

**ТОШКЕНТ АРХИТЕКТУРА-ҚУРИЛИШ ИНСТИТУТИ ҲУЗУРИДАГИ
ИЛМИЙ ДАРАЖАЛАР БЕРУВЧИ DSc.27.06.2017.А.11.02 РАҚАМЛИ
ИЛМИЙ КЕНГАШ**

ТОШКЕНТ АРХИТЕКТУРА-ҚУРИЛИШ ИНСТИТУТИ

ҲАСАНОВ АЗАМАТ ОЗАДОВИЧ

**ЎЗБЕК МИЛЛИЙ АВТОМАГИСТРАЛИДА ЙЎЛ БЎЙИ СЕРВИС
МАЖМУАЛАРИНИ МЕЪМОРИЙ ШАКЛЛАНТИРИШ**

**18.00.02– Районлаштириш. Шаҳарсозлик. Қишлоқ турар жойларини режалаштириш.
Ландшафт архитектураси.
Бино ва иншоотлар архитектураси.**

**АРХИТЕКТУРА БЎЙИЧА ФАЛСАФА ДОКТОРИ (PhD)
ДИССЕРТАЦИЯСИ АВТОРЕФЕРАТИ**

Тошкент–2017

**Архитектура бўйича фалсафа доктори (PhD)
диссертацияси автореферати мундарижаси**

**Оглавление автореферата диссертации
доктора философии (PhD) по архитектуре**

**Contents of dissertation abstract of doctor
of philosophy (PhD) on architecture**

Ҳасанов Азамат Озадович

Ўзбек миллий автомагистралада йўл бўйи сервис мажмуаларини меъморий
шакллантириш..... 3

Ҳасанов Азамат Озадович

Архитектурное формообразование придорожных сервисных комплексов
вдоль узбекской национальной автомагистрали.....17

Hasanov Azamat Ozadovich

Architectural formation on the uzbek national transportation road side service
objects.....31

Эълон қилинган ишлар рўйхати

Список опубликованных работ

List of published works35

**ТОШКЕНТ АРХИТЕКТУРА-ҚУРИЛИШ ИНСТИТУТИ ҲУЗУРИДАГИ
ИЛМИЙ ДАРАЖАЛАР БЕРУВЧИ DSc.27.06.2017.А.11.02 РАҚАМЛИ
ИЛМИЙ КЕНГАШ**

ТОШКЕНТ АРХИТЕКТУРА-ҚУРИЛИШ ИНСТИТУТИ

ҲАСАНОВ АЗАМАТ ОЗАДОВИЧ

**ЎЗБЕК МИЛЛИЙ АВТОМАГИСТРАЛИДА ЙЎЛ БЎЙИ СЕРВИС
МАЖМУАЛАРИНИ МЕЪМОРИЙ ШАКЛЛАНТИРИШ**

**18.00.02– Районлаштириш. Шаҳарсозлик. Қишлоқ турар жойларини режалаштириш.
Ландшафт архитектураси.
Бино ва иншоотлар архитектураси.**

**АРХИТЕКТУРА БЎЙИЧА ФАЛСАФА ДОКТОРИ (PhD)
ДИССЕРТАЦИЯСИ АВТОРЕФЕРАТИ**

Тошкент–2017

Архитектура бўйича фалсафа доктори (PhD) диссертацияси мавзуси Ўзбекистон Республикаси Вазирлар Маҳкамаси ҳузуридаги Олий аттестация комиссиясида В2017.1.PhD/A1. рақам билан рўйхатга олинган.

Диссертация Тошкент архитектура-қурилиш институтида бажарилган.

Диссертация автореферати икки тилда (ўзбек, рус) веб-саҳифанинг <http://www.taqi.uz/interaktiv-xizmatlar/taqi-ilmiy-faoliyati/ixtisoslashgan-kengashlar/avtoref.html> ҳамда «ZiyoNet» ахборот-таълим портали www.ziynet.uz манзилларига жойлаштирилган.

Илмий раҳбар:	Аҳмедов Муҳаммад Қосимович архитектура доктори, профессор
Расмий оппонентлар:	Юсупова Мавлюда Аминжоновна архитектура доктори, профессор Муҳамеджанов Қобилжон Ҳожимуродович архитектура номзоди, доцент
Етакчи ташкилот:	Республика “Йўл лойиҳа бюроси” МЧЖ, Бош лойиҳалаш институти

Диссертация ҳимояси Тошкент архитектура-қурилиш институти ҳузуридаги DSc.27.06.2017.A.11.02 рақамли Илмий кенгашнинг 2017 йил «__» _____соат _____даги мажлисида бўлиб ўтади. (Манзил: 100011, Тошкент шаҳри, Навоий кўчаси, 13-уй. Бош ўқув биноси, Кичик мажлислар зали. тел.:+99871 241-10-84, факс: +99871 241-13-90. Web: www.taqi.uz, E-Mail: info@taqi.uz)

Диссертация билан Тошкент архитектура-қурилиш институти Ахборот-ресурс марказида танишиш мумкин (___ рақам билан рўйхатга олинган). (Манзил: 100011, Тошкент шаҳри, Навоий кўчаси, 13.тел.: +99871 241-10-84).

Диссертация автореферати 2017 йил «__» _____куни тарқатилди.
(2017 йил “__” _____даги _____ рақамли реестр баённомаси).

А.С.Уралов
Илмий даражалар берувчи илмий кенгаш раиси, арх.д., профессор

Т.Ш. Маматмусаев
Илмий даражалар берувчи илмий кенгаш котиби, арх.н.

Т.А.Хидоятлов
Илмий даражалар берувчи илмий кенгаш қошидаги илмий семинар раиси, арх.д., профессор

КИРИШ (фалсафа доктори (PhD) диссертацияси аннотацияси)

Диссертация мавзусининг долзарблиги ва зарурати. Бугунги кунда дунё миқёсида йўл бўйи инфраструктураси ва сервисини ривожлантириш масалалари ниҳоятда долзарб ҳисобланади. Жумладан, жаҳон ҳамжамияти халқаро алоқаларни тобора фаоллаштириш ва бу соҳада мавжуд трансконтинентал йўллардан фойдаланиш чораларини изламоқда. “Жанубий Корея, АҚШ ва Европа иттифоқида 55-80% ҳайдовчи ва йўловчилар йўл бўйи инфраструктураси объектларидан фойдаланмоқда”.¹ Хитой халқ республикаси ташаббуси билан ўтказилган “Бир макон, бир йўл” халқаро форуми ҳам бу соҳанинг зарурлигини кўрсатиб бермоқда.

Мустақиллик йилларида мамлакатимизда йўлбўйи инфраструктураси объектларини ривожлантириш борасида кенг қамровли ишлар амалга оширилди. Ўзбекистоннинг ички темир йўл ва автомобиль йўллари орқали Хитойга боғланиб, Тинч океанига, Эрон, Туркия орқали эса Ўрта Ер денгизига чиқиши долзарб масалалардандир. Ушбу лойиҳаларнинг амалга оширилиши келгусида Осиё ва Европа ўртасидаги қарвон йўли - Буюк ипак йўли замонавий маршрутининг давр талабини ҳисобга олган ҳолда замонавий жиҳатдан қайта тиклаш, унда зарур инфраструктурани яратиш учун шарт-шароит яратади.

Жаҳон миқёсида йўл бўйи инфраструктураси объектларидан оқилона фойдаланиш юзасидан олиб борилаётган илмий тадқиқотларда йўл бўйи сервис мажмуаларининг архитектуравий ечими, объектларни шахарсозлик нуқтаи назаридан тўғри жойлаштириш йўлларини такомиллаштириш, лойиҳа ташкилотлари учун лойиҳалаш меъёрларининг тўлақонли эмаслиги ҳамда йўл бўйи инфраструктураси ва сервисининг янги, замонавий турларини ташкил қилиш масаласининг илмий жиҳатдан комплекс тарзда ўрганилмаганлиги натижасида бир қатор муаммолар пайдо бўлмоқда. Жумладан, Буюк ипак йўли (БИЙ)нинг вориси ҳисобланадиган Ўзбек миллий автомагистрали (ЎМА)нинг Ўрта Осиёнинг марказий қисмида жойлашганлигини ҳисобга оладиган бўлсак, давлатлараро ўзаро алоқаларда унинг нақадар муҳимлиги юзага чиқади.

Ўзбекистон Республикаси Президентининг 2010 йил 21 декабрдаги ПҚ-1446-сонли «2011-2015 йиллар йўл инфраструктураси ва сервисини ривожлантириш тўғрисида»ги Қарори ҳамда 2017 йил 14 февралдаги ПФ-4954-сонли «Йўл хўжалигини бошқариш тизимини янада такомиллаштириш чора-тадбирлари тўғрисида»ги Фармони, Вазирлар Маҳкамасининг 2009 йил 22 октябрдаги 277-сонли «Ўзбек миллий автомагистрали бўйлаб йўл инфраструктураси ва сервисини ривожлантириш чора тадбирлари тўғрисида»ги Қарорида ва мазкур соҳага тегишли бошқа меъерий-ҳуқуқий ҳужжатларда белгиланган вазифаларни амалга ошириш, Ўзбек миллий автомагистрали бўйлаб ҳаракатланиш қатнашчилари учун халқаро стандартларга жавоб берадиган шарт-шароитлар яратиш, автомагистраллар

¹ <http://www.napinfo.ru/en/article/roadside-assistance>.

ёнидаги ер участкаларидан оқилона ва самарали фойдаланишни таъминлашга қаратилган янги лойиҳа таклифларини ишлаб чиқишда мазкур диссертация тадқиқоти муайян даражада хизмат қилади.

Тадқиқотнинг республика фан ва технологиялари ривожланишининг устувор йўналишларига боғлиқлиги. Мазкур тадқиқот республика фан ва технологиялар ривожланишининг I. «Демократик ва ҳуқуқий жамиятни маънавий – ахлоқий ва маданий ривожлантириш, инновацион иқтисодиётни ривожлантириш» устувор йўналиши доирасида бажарилган.

Муаммонинг ўрганилганлик даражаси. Ҳозирги даврда мамлакат Президентининг шаҳарсозлик ва меъморчиликка оид фармонлари, қарорлари ва кўрсатмалари асосида шаҳар ва шаҳарлараро автомобиль йўллари ва уларни хизмат кўрсатиш комплексларининг илмий асосланган бош режа лойиҳалари ҳаётга тадбиқ этилмоқда.

Буюк ипак йўлидаги халқаро алоқалар ўрта асрлардан бошлаб ўрганиб келинмоқда. Унинг илк тадқиқотчилари сифатида Амир Темур саройига ташриф буюрган Кастилия элчиси Руи Гонсалес де Клавихо, Шохрух тарихнависи Абдураззоқ Самарқандий², машҳур ўзбек саркардаси ва намоёндаси Захириддин Муҳаммад Бобурларни кўрсатиб ўтиш мумкин. Ушбу мавзуга оид изланишлар ва илмий тадқиқотлар В.В.Бартольд, М.Е.Массон, Л.Ю.Маньковская, Н.Б.Немцева³, Г.А.Пугаченкова⁴, Э.В.Ртвеладзе⁵, А.С.Садуллаев, А.Ю.Якубовский ва бошқаларнинг илмий изланишларида ўз аксини топган.

