

Йўллар эстетикасининг ривожланиши.

**т.ф.н. доцент Худайбердиев А., магистрант Мадиев Ф.М.,
Юлдашева Ю.И., (СамДАҚИ)**

Йўл объектига эстетик нуқтаи назардан ёндашув инсониятнинг олис ўтмиши билан бевосита боғлиқдир. Йўлнинг чиройи, гўзаллиги ва ҳашаматлиги унга қайси маънода қарашга боғлиқ бўлган бир хол бўлиб, тарихий жараёнлар таъсирида шаклланиб, ҳар қайси ҳолатда ҳар хилча турланади.

Лекин эстетиканинг шундай ўзгармас принциплари мавжудки, ҳато мазкур омил қаралаётган йўл учун абсолют характер кашф этади. Бундай принциплар йўл эстетикасида учта бўлтб, улар қуйидагилардир:

1. Йўлни фойдалилиги ва гўзаллигини умумлаштиручи тушунча ёки унинг эстетик-функционал мақсадли таърифи;

2. Йўлнинг ташқи гўзаллигини, яъни унинг фзодаги архитектуравий объект сифатида қаралиши;

3. Йўлнинг бевосита чиройли, яъни ундан келаётган йўловчидаги таъсурот билан йўл атроф-муҳити гўзаллигининг мутаносиблиги;

Одатда келтирилган эстетик принциплар идеал кўринишда ёки ҳолатда ҳеч қачон кузатилмайди. Улар бир-бири билан киришиб кетган ҳолда, яъни бир-бирини бойитган ҳолда кўпроқ учрайди.

Йўл эстетикаси деганда-ундан фойдаланиш натижасида олинган ижобий таъсуротлар йиғиндиси тушинилиб, бу омил ўз ёнавбатида кўпгина қулайликлар бевосита боғлиқ бўлган.

Лекин инсоният фаолияти давомида ер юзининг қарийиб ярими яшаш учун яроқсиз ҳолатга келди. Бунини мисол тарзида кўрсатадиган бўлсак: Неолит давридаги қишлоқ хўжалиги тараққиётини кўзлаб бузиб юборилган қанчадан-қанча табиий ландшафтлар, ер очиш учун ёқиб юборилган қанчадан-қанча Европа ўрмонлари, суғориш тизимларини кўпайтириш оқибатида жанубий-ғарбий Осиёдаги экологик ўзгаришлар ва

ниҳоят XIX-XX асрлардаги илмий-техник инқилоб деб аталувчи бутун дунё масшабдаги қайтариб бўлмайдиган экологик бузилишларнинг асосий намояндаларидан бири ҳам “коммуникацион коридор” – деб аталувчи автомобил йўллари тизимидир.

Бундай кескин ва ҳавфли ўзгаришларни кутмаган инсониятга “атроф муҳит” ва “экология” деган тушунчаларни идрок этиш ва таҳлил қилиб, илмий хулосалашдан бошқа муҳимроқ вазифа қолмади. Ҳатто бу тушунча архитектура ва қурилиш соҳасига ҳам мустаҳкам жойлашиб, табиатнинг табиийлигини асрашда илмий-ташкилий асос бўлиб хизмат қилмоқда.

Автомобил йўллари қуриш ва унинг эксплуатацияси (улардан фойдаланиш) атроф-муҳитнинг экологик мунтазамлигини бузилишида асосий рол ўйнайди. Яъни муҳитнинг фазодаги ўрнига шикаст етади. Муҳандислик иншооти сифатида фазовий табиий муҳитнинг кўпгина жойини эгаллаб, биз урганган табиий ландшафт чиройини бегади

Автомобил йўллари лойиҳалашнинг турли босқичларида йўлнинг фазовий ўрнини белгилаш, унинг чегарасини табиий шароитга мос равишда кенгайтиришдек муаммолар “архитектуравий бассейн”, “ландшафт йўлаги” ёки бошқа бир атама орқали ифодаланувчи ҳолатга эга боғлиқ бўлиб қолади.

Юқорида қайд қилинган тушунчалар энг аввало йўл муҳитининг ҳолати ёки йўл атрофи рельефининг бевосита йўлнинг эстетик ҳолатига таъсирини белгилайди. Шуларни ҳисобга олган ҳолда йўл муҳити тушунчаси ўз ичига: йўлни, кўзга ташланган ландшафтни табиий, иқтиодий, маданий қурилиш хоссаларини кўзда тутадиган омилларни, ҳамда йўл ўтадиган ҳудудларнинг барча икир-чикирларини ҳам олади.

