,

A - aholining shahar tashkil qiluvchi guruhining absolyut soni, kishi,

U_o - aholiga xizmat ko‘rsatuvchi guruhning solishtirma salmog‘i, umumiy aholi soniga nisbatan % hisobida;

U_n – aholi mustaqil bo‘lmagan guruhining solishtirma salmog‘i, umumiy aholi soniga nisbatan % hisobida; $U_n = a - h - b + m - B$

a -mehnat yoshidagi shaxsiy xo‘jalikda mashg‘ul aholining kelajak nisbiy kattaligi;

h-mehnat yoshidagi ishlaymaydigan invalidlarning kelajak nisbiy kattaligi;

b-ishlab chiqarishdan ajralmagan holda o'quvchilarning kelajak nisbiy kattaligi;

m– ishlayotgan pensionerlarning kelajak nisbiy kattaligi;

B- aholi xizmat ko'rsatish guruhining kelajak nisbiy kattaligi

U_g - aholi shahar tashkil qiluvchi guruhining solishtirma salmog'i, umumiy aholi soniga nisbatan (%).

Shahar tashkil qiluvchi guruh (A) aholisining absolyut qiymati ishlayotgan korxonalarni rivojlanishi kelajak rejalari va yangi quriladigan, hamda ishlayotgan obyektlarni qayta qurish loyihalari ma'lumotlari asosida aniqlanadi.

Hisobga olinayotgan muddatdan keyin ko'proq rivojlanish imkoniyatlari bo'lgan shaharlar uchun shahar tashkil qiluvchi kadrlarga 10-15 % zaxirani nazarda tutish lozim.

Aholiga xizmat ko'rsatuvchi guruh (U_o) sonining absolyut qiymatini aholiga turli madaniy-maishiy xizmatlar ko'rsatish kelajak rejalari asosida aniqlanadi. Bunda shaharning kattaligi va uning aholi joylashish guruhi tizimida tutgan o'rni hisobga olinadi.

Mustaqil bo'lmagan guruh (U_n) bu yosh jihatdan yoki sog'ligi tufayli ishlaymaydigan guruh hisoblanadi, unga maktabgacha yoshdagi bolalar, maktab yoshidagi bolalar, nafaqaxo'rlar, invalidlar, uy bekalari kiradi.

Qabul qilingan me'yorlarga binoan yangi shaharlar uchun shahar tashkil qiluvchi guruhning solishtirma (*U_g*) salmog'ini quyidagicha olish tavsiya etiladi:

- 1-bosqich qurilish uchun - 40 % dan yuqori

- hisobga olingan muddat uchun - 35 % dan kam.

IA, IB va III iqlimiy tumanlarda joylashgan shaharlarda mos holda 50 % dan yuqori va 40% dan kam olish tavsiya etiladi.

Qayta tiklanayotgan shaharlar uchun shahar tashkil qiluvchi guruh solishtirma salmog'i ularning xalq xo'jaligidagi sohasi, aholining yoshi tomonidan tuzilishi, xizmat ko'rsatish darajasi va boshqalarni hisobga olgan holda aniqlanadi.

Yangi shaharlarga nisbatan *qayta tiklanayotgan shaharlarda* shahar tashkil qiluvchi guruhning salmog'i kattaroq bo'ladi.

Me'yoriy hujjatlarda aholiga xizmat ko'rsatish guruhining solishtirma salmog'i quyidagicha belgilangan:

- yirik va eng yirik shaharlar uchun - 19-21 % birinchi bosqich qurilishi uchun; 23-27 % hisobga olingan muddat uchun;

- kichik va o'rta shaharlar uchun - 15-17 % birinchi bosqich qurilishi uchun; 19-22 % hisobga olingan muddat uchun.

Shaharlarni rekonstruksiya qilishda oilaviy holat kabi ijtimoiy sharoitni hisobga olish juda muhim, chunki aynan oilaviy holatga qarab (oilalarining yosh darajasi) u yoki bu xizmat turini tashkil etish va dam olish hududlarini yaratish mumkin.

Shahardagi har xil oilalarning talabini kompleks tahlil qilish natijasida shahar bo'ylab dam olish joylarini funksional nuqtayi nazardan joylashtirish mumkin.

ILOVALAR

1 ILOVA. SHAHAR REKONSTRUKSIYA QILINISHI BO‘YICHA USLUBIY KO‘RSATMALAR

Shaharsozlik loyihalash tizimi va bosqichlari.

Yangi shaharlarning rivojlanishi va mavjud bo‘lgan shaharlarni rekonstruksiya qilish jarayoni murakkab va ko‘p qirralidir. Uning barcha mayda tafsilotlarigacha hisobga olish judayam qiyin. Lekin bu jarayonning asosiy yo‘nalishini loyihalashning dastlabki bosqichida hisobga olish lozim.

O‘zbekistonda quyidagi loyihalash bosqichlari qabul qilingan:

- shahar rivojlanishining **bosh tarxi** (shahar rejalashtirish loyihasi) shaharni to‘la qamrab oladi. Buning tarkibiga transportni, muhandislik tarmoqlarini, ko‘kalamzorlarni va boshqalarni rivojlantirishning shartli chizmalari ham kiradi. Shahar bosh tarxi 20 yil muddatga ishlanadi. M 1:10000;

- **batafsil rejalashtirish loyihasi** 7-10 yil muddatga ishlanadi. Tarkibiga shaharning yirik bir qismini (markaz, sanoat qismi aholi joylashgan qismi va boshqalar) qamrab oladi. M 1:2000;

- **qurilish loyihasi** muddati 3-5 yil. Bu shaharning ayrim kichikroq bo‘laklarini qamrab oladi (kichik tuman, maydon, anhor bo‘yi, dam olish markazi va boshqalar). M 1:1 000, 1 : 500.

- Amalga oshirish - reja va loyihalarni texnik, arxitekturaviy, hamda ijtimoiy-iqtisodiy, moliyaviy, tashkiliy va boshqa tomonlarda hayotga tatbiq etish hisoblanadi.

- Shaharsozlik loyihalashning ko‘p bosqichli ierarxik tuzilish tizimi - bu umumiy va uzoq muddatli loyihalardan aniq va qisqa davrni qamrab olgan loyihalarga o‘tishdir.

- Shaharlar va shahar posyolkalarining bosh rejalari tasdiqlanganidan keyin har 10 yilda korrektura qilinishi lozim.

- Aholi soni 250 mingdan ortiq bo'lgan shaharlar uchun loyihalar 2 bosqichda ishlab chiqish tavsiya etiladi:

- shahar va uning atrofi zonasi bosh rejasining texnik – iqtisodiy asosla-nishi (TIA);

- shahar bosh rejasi loyihasi.

Shaharsozlikning loyihalash tizimi.

4-jadval.

Masshtab	Loyihalashni davriy muddati			
	Qamrab olinadigan hudud	25-30 yil	5-10 yil	2-3 yil
1: 50 000	Ma'muriy tuman Agglomeratsiya	Tuman rejalashtirish		
1 : 25 000	Sanoat tumani Kurort tumani	Shartli chizmasi va Tuman rejalashtirish loyihalari		
1 : 10 000	Shahar, ishchi qishloq, qishloq aholi yashash joylari	Shahar rejalash loyihasi	Birinchi navbat qurilishini joylashtirish shartli chizmalari	
1 : 2 000	Shahar tumani (turar joy, sanoat, kommunal xo'jalik) Kichik tumanlar Shahar tumani va qismlar (kichik tuman, mahalla)		Batafsil rejalashtirish loyihasi M I: 2 000	Qurilish loyihasi. Alohida obyektlar qurilish loyihasi

Shaharning istiqbolli rivojlanishi uchun (30-40 yil) nazarda tutilgan zaxira hududlari shahar chegara chizig'iga kiritilgan bo'lishi va shaharning kelgusidagi ehtiyojlari uchun foydalanilishi lozim. (ShNQ 2.07.01-03)

Shahar rekonstruksiya qilinishi bosqichlari.

Shahar – loyihalashning murakkab obyektidir. Shahar bosqichma-bosqich qurilishi va rekonstruksiya qilinishi sababli, shaharsozlik loyihalash quyidagi bosqichlarga ajratiladi:

- *butun shahar uchun* – rivojlanish konsepsiyasi ishlab chiqiladi, plan-prognoz yoki bosh reja;
- *shaharning yirik qismlari uchun* – funksional qismlarga ajratish va rejaviy strukturani rekonstruksiyasini tanlash;
- *turar-joy tumanlari va ularning qismlari uchun* aniq rejaviy yechimlar ishlab chiqish.

Bosh reja hududning rivojlanish yo‘nalishi va chegaralarini belgilab beruvchi asosiy shaharsozlik hujjati hisoblanadi. Bosh reja o‘zida mahalliy relef, qiyaliklar, xarakterli nuqtalar ma’lumotlari, suv havzalari, o‘simliklari, binolar, yer usti va yer osti qurilmalari batafsil ko‘rsatilgan muhandislik-topografik asosda ishlanadi.

Rejalashtirish loyihasi aholi yashash joylarining alohida bir qismlari uchun ishlanadi va bosh rejada ko‘rsatilgan rejaviy struktura elementlariga mos holda loyihalanadi. Unda quyidagi rejaviy elementlar belgilanadi:

- qizil chiziqlar va qurilish chiziqlari;
- yer hududlari chegaralari;
- ijtimoiy va madaniy-maishiy xizmat ko‘rsatish obyektlarini joylashtirish;
- ko‘chalar, yo‘llar, piyodalar yo‘laklari, transport kommunikatsiyalari parametrlari, muhandislik jihozlari va hududni obodonlashtirish.

