

**ЎЗБЕКИСТОН РЕСПУБЛИКАСИ**  
**ҚУРИЛИШ ВАЗИРЛИГИ**

**МИРЗО УЛУҒБЕК НОМИДАГИ**  
**САМАРҚАНД ДАВЛАТ АРХИТЕКТУРА – ҚУРИЛИШ**  
**ИНСТИТУТИ**

**УДК 711.553**

**Қўлёзма ҳуқуқида**

**Пардаев Расул Тўлкинович**

**ЎЗБЕКИСТОН ШАҲАРЛАРИ ТЕМИР ЙЎЛ ВОКЗАЛИ**  
**КОМПЛЕКСЛАРИНИ МОДЕРНИЗАЦИЯ ҚИЛИШ ВА**  
**РИВОЖЛАНТИРИШНИНГ ИЛМИЙ-ЛОЙИҲАВИЙ ТАҲЛИЛИ**

**5A340101- “Бино ва иншоотлар архитектураси”**

**мутахассислиги бўйича**

**магистр академик даражасини олиш учун ёзилган**

**ДИССЕРТАЦИЯ**

Диссертация иши “Архитектуравий  
лойихалаш” кафедрасида кўриб  
чиқилди ва ҳимояга рухсат берилди  
(3.06.2018, баённома №8).

Кафедра мудири: \_\_\_\_\_

А.С.Уралов

Ҳ Илмий раҳбар: \_\_\_\_\_

арх.ном.,доц. Р.Т. Тоштемиров

**Самарқанд-2018**

## МУНДАРИЖА

<b>Кириш.....</b>	<b>5</b>
<b>I-боб. Ўзбекистон Республикаси шаҳарлар транспорт тизимида темир йўл вокзали ва темир йўл комплексларининг назарий методологик асослари.....</b>	<b>14</b>
<b>1.1. Темирйўл вокзалларининг пайдо бўлиш тарихи ва транспорт муаммолари.....</b>	<b>14</b>
<b>1.2. Ўзбекистон Республикаси шаҳар ривожланишида темир йўл транспортининг ўрни ва ривожланиш босқичи.....</b>	<b>21</b>
<b>1.3. Темир йўл вокзали ва темир йўл комплекси шаҳар транспорт тизимида.....</b>	<b>26</b>
<b>I-боб бўйича хулоса.....</b>	<b>30</b>
<b>II-боб Темир йўл вокзали ва темир йўл комплексларини лойихалаш ва модер-низациялаш тажрибаларининг тахлили.....</b>	<b>32</b>
<b>2.1. Ўзбекистон Республикасида темир йўл вокзалларини лойихалаш ва қурилиш тажрибаларининг тахлили.....</b>	<b>32</b>
<b>2.2. Хориж мамлакатларида темир йўл вокзали ва комплексларини қуриш ишлари ва лойихалаш тажрибаларини ўрганиш.....</b>	<b>40</b>
<b>2.3. Хориж мамлакатларида темир йўл вокзали ва темир йўл вокзал комплекслари-ни модернизация қилиш тажрибаларининг тахлили.....</b>	<b>49</b>
<b>II-боб бўйича хулоса.....</b>	<b>50</b>
<b>III-боб. Ўзбекистон Республикасида темир йўл вокзали ва темир йўл комплекс-ларини келажакда ривожлантириш тенденциялари</b>	<b>52</b>
<b>3.1. Темир йўл вокзали ва темир йўл вокзали комплексларининг модернизацияси ва архитектуравий режавий структураси.....</b>	<b>52</b>
<b>3.2. Темир йўл вокзали ва темир йўл комплексларини ривожлантириш тенден-циялари.....</b>	<b>55</b>
<b>3.3 Темир йўл вокзали ва темир йўл комплексининг баддий эстетик</b>	<b>57</b>

образи.....	
<b>3.4. Самарканд шаҳри темир йўл вокзали ва темир йўл вокзали комплексини шакллантиришни ташкил этиш ва лойихалаш таҳлили.....</b>	<b>59</b>
<b>3.5. Темир йўл вокзали ва темир йўл вокзали комплекси ҳудудини ландшафт ташкиллаштириш.....</b>	<b>62</b>
<b>Якуний хулосалар.....</b>	<b>71</b>
Фойдаланилган адабиётлар рўйхати.....	74
Иловалар.....	77

## МАГИСТРЛИК ДИССЕРТАЦИЯСИГА АННОТАЦИЯ

Мазкур диссертация Самарқанд шаҳрида қурилган темир йўл вокзалини илмий жиҳатдан ўрганиш ва уни модернизация қилиш ва ривожлантиришнинг илмий лойиҳавий таҳлилига бағишланган. Мазкур мавзу нафақат Самарқанд шаҳри, балки республикамизнинг бошқа шаҳарларидаги темир йўл вокзаллари учун ҳам долзарб масаладир.

Тадқиқотнинг илмий янгилиги шундаки, мазкур ишда Ўзбекистон Республикаси темир йўл вокзалларини архитектурвий типологияси ва архитектурасини лойиҳалаш, ушбу объектларни модернизациялаш тамойиллари ишлаб чиқилган. Ўзбекистон Республикаси темир йўл тармоғининг келажакдаги ривожланиш йўналишлари ҳамда қўшни мамлакатлар ҳудудлари орқали ўтиладиган темир йўл қатновларининг ўзига хос хусусиятлари ҳисобга олиниб, темир йўл вокзали комплексларини ривожлантириш бўйича таклифлар берилган.

Тадқиқот Ўзбекистон шаҳарларидаги мавжуд темир йўл вокзалларини графоаналитик ўрганиш, уларни хорижий мамлакатлардаги темир йўл вокзаллари архитектураси билан солиштириш, олинган илмий натижаларни умумлаштириш ва таҳлил қилиш, тарихий фотосуратлардан фойдаланиш, темир йўл вокзалларининг хоналарини таҳлил ва тадқиқ қилиш ва улар асосида Самарқанд шаҳрининг темир йўл вокзалини модернизация қилиш ва ривожлантириш усулларини қўллаш орқали бажарилган.

Тадқиқот натижаларининг назарий аҳамияти шундаки, улар темир йўл вокзаллари архитектураси бўйича илмий монографиялар ёзишга асос бўлиб хизмат қилади. Архитектура соҳасидаги бакалаврият ва “Бино ва иншоотлар архитектураси” мута-хассислиги магистратура ўқув режаларига кирган мутахассислик фанларидан ўқув адабиётларини, дарслик ва ўқув қўлланмаларни яратиш бўйича зарур илмий материаллар тарзида хизмат қилади.