Буюк ипак йўли маршрутлари ривожланишининг тарихий, географик ва шаҳарсозлик масалалари А.Г.Агзамова, А.П.Колбинцев, Ў.М.Мавлонов⁶ В.У.Абдураззоқова⁷, И.К.Криллова, Е.В.Крюкова, Б.А.Қодиров, Г.А.Градов, М.А.Орлов ва бошқалар, бу борадаги баъзи таклифлар ва тавсиялар Ш.Ж.Асқаров, М.Қ.Аҳмедов, Т.Ф.Қодирова, О.М.Салимов, А.С.Уралов, Д.А.Нозилов, М.А.Юсупова, Х.М.Убайдуллаев ва бошқа муаллифлар томонидан тадқиқ қилинган. Бу соҳани ривожлантиришда Республика «Йўл-Лойиҳа бюроси» МЧЖ Бош лойиҳалаш институти, «Тошбошплан ЛИТИ» ДУК, «Ўзшаҳарсозлик ЛИТИ» ДУК каби илмий ва лойиҳа ташкилотлари томонидан бажарилган лойиҳалар маълум даражада амалий аҳамият касб этади. Аммо Ўзбек миллий автомагистралининг Буюк ипак йўлининг вориси сифатида тарихий шаклланишининг тараққиёт босқичлари ва истикболдаги ривожланиш муаммолари, йўл бўйи сервис объектларини мажмуалар тарзида шакллантириш масалалари комплекс тарзда етарлича ва махсус тадқиқ қилинмаган.

Тадқиқотнинг диссертация бажарилган олий таълим муассасасининг илмий-тадқиқот ишлари режалари билан боғлиқлиги. Диссертация

² Абдураззоқ Самарқандий /“Матлаи саъдайн ва мажмаи баҳрайн” Тошкент: Фан. 1969. -Б 304

³ Н.Б. Немцева/По караванным дорогам Бухарской степи // Великий шелковый путь. Культура и традиции. Прошлое и настоящее: Материалы международной научно-теоритический конференции – Ташкент, 2006. – С. 139.

⁴ Пугаченкова Г.А. Зодчество Центральной Азии. XV век. – Тошкент: Изд. литературы и искусства им. Г. Гуляма, 1976.

⁵ Ртвеладзе Э. В. Великий шелковый путь // Энциклопедический справочник// 1999. Ст. 17-23 ст. Ташкент

⁶ Ў.М.Мавлонов. Марказий Осиёнинг қадимги йўллари -Тошкент: академия нашриёти. 2008 й. 291-311-б.

⁷ В.У.Абдураззоқова/ «Градостроительные принципы организации системы обслуживания автомобильного туризма» (В условиях Средней Азии): Дисс... Канд.архитект. Т., 1988

ция тадқиқоти Тошкент архитектура-қурилиш институтининг илмий-тадқиқот ишлари режасига мувофиқ «Ўзбекистон архитектурасининг мустақиллик мафқураси асосида шаклланиш қонуниятларини тадқиқ этиш ва самарали ривожлантириш тамойилларини ишлаб чиқиш» (2011-2016) мавзуси доирасида бажарилган.

Тадқиқотнинг мақсади Ўзбек миллий автомагистрали бўйлаб йўл бўйи сервис хизмат кўрсатиш мажмуаларини шакллантириш мезонларини такомиллаштиришдан иборат.

Тадқиқотнинг вазифалари:

Ўзбек миллий автомагистрали бўйлаб қадимий трансконтинентал маршрутларнинг вужудга келиш асосларини аниқлаш;

тарихий сардоба, кориз, карвонсарой ва работларни қайта тиклаб, замонавий мақсадларда фойдаланиш таклифларини ишлаб чиқиш;

сервис мажмуаларини шакллантириш ва жойлаштириш тамойилларини очиқ бериш;

йўл бўйи инфраструктура сервис объектларининг янги меъморий, шаҳарсозлик ечимларини шакллантириш ҳамда такомиллаштириш

Тадқиқотнинг объекти сифатида Буюк ипак йўлининг вориси ҳисобланадиган Ўзбек миллий автомагистралидаги йўл бўйи инфраструктураси объекти олиналган.

Тадқиқотнинг предмети Ўзбек миллий автомагистрали йўлбўйи сервис инфраструктурасини меъморий ва шаҳарсозлик жиҳатдан самарали ташкил этиш омилларидан иборат.

Тадқиқотнинг усуллари. Диссертация ишида статистик, қиёсий, архив материаллари ва меъморий лойиҳаларни таҳлил қилиш, кузатув, тажриба-синов, сўровнома, интервью каби тадқиқот усуллари қўлланилган.

Тадқиқотнинг илмий янгилиги қуйидагилардан иборат:

Буюк ипак йўлининг Ўзбекистон худудидан ўтган маршрутларида карвон тўхташ жойлари – тарихий марҳалаларнинг шаклланиши аниқланиб, Работи Малик ёдгорлиги мисолида Ўзбек миллий автомагистрали маршрутларида сақланиб қолган работ, карвонсарой, ҳазора, ёмхона, қудук, кориз, сардоба сингари тарихий марҳала марказларини сақлаш ва улардан фойдаланиш йўллари ишлаб чиқилган;

Ўзбек миллий автомагистралида сервис объектларини шакллантириш қонуниятларига асосланган йўл бўйи хизмат кўрсатиш ва сервис мажмуаларини 50-100, 200-300 км да жойлаштириш схемалари, экспериментал лойиҳалари яратилган;

йўлбўйи инфраструктура объектларини Ўзбек миллий автомагистрали бўйлаб катта шаҳарларга кириш қисмлари атрофида ва маълум масофаларда мажмуалар тарзида жойлаштириш механизми асослаб берилган;

Ўзбек миллий автомагистралининг аҳоли пунктлари жойлашган қисмларида 2.5 м дан 6-7 м гача баландликдаги қуёш батареяли панеллар билан биргаликда лойиҳалаштирилган кўп функцияли ҳимоя тўсиқларини ҳосил қилиш, магистрал йўлларни чуқурликка тушириш ҳисобига сунъий тепаликлар ташкил қилиш ва бу орқали машиналар шовқинини камайтириб,

йўл ҳаракати авария ҳодисаларининг олдини олиш имкониятлари ҳамда чўл ва тоғли ҳудудлардан ўтган қисмлар учун 2-2,5 м баландликда махсус панжарасимон тарздаги тўсиқлар, шунингдек чорва моллари, турли ҳайвонлар учун махсус ер ости ўтиш йўлларини ташкил қилиш натижасида ҳимоя зоналарини яхшилаш бўйича таклифлар ишлаб чиқилган;

Ўзбек миллий автомагистралада йўл бўйи инфраструктура объектларини шакллантиришга қаратилган сервис мажмуалари архитектуравий шакллари асосий мезонлари яратилган.

Тадқиқотнинг амалий натижалари қуйидагилардан иборат:

илк бор Ўзбек миллий автомагистраланинг I ва II тоифали йўллари учун мўлжалланган эркин иқтисодий индустриал зоналар ҳудудлари ҳамда катта шаҳарларга кириш қисмлари ва улар атрофида янги «Карвонсарой», «Майдон» тарзидаги сервис мажмуаларининг, архитектуравий лойиҳалаш меъёрлари такомиллаштирилган;

йўлбўйи анъанавий объектлар сардоба, ҳовуз, карвонсаройлардан замонавий мақсадларда фойдаланиш таклифлари ишлаб чиқилган;

Ўзбек миллий автомагистрала бўйлаб инфраструктура объектлари сиғимини оптималлаштириш ва таркибини аниқлашнинг алгоритми ишлаб чиқилган.

Тадқиқот натижаларининг ишончлилиги ишда қўлланилган ёндашув усуллар ва назарий маълумотларнинг расмий манбалардан олинганлиги, келтирилган таҳлиллар ва экспериментал лойиҳа ишлари амалиётга жорий этилганлиги, Жанубий Кореянинг Йеожу технология институтида илмий семинарда ижобий баҳоланган ҳамда бу ҳақда гувоҳнома олинганлиги, тадқиқот натижаларининг халқаро ва маҳаллий тажрибалар билан таққосланганлиги, хулоса ҳамда олинган натижаларнинг ваколатли ташкилотлар томонидан эътироф этилганлиги тўғрисидаги далолатномалар билан асосланган.

Тадқиқот натижаларининг илмий ва амалий аҳамияти. Тадқиқот натижаларининг илмий аҳамияти замонавий архитектура соҳасидаги билимларни кенгайтириш ва бойитиш билан бирга олий таълим муассасаларида архитектура ва шаҳарсозлик фанларини ўқитишда, лойиҳа ташкилотлари амалий фаолиятини самарали ривожлантиришда катта аҳамиятга эга эканлиги билан изоҳланади.

Тадқиқот натижаларининг амалий аҳамияти Ўзбек миллий автомагистрала бўйлаб сервис объектларини лойиҳалаш амалиётида, архитектура ва қурилиш ташкилотлари фаолиятида ҳамда олий таълим муассасаларида архитектура ва шаҳарсозлик соҳасидаги фанларини ўқитишда хизмат қилади.