Qurilish rejasi yangi yoki rekonstruksiya qilinayotgan kichik tuman hududlari, dahalar, turar-joy majmualari, turar-joy binolari guruhlar va jamoatchilik qurilmalari uchun tasdiqlangan bosh reja asosida ishlab chiqiladi. Qurilish rejasi loyihalashtirish shartlaridan kelib chiqqan holda

ikkita bosqichda amalga oshirilishi mumkin – loyihaning o‘zi va ishchi hujjatlar.

“Shahar rekonstruksiya” kurs loyihasini amalga oshirish

“Shahar rekonstruksiya” loyiha topshiriq‘i o‘zida shaharning funksional hududlarga ajratish sxemasini aks ettiradi, hamda shahar tarixiy shakllangan rejaviy strukturasi o‘rni, tashqi transport aloqalari, hududning tabiiy sharoitlari, mahalliy tabiiy-iqlimiy xususiyatlardan kelib chiqqan holda ishlanadi.

Loyihaviy yechim asosida shahar rekonstruksiya shakllantirishning aniq shaharsozlik g‘oyasi bo‘lishi lozim. Bu g‘oyada shahar rekonstruksiya kompozitsion va funksional takliflari jamlanadi.

Topshiriq maqsadi – shaharsozlik topshiriqlarini hal etishda majmuaviy yondashish tajribasini oshirish, ya’ni topshiriqni, loyihalash shart-sharoitlarini, ijtimoiy, sanitar-gigienik, iqtisodiy, tabiiy-iqlimiy talablarni o‘rganib chiqib shaharning eng optimal funksional va arxitekturaviy-fazoviy sxemasini ishlab chiqish.

Mavjud shaharni rekonstruksiya qilish – bu talablarga javob beruvchi yangi loyihaviy rejaning shakllangan sxemasi. Bunda shaharsozlik kompozitsiyasi, funksional aloqalar, strukturani shakllantiruvchi elementlarning o‘zaro joylashishi bilan xarakterlanuvchi rejaviy struktura asosida rivojlanadi. Shaharni rekonstruksiya qilishning yangi shaharni loyihalashdan farqi ana shunda.

Jamiyatning shaharsozlik vazifalarini shaharlar va shahar aglomeratsiyalarini uzoq muddatga mo‘ljallangan istiqbolli rivojlantirish bashoratlari asosida hal etishadi.

Zamonaviy bosqichda bu:

- shahar va mahalliy jamoat markazlarini yagona, o‘zaro bog‘langan tizimga qayta tashkil etishni;
- aholi mehnat talab qiluvchi hududlarni tartibga solish va keyingi rivojini;
- magistrallararo turar joy hududlarni yangidan qurish va yangi turar joy hududlarni qurishni o‘zida aks etadi.
- mukammal transport tarmoqli magistral ko‘cha va maydonlarni yaratishni;

Loyiha tarkibi

“Shahar rekonstruksiya” sxemasida quyidagi masalalar hal etiladi:

1. *funksional-rejaviy*, bunda shahardagi ijtimoiy jarayonlar xarakteri va intensivligini belgilovchi vazifalar hal qilinadi *hududni asosiy funksional qismlarga ajratish*: yashash hududi, jamoatchilik-ma’muriy, rekreatsiya, turar-joy tumani jamoat markazi va parkni joylashtirish, ularga yetib borish radiusini belgilash;

2. *shahar rekonstruksiya*ni kompozitsion va landshaft rejalashtirtish takliflari

3. *shaharning transport-piyoda xizmat ko‘rsatish sxemasini* ishlab chiqish (jamoat transporti xizmati, ularning bekatlari va yetib borish radiuslari, garaj va avtomobil to‘xtash joylarini loyihalash, asosiy transport va piyoda yo‘llari aloqalari, ko‘chalar klassifikatsiyasi);

4. *ijtimoiy-madaniy-maishiy xizmat ko‘rsatish sistemasini* ishlab chiqish (maktab, bolalar bog‘chalarini va boshqa xizmat ko‘rsatish obyektlarini joylashtirish, ularning xizmat ko‘rsatish radiusini belgilash).

Loyihada ishlab chiqiladigan sxemalar ro‘yxati

Holat tarxi. Unda loyihalalanayotgan shahar tuman rejalashtirish sxemasida joylashgan o'zni ko'rsatiladi (yoki rejaviy tuman sxemasida) M 1:10 000

1. Shahar hududini o'zlashtirish; funksional hududlarga ajratish sxemasi (M 1:5000).

2. Shahar transport-piyoda xizmati va landshaft rejalashtirish sxemasi (M 1:5000)

3. Shahar markazini rekonstruksiyasi

4. Ko'chalar klassifikatsiyasi va ularning ko'ndalang kesimlari (M 1:200).

5. Texnik-iqtisodiy ko'rsatkichlar (jadval ko'rinishida).

Loyihalash uchun asos hisoblanuvchi ma'lumotlar

1. Shahar IV qurilish-iqlimiy hududdagi O'zbekistonda joylashgan.
2. Seysmikasi 8 ballni tashkil etadi.
3. Grunt – lessimon, cho'kmaydigan.
4. Yer osti suvlarining darajasi 5 m.
5. Turar-joy tumani hududi shaharning funksional hududlarga ajratish sxemasidan aniqlanadi.
6. Binolar qavatlar soni aralash.
7. Turar-joy tumani yashash fondi zichligi (brutto) ilovada 3 jadval asosida olinadi (ShNQ 2.07.01-03* 4-jadval).

Loyihani ishlab chiqish jarayoni

Loyihani ishlab chiqish jarayonini quyidagi bosqichda amalga oshirish maqsadga muvofiq:

- loyiha oldi izlanishlari va texnik-iqtisodiy hisoblar;

- shaharning funksional-rejaviy tashkil etilishi g'oyasini ishlab chiqish bo'yicha ijodiy izlanishlar;
- loyihani grafik hujjatlashtirish.

Loyiha oldi izlanishlar

Maqsad: shaharsozlik vazifalarini yechishda majmuaviy yondashish tajribalarini oshirish, ya'ni:

- vazifa va loyihaning sharoitlarini o'rganib chiqish;
- loyiha mavzusi bo'yicha mavjud ma'lumot va talablarni o'rganib chiqish;
- ijtimoiy talablar bilan hududni funksional va rejaviy tashkil etilishi orasidagi o'zaro aloqani aniqlash;
- shaharning tuman rejalashtirish sxemasida joylashgan o'rnini ko'rsatuchi sxema Ushbu bosqichda shaharsozlik holati tahlili, texnik-iqtisodiy hisob-kitob, zaruriy adabiyotlar va ma'lumotlar o'rganib chiqish amalga oshiriladi.

Talaba bilishi lozim: ushbu hudud joylashgan shahar aholisi soni, ko'zda tutilayotgan turar-joy maydoni bilan ta'minlash darajasi.

Shaharsozlik holatini holat tarxiga ko'ra o'rganib chiqish tuman rejalashtirish sxemasida joylashgan o'rnini va ahamiyatini, mahalliy relef, landshaft va muhandislik infratuzilmasini o'rganib chiqish bilan boshlanadi. Mehnat joylari va ularga olib boruvchi eng qisqa yo'llarni tashkil etish, hudud relefini, qiyaliklar yo'nalishini aniqlab olish, mavjud ko'kalamzor hududlar va suv havzalari joylashishini aniqlab olish lozim.

Grafik tahlil bilan bir qatorda hududning aholi soni aniqlanib, hudud funksional hududlarga ajratiladi.

Ijodiy izlanishlar jarayoni

Maqsad: shahar tumanni rekonstruksiya usullarini izlash va ishlab chiqish – uning funksional tashkil etilishi va arxitekturaviy-fazoviy kompozitsiyasining shaharsozlik g‘oyasi.

Loyihalash ushbu mavzu bo‘yicha *klauzuradan* boshlanadi.

Shaharsozlik g‘oyasi izlanishlari asosi – bu ushbu holat bo‘yicha aniq va hayotiy talablarga to‘g‘ri keladigan yechim bo‘lishi lozim. Ijodiy izlanishlarning asosiy yo‘nalishi hududdan samarali foydalanish, piyodalar va transport yo‘nalishini ajratish, kelajak turar-joy binolarini yaratish, yer osti qismidan samarali foydalanish, mahalliy ko‘chalar va xiyobonlarni arxitekturaviy yechimini tashkil etish va h.k.

Eskiz-g‘oya ishchi maketda va ishchi chizmada (M 1:2000) amalga oshiriladi.

Loyiha hujjatlari tarkibiga aniqlik kiritish va shaharsozlik chizmalarini grafik hujjatlalashtirish.

Loyiha hujjatlariga quyidagilar kiradi:

- tushuntirish xati;
- holat tarxi (M 1:5000/10000);
- asos tarxi (M 1:5000/10000);
- bosh reja, hududni obodonlashtirish bilan birga (M 1:2000).

Tushuntirish xati quyidagilardan iborat bo‘lishi lozim:

- bosh reja, hajmiy-fazoviy yechimlar, transport xizmati, relefni tashkil etish, obodonlashtirish va ko‘kalamzorlashtirish, aholiga xizmat ko‘rsatish sistemasi bo‘yicha asosiy shaharsozlik yechimlari;

- texnik iqtisodiy ko‘rsatkichlar.

Obyektni joylashtirish sxemasida:

- obyektning shahar, tuman, daha rejasida joylashgan o‘rni;
- atrofdagi ko‘chalar, yo‘llar, obyektlar nomlari;

- “shimol-janub” yo‘nalishi.