Тадқиқотнинг амалий аҳамияти эса темир йўл вокзаллари комплексини шакллантириш ва модернизациялаш лойиҳаларини, хусусан Самарқанд шаҳри темир йўл вокзалини келажакда ривожлантириш чоратadbирларини ишлаб чиқишда катта аҳамиятга эгадир.

## **ANNOTATION TO THE MASTER OF DISSERTATION**

This dissertation is dedicated to the scientific research of the railway station in Samarkand and the scientific and project analysis of its modernization and development. This is a topical issue not only for Samarkand, but also for railroad stations in other cities of Uzbekistan.

The scientific novelty of the research is that in this study the principles of architectural typology and architecture of railroad stations of Uzbekistan, modernization of these objects have been developed. Taking into account the peculiarities of railways passing through the railways of the Republic of Uzbekistan and directions of the neighboring countries, proposals for the development of railroad station complexes are given.

The study was conducted on the basis of a graphoanalytical study of existing railway stations in Uzbekistan, comparing them with the railway station in foreign countries, summarizing and analyzing the obtained scientific results, using historical photographs, analyzing and analyzing the rooms of railroad stations and modernizing the railroad station in Samarkand and by using the methods of development.

Theoretical significance of the research results is that they serve as a basis for the publication of monographs on railway station architecture. Bachelor of Architecture and "Architecture of Buildings and Structures" serves as a necessary scientific material for the creation of textbooks, textbooks and teaching materials in the field of specialization in the master's curriculum.

The practical significance of the research is crucial in elaborating projects for the development and modernization of railway station complexes, in particular, in the further development of Samarkand Railway Station.

## КИРИШ

**Диссертация мавзусининг асосланиши ва унинг долзарблиги.** Йўл-транспорт инфратузилмасини янада ривожлантириш, транспорт-коммуникатсия инфратузилма лойихаларини амалга ошириш 2017-2021 йилларда Ўзбекистон Республикасини ривожлантиришнинг бешта устувор йўналиши бўйича Ҳаракатлар Стратегиясининг 3 - йўналиши "Иктисодиётни ривожлантириш ва либераллаштиришнинг устувор йўналишлари" нинг 2 - қисми "Таркибий ўзгартишларни чуқурлаштириш, миллий иктисодиётнинг етакчи тармоқларини модернизатсия ва диверсификатсия қилиш ҳисобига унинг рақобатбардошлигини ошириш"нинг муҳим вазифаларидан бири деб белгиланган[1].

Йўл-инфратузилмасини ривожлантириш масаласига мустақилликнинг дастлабки кунлариданок муҳим вазифа сифатида алоҳида эътибор берилди. Бу борада 1 - Президентимиз Ислом Каримов мустақил тараккиётимизнинг дастлабки йилларидан бошлаб юртимизда ҳар томонлама қулай ва замонавий транспорт коммуникатсия тизимини яратиш ва ташқи бозорларга янги йўлларни очиш ташаббусини илгари сурди: "Дунё бозорига чиқиш биз учун жуда муҳим масаладир. Биз маҳсулотларимизни жаҳон бозорида сотсак, қатъий валютага эга бўламиз. Ана шунда иктисодимизга нима керак бўлса, ҳеч кимга ялинмай, ҳеч кимга тиз чўкмай, жаҳон бозоридан сотиб олаверамиз. Бунинг учун темир йўл, автомобил йўли, ҳаво йўли каби коммуникатсияларимизни жойига қўйиб олишимиз керак. Хитой орқали Шарққа, Эрон ва Туркия орқали Ғарбга, Форс кўрфазига чиқиш ҳаракатини қилмоқдамиз.

Биз Хинд океанига ҳам чиқишимиз зарур. Шунда савдо-сотикни, импорт ва экспортни ривожлантириш, демакки, халқимизнинг турмуш даражасини юксалтириш имкониятига эга бўламиз. Бу реал имконият. Мен

Президент сифатида эмас, сохта обрў-эътибор топиш мақсадида эмас, иктисодчи сифатида айтаяпман. Бу даврлар албатта келади"[7].

Истиклолга эришганимиздан сўнг ҳамма сохалар катори темир йўл вокзалларига ҳам алоҳида эътибор қаратилди. Вилоятлардаги темир йўл вокзаллари, Тошкент шаҳридаги Марказий темир йўл вокзали қайта таъмирдан чиқарилди. Президентимиз Шавкай Мирзиёев ҳам темир йўл транспорт тармоғини ривожлантиришга муҳим аҳамият қаратилмоқда. 2016 йилда Фарғона водийсини бошқа минтақалар билан боғлашдаги муаммоларни ижобий ҳал қилиб, Тошкент - Ангрен - Поп йўналишидаги темир йўл линияси қурилиб ишга туширилди. Бу линия қурилмасдан олдин Фарғона водийсига бориш "Қамчик" доғони орқали ўтар эди. Бу доғон ноқулай об - ҳаво шароитларида қийинчиликлар туғдирар эди. Темир Йўл линияларининг жуда кўп қулайликлари бор. Темир йўл вокзаллари темир йўл линиялари бўйлаб поездлар сифатли ҳаракатини таъминлайди. Бу линия Ўзбекистонни Хитой билан боғлашга хизмат қилади.

Ўзбекистонда темир йўл линиялари электрлаштирилмоқда. "2017 йил охирида Фарғона - Марғилон йўналишидаги темир йўл тармоғи электрлаштирилди"[5].

Ҳозирги даврда темир йўл вокзали комплексларини модернизатсия қилиш ва ривожлантириш муҳим долзарб вазифа бўлиб қолмоқда. Юртимизда 2009 йилдан бери "Афросиёб" тез юрар поезди фаолият кўрсатмоқда [8]. Замонавий "Афросиёб" тез юрар поездининг кенг қамровли ҳаракатланишига хизмат қиладиган замон талабларига тўлиқ жавоб берадиган темир йўл вокзаллари фаолият кўрсатиши керак. Мавжуд темир йўл вокзаллари қайта таъмирланишлиги, керакли жойларда қўшимча темир йўл вокзаллари қурилиши керак. Тезюрар поезд дастлаб Тошкент - Самарканд йўналишида фаолият кўрсатди. Кейинчалик Тошкент - Қарши, Тошкент - Бухоро йўналишлари ишга тушириш режалаштирилди. 2018 йил октябрда "Афросиёб" тезюрар поездининг Тошкент - Хива йўналишини ишга тушириш лойиҳаси режалаштирилди [3].