Тадқиқот натижаларининг жорий қилиниши. Буюк ипак йўли замонавий йўналишларида сервис объектларини ташкил этиш бўйича олинган илмий натижалар асосида:

мустақиллик даври йўлбўйи инфраструктурасини ташкил этиш хусусиятларини ёритишда Ф.1-86 «Ўзбекистон архитектурасининг мустақиллик мафқураси асосида шаклланиш қонуниятларини тадқиқ этиш ва самарали ривожлантириш тамойилларини ишлаб чиқиш» (2011-2016 йй.) мавзу-

сидаги фундаментал тадқиқот лойиҳасининг «Буюк ипак йўлининг шаклланиши ва аҳамияти» деб номланган бўлимини тайёрлашда қўлланилган (Фан ва технологияларни ривожлантиришни мувофиқлаштириш қўмитасининг 2017 йил 18 январдаги ФТК 0313/60–сонли маълумотномаси). Илмий натижанинг қўлланилиши мустақиллик даврида йўлбўйи сервис объектларининг шаклланишининг ўзига хос хусусиятларини очиб бериш имконини берган;

экспериментал лойиҳаларнинг Оҳангарон тумани «Озодлик» ҚФЙ ҳудудидаги 4р-2 автомобиль йўлининг 58 км қисмида Республикамизнинг эркин иқтисодий зоналарига ҳамда катта шаҳарларга кириш қисмлари атрофлари учун мўлжалланган йўл бўйи инфраструктураси сервис мажмуасининг «Карвонсарой» типдаги моделининг амалиётда қўлланилиши натижасида («GLOBAL PROJEKT SERVICE PLUS» МЧЖ лойиҳа ташкилотининг 2016 йил 10 декабрдаги далолатномаси) йўл бўйи иншоотларининг бадиий-эстетик хусусиятларини бир неча карра оширишга ҳисса қўшган;

Ўзбек миллий автомагистрали бўйлаб I ва II тоифали йўллар, эркин иқтисодий индустриал зоналар ҳудудлари ҳамда катта шаҳарларга кириш қисмларида замонавий марҳалаларни ташкил қилиш схемаси, ва улар атрофида янги «Карвонсарой», «Express» тарзидаги сервис мажмуаларининг лойиҳалаш меъёрлари ишлаб чиқилиб, амалиётга татбиқ қилинган, (Республика «Йўл-Лойиҳа бюроси» МЧЖ Бош лойиҳалаш институтининг 2017 йил 16 январдаги далолатномаси). Мазкур тавсиялар Ўзбек миллий автомагистрали инфраструктура ва сервис мажмуаларидан замонавий мақсадларда фойдаланиш тамойилларини амалий лойиҳаларда қўллаш имконини яратган;

магистрал йўлларда замонавий марҳалалар асосида йўл бўйи инфраструктураси ва сервис мажмуаларини ташкил қилиш ҳамда Буюк ипак йўлидаги шаҳарсозликнинг интеграцион моҳияти ҳақида Жанубий Кореянинг Йеожу технология институтида илмий семинарда тақдимот қилинган (Йеожу технология институтининг 2015 йил 28 апрелдаги гувоҳномаси). Бу илмий натижаларнинг қўлланилиши Буюк ипак йўли бўйлаб йўл бўйи инфраструктура ва сервис мажмуаларини аниқ бир манзилларда жойлаштиришнинг шаҳарсозлик муаммоларини яхшилаш имкониятини яратган.

Тадқиқот натижаларининг эълон қилинганлиги. Диссертация мавзуси бўйича жами 16 та илмий иш, шулардан, Ўзбекистон Республикаси Олий аттестация комиссияси тавсия этилган илмий нашрларда 8 та мақола, жумладан, 6 таси республика ва 2 таси хорижий журналларда нашр этилган.

Диссертациянинг тузилиши ва ҳажми. Диссертация кириш, 3 та боб, хулоса, фойдаланилган адабиётлар рўйхати, иллюстрация ва иловалардан ташкил топган, ҳажми 142 бетдан иборат.

ДИССЕРТАЦИЯНИНГ АСОСИЙ МАЗМУНИ

Кириш қисмида ўтказилган тадқиқотларнинг долзарблиги ва зарурати асосланган, тадқиқотнинг мақсади ва вазифалари ҳамда объект ва предметлари тавсифланган, республика фан ва технологиялари ривожланишининг устувор йўналишларига мослиги кўрсатилган, ҳамда тадқиқотнинг илмий янгилиги, амалий натижалари баён қилинган, олинган натижаларнинг назарий ва амалий аҳамияти очиқ берилган, тадқиқот натижаларини амалиётга жорий қилиш, нашр этилган ишлар ва диссертация тузилиши бўйича маълумотлар келтирилган.

Диссертациянинг биринчи боби «**Ўзбек миллий автомагистралининг шаклланиш тарихи**» деб номланиб, Буюк ипак йўли бўйлаб шаклланган Ўзбекистон ҳудудидаги йўлбўйи хизмат кўрсатиш объектларининг ўрта асрлардан бошлаб ҳозиргача бўлган шаклланиш ва ривожланиш босқичлари ҳамда йўл бўйида жойлашган объектларнинг бугунги ҳолатининг архитектуравий типологик ечимлари таҳлил қилинган.

Ўзбекистоннинг тарихий шаҳарлари бўлмиш Самарқанд, Бухоро, Хива ва Фарғона водийси шаҳарлари бўйлаб шаклланган карвон йўлларидаги йўлбўйи хизмат кўрсатиш бинолари карвонсаройлар, работлар, ҳазоралар, ёмлар, сардобалар, коризлар каби йўл бўйи иншоотларининг асосий вазифалари ва архитектуравий ечимлари тадқиқ қилинган.

«Буюк ипак йўли бўйлаб йўлбўйи хизмат кўрсатиш бинолари, одатда карвонларнинг бир кунлик ҳамда бир ҳафталик масофаларида жойлашган. Агар карвонларнинг бир кунлик ўртача босиб ўтган масофаси 35–50 км эканлигини ҳисобга олсак, ҳар бир ҳафталик масофада тахминан олти кунлик йўлдан сўнг катта шаҳарлар вужудга келган»⁸ Дарҳақиқат Чоршанба, Пайшанба, Жума деб номланувчи аҳоли пунктлари ҳам бир-биридан бир кунлик, ёки Самарқанд ва Бухоро каби йирик шаҳарлар ўзаро бир неча ҳафталик карвон юриб ўтиш масофасида жойлашган. Мусулмонларнинг асосий дам олиш куни-жума ёки, бошқача айтганда, асосий катта бозор куни карвонлар Бухородан чиқиб кейинги ҳафтанинг ўша кунида иккинчи йирик шаҳар Самарқандга етиб келган.

Юқорида таъкидлаганимиздек, карвонлар бир кунда 35-50 км, ёзнинг жазирама пайтларида ва қишнинг қаҳратон совуқ пайтида эса 16-24 км йўл юришган. Табиийки карвонларнинг бир кунлик йўл масофаларида аҳоли яшаш манзиллари ёки карвонсаройлар, работлар, ҳазоралар, ёмхоналар, сардобалар сингари йўл бўйи иншоотлари маълум бир манзилларда-марҳалаларда жойлашган.

Карвон йўлларидаги хизмат кўрсатиш инфраструктураси тизими илмий таҳлил қилиниб унинг фаолияти билан боғлиқ йўналишлар қуйидаги чизма шаклида ишлаб чиқилган.

⁸ Аҳмедов М.Қ. Ўзбекистон Ўрта асрлар меъморий ансамбллари таракқиётининг тарихий-назарий асослари // докторлик диссертацияси // Тошкент. ТАҚИ. 1996. Б. 83-88



Ўрта Осиёда йўл бўйи иншоотларини барпо этиш карвон йўллари ривожига мос равишда пайдо бўлган ва ривожланиб борган. Уларнинг сони ва уларда хизмат кўрсатиш сифати карвон йўллари динамикасига хос хусусиятларни аниқлашда ҳам катта ўрин тутди. Бу йўлбўйи иншоотларини минтақа коммуникация тизимининг муҳим таркибий қисми сифатида қарашга имкон беради.

Йўллар ғоялар, технологиялар, санъат ва динни тарқатиш канали сифатида хизмат қилган ва маданиятнинг ўзаро уйғунлашишига шарт-шароит яратган. Бу маршрутга Фарғона, Тошкент, Самарқанд, Андижон, Бухоро ва Ўзбекистоннинг бошқа аҳоли пунктлари кирган.

Мазкур бобда Буюк ипак йўлининг бир қисми сифатида шаклланган Ўзбек миллий автомагистралининг барча ҳудудларидаги асосий 4 та йўналиши бўйича бугунги кунга қадар шаклланган йўл бўйи сервис биноларининг архитектуравий типологик ечимлари илмий таҳлил қилиниб, туризм объектлари шаклланишининг ижтимоий ва иқтисодий жиҳатлари аниқланган ҳамда Ўзбек миллий автомагистрალი объектларининг туркумлари ва уларнинг вазифавий хусусиятлари бўйича таклифлар ишлаб чиқилган.

Мана шу бобда, Ўзбек миллий автомагистралида шаклланган қадимги хизмат кўрсатиш биноларининг Буюк ипак йўли бўйлаб марҳалалар асосида жойлаштирилганлиги илмий таҳлил қилиб чиқилган.

Диссертациянинг **иккинчи боби «Ўзбек миллий автомагистрალი инфраструктура объектларини шакллантирувчи омиллар»** деб номланган бўлиб, унда йўл бўйи инфраструктура ҳамда сервис мажмуаларини ташкил қилиш масалалари ҳамда инфраструктура мажмуаларига Ўзбек миллий автомагистралининг турли ҳудудларидаги табиий иқлим шароитининг таъсирини ҳисобга олган ҳолда лойиҳалаш учун таклиф ва тавсиялар берилган.

Ўзбек миллий автомагистрали республика шарқий сарҳадларида Тошкент шаҳридан бошланади. Тошкент шаҳрида турли комфорт даражасига эга бўлган бир нечта йирик меҳмонхона комплекслари мавжуд ва қурилмоқда. Бироқ биронта мотел ва кемпингда ёки йўл инфраструктура сервис мажмуаларида автомобиль ижараси, банкомотлар хизмати мавжуд эмас. Бундай имкониятга эга бўлган иншоотларга бўлган эҳтиёж анча олдин мавжуд эди. Ундан ташқари бугунги кунда Ўзбек миллий автомагистрали бўйлаб жойлашган инфраструктура биноларида ҳожатхоналарга ажратилган майдонлар ниҳоятда кам ёки айримларида умуман қониқарли даражада эмас. Ривожланган мамлакатлар тажрибасидан маълумки мегаполис шаҳарлар атрофида кўплаб мотеллар кемпинглар мажмуа тарзида қуриш зарур ҳисобланади. Ушбу турдаги бинолар, сайёҳлар учун бошқа меҳмонхоналарга нисбатан арзонлиги билан ҳам ажралиб туради. Шу мақсадда йирик магистрал йўлларда ҳам ушбу турдаги йўл бўйи объектларининг аҳамияти ниҳоятда каттадир.

Ўзбек миллий автомагистралининг назарий модели қуйидагилар асосида шакллантирилади:



- объектларни тарихий таркиб топган ва анъанавий жойларга жойлаштириш;

- тарихий, бадий, топографик, табиий манзарани намоён этувчи тарихий ва замонавий объектларга ташриф буюриш;

Ўзбек миллий автомагистралда стихияли (тартибсиз) қурилган объектларни тартибга келтириш, орқали йўл бўйи хизмат кўрсатиш мажмуаларини қуриш билан замонавийлаштириш;

Ўзбек миллий автомагистралнинг аҳоли пунктларидан ўтган қисмлари учун махсус ҳимоя зоналарини ташкил қилиш бўйича янги лойиҳавий таклифлар ишлаб чиқиш.