Лекин шуни албатта таъкидлаш лозимки, йўл муҳити экологик нуқтаи-назардан ўта муҳим аҳамият касб этади. Яъни ҳар қандай йўл аниқ бир ландшафт орқали ўтади ва ҳар турли табиий элементлардан иборат. Аммо йўлнинг тарихий жараёндаги ўрнига, унинг инсон ҳаёт-фаолияти

учун бир босқич эканлиги барчамизга аён. Демак йўл муҳитининг қандайлигидан қатъий назар, энг аввало уни инсон ҳаёт фаолиятига зараридан кўра фойдалироқ қилиб лойиҳалашдек муаммо ҳар қандай мазкур соҳа мутахассисини беъэтибор қолдирмаслиги табиий.

Автомобил йўлини муҳандислик-эстетика нуқтаи-назаридан таҳлил этилганда унинг объект сифатида функцияси (роли) ва шакли ўртасида бевосита мавжуд бўлган узлуксиз алоқани кўришимиз мумкин. Бу ҳақда тарихнинг энг кўзга кўринган архитекторлари франциялик Ле Корбюзье ва Америкалик Луис Салливанлар мос равишда таъриф берганлар:

1. Автомобил йўли - яшаш учун ҳаракатланувчи уйдир.
2. Автомобил йўлида шакл функция изидан боради.

Автомобил йўлининг тараққиёт фаолияти одатда “одам-автомобил-йўл” тизимида бажарилаётган иш кўринишида қарали, бунда одам-ҳайдовчи (оператор) меҳнат фаолиятининг асоси сифатида, автомобил бошқарилувчи объект сифатида ва йўл-ўз навбатида фазовий майдон сифатида таҳлил этилади ва ўрганилади.

Фазовий коммуникациянинг ташкил этилишига таъсир кўрсатувчи яна бир энг муҳим омиллардан бири ҳаракат ритмидир. Бунга эса ўз навбатида бир хил аҳамиятга эга бўлган омилларнинг такрорланиши киради., яъни тезлик режимининг такрорланиши, йўналишларнинг ўзгариши, ҳаракатланиш такрорийлиги ва тўхташнинг такрорийликлари шулар жумласидандир.

Шунинг учун ҳам ҳаракатдаги ритмлилиқ трассанинг ҳолатига, унинг геометрик параметрларига боғлиқ омил сифатида аниқланмоғи лозим. Чунки тўхташ майдонлари ва дам олиш майдонлари тизими ҳаракат ритмига бевосита боғлиқ омил бўлиб ҳисобланади. Худди шу омиллар автобус хизматини ташкил этишда, яъни автозаправка станциялари, мотеллар, овқатланиш пунктлари ташкил этишда асосий ролни ўйнайди.



Шундай қилиб, автомобил ҳаракати технологияси талаблари кўпинча фазовий коммуникациянинг фазовий тизимини аниқлаб, унинг эстетик сифатларининг шаклланишида база бўлиб қолади.

Автомобил йўлини коммуникацион феномен сифатида ўрганар эканмиз, қаралаётган йўл атрофида кузатилаётган объектлардан олинаётган информацияларга кўпроқ аҳамият берамиз. Шунинг учун ҳам автомобил йўли фазосини (бўшлигини) қамраш шартига асосан ҳаракат жараёнидаги кузатув киради. Бунда ҳайдовчи назарида атроф ранг-баранглиги гоҳ пайдо бўлади, гоҳ йўқолади, гоҳ ўзгаради, гоҳ бутунлай ўзгача кўриниш олади.

Архитектурада бундай кузатувни “оралиқ моҳияти” тушунчаси билан ифодаласа бўлади. Чунки ҳар қандай объект ҳаракатланаётган кузатувчи назарида тез-тез такрорланувчан субъектлардан иборат бўлганлиги учун ҳам, пайдо бўлаётган ва ўтиб кетаётган объектлар кетма-кетлиги ҳақиқатдан ҳам оралиқнинг қисқа моҳиятини кўрсатади холос.

Фойдаланилган адабиётлар

1. Дзенис П.Я., Рейнфельд В.Р. «Пространственное проектирование автомобильных дорог» М.Транспорт. 1968
2. Оппенгеймер А. «Направления психологической науки» Курьер Юнеско. 1984. №:2 стр.4-6
3. Лобанов Е.М «Проектирование дорог и организация движение с учетом психофизиологии водителя». М.1980