Holat tarxida ba’zi hollarda yer osti kommunikatsiyalari ko‘rsatilgan topografik xaritada ishlanishi mumkin, unda:

- hudud chegarasi;
- turli funksional hududlar chegarasi;
- qizil chiziqlar, qurilish chiziqlari, rejaviy chegaralar (texnik, suv himoya, sanitar-himoya hududlari, yodgorliklarni himoya qilish hududlar va b.k);
- mavjud ko‘kalamzorlar;
- loyiha hududi va atrofdagi hududning mavjud funksional foydalanilishi;
- mavjud qurilmalar (eksplikatsiyasi, vazifasi, qavatlar soni va kapital qurilish haqida ma’lumot bilan);
- buzish, rekonstruksiya, ko‘chirish, yangi qurilishlar haqida mavjud tasdiqlangan g‘oyalar;
- mavjud ko‘chalar, yo‘laklar va binolarga olib boruvchi yo‘llar;
- “shimol-janub” yo‘nalishi.

Asosiy chizma hisoblangan **bosh rejada** ko‘rsatiladi:

- loyihalananayotgan hudud chegarasi;
- turli funksional hududlar chegarasi;
- qizil chiziqlar, qurilish chiziqlari, rejaviy chegaralar (texnik, suv himoya, sanitar-himoya hududlari, yodgorliklarni himoya qilish hududlar va b.k);
- ko‘cha va yo‘llar nomlari;
- hududni loyiha bo‘yicha funksional hududlarga ajratish (loyiha bo‘yicha jamaot binolari, yashash hududi va ko‘kalamzor hududlar chegarasi);

- ko‘kalamzor hududlar, piyodalar yo‘llari va vazifasi ko‘rsatilgan maydonchalar (kichik arxitekturaviy shakllar, to‘siqlar, tayanch devorlar, qiyaliklar);

- “shimol-janub” yo‘nalishi;
- shartli belgilar.

Shaharsozlik chizmalari o‘zining tarkibi bo‘yicha turli tumandir. Uning vazifasiga ko‘ra shartli yoki batafsil berilishi mumkin. Shuning uchun grafik materiallarni ishlab chiqishda davlat standartlariga rioya qilish lozim (shartli belgilar jadval 1,2). Standartga kirmagan grafik ko‘rinishlar foydalanilganda chizmalarda shartli belgilar ko‘rsatiladi.

Bosh reja chizmalarini grafik ko‘rsatishda chizilayotgan varaqning bir tekisda to‘ldirilishi ta‘minlanishi lozim. Shimol yo‘nalishi yuqoriga qaratilgan bo‘lishi lozim. Shimol yo‘nalishini vertikal saqlab qolish imkoniyati bo‘lmaganda maksimal 90° gacha qiyalikda berilishi mumkin. “Shimol-janub” yo‘nalishini ko‘rsatuvchi chizma shimol tomonda S harfi bilan beriladi va varaqning chap yuqori burchagida joylashtiriladi. Lozim bo‘lganda shamol yo‘lduzi ko‘rsatiladi.

O‘lchamlar va balandlik ko‘rsatkichlari metrda – 0,00 ko‘rinishida beriladi. Burchaklar kattaligi graduslarda 1 gacha aniqlikda beriladi. Qiyaliklar keskinligi uning gorizontaal chiziqqa nisbati ko‘rinishida beriladi.

Bosh rejada shartli belgilar rangda quyidagi tartibda ko‘rsatiladi:

- mavjud asosdagi qurilmalar – kulrang;
- mavjud buziladigan qurilmalar – sariq;
- loyihalananayotgan qurilmalar – qizil;
- kelajakda qurilishi ko‘zda tutiladigan qurilmalar – qizil shtrix;
- ko‘kalamzorlar – och yashil;
- suv – havorang.

Ko‘rgazma material kompyuter yoki erkin grafikada amalga oshiriladi, lekin ko‘rinish talablari va badiiy ko‘rimgilik talablariga javob berishi lozim. Ba’zi hollarda chizmaga hajmlar balandligini ko‘rsatish uchun binolarga soyalar berish orqali erishiladi. Bu holda soyalar uzunligi bino balandligidan kelib chiqadi va quyosh holatini hisobga olib ko‘rsatiladi

Texnik-iqtisodiy ko‘rsatkichlar

Barcha shaharsozlik ishlarining muhim tashkil etuvchilaridan biri bu ularning iqtisodiy tomondan tejamkorligidir. Ya’ni kam qurilish va ekspluatatsiya xarajatlari bilan aholiga qulay yashash sharoitini yaratib berish.

Rejalashtirish va qurish tejamkorligiga hududdan to‘g‘ri foydalanish va qurilmalarni to‘g‘ri taqsimlash ta’sir ko‘rsatadi. Shahar yerlarini sarflashda iqtisodiy tejamkorlik qurilmalarga ajratilgan maydonlarning to‘g‘ri nisbatda taqsimlanishida aks etadi. To‘g‘ri tashkil etish va tejamkorlik nuqtayi nazaridan qulay shaharsozlik yechimi rejalashtirish va texnik-iqtisodiy ko‘rsatkichlarning bir necha misollarini solishtirish orqali tanlanadi:

- loyihalanayotgan hududning umumiy maydoni, ga;
- turar-joy fondi, m²;
- aholi soni, kishi;
- aholi zichligi, kishi/ga.

Shaharni umumiy maydoni unga kiruvchi kichik tumanlar, jamoat binolari hududi, ko‘kalamzorlar, yo‘llar hududining umumiy yig‘indisi sifatida olinadi.

Kichik tuman hududining umumiy maydoni qizil chiziqlar ichidagi hudud hisoblanadi, unda tuman ahamiyatidagi muassasalar mavjud bo‘lsa, ularning hududi hisobga olinmaydi.

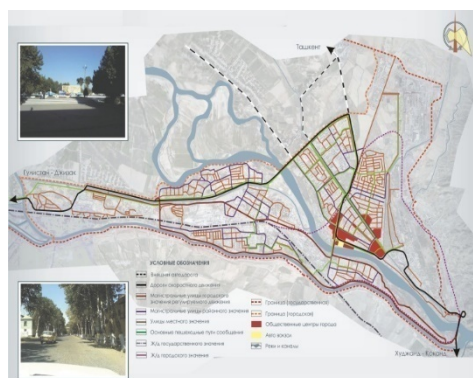
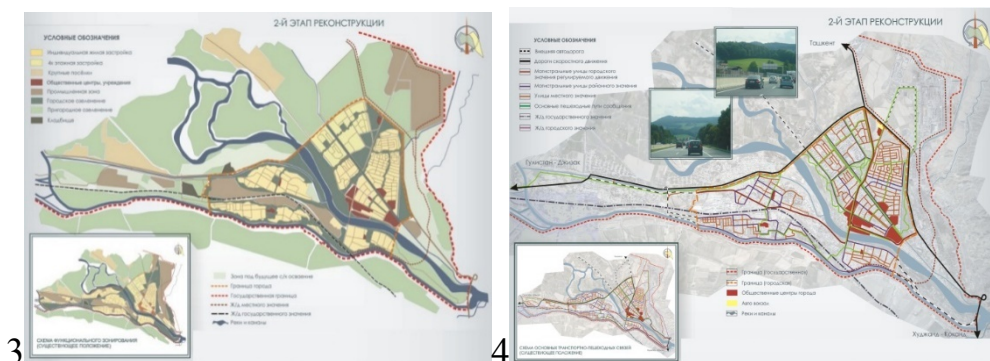
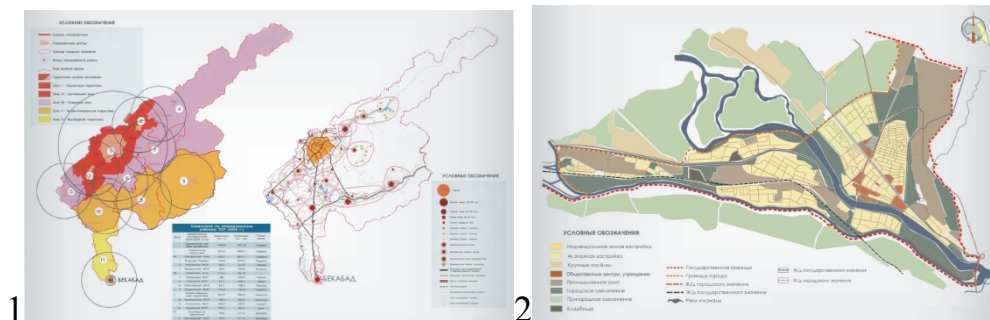
Turar-joy fondi bu barcha uylar maydonlarining yig‘indisi hisoblanadi.

Turar-joy bilan ta'minlanganlik me'yori bir kishiga ajratilgan umumiy yashash hududi, uning katta kichikligi davlatning iqtisodiyotiga bog'liq. Hozirgi kunda bu ko'rsatkich $20 \text{ m}^2 / \text{kishi}$ deb belgilangan.

Aholi soni turar-joy bilan ta'minlanganlik me'yoriga bog'liq.

Aholi zichligi turar-joy tumani yoki kichik tumanda 1 ga maydonga to'g'ri keladigan aholi soniga aytiladi.