Автотуризм объектлари турларини синфлаштириш, назарий моделларнинг лойиҳа таклифларини ишлаб чиқиш анкетали маълумотлар, натуравий изланишлар ва ўтказилган илмий-тадқиқотлар асосида бир қанча таклиф ва тавсиялар ишлаб чиқилди. Лойиҳа таклифларини ишлаб чиқишда иссиқ ва кескин ўзгарувчан континентал иқлим шароитларида илғор тенденциялар, миллий анъаналар ва бошқа омилларни ҳисобга олган ҳолда автосервисларнинг архитектуравий-тарҳий (режавий) ва ҳажмий-фазовий ечимларни шакллантиришга асосий эътибор қаратилди. Шунингдек инфраструктура ва сервис объектларини табиий иқлим шароитини ҳисобга олган ҳолда, архитектуравий типологик ва лойиҳавий ечимлари таклифи ишлаб чиқилди.

Йўлбўйи сервис объектлари ва уларнинг структураси ва фазовий шаклланишини лойиҳалашнинг кўпқирралик назарий модели яратилди.

Ўзбек миллий автомагистрала бўйлаб биринчи навбатда ва босқичма-босқич қурилиши керак бўлган йўл бўйи инфраструктура ҳамда сервис бинолари бўйича таклифлар ишлаб чиқилди.

Диссертациянинг учинчи боби «**Ўзбек миллий автомагистрала инфраструктура объектларини шакллантирувчи тамойиллар**» деб номланган бўлиб унда Ўзбек миллий автомагистрала бўйлаб барча ҳудудларни илмий таҳлил қилиб олинган натижалар ҳамда ҳорижий мамлакатлар тажрибалари ўрганилиб, шулар асосида замонавий марҳалалар (аниқ манзилларда) асосида қурилиши мумкин бўлган инфраструктура ҳамда сервис бинолари учун лойиҳавий таклифлар ишлаб чиқилган.

Республикамизни эркин иқтисодий зоналари атрофида ҳам замонавий «Карвонсарой» тарзидаги катта ҳажмдаги дам олиш мажмуалари ва савдо иншоотларига эҳтиёж борлиги аниқланиб, ўша ҳудудлар учун янги экспериментал лойиҳавий таклифлар ишлаб чиқилган.

Вақт ўтиши билан жамиятнинг тараққий қилиши янги техникалар ва технологиялар шаклланиши натижасида марҳалалар шакли ўзгариб борди. Олдинлари карвонлар бир кунда ўртача 35-50 км масофани босиб ўтган бўлишса, бугунги кунга келиб замонавий ер усти транспорт воситаларида бу 800-900 км масофани босиб ўтиш мумкин. Юқоридагиларни ҳисобга олган ҳолда бугунги кун замонавий (50-100, 200-300 км лик) тўхтаб ўтиш ва дам олиш мажмуаларини шакллантириш зарурати пайдо бўлмоқда. Шу мақсадда ҳозирда фан ва техниканинг тараққиётини ҳисобга олган ҳолда, замонавий

йўл бўйи сервис объектларини жойлаштириш бўйича қуйидаги лойиҳавий таклифлари ҳамда усуллари ишлаб чиқилди.

1. 50-100 км лик «Express» шаклидаги мажмуаларда:

катта ҳажмдаги дам олиш пунктлари санитар гигиеник узеллари билан биргаликда, АЁҚШ, АТХКШ, янги йўл бўйи инфратузилма туризм мажмуалари, чекиш учун махсус жойлар, тиббий авария чақирув узеллари, савдо дўконлари, ошхона ёки чойхона, банкоматлар, кемпинг, ротеллар (Тоғли хушманзара ҳудудлар учун) бинолар мажмуа тарзида лойиҳаланиши мақсадга мувофиқ.

2. 200-300 км лик «Карвонсарой» шаклидаги катта ҳажмдаги дам олиш мажмуаларда:

мотел биноси, АЁҚШ, АТХКШ, тиббий ёрдам ва авария чақирув узеллари, ошхона ёки чойхона, эсдалик моллари дўконлари, кичик бозорчалар, новвойхоналар, кичик ишлаб чиқариш корхоналари (Маҳаллий маҳсулотларни), машиналарни ижарага бериш пунктлари, магазинлар, юкларни вақтинча сақлаш пунктлари (махсус камералар), банкоматлар (мини банк ёки валюта айрибошлаш пункти), Давлат автомобил назорати пунктлари, йўл хизмати пунктлари, ишлаб чиқариш цехлари ҳамда ишчилар учун ётоқхона ва ошхоналари билан, жойлашган ҳудудга қараб меҳмонхоналар бўлиши мумкин. Барча бинолар мажмуа тарзида лойиҳаланиши мақсадга мувофиқ.

Ўзбек миллий автомагистралида юқорида келтирилган тарзда йўл бўйи инфраструктура ва сервис мажмуаларини ишлаб чиқилиши йўл инфраструктураси ва сервисининг янада ривожланишида муҳим омил бўлади.

ХУЛОСА

«Ўзбек миллий автомагистралида йўл бўйи сервис мажмуаларини меъморий шакллантириш» мавзусидаги диссертация бўйича олиб борилган тадқиқотлар натижасида қуйидаги хулосаларга келинди:

1. Буюк ипак йўлида хизмат кўрсатиш марҳалалар тарзида ташкил қилинган. Марҳалалар қарвонларнинг бир кунлик ва бир ҳафталик ўтган масофаси ва тўхташ манзилларини белгилаб берган. Анъанавий адабиётларда марҳалалар, шунингдек «манзил» деб аталганлиги ҳам аниқланди. «Марҳала» ва «манзил» атамаларини замонавий юридик, иқтисодий, адабий, илмий ва махсус ҳужжатларга киритиш тавсия қилинади;

2. Буюк ипак йўли бўйлаб бир кунлик, бир ҳафталик масофаларда тўхташ ва хизмат кўрсатиш объектлари ташкил қилинган. Марҳалалар йирик, ўрта ва катта пунктларга бўлиниб, у ерларда ҳар куни ёки ҳафтанинг маълум бир кунида катта бозор бўладиган шаҳарлар оралиқларида работ, ёмхона, ҳазора, сардоба, тим ва бошқалар вужудга келганлиги аниқланди;

3. Буюк ипак йўлида шаклланган қадимги қарвонсаройлар, работлар, ҳазоралар ва сардобаларни таъмирлаб ёки қайта тиклаб сервис объектлари билан мужассамлаштирилган ҳолатда замонавий мақсадларда фойдаланиш имкониятлари аниқланди, бунинг натижасида мамлакатимизнинг бой тарихи

билан транзит йўловчи ва туристларни тўлиқроқ таништириш имкони яратилиши зарур;

4. Мажмуалар маълум ритм асосида шаклланган. Уларда карвонлар ва савдо сотиқ учун шароитлар яратилган ва ўз даврининг юқори даражадаги сервис хизмати шакллантирилганини эътироф этиш керак;

5. XIX аср охиридаги сиёсий аҳвол Буюк ипак йўлининг таназзулига олиб келди. Марҳалаларнинг аҳамияти йўқолди, работ, хазора, сардоба каби йўл бўйи иншоотлари вайронага айланди, уларнинг катта қисми йўқ бўлиб кетганлиги мамлакатларга маданий ва иқтисодий зиён келтирди;

6. Буюк ипак йўлининг собиқ шўролар даврида маданий-иқтисодий йўлдан стратегик трактга айлантирилганлиги аниқланди;

7. Стратегик трактда марҳалалар тугатилганлиги туфайли йўловчи ва автотранспорт учун оддий шароитлар ҳам яратилмаган эди. Мустақилликгача Хоразм-Бухоро, Қизилтепа-Навоий трассаларида бирорта ҳам ёқилғи қуйиш шаҳобчаси ёки автомобилга техник хизмат кўрсатиш ва овқатланиш муассасалари бўлмаганлиги халқаро алоқаларни йўлга қўйишни қийинлаштирганини қайд этиш лозим;

8. Навоий эркин индустриал-иқтисодий зонаси, Ангрен махсус индустриал зонаси, Жиззах махсус индустриал зоналарининг ташкил қилиниши бу ерларда замонавий «Карвонсарой», «Экспресс» типидagi мукамал инфраструктура ва сервисга эга бўлган мажмуаларни ташкил этиш таклиф қилинади;

9. Ўзбек миллий автомагистралда йўл инфраструктурасини шакллантиришда йўловчилар ва транспорт оқимлари характерлари ва уларнинг эҳтиёжларини қондириш даражаси ҳамда шаҳарсозлик параметрлари аниқланиб, пиёдалар ва транспорт эҳтиёжлари учун объектлар сифими ва хизмат кўрсатиш радиуси ҳамда ижтимоий, иқтисодий жиҳатдан сервисни ташкил қилиш омиллари аниқланди ва эксперимент лойиҳалаш воситасида таклифлар ишлаб чиқилди;

10. Ўзбек миллий автомагистралининг чўлли ҳамда тоғли ҳудудлари учун ўзини тўлиқ энергия билан таъминловчи энергия тежамкор йўл бўйи сервис мажмуаларининг янги лойиҳавий таклифлари ишлаб чиқилди;

11. Йўл маршрути давомида хизмат кўрсатиш объектларининг оралик масофаларини режалаш, турли иқлимий, экологик ва сейсмик шароитини эътиборга олиб қуйидагича ҳудудларга ажратиш таклифи ишлаб чиқилди:

ҳаёт фаолияти учун қулай воҳа зонаси (Наманган, Андижон, Фарғона вилоятлари);

экстремал шароитдаги саҳро зонаси (Қорақалпоғистон Республикаси, Хоразм, Бухоро, Навоий, вилоятларининг чўлли туманлари);

табиати ва иқлими яхши лекин сервис объектлари мавжуд бўлмаган зоналар (Тахти қорача, Қамчиқ давонлари сингари, тоғ, дарё ва кўлли зоналар);

12. Ўзбек миллий автомагистралаи бўйлаб ҳар бир ҳудуднинг ижтимоий ҳаёт тарзини ҳисобга олган ҳолда биринчи навбатда ва босқичма-босқич қурилиши керак бўлган қуйидаги объектлар аниқланди:

катта ҳажмдаги дам олиш пунктлари;
ротеллар;
кичик сиғимли меҳмонхона ва кемпинг мотеллар;
экспресс маиший хизмат кўрсатиш объектлари;
транспортга хизмат кўрсатиш объектлари;
йўл таъмирлаш-эксплуатация иншоотлари.

Буюк ипак йўлининг Ўзбек миллий автомагистрали қисмида йўл бўйи инфраструктура ва сервис мажмуаларининг ташкил қилиш таклифлари Буюк ипак йўлида жойлашган қўшни давлатларда ҳам қўлланиши мумкин.