Темир йўл вокзаллари комплексларини модернизатсия килиш юртимизда туризм ва иқтисодиёт сохаларини ривожлантиришда муҳим аҳамият касб этади. Мамлакатимизнинг ички туризмини ривожлантиришда ҳам, туристларнинг мамлакатимиздаги шаҳарлараро ҳаракатларини таъминлашда ҳам темир йўл транспорт тизими асосий аҳамият касб этишлиги учун темир йўл вокзаллари ни замон талабларига мослаштириб модернизатсия килиш талаб этилади. Барча сохаларда бўлганлиги каби темир йўл соҳасида ҳам ривожланиш сезиларли даражада бўлаяпти. Темир йўл линиялари орқали ҳаракатланаётган темир йўл катновлари сони, бир манзилдан бошқасига бораётган йўловчилар сони, юртимизга ташриф буюраётган сайёҳлар сони ортмоқда.

Бундан ташқари қўшни мамлакатлар билан дўстона қўшничилик муносабатларини тиклаш мақсадида давлат чегараларининг очилиши давлат ҳудудлари орқали эркин ҳаракатланиш имкониятини яратди. Юртимиз ҳудуди орқали қўшни давлат поездлари катновлари ҳам амалга оширилмоқда, бу ҳаракатлар йилма-йил ошиб боради. Мана шу хусусиятларнинг ўзи темир йўл вокзаллари комплексларини модернизатсия килишни бугунги ҳаётимизнинг долзарб вазифаси сифатида намоён қилаётганини кўрсатади. Инсонларнинг, темир йўл катновларининг кўпайиши уларнинг ҳавфсизлиги ва қулай ҳаракатланишини биринчи ўринга чиқаради. Шунинг учун темир йўл вокзалларини модернизатсия килиш фақатгина темир йўл катновларининг ривожланишига хизмат қилади. 2018 йил 1-март куни Ўзбекистон ва Тожикистон Республикалари ўртасидаги давлат чегаралари орқали ўтадиган темир йўл линиясидаги "Амузанг" ("Хошади") пункти очилди [9]. Бу ҳам давлатлар орасидаги ижтимоий - иқтисодий алоқаларни тиклашга хизмат қилади.

Ўзбекистон Афғонистоннинг транспорт инфратузилмасини ривожлантиришга катта амалий ёрдам кўрсатмоқда [2]. Ўзбекистон Республикаси Президенти Шавкат Мирзиёев Афғонистон Марказий Осиё



мамлакатларини Хиндистон, Покистон, Эрон ва Европа билан боғлаш учун ҳолатда аҳамиятлилигини таъкидлади [4].

Президентимиз Шавкат Мирзиёев ўз фаолиятининг илк кунлариданок Афғонистон билан кўп қиррали ҳамкорликни янада фаоллаштиришга алоҳида аҳамият қаратди. Ўзбекистон ва Афғонистон ҳукумати "Сурхон - Мозори Шариф - Хирот" линиясини қуришдек йирик лойиҳаларни амалга ошириш бўйича келишиб олинди [6]. "Сурхон - Мозори Шариф" линияси илгарирок қуриб битказилганди. Афғонистон орқали "Карачи" портига чиқиш, шу йўл билан Хинд океанига чиқиш орқали жаҳон бозорига кўшилиш имкониятини қўлга киритиш сари ҳаракатланмоқда.

Ягона тарихга эга, умумий келажак сари интилаётган Марказий Осиёнинг иқтисодий ривожланишида темир йўл линияларининг аҳамияти жуда ҳам бекиёсдир. Чунки, Марказий Осиё океан ва денгизлардан узокда жойлашган, автомобил йўллари, аеро катновлар ҳам у даражада самарали эмас. Темир йўл қатновлари қатновларнинг арзонлиги ва хавфсизроқлиги, ҳам юк ташиш ҳажмининг кўпроқлиги билан афзалроқ саналади.

Темир йўл катновларининг ҳаракати ҳар қандай ҳолатда ҳам темир йўл вокзаллари билан боғлиқ бўлади. Ҳаракатларнинг хавфсизлиги, осойишталиги, қулайлиги, функционаллиги бевосита вокзаллар билан боғлиқ.

Ўзбекистон Республикаси Марказий Осиёнинг марказида жойлашган, шу сабабли, бошқа минтақалар билан Марказий Осиёнинг савдо - иқтисодий алоқаларининг бевосита Ўзбекистон ҳудуди орқали амалга оширилади. Бу алоқаларнинг ривожланиши юртимиз ҳудуди бўйлаб юк ташув хизматининг ортишига сабаб бўлади. Шу сабабли темир йўл тармоғининг ривожини юртимиз иқтисодиётининг ривожини билан боғлиқ. Давлатимизнинг темир йўл вокзали комплексларини модернизатсия қилиш ва ривожлантириш мамлакатимизнинг эртанги қуни ва порлоқ келажакини ташкил қилишнинг муҳим сабабларидан биридир. Маскур дисертация мавзусининг долзарблиги ҳам ана шу омиллар ва ҳолатлар билан боғлиқдир.

**Тадқиқот объекти ва предмети.** Самарқанд вилояти ва Республикаимизнинг бошқа шаҳарларида қурилган ҳамда хорижий мамлакатлардаги темир йўл вокзаллари *тадқиқот объекти* сифатида олинди. Тадқиқот ишлари самарқанд темир йўл вокзали ва Республикаимизда жойлашган бошқа темир йўл вокзалларида олиб борилади.

*Тадқиқот предмети.* Ўзбекистон Республикасининг темир йўл тармоклари, темир йўл вокзаллари комплексларини модернизатсия қилиш ва ривожлантириш йўлидаги муаммо ва камчиликларни аниқлаш, уларни бартараф этиб, темир йўл вокзаллари комплексларини модернизатсия қилиш ва ривожлантиришнинг илғор йўналишлари ва тамойилларини ўрганиш ва бу соҳага доир лойихавий таклифлар ишлаб чиқиш.