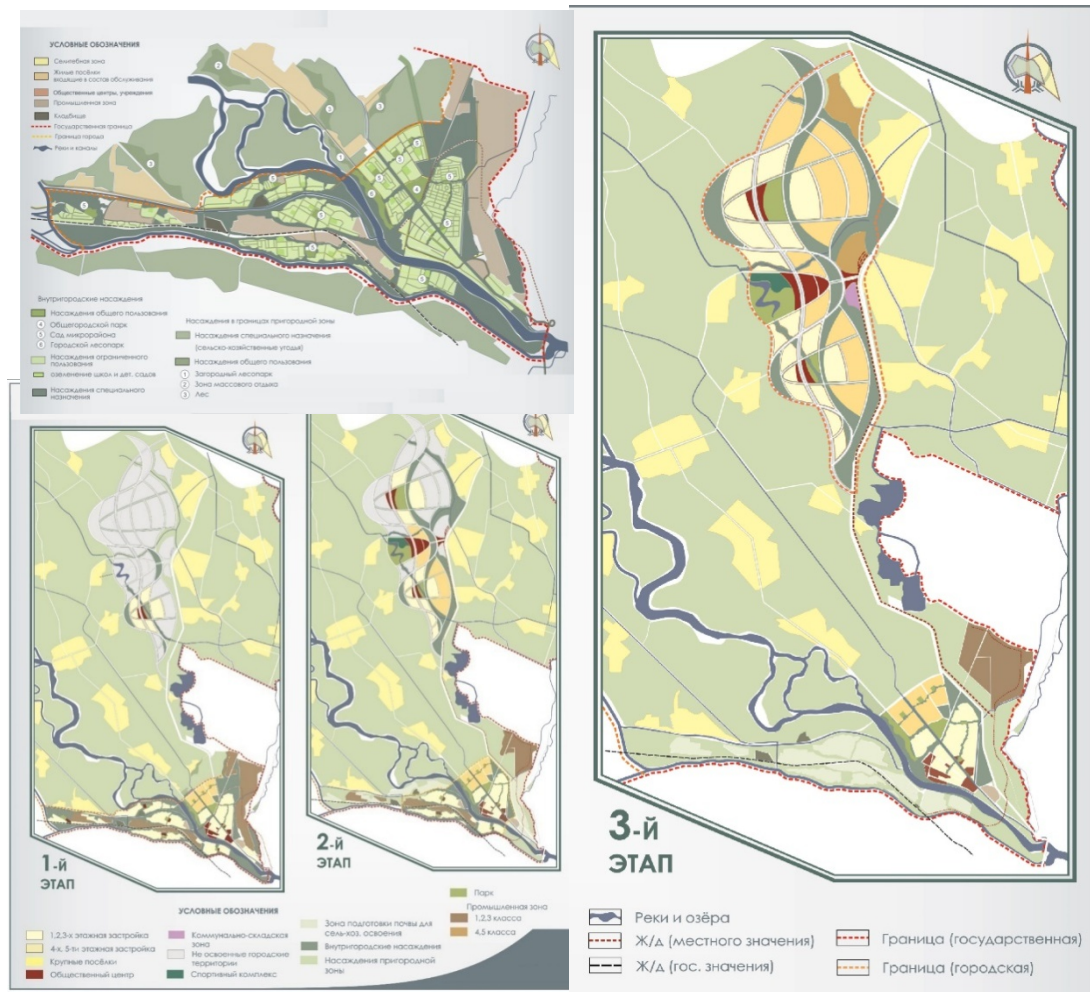
Hududning shaharsozlik qimmatiga ega bo'lishi yer maydoni, muhandislik va transport kommunikatsiyalari zichligi, jamoat binolarining ko'pligi, tarixiy-madaniy va arxitekturaviy-landshaft qimmatiga ega obyektlar mavjudligiga bog'liq.



- 1- Tashkent viloyatini tumanlashtirish loyihasi va aholi joylashuvi hamda transport tuzilmasi:
- 2- Funksional hududlar tuzilmasi:
- 3- Funksional hududlar tuzilmasi (loyiha taklifi):

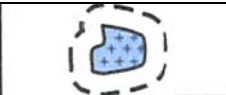
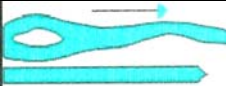
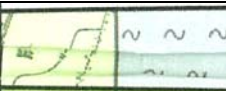
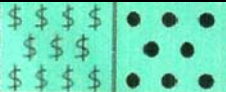
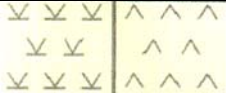
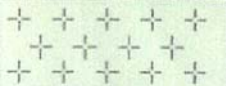
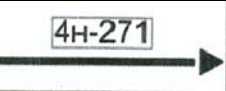
4- Asosiy transport va piyoda yo'llari tuzilmasi (loyiha taklifi)

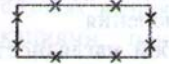
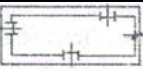
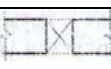
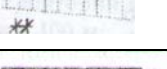
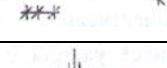
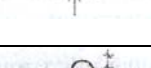
5- Asosiy transport va piyodalar yo'llari



72-*rasm. Bekobod shahrining rekonstruksiya*
Kurs loyiha ishi (talaba:Sheyxislamov Z, rahbar:Isamuxamedova D U)

SHARTLI BELGILAR

1		Qishloq fuqarolar yig'ini hududi chegarasi
2		Qishloq aholi punktlari chegarasi
3		Mavjud turar-joy qurilmalari
4		Jamoatchilik binolari hududi
5		Ishlab chiqarish va omborxonalar hududi
6		Qabriston va ularning sanitar-himoya hududlari
7		Sug'orish kanallari va ariqlar
8		Atrof-muhitga zararli ta'siri mavjud bo'lgan hududlar
9		Dalalar, lalmi yerlar
10		Bog'lar, o'rmon xo'jaligi
11		Uzumzor, tutzor
12		Yaylov, pichanzorlar
13		Foydalanishga yaroqsiz yerlar
14		Respublika ahamiyatidagi yo'llar va ularning sanitar-himoya hududi
15		Tuman ahamiyatidagi avtomobil yo'llari
16		Dala shiypon

17		Yuqori voltli elektr uzatish chiziqlari va ularning sanitar himoya hududi
18	Buzilishga tushgan bino (inshoot)	
19	Yer ustidagi bino (inshoot)	
20	Yer ostidagi bino (inshoot)	
21	Binoning (inshootning) 1 qavati darajasidagi o'tish joyi	
22	Qiyalik	
23	Tayanch devor	
24	Hududni to'sish (darvozasi bilan)	
25	Daraxtlar	
26	O'simliklardan jonli devor	
27	Butalar guruhi	
28	Gazon	
29	Gulzor	

TAYANCH ATAMALAR LUG‘ATI

Avtomobillar turish joyi – avtomobillar saqlanishi yoki turishi uchun mo‘ljallangan ochiq maydonchalar. Avtomobillarni saqlash uchun mo‘ljallangan joylar soyabonlar, yengil to‘siqlar bilan o‘ralgan bokslar hamda ko‘rikdan o‘tkazish estakadalari bilan jihozlanishi mumkin. Avtomobillarning turish joylari ko‘chadan tashqarida (shu jumladan, transport qatnaydigan yo‘lining qisman kengaytirilgan joyida) yoki ko‘chaning o‘zida (transport qatnaydigan yo‘lining belgilar bilan ko‘rsatilgan qismida) tashkil qilinishi mumkin

Avtotransport vositalari saqlanish joyi – shaharda doimiy istiqomat qiluvchi aholiga tegishli avtotransport vositalarining ro‘yxatga olingan joyi bo‘yicha saqlanishi.

Avtotransport vositalarini joylashtirilishi – turli funksional obyektlarga tashrif buyurgan shaxslarga tegishli avtotransport vositalarining vaqtincha turish joyi.

AYoQS, AGQS, AGTKS – suyuq motor yoqilg‘isida, suyuq va siqilgan uglevodorodli gazda ishlovchi avtomobillarga yoqilg‘i quyish stansiyalari.

Alohida muhofazalanadigan (qo‘riqlanadigan) tabiiy hududlar (AMTH) – davlat organlarining qaroriga ko‘ra xo‘jalik faoliyatida foydalanishdan to‘liq yoki qisman chiqarilgan va muhofazalanishi bo‘yicha alohida tartib o‘rnatilgan tabiatini muhofaza qilish, ilmiy, madaniy, estetik, rekratsion va sog‘lomlashtirish bo‘yicha alohida ahamiyatga ega bo‘lgan tabiiy majmualari va obyektlari mavjud yer, suv yuzalari va ular ustidagi havo bo‘shlig‘i uchastkalari.

Antropogen landshaft–inson tomonidan o‘zgartirilgan hududlar; unda tabiiy komponentlar, dastlab o‘simlik, tuproq, fauna, suv rejimi o‘zgargan;

unga antropogen komponentlar - har xil inshootlar, madaniy o'simliklar, o'zgargan tuproq va boshqalar qo'shilgan. Antropogen landshaftning ko'zga ko'ringan xususiyatlaridan biri – tabiiy o'z-o'zini boshqarish jarayoni va inson tomonidan boshqarilishning murakkab birikmasidir.

Arxitektura - yuksak saviyadagi qurilish san'ati. Qurilishda qurilish qurilmalari, bino va inshootlar shakllarining kompozitsiyasi, funksiyasi hamda hajmlar uyg'unligining badiiy yaxlitligiga erishish. Jamiyatning mafkuraviy g'oyalari, moddiy madaniyati, badiiy-estetik qarashlari va bunyodkorlik san'atini o'zida yaxlit tarzda mujassamlashtira olgan inson ijodining maxruli - me'moriy asar.