**НАУЧНЫЙ СОВЕТ DSc.27.06.2017.A.11.02 ПО ПРИСУЖДЕНИЮ
УЧЕНОЙ СТЕПЕНИ ДОКТОРА НАУК ПРИ
ТАШКЕНТСКОМ АРХИТЕКТУРНО-СТРОИТЕЛЬНОМ ИНСТИТУТЕ**

ТАШКЕНТСКИЙ АРХИТЕКТУРНО-СТРОИТЕЛЬНЫЙ ИНСТИТУТ

ХАСАНОВ АЗАМАТ ОЗАДОВИЧ

**АРХИТЕКТУРНОЕ ФОРМООБРАЗОВАНИЕ ПРИДОРОЖНЫХ
СЕРВИСНЫХ КОМПЛЕКСОВ ВДОЛЬ УЗБЕКСКОЙ
НАЦИОНАЛЬНОЙ АВТОМАГИСТРАЛИ**

**18.00.02 -Районная планировка. Градостроительство.
Планировка сельских населенных пунктов. Ландшафтная архитектура.
Архитектура зданий и сооружений.**

**АВТОРЕФЕРАТ ДИССЕРТАЦИИ ДОКТОРА ФИЛОСОФИИ (PhD)
ПО АРХИТЕКТУРЕ**

Ташкент-2017

Тема диссертации доктора философии (PhD) по архитектуре зарегистрирована в Высшей аттестационной комиссии при Кабинете министров Республики Узбекистан за № В2017.1.PhD/A1.

Диссертации доктора философии выполнена в Ташкентском архитектурно-строительном институте.

Автореферат диссертации на двух языках (узбекский, русский) размещен на веб-странице по адресу [http:// www.taqi.uz/interaktiv-xizmatlar/taqi-ilmiy-faoliyati/ixtisoslashgan-kengashlar/avtoref.html](http://www.taqi.uz/interaktiv-xizmatlar/taqi-ilmiy-faoliyati/ixtisoslashgan-kengashlar/avtoref.html) и на Информационно-образовательном портале «ZiyoNet» по адресу www.ziyo.net/uz.

Научный руководитель: **Ахмедов Мухаммад Косимович**
доктор архитектуры, профессор

Официальные оппоненты: **Юсупова Мавлюда Аминжоновна**
доктор архитектуры, профессор

Мухамеджанов Кобилжон Хожимуродович
кандидат архитектуры, доцент

Ведущая организация: Республиканский институт генерального проектирования ООО «Йул-Лойиха бюроси»

Защита диссертации состоится «___» _____ 2017 года в ___ часов на заседании Научного совета DSc.27.06.2017.A.11.02 при Ташкентском архитектурно-строительном институте. (Адрес:100011, город Ташкент, улица Навои, дом 13. Главный учебных корпус, Малый зал заседание. Тел.: (99871) 241-10-84, факс: (99871) 241-13-90. Web: www.taqi.uz, E-Mail: info@taqi.uz).

С диссертацией можно ознакомиться в Информационно-ресурсном центре Ташкентского архитектурно-строительного института (зарегистрирована за № ___). Адрес: 100011, город Ташкент, улица Навои, дом 13. Тел.: +99871 241-10-84

Автореферат диссертации разослан «___» _____ 2017 года.
(реестр протокола рассылки №___ от «___» _____ 2017 года.).

А.С.Уралов
Председатель Научного совета по присуждению ученых степеней, доктор архитектуры, профессор

Т.Ш. Маматмусаев
Ученый секретарь Научного совета по присуждению ученых степеней, кандидат архитектуры

Т.А.Хидоятов
Председатель научного семинара при Научном совете по присуждению ученых степеней, доктор архитектуры, профессор

ВВЕДЕНИЕ (аннотация диссертации доктора философии (PhD))

Актуальность и востребованность темы диссертации. На сегодняшний день во всем мире развитие природной инфраструктура и сервиса являются важными вопросами. В частности мировое сообщество ищет пути развития международных связей трансконтинентальных путей. «В Южной Кореи, США и Евросоюзе 55-80% водителей и пассажиров пользуются услугами природной инфраструктуры».⁹¹ Состоявшийся недавно в КНР международный форум «Один пояс, один путь» показал важность этой отрасли.

В нашей стране в годы независимости проводится масштабная работа по развитию придорожной инфраструктуры и сервис, предоставлению водителям качественных придорожных сервисных услуг. Одним из важнейших вопросов для Узбекистана является установление связи с Китаем по железнодорожным и автомобильным путям нашей страны и выход через Тихий океан, Иран и Турцию к Средиземному морю. Реализация этих проектов создаст условия для современного возрождения караванной дороги между Азией и Европой - современного маршрута Великого Шелкового пути с учетом требований времени и создания на ней необходимой инфраструктуры.

В мировом масштабе проводятся научные исследования по таким вопросам, как разумное применение объектов придорожной инфраструктуры и сервиса, их правильному размещению вдоль автомагистралей. В этом направлении имеет место ряд проблем в связи с неполноценной разработанностью норм архитектурного решения комплексов придорожной инфраструктуры и сервиса, совершенствования правильного размещения объектов с точки зрения градостроительства, проектирования комплексов придорожной инфраструктуры и сервиса проектными организациями, а также с отсутствием комплексного научного изучения вопроса организации новых, современных видов придорожной инфраструктуры. Узбекская национальная магистраль (УНМ), считающаяся своеобразным преемником Великого Шелкового пути (ВШП), с учетом пролегания по центральной части Центральной Азии играет особо важную роль во взаимосвязи государств.

Изложенные в диссертации исследования в определенной степени будут способствовать созданию соответствующих международным стандартам условий для участников движения по Узбекской национальной автомагистрали, созданию новых рабочих мест, разработке новых проектных предложений по обеспечению разумного и эффективного использования земельных участков вдоль автомагистралей, реализации задач, намеченных в постановлении Президента Республики Узбекистан №ПП-1446 «Об ускорении развития инфраструктуры, транспортного и коммуникационного строительства в 2011-2015 годах» от 21 декабря 2010 года, указе №УП-4954 «О мерах по дальнейшему совершенствованию системы управления

¹ <http://www.napinfo.ru/en/article/roadside-assistance>.

дорожным хозяйством» от 14 февраля 2017 года, постановления Кабинета Министров №277 «О мерах по развитию придорожной инфраструктуры и сервиса вдоль Узбекской национальной автомагистрали» от 22 октября 2009 года и других, касающихся сферы нормативно-правовых документах.

Соответствие исследования приоритетным направлениям развития науки и технологий республики. Данное исследование выполнено в соответствии с приоритетным направлением развития науки и технологий республики I. «Духовно-нравственное и культурное развитие демократически-правового общества, инновационной экономики».

Степень изученности проблемы. В настоящее время на основе указов, постановлений, рекомендаций Президента о градостроительстве и архитектуре в городах и поселках реализуются научно обоснованные проекты генеральных планов автомобильных дорог и архитектурных комплексов вдоль них.

Изучаются установленные и действовавшие на в средние века Великом Шелковом пути международные связи. Первыми исследователями этих связей по праву можно считать посетившего дворец Амира Темура посла Кастилии Руи Гонсалеса де Клавихо, историка Шохруха Абдураззока Самарканди², известного узбекского полководца и государственного деятеля Захириддина Мухаммада Бабура. Научные исследования в этом направлении проводили В.В.Бартольд, М.Е.Массон, Л.Ю.Маньковская, Н.Б.Немцева³, Г.А.Пугаченкова⁴, Э.В.Ртвеладзе⁵, А.С.Садуллаев, А.Ю.Якубовский и другие ученые.

Вопросы истории градостроительства и географии маршрутов Великого Шелкового пути, изучали А.Г.Агзамова, А.П.Колбинцев, У.М.Мавлонов⁶ В.У.Абдураззокова⁷, И.К.Крылова, Е.В.Крюкова, Б.А.Кодиров, Г.А.Градов, М.А.Орлов и другие, отдельные предложения и рекомендации в этом направлении исследовали Ш.Д.Аскарлов, М.К.Ахмедов, Т.Ф.Кодырова, О.М.Салимов, А.С.Уралов, Д.А.Нозилов, М.А.Юсупова, Х.М.Убайдуллаев и другие авторы. В развитии этой сферы в определенной степени практическую значимость имели проекты, выполненные научными проектными организациями ООО Институт генерального проектирования «Йул-Лойиха бюроси», ГУП «Тошбошплан ЛИТИ», ГУП «Узшахарсозлик ЛИТИ». Однако в комплексном отношении не на достаточном уровне изучены и специально не исследованы этапы развития исторического формирования Узбекской национальной автомагистрали как преемника Великого Шелкового пути, проблемы развития в перспективе, вопросы формирования придорожных объектов сервиса в комплексном порядке.

² Абдураззок Самаркандий /“Матлаи саъдайн ва мажмаи бахрайн” Тошкент: Фан. 1969. -Б 304

³ Н.Б. Немцева/По караванным дорогам Бухарской степи // Великий шелковый путь. Культура и традиции. Прошлое и настоящее: Материалы международной научно-теоритической конференции – Ташкент, 2006. – С. 139.

⁴ Пугаченкова Г.А. Зодчество Центральной Азии. XV век. – Тошкент: Изд. литературы и искусства им. Г. Гуляма, 1976.

⁵ Ртвеладзе Э. В. Великий шелковый путь // Энциклопедический справочник// 1999. Ст. 17-23 ст. Ташкент

⁶ Ў.М.Мавлонов. Марказий Осиёнинг қадимги йўллари -Тошкент: академия нашриёти. 2008 й. 291-311-б.

⁷ В.У.Абдураззокова/ «Градостроительные принципы организации системы обслуживания автомобильного туризма» (В условиях Средней Азии): Дисс... Канд.архитект. Т., 1988

Связь темы диссертации с научно-исследовательскими работами высшего образовательного учреждения, где выполнена диссертация. Диссертационное исследование выполнено в Ташкентском архитектурно-строительном институте в соответствии с научно-исследовательским планом по теме: «Исследование закономерности формирования архитектуры Узбекистана в соответствии с идеологией независимости и разработка принципов ее эффективного развития» (2011-2016).

Цель исследования. Совершенствование формирования комплексов сервисных услуг на Узбекской национальной автомагистрали.

Задачи исследования:

уточнение основ налаживания древних трансконтинентальных маршрутов на Узбекской национальной автомагистрали;

разработка предложений по восстановлению исторических сардоба, кяризов, каравансараев и рабатов и их применению в настоящее время;

разработка принципов формирования и размещения сервисных комплексов;

нахождение и совершенствование новых архитектурных, градостроительных решений в объектах придорожной инфраструктуры сервиса и услуг.

Объектом исследования является придорожная инфраструктура Узбекской национальной автомагистрали – преемника Великого Шелкового пути.

Предметом исследования является эффективная организация придорожной инфраструктуры сервиса Узбекской национальной автомагистрали в аспекте архитектуры и строительства.

Методы исследования. В диссертационном исследовании применялись методы анализа статистических, сравнительных, архивных материалов, архитектурных проектов, а также методы наблюдения, эксперимента, опроса, интервью.