**Тадқиқот ишининг мақсади ва вазифаси.** Темир йўл вокзаллари комплексларини модернизатсия қилиш ва ривожлантиришнинг ўзига хос хусиятларини, ижобий томонларини ақс эттириш, ҳозирги замон талабларига мос келадиган, темир йўл катновларининг талабларига жавоб берадиган, келажакдаги ўзгаришларга муносиб бўлган темир йўл вокзалларини шакллантириш тадқиқотнинг *асосий мақсади* ҳисобланади. Тадқиқотни бажариш учун *қуйидаги вазифалар* қўйилади:

Республикаимиз ва хорижий темир йўл вокзаллари комплексларининг архитектуравий тажрибасини ўрганиш;

- Темир йўл линияларининг ҳаракатланиш йўналишларини изчил ўрганиш;
- Республикаимиз ва хорижий темир йўл вокзаллари комплексларининг қурилиш тажрибасини ўрганиш;
- Республикаимиз ва хорижий темир йўл вокзаллари комплексларининг замонавий талабларини ишлаб чиқиш, ҳамда лойихавий таклифлар ишлаб чиқиш

**Илмий янгилиги:** Мазкур ишда Ўзбекистон Республикаси темир йўл вокзалларини архитектурвий типологияси ишлаб чиқилди.

Темир йўл вокзаллари комплексларини лойихалашда худуднинг табиий жойлашувидан фойдаланиш ва уни табиийлигини саклаш, шунга мос муносиб равишда объектнинг архитектурасини миллийлик ва замонавий услубларни мужассамлаштирган холда барча замонавий шарт-шароитларга эга бўлган темир йўл вокзали лойихаланди. Темир йўл вокзаллари архитектурасини лойихалашнинг архитектуравий тамойиллари ишлаб чиқилди. Ўзбекистон Республикаси темир йўл тармоғининг келажакдаги ривожланиш йўналишлари ҳамда қўшни мамлакатлар худудлари орқали ўтиладиган темир йўл қатновларининг ўзига хос хусусиятлари ҳисобга олиниб, темир йўл вокзали комплексларини модернизатсия қилиш ва ривожлантиришнинг устувор йўналишлари ишлаб чиқилди.

**Тадқиқотнинг асосий масалалари ва фаразлари:** Дисертатсияда тадқиқот объекти сифатида қаралган темир йўл вокзалини замонавий архитектура ютуқларидан фойдаланган холда уларни халқаро талабларга жавоб бера оладиган қилиб лойихалаш кўзда тутилади.

Тадқиқотнинг асосий масаласи Ўзбекистон темир йўл вокзалларини замонавий ва миллий архитектурамиз анъаналарини эътиборга олган холда лойихалаш ва туризимни ривожлантириш учун темир йўл соҳасида муҳим ҳисобланган вокзал комплексларининг таклиф лойихаларини ишлаб чиқишдан иборат. Шунингдек, Ўзбекистоннинг ҳозирги даврда ва келажакда режалаштирилаётган лойихалар асосидаги янги темир йўл линияларига муносиб темир йўл вокзаллари комплексларини модернизатсия қилиш ва ривожлантиришдир.

**Тадқиқот мавзуси бўйича адабиётлар шарҳи (таҳлили).** Темир йўл вокзалларининг структуравий тузилиши, хиллари ва уларнинг архитектураси ҳақидаги бир қатор адабиётлар мавжуд. Улар қаторига В.М. Батыревнинг вокзаллар номли китоби [10], Г.Е. Голубевнинг замонавий темир йўл вокзаллари ҳақидаги китоби [15], И.В. Древалнинг вокзал комплексларининг структуравий функционал элементлари эволютсиясига бағишланган мақоласи [16], В.Р.

Захаровнинг Вокзал комплексларида кўп функционали хизмат тизимларини шакллантиришга қаратилган намзодлик диссертацияларини [17] кўришимиз мумкин.

Булардан ташқари, темир йўл вокзаллари архитектураси устида ишлаган хорижий муаллифларни ҳам санаб ўтиш зарур. Уларнинг сафига Б.Д. Симпсоннинг Буйук Британия, Франция ва Германияда Жамоат транспортларини ташкиллаштиришга бағишланган китоби [24], С. Абрамовнинг вокзалларда йўловчиларга хизмат кўрсатиш даражасини янги поғонага қаратилган китобини [9], С. Вакуленконинг хорижий вокзал комплексларини ривожлантириш аналарига қаратилган китобини [13], В.И.Солдаткиннинг вокзалларда йўловчиларга хизмат кўрсатиш самарасини баҳолаш бўйича олиб борган тадқиқотини [26] келтириш мумкин.

Юқорида келтирилган адабиётлар тахлилидан кўриниб турибдики темир йўл вокзалларини модернизациялаш ва ривожлантиришга қаоатилган тадқиқотлар жуда камчиликниташқил этади. Бу эса мазкур диссертация мавзусини долзаблигини яна бир бор тасдиқлайди.

**Тадқиқотда қўлланилган методиканинг тавсифи.** Муаммонинг ҳозирги ҳолатини тахлил қилиш, бу соҳада кўлга киритишимиз керак бўлган ютуқлар, хорижий тажрибаларни ўрганиш ва умумлаштириш. Мавзуга доир махсус адабиётлар, давлатимиз Қонун ва Фармойишларини, меёрий-норматив адабиётларни ўрганиш ва умумлаштиришдан иборатдир. Илмий тадқиқот ишида анализ ва синтез методларидан ҳам фойдаланилади.

**Тадқиқотнинг натижаларининг назарий ва амалий аҳамияти.**

Тадқиқотнинг *назарий аҳамияти* шундаки, бугунги кунда шаҳарсозлик ва архитектура сифатига кўйиладиган талаблар ортиб бормоқда. Жумладан, иқтисодий, ижтимоий - демографик, меъмориал - бадиий ва табиий - иқлимий шароитларни ҳисобга олиш билан боғлиқ бўлган ҳамда экология, транспорт

инфратузилмасини модернизатсия қилиш ва ривожлантиришнинг ўзига хос замонавий омиллар сифатида рўёбга чимоқдаки, уларни эътиборга олган ҳолда Ўзбекистонда илк бор ўзбек тилида монография ёки бошқа ўқув адабиётларини тайёрлашда мазкур диссертация материаллари асос бўлиб хизмат қилади.

Тадқиқотнинг *амалий аҳамияти* эса Ўзбекистон шаҳарларидаги темир йўл вокзалларини модернизация қилиш ва ривожлантириш бўйича бажариладиган меъморий шаҳарсозлик ва архитектуравий лойиҳаларни ҳаётга тадбиқ қилишда, хусусан Самарқанд шаҳри вокзалини модернизация қилиш ва келажакда ривожлантириш бўйича тайёрланган лойиҳани амалга оширишда катта аҳамиятга эгадир.