Arxitekturaviy kompozitsiya -bino, inshoot va me'moriy ansamblarning vazifasiga, g'oyaviy - badiiy mazmuni va qurilmaviy xususiyatlariga ko'ra yaratilishi, ulardagi alohida me'moriy qism va elementlarning mutanosibligi; bino, inshootlar va ansamblarni ijodiy yaratish jarayonida qo'llaniladigan maxsus me'moriy usullar va badiiy vositalarni antuash bilan shug'ullanadigan va badiiy qonuniyatlarni (yaxlitlik, monandlik, mutanosiblik, tektonika, marom, masshtablilik, rang va boshqalarni) bayon qiluvchi va o'rgatuvchi fan.

Arxitekturaviy masshtab - bino va inshootlar hajmining atrof-muhitga va inson parametrlariga mutanosiblik darajasi, me'moriy kompozitsiya yoki hajmning qismlarga bo'linganlik yoki bo'linmaganlik darajasi, holati.

Arxitekturaviy ritm - me'moriy obyektlardagi takrorlanuvchi qismlar, elementlar va shakllarning bir-biriga mos kelishligi, takrorlanish tartibi va takti, ularning nazokati va maromi.

Aholi joylashuvi - ma'lum bir hududda shaharlar joylarining joylashuvi.

Aholi zichligi – turar-joy tumani yoki kichik tumanda 1 Ga maydonga to‘g‘ri keladigan aholi soni. Turar-joy bilan ta‘minlanganlik darajasiga qarab bu ko‘rsatkich o‘zgarishi mumkin.

Aholi punktlararo hududlar – aholi punktlari chegarasidan tashqaridagi ikki va undan ortiq aholi punkti o‘rtasidagi hududlar.

aholi punktlari miqyosida – shahar, shahar tipidagi posyolka, qishloq tipidagi posyolka;

aholi punktlari rayonlari miqyosida – shahar ichidagi tumanlar (rejaviy, ma‘muriy), turar-joy tumani, sanoat tumani va boshqalar;

Aholi yashaydigan qism - turar-joy tumanlari va kichik tumanlari hamda madaniy-maishiy xizmat ko‘rsatish muassasalari bilan band bo‘lgan hudud.

Aholi yashash joylarining guruhli tizimi (AGT) - aholi yashash joylari guruh tashkil etadi. Bir-birlari bilan rivojlangan kommunikatsiya turi va turg‘un funksional aloqalar bilan bog‘langan.

Aholi yashash joylarining regional tizimi (ART) - aholi yashash joylari bir-birlaridan uzoq joylashgan, ular o‘rtasidagi kommunikatsiyalar rivojlanmagan, funksional aloqalar kuchsiz va turg‘un emas.

Bir tomondan har bir daha shaharning tarkibiy qismi bo‘lib, umuman shahar kompozitsiyasiga bo‘ysungan va uning hududida umumshahar ahamiyatidagi jamoat markazlari joylashgan. Boshqa tomondan, har bir daha o‘zining jamoat markazlari, shaharsozlik xususiyatiga ega bo‘lgan.

Birlashtirilgan turar-joy binolari – soni o‘ntadan oshmagan bir nechta bloklardan iborat, qavatları uchtdan ortiq bo‘lmagan va har biri bitta oila istiqomat qilishiga mo‘ljallangan, qo‘shni blok yoki qo‘shni bloklar bilan umumiy devor (devorlar)ga ega, alohida uchastkada joylashgan va uchastkadan umumiy foydalanish hududiga chiqish yo‘liga ega shaxsiy turar-joy binolari.

Bosh reja - obyekt rejasining asosiy chizmasi bo'lib, loyihachining fikrlarini ifodalaydi va ishchi loyiha uchun asos hisoblanadi.

Garajlar – avtomobillar uzoq muddat saqlanishi, joylashtirilishi, ularga texnik xizmat ko'rsatish uchun mo'ljallangan binolar.

Geologik tuzilishi - hududning neotektonik aktivligi va seysmikasi, stratigrafik va litologik komplekslarning borligi, ularning tuzilishi, yoyilish qonuniyatlari va quvvati nuqtayi nazaridan tahlil qilinadi. Tahlil uchun tektonik geomorfologik, geologik va boshqa geologiya fondidagi materiallardan foydalanadi.

Guzar – Toshkentning (umuman O'rta Osiyoning boshqa shaharlarida ham) eskidan shakllangan hududlarida jamoat hayotining zichligini tahlil etish natijalari mahallalar va dahalar jamoat markazidan tashqari yana bitta jamoat birligi – guzar borligini ko'rsatdi. Agar mahalla markazlari bir tekisda joylashib, 150-200 m xizmat ko'rsatish radiusiga ega bo'lsa, guzarlar uchun xizmat ko'rsatish radiusi atamasi o'z ahamiyatini yo'qotadi. Guzarlar qoida bo'yicha radial va ko'ndalang ko'chalar kesishmasida; ikki yoki uchta mahalla chegarasida, ko'chaniq ariq bilan tutashgan joyida (ariq bo'ylab ham ko'chalar o'tadi) joylashadi.

Daha – shaharning nisbatan mustaqil birligi va shu bilan bir qatorda uning bir qismi. Daha atamasining kelib chiqishi xususida quyidagicha taxminlar mavjud: so'g'diy tarixga ko'ra qishloq va qishloqlar ma'nosini; boshqa taxminga ko'ra “daha” so'zi o'n kvartal ma'nosiga ega.

Développement – (shuningdek, ko'chmas mulk développementi, développant; ingliz tilida real estate development “takomillashtirmoq, ko'chmas mulkni rivojlantirmoq”) – bu ishbilarmonlik, biznesning bir turi.

Paradigma (yunoncha. παράδειγμα, «misol, model, namuna») —ilmiy asoslangan ko'rsatma, dastur, tasavvur va atamalarning majmui.

Yer uchastkasi – aniq belgilangan chegaralar (qizil chiziqlar)ga, maydonga, joylashuviga ega, huquqiy maqomi va boshqa jihatlari yer kadastrida va davlat ro'yxatga olish hujjatlarida ko'rsatilgan yer yuzasining bir qismi.

Imoratlar qurilishi amalga oshiriladigan hudud – shaharsozlik hujjatlarida belgilangan chegaralar va funksional maqsadli tartibga ega imoratlar qurilgan yoki imoratlar qurilishi lozim bo'lgan hudud.

Yo'l-ko'cha tarmog'i – odatda, umumiy foydalanish uchun mo'ljallangan hududiy kommunikatsiya obyektlari (maydonlar, ko'chalar, tor ko'chalar, qirg'oq bo'yi ko'chalar, bulvarlar)ning o'zaro bog'langan tizimi.

Ishlab chiqarish va boshqa turdagi obyektlarning muhitni muhofaza qilish funksiyalarini bajaruvchi sanitariya-himoya zonalari – amaldagi qonunchilikka muvofiq, obyektning atrof-muhitga zararli ta'sirining xususiyati va darajasiga bog'liq ravishda, sanitariya-himoya zonasi belgilanishi va tashkil qilinishi zarur bo'lgan va shaharning turar-joy qismini sanoat korxonasi, shuningdek boshqa obyektlardan ajratib turuvchi maxsus vazifalar uchun mo'ljallangan, shu jumladan maxsus vazifalarni bajaruvchi daraxtzorlari mavjud bo'lgan hudud.

Kam qavatli turar-joy binolari – mansarda qavatini ham qo'shib

Kichik arxitekturaviy shakllar – bog'-park kompozitsiyasining sun'iy elementlari: besedkalar, rotondalar, pergolalar, trelyajlar, arkalar, kioskalar, pavilonlar, skameykalar, urnalar, haykallar va h.k.

Kichik tuman - shahar aholi yashaydigan qismi tarxiiy tarkibining birlamchi elementi bo'lib, bunda aholi uy-joy va kundalik xizmat ko'rsatish muassasalariga piyoda yetish darajasi ta'minlanadi.

Kichik tuman (mikrotuman), mahalla – chegaralarida shaharsozlikka oid loyihalash normativlari asosida tegishli hududlarda yashayotgan va boshqa aholi uchun ijtimoiy va kommunal-maishiy xizmatlar kompleks

ravishda ta'minlanishi amalga oshiriluvchi, aksariyat hollarda istiqomat qilish uchun mo'ljallangan bir yoki bir necha mavzelardan tashkil topgan aholi punkti rejaviy tuzilmasining elementi.

Kommunikatsion koridorlar - (polimagistrallar) har xil turdagi u yoki bu yo'nalishdagi magistrallarning (temir yo'llar, avtomobil yo'llari, quvur o'tkazgichlar hamda energiya uzatish va aloqa kanallari liniyalari) mos tushishi. Bunday koridorlar polosasining eni bir necha yuz metrdan bir necha kilometrgacha bo'lishi mumkin.

Kompozitsion karkas – asosiy magistral ko'chalar, umumshahar va tuman markazlari hamda boshqa ajoyib arxitekturaviy majmualar, maydonlar tizimlari, ko'kalamzorli hududlar bo'lib, ular shahar kompozitsion tuzilmasining bosh ya'ni asosiy tashkil etuvchilari deb hisoblaniladi. Kompozitsion karkas elementlaridan biri bu ochiq kengliklar karkasidir.

Kottej turidagi turar-joy binolari zonasi - asosan, 1-3 qavatli shaxsiy turar-joy uylari bilan band bo'lgan va chorva mollari va parrandalarni saqlashga ruxsat etilmaydigan hudud.