Научная новизна исследования:

на пролегающих по территории Узбекистана маршрутах Великого Шелкового пути определены места стоянок караванов после прохождения определенных мархала (1-дневного или недельного пути), на примере памятника Рабат-и Малик разработаны методы сохранения и использования сохранившихся рабатов, каравансараев, хазора (оборонительных сооружений), ёмхона (почтовые пункты), колодцев, кяризов и сардоба в местах исторических стоянок на маршрутах Узбекской национальной автомагистрали;

разработаны схемы, экспериментальные проекты размещения на Узбекской национальной автомагистрали комплексов услуг и сервиса на дистанциях 50-100, 200-300 км с учетом закономерностей формирования объектов сервиса;

обоснован механизм комплексного размещения объектов придорожной инфраструктуры Узбекской национальной автомагистрали в местах въезда в большие города и на определенных дистанциях;

разработаны предложения по улучшению защитных зон путем

установки в населенных пунктах многофункциональных защитных преград, спроектированных с располагающимися на высоте от 2,5 до 6-7 метров панелями солнечных батарей, спуску уровня магистральных путей вниз и создания искусственных возвышенностей, которые обеспечат минимализацию шума машин, установки специальных решетчатых ограждений высотой 2-2,5 м у дорог в степной и горной местности для предотвращения дорожно-транспортных происшествий, созданию специальных подземных переходов для перегона скота;

выработаны основные критерии архитектурного решения сервисных комплексов при формировании объектов придорожной инфраструктуры Узбекской национальной автомагистрали.

Практические результаты исследования заключается в следующем:

впервые усовершенствованы нормы архитектурного проектирования сервисных комплексов типа «Каравансарай», «Express» для дорог I и II категорий Узбекской национальной магистрали, предназначенных для размещения у свободных экономических индустриальных зон и в местах въезда в большие города;

разработаны рекомендации по современному использованию традиционных придорожных объектов сардоба, хауз, каравансарай;

разработан алгоритм оптимизации вместимости и определения структуры объектов инфраструктуры Узбекской национальной автомагистрали.

Достоверность результатов исследования обосновывается использованием в работе методов подхода и теоретических данных из официальных источников, практическим внедрением выше приведенных анализов и экспериментальных проектов, их положительной оценкой и получением сертификата на научном семинаре, проводившемся в технологическом институте Йеожу Южной Кореи, сравнительным анализом результатов исследования с международным и местным опытом, свидетельствами о признании заключений и полученных результатов полномочными организациями.

Научная и практическая значимость результатов исследования. Результаты исследования способствуют расширению и обогащению знаний в сфере современной архитектуры, изучению предметов «архитектура» и «градостроительство» в высших учебных заведениях, эффективному развитию практической деятельности проектных организаций.

Практические результаты исследования могут применяться в проектировании объектов придорожного сервиса Узбекской национальной магистрали, деятельности архитектурных и строительных организаций, изучении предметов «архитектура» и «градостроительство» в высших учебных заведениях.

Внедрение результатов исследования. Научные результаты по организации объектов сервиса на современных маршрутах Великого Шелкового пути:

использованы в подготовке раздела «Формирование и значение

Великого шелкового пути» фундаментального исследования Ф.1-86 «Исследование закономерностей формирования архитектуры Узбекистана на основе идеи независимости и разработка принципов их эффективного развития» (2011-2016 г.г., справка №ФТК-0313/60 Комитета по координации развития науки и технологий Республики Узбекистан от 18 января 2017 года). Использование научных результатов позволили раскрыть особенности формирования объектов придорожного сервиса;

использованы при разработатке модели сервисного комплекса придорожной инфраструктуры по типу «Каравансарай», рассчитанная для размещения у въездов в свободные экономические индустриальные зоны и больше города на 58 км автомобильной дороги 4р-2 на территории СГК «Озодлик» Ахангаранского района (свидетельство проектной организации ООО «GLOBAL PROJEKT SERVICE PLUS» от 10 декабря 2016 года), что позволило повысить в несколько раз художественно-эстетические качества придорожных сооружений;

использованы при разработке и внедрении в практику схем организации современных стоянок для дорог I и II категорий, предназначенных для размещения у въездов в свободные экономические индустриальные зоны и большие города по Узбекской национальной автомагистрали, при разработке норм архитектурного проектирования сервисных комплексов типа «Каравансарай», «Express» (Свидетельство ООО Республиканского института генерального проектирования «Йул-Лойиха бюроси» от 16 января 2017 года). Это позволило использование в современном проектировании объектов инфраструктуры и сервиса вдоль Узбекской национальной автомагистрали;

использованы на научном семинаре в технологическом институте Йеожу Южной Кореи, посвященном вопросам организации современных комплексов сервиса и инфраструктуры на современных магистральных дорогах и интеграционной значимости градостроительства на Великом шелковом пути (свидетельство технологического института Йеожу от 28 апреля 2015 года). Применение этих научных результатов позволили улучшить градостроительные проблемы размещения объектов инфраструктуры и сервиса вдоль Великого шелкового пути.

Опубликованность результатов исследования. По теме диссертации опубликовано в целом 16 научных работ, из них 8 статей - в научных изданиях рекомендованных Высшей аттестационной комиссией Республики Узбекистан, в том числе 6 – в республиканских, 2 – в зарубежных журналах.

Структура и объем диссертации. Диссертация состоит из введения, 3 глав, заключения, списка использованной литературы, приложений, в целом из 138 страниц.

ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ ДИССЕРТАЦИИ

В **введении** обоснованы актуальность и необходимость проведенных исследований, отображены цель, задачи, объекты и предметы исследования, соответствие проведенной работы приоритетным направлениям развития науки и технологий республики, изложены научная новизна, практические результаты исследования, раскрыто теоретическое и практическое значение полученных результатов, приведены сведения о практическом внедрении результатов исследования, изданных научных работах и структуре диссертации.

В первой главе диссертации **«История формирования Узбекской национальной автомагистрали»** дан анализ этапов становления и развития придорожных объектов услуг в части Великого Шелкового пути, пролегающей по территории Узбекистана с периода средневековья до настоящего времени и архитектурных типологических решений нынешнего состояния придорожных объектов.

Исследованы основные задачи и архитектурное решение придорожных строений для предоставления услуг – каравансараев, рабатов, оборонительных сооружений, хранилищ для емкостей с водой, сардоба, кяризов, располагавшихся у караванных дорог исторических городов Узбекистана Самарканд, Бухара, Хива и городов Ферганской долины.

«Обычно придорожные здания по предоставлению услуг на Великом шелковом пути размещались на дистанции однодневного или недельного пути караванов. Если считать, что средний однодневный путь караванов составлял 35-50 километров, то по прохождении недельного пути они прибывали к большим городам через шесть дней».⁸ Действительно населенные пункты под названиями Чоршанба, Пайшанба, Жума располагались друг от друга или от таких крупных городов на расстояние однодневного перехода, а такие как Самарканд и Бухара на расстоянии пути, который караваны преодолевали в течение недели. В основной день отдыха мусульман – жума(пятница) или иначе в день большого базара караваны отбывали из Бухары и в этот же день следующей недели прибывали в следующий крупный город Самарканд.

Как было отмечено, в жаркие летние дни караваны преодолевали ежедневно путь в 35-50 км, в холодные зимние дни - 16-24 км. Естественно, что на дистанциях однодневного пути караванов находились населенные пункты или придорожные сооружения типа каравансараев, рабатов сардоба и др.

⁸ Ахмедов М.К. Ўзбекистон Ўрта асрлар меъморий ансамбллари таракқиётининг тарихий-назарий асослари //докторлик диссертацияси // Тошкент. ТАҚИ. 1996. Б. 83-88



Научно проанализирована система придорожной инфраструктуры услуг на караванных путях и разработана схема предоставляемых услуг.

В Средней Азии строительство придорожных сооружений было начато и развивалось в соответствии с развитием караванных дорог. Их количество и качество предоставлявшихся услуг играют немаловажную роль в определении особенностей динамики караванных дорог. Это позволяет рассматривать придорожные сооружения в качестве важного звена коммуникационной системы региона.

Дороги служили каналом распространения идей, технологий, искусства, религии и способствовали созданию условий для взаимного слияния культур. На этом маршруте располагались Фергана, Ташкент, Самарканд, Андижан, Бухара и другие населенные пункты Узбекистана.

В данной главе с научной точки зрения проанализированы архитектурно-типологические решения придорожных сервисных строений, сформированных к настоящему времени на 4 основных направлениях Узбекской национальной магистрали, ставшей одной из частей Великого шелкового пути, определены социальные и экономические аспекты формирования туристических объектов и разработаны рекомендации по структуре объектов Узбекской национальной магистрали и их задачам.

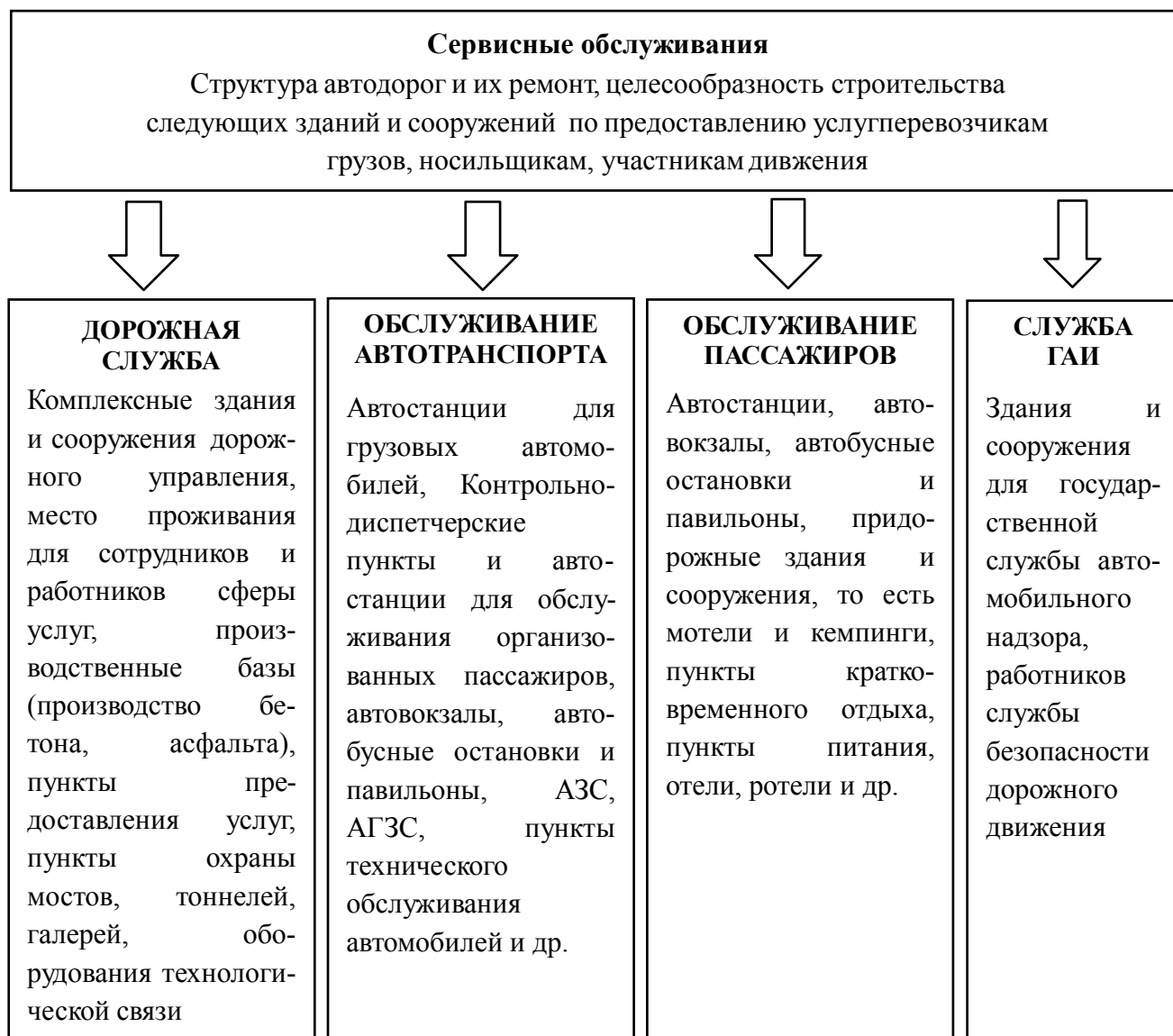
Научно обосновано размещение сформированных на Узбекской национальной магистрали древних объектов услуг проводилось на основе определенных мархала, применявшихся вдоль всего Великого Шелкового пути.