**Диссертациянинг тузилиши ва ҳажми.** Диссертациянинг кириш қисмида тадқиқот мавзусининг долзарблиги, ишнинг мақсади ва вазифалари, муаммонинг ишланганлик ҳолати, тадқиқотнинг илмий янгилиги, тадқиқот предмети, объекти, бажарилиш услуби ва унинг амалий аҳамияти очиқ берилган.

**Биринчи бобда** Ўзбекистон Республикаси шаҳарлар транспорт тизимида темир йўл вокзали ва темирйўл комплексларининг назарий методологик асослари, Темирйўл вокзалларининг пайдо бўлиш тарихи ва транспорт муаммолари, Ўзбекистон Республикаси шаҳар ривожланишида темир йўл транспортини ўрни ва ривожланиш босқичи, темир йўл вокзали ва темир йўл комплексини шаҳар транспорт тизимидаги ўрни ва рўли ва шулар асосида илмий хулосалар берилган.

**Иккинчи бобда** Темир йўл вокзали ва темир йўл комплексларини лойиҳалаш ва модернизатсия тажрибаларини таҳлил қилиш, Ўзбекистон Республикасида темирйўл вокзалларини лойиҳалаш ва қурилиш тажрибаларини таҳлил қилиш, Хориж мамлакатларида темир йўл вокзал ва комплексларини қурилиш ишлари ва лойиҳалаш тажрибаларини ўрганиш. Хориж

мамлакатларида темир йўл вокзали ва темир йўл вокзал комплексларини модернизатсия қилиш тажрибалари тахлили ва шулар асосида илмий хулосалар берилган.

**Учинчи бобда** Ўзбекистон Республикасида темир йўл вокзали ва темир йўл комплексларини келажакда ривожлантириш тенденциялари. Темир йўл вокзали ва темир йўл вокзали комплексларини модернизатсия ва архитектуравий режавий структураси, Темир йўл вокзали ва темир йўл комплексларини ривожлантириш тенденциялари баён қилинган.

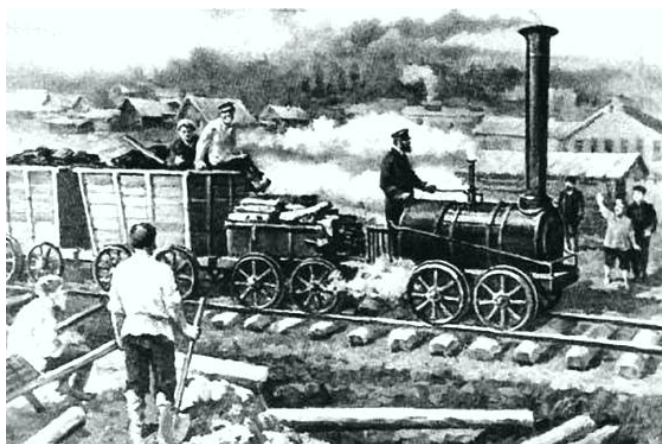
**Яқуний хулосада** Самарканд шаҳри темир йўл вокзали ва темир йўл вокзали комплексини шакллантиришни ташкил этиш ва лойихалаш тахлили асосида илмий хулосалар берилган.

# I-БОБ.ЎЗБЕКИСТОН РЕСПУБЛИКАСИ ШАҲАРЛАР ТРАНСПОРТ ТИЗИМИДА ТЕМИР ЙЎЛ ВОКЗАЛИ ВА ТЕМИР ЙЎЛ КОМПЛЕКСЛАРИНИНГ НАЗАРИЙ МЕТОДОЛОГИЛК АСОСЛАРИ

## 1.1.Темирийўл вокзалларининг пайдо бўлиш тарихи ва транспорт муаммолари

Илк бор темир йўл сифатида металлургия заводи сеҳларида ва конларда ички технологик ташишлар учун изли йўллар кўлланган. Ёғоч изли йўллар орқали аркон ва сув чархпалаги ёрдамида руда ортилган аравачалар (вагонетка) ҳаракатланган. Кейинчалик ёғоч изларнинг устини темир ленталар билан коплаб, ҳаракатни енгиллаштиришга эришилган. XVIII аср охирида биринчи чўян изли йўллар пайдо бўлган ва аравачалар отли улов ёрдамида ҳаракатланган. Аммо, улар саноатда ишлаб чиқаришнинг машиналаштирилиши давридаги талабларни қондира олмаган [8].

Россиялик ихтирочи П.П.Ползунов ва инглиз ихтирочиси Д.Уатт томонидан буг машинасининг яратилиши механик қуч билан торти имконини берди. 1803-йилда инглиз ихтирочиси Р. Тревитик томонидан биринчи транспорт машинаси 1- паровоз яратилиб изли йўл бўйлаб буг машинаси ёрдамида ҳаракатлантирилди (расм 1.1).



Расм 1.1. Биринчи паровоз

1814-йилда англиялик Дж. Стефенсон ўзининг "Блюхер" номли биринчи паровозини яратди ва 1823-йилда Дарлингтон шахрида биринчи паровоз курувчи заводни ишга туширди. Дж. Стефенсон раҳбарлигида Стоктон-Дарлингтон (расм 1.2) оралиғида умумфойдаланиш учун мўлжалланган 21 км узунликдаги биринчи темир йўл қурилиб, 1825-йил 27-сентябрда тантанали равишда ишга туширилди. Биринчи поездни Дж. Стефенсоннинг ўзи бошқарди.



Расм 1.2 Стоктон-Дарлингтон темир йўл линияси (1825-йил)

Англиядан кейин темир йўллар бошқа давлатларда ҳам қурила бошлади. 1830-йили АКШда, 1832-йили Францияда (расм 1.3), 1835-йили Германия ва Белгияда ва, нихоят, 1837-йилда Россияда темир йўллар қурила бошланди [8].