Ko'kalamzorlashtirilgan hududlar – tabiat majmuasi hududining bir qismi bo'lib, unda quyidagilar joylashadi: park, bog', xiyobon, bulvar kabi sun'iy yaratilgan bog'-park majmualari va obyektlar; yuzasining 70% dan kam qismi daraxtzor va o'simliklar bilan qoplangan turar-joy, ijtimoiy-amaliy va boshqa zonalarining hududlari.

Ko'kalamzorlashtirish – landshaftni qayta tiklash, qishloq joylarida, sanoat muassasalari atrofida himoya o'rmon chiziqlarini yaratish, ko'cha va magistrallar bo'ylab, turar-joy va kichik tuman chegaralarida, bog' va parklarda ekinlar ekish bo'yicha muhandislik va agrotexnik tadbirlar yig'indisi.

Ko‘kalamzorlashtirish me‘yori – shaharning bitta aholisiga to‘g‘ri keladigan ko‘kalamzorlashtirilgan maydonni ifodalovchi ko‘rsatkich (m.kv. da).

Ko‘p qavatli ko‘p xonadonli turar-joy binolari - 9 va undan ko‘p qavatli turar-joy binolari.

Ko‘p xonadonli turar-joy binolari – xonadonlari qavatma-qavat joylashgan va ko‘p xonadonli turar-joy binosining umumiy mulki hisoblangan yer uchastkasiga ega turar-joy binolari.

Ko‘cha, maydon – shaharning ko‘cha-yo‘l tarmog‘ining qizil chiziqlari bilan chegaralangan umumiy foydalanish hududlari.

Qizil chiziq – mavjud, rejalashtirilayotgan (o‘zgartirilayotgan, yangidan tashkil qilinayotgan) umumiy foydalanish hududlarining, shuningdek muhandislik-texnik ta‘minoti tarmoqlari, elektr uzatish tarmoqlari, aloqa tarmoqlari (shu jumladan chiziqli-kabel inshootlari), quvurlar, avtomobil yo‘llari, temir yo‘l va shunga o‘xshash inshootlar (chiziqli obyektlar) joylashgan yer uchastkalarining chegaralari.

Qo‘rg‘onchali turar-joy binolari zonasi – asosan, shaxsiy turar-joy uylari bilan band bo‘lgan va chorva mollari va parrandalarni saqlashga ruxsat etilgan hudud.

Qurilish amalga oshirilishini tartibga solish chiziqlari – qizil chiziq yoki yer uchastkasi chegarasidan muayyan oraliq masofa tashlagan holda belgilanuvchi va loyihalashtirilayotgan bino, imorat va inshootlarning tashqi konturlari joylashishini belgilab beruvchi qurilish chegarasi.

Qurilish chizig‘i - qurilayotgan hududning chegarasini belgilaydi. Ba‘zan yuqorida keltirilgan chiziqlar mos tushishi mumkin, ammo odatda qurilish chizig‘i kichik tuman va kvartallar ichiga (qizil chiziqdan kamida) 3 - 6 m ichkariga joylashtiriladi.

Landshaft – yer sathi..lokal miqyosda – park, kichik turar-joy tumani, shahar markazi va boshqa majmualar.

Mavze – aholi punkti rejaviy tuzilmasining asosiy elementi hisoblanib, magistrallar yoki turar-joy ko‘chalari va o‘tish yo‘llarining qizil chiziqlari, shuningdek shahar rejaviy tuzilmasining boshqa elementlaridan shaharsozlikka oid muvofiqlashtirishning boshqa chiziqlari bilan chegaralanadi.

Magistrallararo hudud - turli sinfdagi magistral ko‘chalar bilan chegaralangan hudud.

Maydon – jamoat maqsadlarida foydalaniladigan kenglik.

Magistrallararo hudud - turli sinfdagi magistral ko‘chalar bilan chegaralangan hudud.

Makroiqlim – mahalliy, region, mamlakat, materik iqlimi; dendrologik rayonlashtirishda hisobga olinadi.

Makrorelef – yirik shakl bilan xarakterlanadigan – tog‘ massivlari, tizmalari, plato, tepaliklar, kanonlar, chuqurliklar hududining reliefi.

Mahalla - kichik shaharsozlik bo‘linmalari.

Mayatnikli migratsiya - aholining uyidan ish joyiga, madaniy-maishiy xizmat muassasalariga, dam olish va boshqa ehtiyojlarni qondirish uchun borib kelishi.

Megapolis - aglomeratsiyalarning o‘sib, bir-biri bilan qo‘shilib ketishidan hosil bo‘lgan, katta urbanizatsiyalashgan hududlarni qamrab olgan birikma.

Mezorelef – makro- va mikrorelef o‘rtasidagi o‘rta relef. Unga daryo terrasasi, chuqurlik, katta bo‘lmagan dara, katta bo‘lmagan tepalik reliefi kiradi.

Migratsiya - aholining bir joydan ikkinchi joyga ko‘chishi.

Mikroiqlim - bir joyda chegaralangan doirada yuz beruvchi iqlimiy hodisa (shahar, shaharning bir qismi); katta bo'lmagan hudud yoki hududning bir qismi iqlimiy sharoitlari majmuasi.

Mikrorelef – park, bog‘ landshaftida mezorelef detallari hisoblanib, katta bo'lmagan 1-1.5 m maydonni egallovchi relefning mayda elementlaridir. Masalan, tirgak devor bilan bezatilgan baland-pastlik, kichik tepalik shaklidagi gul klumbasi relefi, soylik relefi va h.k.

Modernizatsiya – modern so‘zidan kelib chiqqan. Ikki so‘z ham fransuz tilidan olingan bo‘lib, modern – avvalroq, XIX asr oxirida, modeonizatsiya esa kechroq – XX asr boshida boshqa tillarga o‘tgan.

Oriyentatsiya – loyihalashning alohida elementlarini dunyo tomonlariga nisbatan joylashtirish: shimol-janub (ShJ), sharq-g‘arb (ShG‘); bolalar maydonchalarini loyihalash, yo‘laklarda daraxtlarni joylashtirish, sport majmualarini joylashtirish va h.k.larda katta ahamiyatga ega.

Piyodalar uchun mo‘ljallangan zona – piyodalar harakatlanishi uchun mo‘ljallangan hudud, ushbu hududga xizmat ko‘rsatuvchi maxsus transportdan tashqari boshqa transport vositalarining harakatlanishi taqiqlanadi.

Rabot – shaharni o‘rab turuvchi qal’a.

rayon miqyosida – tuman, hududiy sanoat majmuasi, yirik dam olish hududlari va boshqalar;

regional miqyosda – region (bir yoki bir necha viloyat);

Rekreatsioon hudud - dam olish va sog‘liqni tiklash uchun mo‘ljallangan shaharda, shahar atrofida maxsus ajratilgan hudud. Bog‘lar, ko‘ngil ochish bog‘lari, xiyobonlar hamda bog‘li yodgorliklardagi bufer zonalar rekreatsioon maqsadlar uchun xizmat qilishi mumkin.

Rekonstruksiya (re.. lot.*re* – pristavkasi harakatning qaytalanishini yoki yangilanishni anglatadi;. va lotincha constructio - qurmoq), 1) biron narsani

yaxshilash, takomillashtirish maqsadida tubdan qayta qurish, qayta barpo etish (masalan, shahar rekonstruksiya, korxona rekonstruksiya). 2) biron narsani saqlanib qolgan qismlari yoki yozma manbalarga asoslangan holda tiklash (masalan, arxitektura yodgorliklarining rekonstruksiya)

Redevelopment – ko‘chmas mulk obyektni yangi yo‘nalishga ixtisoslashtirish jarayoni. Redevelopment – ko‘chmas mulk obyektlarini qayta qurishdir

Revitalizatsiya–redevelopmentning bir turi. U faoliyat yuritmaydigan hudud yoki obyektni bevosita “qayta jonlantirishni” angalatadi. U odatda avval faol ish yuritgan, hozirgi kunda esa tashlandiq holga kelib, shahar hayotidan chiqarib tashlangan sanoat korxonalariga nisbatan qo‘llaniladi

Restavratsiya - ya‘ni, binolarni tiklash va ta‘mirlash obyektning tarixiy ko‘rinishini saqlab qolish yoki tiklashga qaratilgan bir qator tadbirlardir.

Rekultivatsiya (*lot.re* – pristavkasi harakatning qaytalanishini yoki yangilanishni anglatadi; *cultivo* – ishlov beraman, yetishtiraman) – inson faoliyati natijasida zarar yetkazilgan, buzilgan yer va suv havzalarini ekologik va iqtisodiy tiklash hamda atrof-muhitni yaxshilash bo‘yicha olib boriladigan tadbirlar majmuasi.

Sanitar-himoya qismi - sanoat korxonasi, omborlar, kommunal va transport inshootlarini aholi yashaydigan qismdan ajratib turuvchi ko‘kalamzor yo‘lak.

Sanoat hududi - sanoat korxonalari, ularning transport va ombor xo‘jaliklari, yordamchi inshootlar va muassasalar bilan band bo‘lgan hudud.

Soxta urbanizatsiya- shahar orbitasiga qishloq migrantlarining sekin-asta tortilishi, ko‘pgina rivojlanayotgan mamlakatlar shaharlari atroflarida shakllangan keng «qashshoqlik maydonlarida» oldingi turmush tarzining uzoq saqlanishi.

STO – stansiya texnicheskogo obslujivaniya avtomobiley.

Struktura - qurilmalar yoki elementlarning tuzilishi, tarkibiy qismlarning o‘zaro bog‘liqligi, yaxlitligini belgilovchi tushuncha.