Во второй главе диссертации «**Факторы формирования объектов инфраструктуры Узбекской национальной автомагистрали**» рассмотрены вопросы организации придорожной инфраструктуры и сервисных комплексов, даны рекомендации и предложения по проектированию комплексов инфраструктуры с учетом воздействия на них природно-

климатических условий на различных участках Узбекской национальной магистрали.

Узбекская национальная магистраль в восточных пределах республики берет начало с города Ташкент. В городе Ташкенте действуют и строятся новые крупные гостиничные комплексы с различным уровнем комфорта. Но ни в одном из мотелей, кемпингов или придорожном сервисном комплексе нет службы аренды автомобилей, отсутствуют банкоматы. И ранее ощущалась потребность в сооружениях с такими возможностями. Помимо этого в настоящее время в объектах инфраструктуры на Узбекской национальной магистрали очень мало площадей отведено под туалеты, а на отдельных созданные условия абсолютно не соответствуют требуемому уровню. Из опыта развитых стран известно необходимость строительства вокруг городов-мегаполисов множества комплексных мотелей и кемпингов. Сооружения такого типа относительно дешевле гостиниц и удобны туристам и гостям. И поэтому придорожные объекты такого типа на крупных магистральных дорогах имеют большое значение.

Теоретическая модель Узбекской национальной автомагистрали формируется на основе следующих факторов:



размещение объектов на исторически традиционных местах;
посещение исторических и современных объектов, отображающих историю, культуру, топографию природу местности;
упорядочение стихийно (беспорядочно) возведенных объектов на Узбекской национальной автомагистрали, модернизация придорожных комплексов услуг;
разработка новых проектных предложений по организации специальных защитных зон на участках Узбекской национальной автомагистрали, пролегающих через населенные пункты.

На основе типологической классификации объектов автотуризма, анкетных данных по разработке проектов теоретических моделей, натурного поиска и проведенных исследований разработан ряд предложений и рекомендаций. При разработке проектов с учетом передовых тенденций, национальных традиций и других факторов основное внимание было уделено архитектурно-плановому и объемно-пространственному решению автосервисов в условиях жаркого и резко меняющегося континентального климата. При этом учитывая природно-климатические условия разработаны архитектурно- типовые и проектные решения объектов инфраструктуры и сервиса.

Разработана многогранная теоретическая модель структурного и пространственного формирования объектов придорожного сервиса.

Разработаны предложения по объектам инфраструктуры и сервиса, которые необходимо в первую очередь поэтапно возводить вдоль Узбекской национальной автомагистрали.

В третьей главе диссертации **«Принципы формирования объектов инфраструктуры Узбекской национальной автомагистрали»** научно изучены все территории вдоль Узбекской национальной автомагистрали, опыт зарубежных стран и на основе изученных данных разработаны предложения по строительству современных объектов инфраструктуры и сервиса на определенных дистанциях.

Установлена потребность в комплексах для отдыха типа «Каравансарай» и объектов торговли около свободных экономических зон республики и разработаны новые экспериментальные проектные предложения для этих территорий.

С развитием общества и внедрения новых техники и технологий изменились и дистанции маршалов. Если в былые времена караваны в день преодолевали в среднем 35-50 км, в настоящее время на современных наземных транспортных средствах в день можно преодолеть 800-900 км. С учетом этого фактора в настоящее время возникает необходимость строительства современных комплексов отдыха на дистанциях 50-100, 200-300 км. Для этого с учетом развития науки и техники разработаны следующие предложения и методы размещения придорожных объектов сервиса и услуг.

1. В комплексах типа «Express», располагающихся на дистанции

50-100 км:

Вместе с большими пунктами отдыха, санитарно-гигиеническими узлами целесообразно проектирование АЗС, АГЗС, современных придорожных туристических комплексов, специальных мест для курения, узлов вызова медицинской, аварийной помощи, кемпингов, ротеллов (для горной местности), установка банкоматов.

2. В комплексах типа «Каравансарай», располагающихся на дистанции 200-300 км:

Комплексы типа «Каравансарай» могут включать в себя здание мотеля, АЗС, АГЗС, узел вызова медицинской, аварийной помощи, столовую или чайхану, магазины по продаже сувениров, мини-рынок, пекарню, мини-предприятия (по производству местной продукции), пункт проката автомобилей, магазин, пункт временного хранения грузов (специальные камеры), банкомат (мини-банк или пункт обмена валюты), пункт ГАИ, пункт дорожной службы, производственные цеха вместе с общежитием и столовой для работников, а также гостиницу в зависимости от территориального расположения. Все объекты целесообразно проектировать в комплексном порядке.

Разработка в выше указанном порядке комплексов инфраструктуры и сервиса на Узбекской национальной автомагистрали станет важным фактором дальнейшего развития придорожной инфраструктуры и сервиса.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

На основе исследований настоящей диссертации на тему «Архитектурное формирование придорожных сервисных комплексов вдоль узбекской национальной автомагистрали» представлены следующие выводы:

1. Услуги на Великом Шелковом пути организовывались в форме «мархала», что означало однодневный или однонедельный путь караванов и место стоянок. Установлено, что в источниках «мархала» также называли и термином «манзил» – остановка. Рекомендуется введение терминов «мархала» и «манзил» в современные юридические, экономические, литературные, научные и специальные документы.

2. На Великом Шелковом пути были образованы объекты отдыха и услуг на дистанциях однодневного и недельного пути. Установлено, что мархала подразделялись на крупные, средние и малые пункты, на территориях которых формировались города, в которых ежедневно действовали базары, в определенный день недели проводился большой базар, между городами возводились рабаты, помещения для хранения емкостей с водой, оборонительные сооружения, сардоба, торговые ряды и др.

3. Определено, что восстановление древних каравансараяев, оборонительных сооружений, сардоба и их слияние с объектами сервиса позволит применять их в современных целях, в результате будет создана возможность для более полного ознакомления транзитных пассажиров и туристов с богатой историей нашей страны.

4. Древние комплексы сформированы на основе определенного ритма. В них были созданы условия для караванов и торговли и следует признать, что для тех эпох это был высокий уровень сервиса.

5. Политическая обстановка конца XIX века привела к кризису Великого Шелкового пути. Была утрачена значимость мархалы, пришли в упадок придорожные рабаты, оборонительные сооружения, сардоба, большинство из них было уничтожено, что нанесло большой культурный и экономический ущерб стране.

6. Установлено, что в эпоху Советов была утрачена культурно-экономическая значимость Великого Шелкового пути, он использовался в качестве стратегического тракта.

7. На этом тракте были разрушены мархала, для пассажиров и автотранспорта не были созданы даже самые доступные условия. Уместно отметить, что отсутствие на трассах Хорезм-Бухара, Кизилтепа-Навои заправочных станций, пунктов технического обслуживания автомобилей и питания усложнило налаживание международных связей.

8. Создание свободных индустриально-экономических зон «Навоий», «Ангрен», «Жиззах» породило необходимость формирования на этих территориях глубоко разработанных современных комплексов инфраструктуры и сервиса типа «Каравансарай», «Экспресс».

9. Для формирования дорожной инфраструктуры Узбекской национальной автомагистрали определены характер потока пассажиров и транспорта, необходимый уровень удовлетворения их потребностей, параметры градостроения, вместимость объектов для потребностей пешеходов и транспорта, радиус предоставления услуг, организация социального и экономического сервиса.

10. Для степных и горных территорий Узбекской национальной автомагистрали разработаны новые проекты энергосберегаемых придорожных комплексов сервиса, полностью обеспечивающих себя электроэнергией.

11. Разработаны предложения по планированию дистанций между объектами услуг на протяжении всего маршрута и деления территорий с учетом климатических, экологических и сейсмических условий в следующем порядке:

благоприятная для жизнедеятельности зона (Андижанская, Наманганская, Ферганская области);

степная зона с экстремальными условиями (степные зоны Республики Каракалпакстан, Хорезмской, Бухарской, Навоийской областей);

зоны с благоприятной природой и климатом, но с отсутствием объектов сервиса (перевалы Тахти корача, Камчик, горные местности, поймы рек и озер).

12. С учетом образа жизни каждой территории вдоль Узбекской национальной автомагистрали определены объекты, которые следует возводить поэтапно в первую очередь. Это:

большие пункты отдыха;

ротели;
малые гостиницы, кемпинги, мотели;
объекты бытовых экспресс-услуг;
объекты по обслуживанию транспорта;
сооружения по ремонту и эксплуатации дорог.

Предложения создание придорожных комплексов инфраструктуры и сервиса Узбекской национальной автомагистрали может использоваться и соседними государствами, располагающимися на Великом Шелковом пути.

**SCIENTIFIC COUNCIL AWARDING SCIENTIFIC DEGREES
DSC.27.06.2017.A.11.02 AT
TASHKENT ARCHITECTURAL CONSTRUCTION INSTITUTE**

TASHKENT ARCHITECTURAL CONSTRUCTION INSTITUTE

HASANOV AZAMAT OZADOVICH

**ARCHITECTURAL FORMATION ON THE UZBEK NATIONAL
TRANSPORTATION ROAD SIDE SERVICE OBJECTS**

**18.00.02 - Regional planning. Town planning. Planning of rural settlements.
Landscape architecture.
Architecture of buildings and structures.**

**DISSERTATION ABSTRACT OF THE DOCTOR OF PHILOSOPHY (PhD)
ON ARCHITECTURE**

TASHKENT-2017

The theme of doctoral dissertation (PhD) is registered at the Supreme Attestation Commission of the Cabinet of Ministers of the Republic of Uzbekistan under № B2017.1.PhD/A1.