расм 1.3 Париж темир йўл вокзали (1895-йил)



Берлин темир йўл вокзали (1838-йил)



*Россияда темир йўл транспортининг ривожланиши тарихи.* Урал заводчилари Демидовлар кўлида ишлаган Нижний Тагил заводи механиги ота-ўғил Е.А.Черепанов ва М.Е.Черепановлар Россияда биринчи паровоз ва биринчи темир йўлни куриб, 1834-йил августида ишга туширдилар. Факат, 1834-йилда Россияга келиб темир йўл курилишини асослаб берган Вена университетининг профессори Ф.А.Герстнернинг таклифи билан умумфойдаланиш учун Россияда биринчи темир йўл С.Петербургдан Сарское селогача 27 км узунликда курилди. Унда 42 та катта бўлмаган Ёғоч кўприклар, беш стансия куриб битказилди ва 1837-йилнинг 11-ноябрида фойдаланиш учун расмий равишда ишга туширилди. Сарское село темир йўли Россия учун темир йўлларнинг канчалик катта аҳамиятга эга эканлигини исботлади. Шундан кейинги даврда Петербург ва Москва шаҳарлари орасида 651 км узунликда бўлган икки йўллик мураккаб инженерлик ечимларига эга бўлган магистрал темир йўл курилиб, 1851-йил 1-ноябрда расмий равишда ишга туширилди (Расм1.4).



Расм1.4 Харбин темир йўл вокзвли (1898-йил) Россия

Бу йўлда 34 стансия ва 184 кўприк курилди [10]. Темир йўлнинг кенглиги 1524 мм килиб белгиланди. Биринчи поезд йўловчи поезда бўлиб, Москвага 27 соат ичида етиб келди. Кейинги темир йўллар қурилиши даврий ўзгаришлар билан давом этди. XIX асрнинг 60-80 йиллари орасида темир йўлларда тезкор ривожланиш даври қузатилди. 1891-йилдан Буюк Сибир темир йўли жадал қурила бошланди ва Россиянинг иқтисодий тараққиётида катта ўзгаришларга сабаб бўлди [8].

*Ўрта Осиёга темир йўл транспортининг кириб келиши.* Ўзбекистоннинг темир йўллари тарихи 1874-йилдан бошланган бўлиб, ушбу даврда махсус комиссия Оренбург-Тошкент темир йўли қурилишини зарур деб топган. Ўрта Осиёда темир йўлларнинг қурилиш тарихи 1880-йилда Каспий темир йўли қурилишидан бошланади [9].

Ўрта Осиё ҳудудида темир йўл қурилиши энг катта муаммони ҳал этишга қаратилган. У Чор Россиясининг бу ўлкаларда ҳарбий устунлиги ва сиёсий ҳукмронлигини кучайтиришга хизмат қилиши керак эди. Шунинг учун ҳам темир йўл қурилиши даставвал каспий темир йўлидан бошланган [32,33]. 1880-йил Ахал-Текек экспедициясидан сўнг Каспий денгизидан кизил Арватгача темир йўл қурилди. Вазиятга кўра уни Чоржўй ва Самарқандгача давом эттириш шарт эди. Ўрта Осиёда узунлиги 217 чакиримни ташкил этадиган биринчи темир йўл 10 ойда қуриб битказилди. 1881-йил 20-сентябрда Михайлов кўлтиғидан кизил Арватгача бўлган пўлат излар устидан поездлар катнай бошлади. Кейинчалик кизил Арватдан Самарқандгача темир йўл давом эттирилди, ҳамда иккинчи Каспий темир йўл баталони ташкил этилди. 1895-йил май ойида муҳандис А.И.Урусатъев бошчилигида темир йўлларни Самарқанддан Тошкент ва Андижонгача давом эттиришга киришилиб, бу иш 4 йилдан сўнг нихоясига етказилди ва темир йўл узунлиги 2368 чакиримга етди. Йўлнинг 1748 чакирими Красноводск - Тошкент йўналишига, 294 чакирими Мурғоб, 306 чакирими Андижон тармоғига, 12 чакирими Когон - Бухоро ва 8 чакирими Горчаково (Марғилон) - Скобелев (Фарғона) участкаларига тўғри келди. Шунингдек, темир йўлларда 99 бекат, 96 кўприк,

нефт ва сув таъминоти иншоотлари, кўплаб турар жойлар, устахоналар, билим юртлари бунёд этилди. 1900-йилда темир йўл ихтиёрида 311 паровоз ва 4552 вагон бор эди. Йўлнинг ўтказиш имконияти 1903 йилда бир кечакундузда 17 жуфт поезд ташкил этди.

Тошкент темир йўл вокзали 1899 йилда архитектор Сваричевский Г.М. томонидан лойиҳаланган. 1902 йилда содир бўлган йирик zilzilалардан сўнг бино таъмирдан чиқарилди. (Расм1.5)

Россия 1900-йил кузида Оренбург - Тошкент темир йўл қурилишини бошлаб юборди. қурилиш 2 томонлама - Оренбург ва Тошкентдан бошланиб, 1906-йилда умумий узунлиги 1736 чакирим бўлган Оренбург-Тошкент темир йўли фойдаланишга топширилди. 354 чакиримдан иборат Кинел - Оренбург тармоғи ҳам ўша йиллари қурилган эди. Бутун темир йўл тармоғи 1906-йилда 2090 чакиримдан иборат бўлганлиги хақида маълумотлар бор [9]. 1906- йил 1 январ Тошкент - Оренбург темир йўл линияси очилди.1935-1947 йилларда архитектор Э. Лимарнинг раҳбарлиги остида станциянинг навбатдаги реконструкцияси амалга оширилди. Станциянинг эски биноси 1957 йилда меъморлар Л.Травианко ва В.Й. Русанов, В. Бирюков лойиҳаси боъйича қайта қурилди. 2005 йилда станция биноси яна бир тўлиқ реконструкция қилди (Расм1.6) [32].

Тошкент - Оренбург йўналиши иккинчи йирик темир йўл тармоғи бўлиб, у Ўрта Осиёни Россиянинг марказий саноат ҳудудлари билан боғлаган. Кейинчалик ички йўналишларни қуришга киришилган. Фарғона темир йўли, Когон-Термиз, Карши-Китоб участкаси шулар жумласидандир. 1908-йилга келиб, темир йўл қурилишида хусусий тадбиркорлар ва турли хил акционерлик жамиятлари ҳам фаол катнаша бошладилар [9]. Ўзбекистонда темир йўлларнинг ривожланиши, ҳозирги ҳолати ва истикболлари Чор Россияси ва Советлар даврида ўтган қарийб 130 йил давомида ўлкамиз бойликлари узлуксиз ташиб кетилган. "Шу давр ичида халқимиз бошига не-не қулфатлар, балою-офатлар ёғилмади" дейилади биринчи президенти И.А.Каримовнинг "Тарихий хотирасиз келажак йўк"

асарида[8].