Tabiiy (landshaftli) karkas - suv arteriyasi tizimi bu landshaftning bazali elementlarini bog‘lovchi daryolar, kanallar, ariqlar, o‘simliklarni sug‘orish ariqlari, ko‘kalamzorlar va yashil maydonlar, yo‘laklar hamda ularning atrofidagi ariqlardir. Tabiiy karkas zonasida tabiiy muhitning turizm va sog‘lomlashtiruvchi dam olish kabi muhim xossalari konsentrlashadi.

Tabiiy landshaft– asosiy landshaft komponentlari – yer yuzi, havo, suv, o‘simlik va hayvonot dunyosi o‘zaro uyg‘un va o‘zaro bog‘liq bo‘lgan birlikni tashkil etgan hududiy majmua, fazoviy muhitdir. Tabiiy landshaft rivojlanishida inson qo‘li tegmagan.

Tislanuvchi urbanizatsiya- birinchi qarashda kutilmagan jarayon. So‘nggi tadqiqotlarning ko‘rsatishicha shahar aholisi salmog‘ining biroz kamayishi.

Tumanni rejalashtirish – iqtisodiy yoki ma‘muriy tumanni kompleks hududiy-xo‘jalik tuzilishini loyihalash va uning xalq xo‘jaligi tarmoqlarini, shaharlar va qishloqlarni optimal joylashuvini hamda aholi mehnati va dam olish uchun qulay shart-sharoitlar yaratib berishni ta‘minlovchi tarxiy tarkibni shakllantirish.

Turar-joy kichik tumani - shahar aholi yashaydigan qismi tarxiy tarkibining birlamchi elementi bo‘lib, bunda aholi uy-joy va kundalik xizmat ko‘rsatish muassasalariga piyoda yetish darajasi ta‘minlanadi.

Turar-joy tumani - bir nechta kichik turar-joy tumanidan iborat shahar aholi yashaydigan qismi tarkibining asosiy elementi.

TXS – avtomobillarga texnik xizmat ko‘rsatish stansiyasi.

Umumiy foydalanish hududlari – aholining erkin harakatlanishi uchun mo‘ljallangan va hokimiyat organlariga birlashtirilgan, shu jumladan mavzelar

(mikrotuman, mahallalar) hududlaridan tashqarida joylashgan – maydonlar, qirg‘oq bo‘yi ko‘chalari, bulvarlar hamda mavzalar (mikrotuman, mahallalar) hududida joylashgan tor ko‘chalar va xiyobonlar.

Urbanizatsiya - ishlab chiqarish kuchlari va ijtimoiy muloqot shakllarining rivojlanishi va konsentrallanishi, shahar hayot tarzining barcha aholi joylariga yoyilishi bilan bog‘liq bo‘lgan ko‘p qirrali, ulkan ijtimoiy-iqtisodiy jarayon; jamiyat rivojlanishida shahar ahamiyatining ortib borish jarayoni.

Urbanizatsiyaning belgilari – shaharlarda industriyaning o‘sishi, ularning madaniy va siyosiy funksiyalarining rivojlanishi, mehnat hududiy bo‘linishining chuqurlashuvi. Urbanizatsiya belgilaridan yana biri – bu qishloq aholisining shaharlarga oqib kelishi, yirik shaharlarga uning atrofdagi qishloqlardan va kichik shaharlardan aholining mayatniksimon harakatining kuchayishi.

O‘rta qavatli ko‘p xonadonli turar-joy binolari – mansarda qavatini ham qo‘shib hisoblaganda 4-8 qavatli turar-joy binolari.

Funksional zonalar – hududiy rejalashtirish hujjatlari (bosh rejalar va hududiy rejalashtirish tarhlari) vositasida ushbu zonalarda amalga oshiriladigan qurilishni rivojlantirish parametrlarini aniqlash bilan birgalikda hududning asosiy vazifalarini aks ettiruvchi chegaralarni belgilab beruvchi zonalar.

Hududiy zonalar – shaharsozlikning zonalashtirish (yerdan foydalanish va qurilishni amalga oshirish) hujjatlarida ushbu hududlarda joylashgan yer uchastkalaridan ruxsat etilgan foydalanish turlarini, yer uchastkalari va kapital qurilish obyektlarining joiz chegaraviy parametrlarini aniqlab beruvchi chegaralar va shaharsozlik reglamentlarini belgilovchi zonalar.

Hududni funksional qismlarga bo‘lish – loyihalash jarayonida har xil hududlarni funksional vazifasiga ko‘ra (sport, bolalar, xo‘jalik hududlari va h.k.) qismlarga ajratish.

Shaxsiy turar-joy qurilishi obyektlari – alohida yer uchastkasida joylashib, bir oila istiqomat qilishi uchun mo‘ljallangan, qavatlar soni uchtdan ortiq bo‘lmagan, alohida joylashgan va/yoki birlashtirilgan turar-joy binolari.

Shahar aglomeratsiyasi - shaharlar va aholi joylarining markaziy shahar atrofidagi tartibsiz to‘plami.

Shahar bosh rejasi - shaharning kelajak me‘moriy-kompozitsion, funksional-makoniyl, transport-injenerlik rivojlanishini belgilab beruvchi loyihaviy hujjat.

Shahar bosh tarxi - shaharning kelajak me‘moriy-kompozitsion, funksional-makoniyl, transport-injenerlik rivojlanishini belgilab beruvchi loyihaviy hujjat.

Shahar va qishloq aholi punktining tabiiy majmuaviy (TM) hududi – asosan, muhitni himoyalovchi, tabiatni qo‘riqlovchi, rekratsion, sog‘lomlashtiruvchi va landshaftni tashkil etuvchi funksiyalarni bajaruvchi, aksariyat hollarda, o‘simlikli va (yoki) suvli obyektlari mavjud bo‘lgan hududlar.

Shahar landshafti - shahar hududidagi tabiiy (relef, o‘simliklar, suv havzasi) va antropogen (injenerlik inshootlari, binolar, yo‘llar) omillarning hosilasi.

Shahar tizimi - bu yagona shahar ya‘ni shahar yoki shaharlar guruhi sifatida funksiyallashgan hududiy-hajmiy tizim (shahar, aglomeratsiya, joylashtirishning guruhli tizimi).

Shahar, qishloq aholi punkti chegarasining chizig'i – shahar yoki qishloq aholi punktlari yerlarini boshqa toifaga mansub yerlardan ajratib turadigan tashqi chegara.

Shaharlar rekonstruksiyasi – aholining mehnat va maishiy sharoitlarini yaxshilashga, shahar muhitini izchil tarzda yangilashga va uning tizimini rivojlantirishga qaratilgan inson faoliyati

Shaharni ko'kalamzorlashtirish sxemasi – bu shahar bosh rejasi asosida landshaft arxitekturası obyektleri joylashishining prinsipial xarakterini ularning bajaradigan vazifasiga bog'liq ravishda aks ettiruvchi chizmadir.

Shaharni obodonlashtirish - shaharda sog'lom va qulay hayot sharoiti yaratishga qaratilgan tadbirlar majmuasi.

Shaharning rejaviy tuzilmasi – bu uning hamma strukturaviy elementlarini birlashtirgan holda qamrab olingan hududning rejaviy-hududiy jihatdan hududlarga ajratilishi va rejaviy rayonlashtirilishidir.

Shaharning funksional tuzilmasi (yoki shaharning funksional jihatdan tuzilishi) – bu sanoat, turar-joy, kommunal, transport va boshqa funksional hududlarning joylashishini va ularning o'zaro aloqasini aks ettiruvchi tuzilmadir.

Shaharsozlik - shaharlar, aholi joylari, aholi joylashuvini loyihalanishi va qurilishning nazariyasi va amaliyoti, u me'moriy-badiiy, ijtimoiy-iqtisodiy, sanitar-gigienik, injenerlik-transport masalalarni kompleks hal etishga qaratilgandır. Shaharsozlik - vaqt va fazoda inson va jamiyat hayoti muhiti shakllanishi haqidagi fan va amaliy jarayon bo'lib, u tabiiy muhit va ekologik muvozanatni maksimal darajada saqlagan holda shahar va qishloq joylarini yaratishda, dam olish va xizmat ko'rsatish, kommunikatsion, sanoat tarmoqlarini tashkil etishda muhim ahamiyat kasb etadi.

Shaharsozlik obyekti - bu istalgan hududiy mavqeyidagi shaharsozlikni loyihalashtirishning har qanday hududiy-rejaviy obyektidir.

Shaharsozlik talablari – bu obyektlar qurilishi va loyihalanishining asosiy me'yorlari va qoidalaridir, shu bilan birga landshaft arxitekturasini ham qonunlar va tavsiyalar majmuasini aks etadi va ular QMQ (Qurilish me'yorlari va qoidalari) ga kiritilgan.

Shaharsozlikka oid zonalashtirish – hududiy zonalarning chegaralarini, yer uchastkalaridan foydalanishning hamda kapital qurilish obyektlari uchun shaharsozlik reglamentlarini belgilash maqsadida manzilgohlar hududlarini zonalashtirilishi.

-yuzasining 70 %dan kam qismi daraxtzor va o'simliklar bilan qoplangan turar-joy, ijtimoiy-amaliy va boshqa zonalarning hududlari.