The doctoral dissertation (PhD) has been carried at Tashkent architectural construction institute.

The abstract of the dissertation is posted in two (Uzbek, Russian) languages on the website of Scientific Council <http://www.taqi.uz/interaktiv-xizmatlar/taqi-ilmiy-faoliyati/ixtisoslashgan-kengashlar/avtoref.html> and on the website of “ZiyoNet” Information and educational portal www.ziynet.uz.

Scientific consultant: **Akhmedov Muhammad Kasimovich**
Doctor of architecture, professor

Official opponents: **Yusupova Mavlyuda Aminjonovna**
Doctor of architecture, professor

Muhammedjonov Qobiljon Xojimurodovich

Philosophy Doctor in architecture

Leading organization: «Yo’l loyiha byurosi» LLC Republican institute of general designing

The defense of the thesis will be held on «____» _____ 2017 ____ at _____ at the meeting of Scientific Council No DSc.27.06.2017.A.11.02. at the Tashkent architectural-construction institute (Address: 100011, Tashkent city, Navoi Str., 13. Tel.: +99871 241-10-84, Fax: +99871 241-13-90. Web: www.taqi.uz, E-Mail: info@taqi.uz Main building, small conference hall of the Tashkent architectural-construction institute)

The doctoral dissertation has been registered in the Information Resource Centre of the Tashkent architectural-construction institute. It is possible to review it in the Information-Resource center of Tashkent architectural-construction institute. Address: 100011, Tashkent city, Navoi Str., 13. Tel.: +99871 241-10-84, Fax: +99871 241-80-00, Main building, 1st floor.

The abstract of dissertation is distributed on «____» _____ 2017
(Registry record № _____ dated «____» _____ 2017)

A.S. Uralov
Chairman of the Doctoral Degree Awarding Scientific Council,
Doctor of Architecture, professor

T.Sh.Mamatmusaev
Secretary of the Doctoral Degree Awarding Scientific Council,
Philosophy Doctor in Architecture

T.A.Hidoyatov
Chairperson of the Scientific Seminar at the Doctoral Degree
Awarding Scientific Council, Doctor of Architecture, professor

INTRODUCTION (abstract of PhD thesis)

The aim of the research work. Improving the formation of the service complexes on the Uzbek national roadway.

The object of the research work. The roadside infrastructure of the Uzbek national roadway, the successor of the Great Silk Road has been selected as a research object.

Scientific novelty of the research work is as follows:

On the routes of the Great Silk Road along the territory of Uzbekistan, caravan sites are defined after passing certain marshals (1-day or a week-long route). Using the example of the Rabati Malik monument, methods of preserving and using the historical sites on the routes of the Uzbek national roadway of discounts, caravanserai, Khazora (defensive structures), the Yomkhana (storage for tanks with water), wells, kariz and sardoba;

The schemes, experimental projects of placing the complexes of services and services at the distances of 50-100, 200-300 km at the Uzbek national roadway are considered, taking into account the regularities in the formation of service objects;

A mechanism has been developed for the integrated location of roadside infrastructure facilities of the Uzbek national roadway at the points of entry to large cities and at certain distances;

Proposals have been developed to improve the protective zones by installing multi-functional protective barriers in populated areas designed with panels of solar panels located at a height of 2.5 to 6-7 meters, lowering the level of the main routes downwards and creating artificial heights, which will minimize the noise of machines, installations Special lattice fences of 2-2.5 m high near roads in the steppe and mountainous terrain to prevent road accidents, the creation of special underground transitions for the Rutting of cattle;

The main criteria of the architectural solution of service complexes for the formation of objects of roadside infrastructure of the Uzbek national roadway are developed.

Implementation of the research results. Scientific results on the organization of service facilities on modern routes of the Great Silk Road:

The results of the research were used in the preparation of the section «Formation and importance of the Great Silk Road» of the fundamental study F.1-86 «Investigation of the patterns of the architecture formation of Uzbekistan on the basis of the independence idea and development of principles for their effective development» (2011-2016) (Reference No. FTK-0313/60 of the Committee for Coordination of Development of Science and Technology of the Republic of Uzbekistan dated January 18, 2017). Using the scientific results made it possible to disclose features of formation of the roadside service objects;

A model of a roadside infrastructure service complex of the «Karavansaray» type designed to be located at the entrances to free economic zones and more than 58 km of the 4p-2 highway on the territory of «Ozodlik» SSO in the Akhangaran district is developed (certificate of the project organization «GLOBAL PROJEKT SERVICE PLUS» LLC dated December 10, 2016) which allowed to increase

several times the artistic and aesthetic qualities of the roadside infrastructure

Roadside constructions;

The scheme of organization of modern parking facilities on the Uzbek national roadway, the norms of architectural design of service complexes such as «Karavansaray», «Express» for roads of the first and second categories intended for accommodation at entrances to free economic industrial zones and more than the city are developed and introduced into practice (Certificate LLC Republican institute of general designing «Yo'l-Loyiha byuro» dated January 16, 2017); It allowed to use in the modern design of the infrastructure and service facilities along the Uzbek national highway;

At the scientific seminar at the Technological Institute of Yeosu South Korea, a presentation of the organization of modern service complexes and services on modern main roads and the integration significance of urban development on the Great Silk Road (certificate of the technological institute Yeosu dated April 28, 2015); The application of these scientific results made it possible to improve the urban planning problems of the placement of the infrastructure and services objects along the Great Silk Road.

Structure and amount of the dissertation. The thesis consists of an introduction, 3 chapters, conclusion, list of used literature, applications, in total of 142 pages.

ЭЪЛОН ҚИЛИНГАН ИШЛАР РЎЙХАТИ
СПИСОК ОПУБЛИКОВАННЫХ РАБОТ
LIST OF PUBLISHED WORKS

I бўлим (I часть; I part)

1. Khasanov A.O. Some questions of certain recreation Great silk road route// International journal of scientific & technology research. – France/India, 2015. - volume 4, issue 03, -p. 119-120 (18.00.00. Европа мамлакатлари нашрлари. №4)

2. Khasanov A.O. About several infrastructure constructions of the Great Silk Road//IJISSET-International journal of Innovative science, Engineering& technology. Volume3, issue6, June 2016.India. (18.00.00. Европа мамлакатлари нашрлари.Impact factor: 4.332).

3. Хасанов А.О. Ўзбек миллий автомагистрали бекатларида микроиклимли муҳит яратишнинг баъзи масалалари //Меъморчилик ва қурилиш муаммолари. - Самарқанд, 2013. - №1.– Б. 29 – 31. (18.00.00. №2).

4. Хасанов А.О. Буюк ипак йўли маршрутини тиклашда автотуризмни ривожлантириш масалалари //Архитектура, қурилиш, дизайн. – Тошкент, 2014. - №1. – Б. 36-38. (18.00.00. №1).

5. Хасанов А.О. Ўзбек миллий автомагистралида ҳимоя зоналарини ташкил қилиш масалалари //Архитектура қурилиш дизайн. – Тошкент, 2016. - №2. – Б.24-28 (18.00.00. №1).

6. Хасанов А.О. Буюк ипак йўлининг тарихий ва замонавий маршрутларида сервис мажмуаларини ташкил этиш масалалари//Ўзбекистон архитектураси ва қурилиши. – Тошкент, 2016. - №2-3. – Б. 47-50. (18.00.00. №7).

7. Хасанов А.О. Карвонсаройлар меъморчилигининг айрим жиҳатлари хусусида// Ўзбекистонда ижтимоий фанлар. – Тошкент, 2016. - №4. – Б. 17-22. (18.00.00. №4).

8. Хасанов А.О. Анъанавий сув қурилмалари //Мозийдан садо. – Тошкент, 2017. № 1(73). – Б. 45-48. (18.00.00. №3).

II бўлим (II часть; II part)

1. Убайдуллаев Х.М., Хасанов А.О. Ўзбекистонда буюк ипак йўли бўйлаб йўли инфратузилмаси архитектурасини ривожланиши //Ўзбекистон архитектураси ва қурилиши – Тошкент, 2012. - №1. – Б. 44-45. (18.00.00. №7).

2. Аҳмедов М.Қ, Хасанов А.О. Ўзбек миллий автомагистралида автосервис биноларининг функционал ташкил этилиши //Ўзбекистон архитектураси ва қурилиши – Тошкент, 2012. - №4-5-6. – Б. 51-52. (18.00.00. №7).

3. Аҳмедов М.Қ, Хасанов А.О. Буюк ипак йўлида Ўзбек миллий автомагистралининг шаклланиш тарихи //Меъморчилик ва қурилиш муаммолари. - Самарқанд, 2013. - №2.– Б. 30– 33. (18.00.00. №2).

4. Хасанов А.О., Мансуров Я.М. Вопросы организации придорожного сервиса по трассе Великого Шёлкового Пути //Ўзбекистон архитектураси ва курилиши. –Тошкент,2015.- №3-4. – Б. 20-23. (18.00.00. №7).

5. Хасанов А.О. Некоторые особенности пространственной организации придорожных объектов // История архитектуры, градостроительства и реставрации. – Баку, 2013. - № 2(6). –С. 103-109.

6. Хасанов А.О. Значение Узбекской национальной автомагистрали в воссоздании маршрута Великого шелкового пути // Международный сборник научных трудов Наука и культура стран Центральной Азии: Традиции и современные проблемы, Выпуск тринадцатый ОО «ICOMOS в Таджикистане» -Душанбе. 2014. С.34-39.

7. Хасанов А.О. Формирование объектов Великого шёлкового Пути в Узбекистане //Архитектор. Город. Время. Материалы ежегодной международной научно-практической конференции. Санкт-Петербург. 2015. С. 75-82.

8. Хасанов А.О. Ўзбек миллий автомагистрали бўйлаб сервис мажмуаларини жойлаштириш масалалари/Архитектура ва курилиш соҳаларида инновацион технологияларни қўллаш истиқболлари. Ҳалқаро илмий техник конференция. - Самарқанд. 2016. Б. 249-250.

Автореферат «Архитектура, қурилиш, дизайн» журналида таҳрирдан ўтказилди (1.07.2017 йил).

Босишга рухсат этилди: 06.07.2017 йил
Бичими 60x45 ¹/₈, «Times New Roman»
гарнитурда рақамли босма усулида босилди.
Шартли босма табағи 5. Адади: 100. Буюртма: № _____.

Ўзбекистон Республикаси ИИВ Академияси,
100197, Тошкент, Интизор кўчаси, 68

«АКАДЕМИЯ НОШИРЛИК МАРКАЗИ»
Давлат унитар корхонасида чоп этилди.