Темир йўл транспорти эндиликда мамлакатимиз иктисодиёти учун фаолият кўрсатмокда. Ўз навбатида, давлатимиз ва ҳукуматимиз ҳам бу тармоқка катта эътибор қаратмокда. Санокли йиллар ичида бир неча километрларда янги йўллар қурилиб, қудратли корхоналар бунёд этилди[30].



Расм1.5 Тошкент вокзалининг дастлабки кўриниши.



1.6 Расм Тошкент вокзалининг ҳозирги кўриниши.

Мустакилликка эришганимиздан кейин Республикамизда катта ўзгаришлар бўлиб ўтмоқда, шу жумладан, темир йўл соҳасида ҳам. Булардан бири Учқудуқ-Мискен-Султонузақ темир йўл қурилишидир. Янги темир йўл лойиҳаси 1993-йилиёқ тузилиб, кўплаб лойиҳалардан энг мақбули танлаб олинди. Ва 1996-йилдаёқ янги йўл қурилиши бошланган. Бу темир йўл тўла ишга тушгандан сўнг Қорақалпоғистон республикасига, Хоразмга юк ташувчи ва йўловчи поездлари тўғридан-тўғри ўз юртимиз худудидан борадиган бўлди. Бундан ташқари, янги корхоналар қурилиши, сахро бағрида янги ерлар ўзлаштирилиши, темир йўл шохобчаларига хизмат кўрсатиш ҳисобига минг-минглаб иш жойларининг очилишига имкон яратди [30].

Янгиликлардан яна бири вагон таъмирлаш заводининг ишга тушишидир. Илгари бу завод ўрнида вагонларни депо даражасида таъмирлайдиган корхона бўлар эди. 1996-йил Ўзбекистон ҳукумати билан Япониянинг ташқи иқтисодий ҳамкорлик жамғармаси ўртасида кредит битими имзоланди [34].

Заводда ишчилар сони 1280 та бўлиб йилига 450 тагача вагонни ялпи таъмирлашга қурби етади. Алоҳида таъкидлаш лозим бўлган яна бир муҳим гап шуки, илгари вагонларимиз 50-70 минг АКШ доллари эвазига Россияда таъмирланар эди. Энди эса катта миқдордаги валюта ҳам тежалмоқда.

Яна муҳим янгиликлардан бири ТРАСЕКА дастурининг лойиҳаланишидир. Шунинг учун XX асрнинг 90-йиллари Брюсселда ўтказилган халқаро конференцияда транспорт йўлагини тузиш дастури қабул қилинди. Транспорт йўлаги Европадан, яъни Ғарбдан - Шарққа қора денгизни кесиб ўтиб, сўнг Кавказ ва Каспий орқали Марказий Осиёга, ундан сўнг Хитойга қадар давом этади ва бу дастур ТРАСЕКА номини олди. Лойиҳа давлатлараро маҳсулот айрибошлаш ҳажмини ошириб давлат иқтисодини ривожлантиришга катта ҳисса қўшади [32].

Темир йўл транспортини истиқболли ривожлантириш дастурига

мувофик устивор вазифалар каторида куйидагилар белгиланган:

- янги темир йўл линияларини куриш;
- темир йўл участкаларини электрлаштириш;
- мавжуд темир йўллар кувватини тиклаш;
- Харакатдаги таркибларни таъмирлайдиган базаларни ривожлантириш;

## **1.2. Ўзбекистон Республикаси шаҳар ривожланишида темир йўл транспортининг ўрни ва ривожланиш босқичи**

Хар қандай ҳудуднинг ижтимоий-иқтисодий тараққиёти ва аҳолининг ҳаёт даражасини кўтаришда транспортнинг ўрни ва моҳияти бекиёсдир. Транспорт саноат билан қишлоқ хўжалиги ўртасидаги ишлаб чиқариш алоқаларини, мамлакатнинг турли ҳудудлари ўртасидаги маҳсулот алмашилиши, унинг ташқи савдосини таъминлайди. Янги ҳудудларни ўзлаштиришдан олдин уларга транспорт йўллари ўтказилади. Ҳозирги замон шаҳарлари ҳаётини транспортсиз тасаввур қилиб бўлмайди. Транспортнинг муҳофаа аҳамияти ҳам жуда каттадир. Транспорт моддий ишлаб чиқаришнинг муҳим тармоқларидан бири ҳисобланади. Унинг ривожланиш даражаси мамлакат иқтисодиётига, унда ишлаб чиқариш қучларининг жойлашиш ва ривожланишига бевосита таъсир кўрсатади[18].

Транспорт аввало, ишлаб чиқариш инфратузилмаси бўлиб, унинг ишлаб чиқариш харажатлари ва товар нарҳига таъсири юқоридир. Тармоқнинг ривожланиши табиий ресурсларни ўзлаштириш, саноат ва аграр соҳа интеграцияси чуқурлашиши ҳамда миллий хўжаликнинг жаҳон бозорига қўшилишининг шарт-шароитларини яхшилади. Транспортнинг техникавий, савдо-сотик ва маданий алоқаларда ҳам аҳамияти катта[18,19].

Транспорт мамлакатимиз иқтисодий ривожланишида муҳим шарт-шароит ва омиллардан бири ҳисобланади. Бу соҳада (алоқа билан бирга) ЙИМнинг 9,8 фоизи яратилмоқда, иқтисодиётда банд бўлганларнинг 1,5

фоизи меҳнат килмоқда. Транспорт соҳасининг иқтисодий кўрсаткичлари кейинги йилларда бирмунча турғун характерда бўлиб, бу соҳадаги инвестицион фаолликнинг пасайиши, таркибий силжишларнинг секинлашиши, хусусийлаштириш ва тадбиркорликнинг ривожланиш даражаси ҳамда умуман иқтисодий ўсиш суръатлари ва хорижий инвестицияларнинг жалб этилиш даражасини пастлиги билан изохланади[22].

Мамлакат транспорт тармоғи темир йўл, автомобил, хаво ва дарё сув йўлларида иборат. Транспортнинг барча турлари ёрдамида республикада хар йили халқ хўжалиги учун зарур бўладиган турли-туман юклар ва йўловчилар ташилади. Ўзбекистонда йилига барча транспорт турлари воситасида 1387.3 млн тоннадан ошқ юк ва 6988.0 млн йўловчи ташилмоқда (2013 й). Ўзбекистон транспортининг моддий-техника базаси мустаҳкамланиб ва такомиллашиб бормоқда[22].