FOYDALANILGAN ADABIYOTLAR

1. **Avdotin L.N.** i dr. «Gradostroitelnoe proektirovanie» Uchebnik dlya VUZa M.,Stroyizdat 1989.
2. **Anikeev, V. V. Vladimirov V. V.**«Gradostroitelnie problemi sovershenstvovaniya administrativno-territorialnogo ustroystva» (2002)
3. **Anikin V.I.**“Arxitekturnoe proektirovanie jilix rayonov”. Minsk, Visshaya shkola, 1987 g.
4. **Askarov Sh.D.** “Arxitektura Temuridov” T. 2009 Izd. “San’at”
5. **Askarov Sh.D.** “Region-Prostranstvo-Gorod” 1998 Izd. “Stroyizdat”
6. **Butyagin V.A.** “Planirovka i blagoustroystvo gorodov”. M, Stroyizdat, 1974g.
7. “Gradostroitelniy kodeks Respubliki Uzbekistan”. T. 2002 g.
8. **Gutnov A.E.** “Evolyutsiya gradostroitelstva”. M, 1984 g.
9. **Ikonnikov A.V.** «Prostranstvo i forma v arxitekture i gradostroitelstve» 2006
10. **Isamuxamedova D.U.,** «Shaharsozlik asoslari va landshaft arxitekturasi”. Darslik. 1-qism., “Cho‘lpon” nashr. Toshkent, 2009 y.
11. **Isamuxamedova D.U., Adilova L.A.** «Shaharsozlik asoslari va landshaft arxitekturasi”. Darslik. 2-qism., “Fan va turmush” nashr. Toshkent, 2012 y
12. **Isamuxamedova D.U., Mirzaev M.K.** «Zamonaviy shaharsozlik nazariyasi”. O‘quv qo‘llanma, TASI.Toshkent, 2015 y.
13. **Isamuxamedova D.U Burxonov J.V.** “Yer osti infratuzilmasining tipologiyasi va qurilish amaliyoti “

14. Isamuxamedova D.U., Sadikova M.A., Muminova K.R. «Shaharsozlik loyihalash». O‘quv qo‘llanma, TASI. Toshkent 2015 y.

15. Isamuxamedova D.U. “Turar-joy tumani”. “Fan va turmush” nashr. Toshkent 2015 y.

16. Isamuxamedova D.U. «Proekt jilogo rayona i mikrorayona». Chulpon, 2012 g, Uchebnoe posobie.

17. Isamuxamedova D.U. Ismailov A.T., Xotomov A.T. “Injenerlik obodonlashtirish va transport”. Darslik., 1 qism., Toshkent, 2009 y.

18. Isamuxamedova D.U., Kamilova X.H. «Ko‘kalamzorlashtirish asoslari” Darslik “Noshir” nashriyoti Toshkent, 2009 y.

19. Lavrov V.A. «Metodika rekonstruktsii gorodov» Moskva

20. Kadirova T.F. « Puti arxitekturnogo vrozrojeniia Uzbekistana za XX – nachala XXI vv.(Traditsii i sovremennost) TASI 2007. g.

21. Karimov I.A. Tarixi boy, buguni go‘zal, kelajagi buyuk shahar. Toshkent “UZBEKISTON” – 2009.

22. Kashkina L.V «Osnovi gradostroitelstva».

23. Krasheninikova I.V.. «Planirovka i zastroyka mikrorayona na 25-30 tis. jiteley». Uchebnoe posobie. M., 1978 g.

24. Kontsepsiya razvitiya gradostroitelstva Uzbekistana v usloviyax formirovaniya novix sotsialno-ekonomicheskix otnosheniy»TASI

25. Naberaeva M.A Naberaev F I « K voprosu ob evolyutsii gradostroitelnoy strukturi srednevekovoy chasti Samarkandajurnal » Arxitektura i stroitelstvo Uzbekistana 3-2007

26. Nikolaevskiy I.A. “Blagoustroytvo gorodov”. M, Visshaya shkola, 1990 g. Moskva

27. Nilsen V.A. U istokov sovremennogo gradostroitelstva Uzbekistana. Tashkent 1988.

28. Pulatov X. “ Shaharsozlik tarixi”. Toshkent, 2008g.

29. Rimsha A.N. “Gorod i jarkiy klimat”. M, 1975 g.

30. Sosnovskiy V.A «Rekonstruktsiya gorodov» Visshaya shkola

31. Ubaydullaev H.M. Inagamova M.M. «Turar-joy va jamoat binolarini loyihalashning tipologik asoslari» darslik – Toshkent, 2009y.

32. O‘zbekiston geografik atlas. T. 2001 y.

33. O‘zbekiston Respublikasi davlat arxitektura va qurilish qo‘mitasi, Toshkent, 2009

34. O‘zbekiston Respublikasining shaharsozlik kodeksi Toshkent, 2012

35. Shepelev N.P., Shumilov D.S. “Rekonstruktsiya gorodskoy zastroyki” M. Vishaya shkola, 2000g.

36. Shklyayev I.A. “Planirovka gorodov i jilix rayonov.” M. 1994g.

37. ShNQ 1.03.02 -04* Hududlarni rivojlantirish va qurilishini rivojlantirish bo‘yicha shaharsozlik hujjatlarining tarkibi, ishlab chiqarish, kelishish va tasdiqlash tartibi to‘g‘risidagi yo‘riqnoma.

38. ShNQ 1.03.11- 07. O‘zbekiston Respublikasida shaharlar va boshqa aholi punktlarini rejasida fuqaro muhofazasining muhandislik – texnik tadbirlar bo‘limining tarkibi, ishlab chiqish tartibi, tegishli idoralar bilan kelishish va tasdiqlashga doir yo‘riqnoma. Toshkent, 2007.

39. ShNQ 2.07.01 – 03* Shahar va qishloq aholi punktlari hududlarini rivojlantirish. O‘zbekiston Respublikasi davlat arxitektura va qurilish qo‘mitasi, Toshkent, 2012

40. Yakub Vuk. Mifi i utopii arxitekturi 20 veka. M. Stroyizdat, 1990.

41. <http://www.archunion.com.ua/slovarik.shtml> - arxitekturnaya entsiklopediya.

42. http://www.natlib.uz/rus/calendar_2006.pdf Natsionalnaya biblioteka Uzb.

MUNDARIJA

Kirish.....	3
--------------------	----------

I BOB. ZAMONAVIY SHAHARSOZLIKDA REKONSTRUKSIYANING DOLZARB MUAMMOLARI VA METODLARI

1.1. “Shaharlar rekonstruksiya” tushunchasi.....	5
1.2. Shaharsozlikning hozirgi zamondagi asosiy masalalari va muammolari	17
1.3. Shaharni rekonstruksiya qilishning maqsad va vazifalari	29
1.4. Shaharlarni ta’irlashning asosiy metodlari	31

II BOB. SHAHAR REKONSTRUKSIYASI

2.1. Shaharsozlikning asosiy rejalashtirish prinsiplari va shahar strukturasi	37
2.2. Transport infrastrukturasi elementlarini ta’irlash	47
2.3. Shahar rekonstruksiya qilishning maqsad va vazifalari	70
2.4. Shahar sanoat va kommunal ombor hududlarini renovatsiyasi.....	77
Sanoat zonalarining renovatsiyasi	77
2.5. Yashash hududlarining rekonstruksiya qilishning maqsad va vazifalari samaradorligini oshirish.	89
2.6. Umumshahar markazini ta’irlash va rejalashtirish prinsiplari.....	98
2.7. Shaharni ta’irlashda landshaftni tashkil etishni mukammallashtirish.....	112
2.8. Tarixiy shakllangan shaharlar rekonstruksiya qilishning maqsad va vazifalari.....	124

III BOB. QISHLOQ AHOLI JOYLARINING REKONSTRUKSIYASI

3.1. Qishloq aholi yashash hududlarining rekonstruksiya qilishning maqsad va vazifalari.	159
3.2. Qishloq aholi yashash hududlarining arxitektura – rejaviy tuzilishi.....	162
3.3. Qishloq aholi joylarining ishlab chiqarish hududlari rekonstruksiya qilishning maqsad va vazifalari	165
3.4. Qishloq hududlarini rekonstruksiya qilishning maqsad va vazifalari.....	166

3.5 Qishloq aholi hududlarini obodonlashtirish	172
3.6 Qishloq aholi joylarining markazi rekonstruksiya.....	174

IV BOB. AHOLI JOYLARINI REKONSTRUKSIYASI BO‘YICHA

USLUBIY KO‘RSATMALAR

4.1. Ta‘mirlash obyektlarini aniqlash.....	178
4.2. Ta‘mirlanayotgan shaharlarni o‘rganib chiqish va tahlil etish.	181
4.3. Aholi joyining hududiy rivojlantirish yo‘llarini va variantlar tanlash. ...	185
4.4. Ta‘mirlanayotgan shaharlarning kelajakdagi aholisi sonini aniqlash.....	191
Ilovalar	196
Shartli belgilar.....	209
Tayanch atamalar lug‘ati.....	211
Foydalanilgan adabiyotlar	226

D.U. ISAMUXAMEDOVA

SHAHAR VA QISHLOQLAR REKONSTRUKTSIYASI

O'quv qo'llanma

*Muharrir **Z. Bozorova***

*Badiiy muharrir **Sh. Adilov***

*Kompyuterda sahifalovchi **K. Boyxo'jayev***

Nashr. lits. AI № 305. 22.06.2017.

Bosishga ruxsat 18.12.2018-yilda berildi. Bichimi 60x84/16.

Ofset qog'ozi. «New Times Roman» garniturasini.

Shartli b.t. 9,9. Nashr hisob t. 10,2

Adadi 300 dona. 12-buyurtma.

“IQTISOD-MOLIYA” nashriyoti.

100000, Toshkent, Amir Temur, 60^{«A»}.

“MEHRIDARYO” MChJ bosmaxonasida chop etildi.

100128, Toshkent, Labzak, 13.