Республиканинг транспорт турлари ичида юк ташиш бўйича темир йўл транспорти этакчи рол ўйнайди. Темир йўл транспорти. Совет ҳокимиат йилларида темир йўлларнинг узунлиги 3 марта, юк ташиш обороти 20 марта ортди, пассажир ташиш 1940 йилга нисбатан 2 марта кўпайди[32].

Одатда транспорт деганда унинг куйидаги жихатларига эътибор қаратилади.

1. Транспорт- бу восита, ҳаракатлантирувчи куч;
2. Транспорт- хўжалик тармоғи;
3. Транспорт- аниқроғи транспорт йўллари-бу ишлаб чиқариш инфратузилмасининг этакчи тармоғи, хўжалик тармоқлари ва аҳолининг жойлашувида муҳим омил ҳисобланиши;
4. Транспортнинг узатувчанлик, боғловчилик функцияси борлиги сабабли алоқа тизими билан жуда яқиндан алоқадор, бинобарин алоқа тизимидаги янги ўзгаришлар анъанавий транспорт тармоқларининг ривожланишига ўз таъсирини кўрсатиши.

Темир йўл транспорти, Айниқса вилоятлараро иқтисодий алоқаларда

мухим рол ўйнамоқда. Ўзбекистонда темир йўл қурилиши 1888 йилдан бошланган эди. Красноводск-Чоржўй темир йўли давом эттирилиб Форб бекатидан Самаркандгача олиб борилди. 1890 йилдан эса Тошкентдан Андижонга этказилди[30]. 1905 йилда Оренбург ва Тошкент оралигида темир йўл ишга туширилди. 1934 йилда Туркистон магистралининг ишга туширилиши республика иқтисодий ва маҳаллий таракқиётида катта аҳамиятга эга бўлди. Улуғ Ватан Уруши йилларида Ангрен темир йўли қуриб ишга туширилди. 1952-1956 йилларда Чоржўй-Кўнгирод темир йўли қурилиши билан қуйи Амударё собиқ иттифокда Ўзбекистоннинг бошқа вилоятлари билан боғланди. 1962 йилда Навоий-Учкудук темир йўли қуриб ишга туширилди[30]. (Расм1.7)



Расм1.7 Ўзбекистон темир йўллари ДАТКнинг ҳозирги чизмаси

Сирдарё-Жиззах, Самарканд-Карши билан қисқа масофада боғланди. 1972-йилда Кунгирод-Устюрт орқали Бейнов темир йўли ўтказилди. Эндиликда Ўрта Осиё Эуропага икки йўналишдаги темир йўл орқали чиқади.

Темир йўл транспорти иқлимий шароитлар ва йил фасллари қандай бўлишига қарамадан ҳамма вақт ишлайверади. Унинг тезлиги катта, юк ташиш таннари нисбатан паст. Темирйўл магистралларини турли



йўналишга куриш мумкин. Хозирги вақтда мамлакатимиз темир йўлларининг умумий узунлиги 6 минг километрдан ортади[30].

Ўзбекистонда темирйўллар кўшни мамлакатлардагига (Козоғистондан ташкари) караганда кўп ва техник жихатдан улардан олдинда туради. Мамлакатимизнинг деярли барча темирйўллари текисликлардан, дарё водийларидан ўтади. Жиззах-Самарканд оралиғидаги темир йўл денгиз сатхидан 850 метр баланддан ўтган [32].

Мамлакатимизнинг энг йирик транспорт тугуни - Тошкент темир йўл стансияси халқаро аҳамиятга эга. Ундан тўрт томонга йўллар кетган. ХХ асминг 40-йилларида кўмир конини ишга тушириш мақсадида Тошкент-Ангрен темирйўли курилди. Мирзачўлни ўзлаштириш мақсадида 1957-йили узунлиги 110 км бўлган Жиззах-Сирдарё темирйўли курилди. Бу йўл республиканинг ғарбий қисми билан Тошкентни қисқа йўл орқали боғлади. 1952-1955-йилларда Чоржўй-Кўнғирот йўли курилди. Темир йўл йўловчиларни ташишда ҳам муҳим ўрин тутмоқда. Йил давомида темирйўлдан 10-15 млн дан кўпроқ йўловчи фойдаланмоқда [30].

Ўзбекистон ғарбий раёнларининг Россия Федератсияси, Украина ва Беларус республикалари билан иктисодий ҳамда маданий алоқаларини янада ривожлантиришни кўзлаб, Кўнғирот-Бейнов (410 км) темирйўли курилди. Бу йўл Қорақалпоғистон Республикаси, Хоразм, Қашқадарё ва Сурхондарё вилоятларини ҳамда Тожикистон ва Туркманистон Республикаларини Қозоғистон орқали Россия билан боғлади. Мазкур йўл орқали пахта толаси ва пахта ёғи, нефт маҳсулотлари, қурилиш материаллари, озик-овқат маҳсулотлари жўнатилади. Мамлакатимиз худуди бўйлаб ўтувчи Осиё ва Европа мамлакатларининг транзит юклари ҳам асосан шу йўл орқали ташилади [32].

**Транзит-юк** ёки йўловчиларнинг ораликдаги стансия, вилоят, давлат орқали ўтиши. Тошкент-Янгийўл-Чиноз-Сирдарё-Гулистон оралиғидаги темирйўлнинг электрлаштирилиши мамлакатимиз темирйўлларини электрлаштиришда биринчи қадам бўлди. Кейинчалик Тошкент-Келес-

Назарбек-Тошкент халка темирйўли Тошкент-Хожикент, Тошкент-Ангрен темирйўллари ҳам электрлаштирилди. 1993-йилда Ховос-Бекобод ва Ховос-Жиззах линиялари электрлаштирилди ва фойдаланишга топширилди. Кейинроқ йўлнинг Жиззах-Самарканд кисми ҳам электрлаштирилди. Натижада электрлаштирилган йўллар узунлиги 600 км (умумий фойдаланиладиган темирйўлнинг 16 фоизи) га етди [32].

Темир йўлларнинг электрлаштирилиши ва электровозларнинг ишлатилиши билан поездларнинг катнов тезлиги, йўлларнинг ўтказиш имконияти, демакки, иш унуми ортди. Йўлнинг ўтказиш имконияти – темир йўлдан бир кеча-кундузда ўтиши мумкин бўлган поездлар миқдори. Иккийўлли темирйўлларнинг ўтказиш имконияти бир кеча-кундузда 150 жуфт поездга, бирйўлли темир йўлларда эса, 30 жуфт поездга етиши мумкин [32,30].

Темир йўлларнинг жаҳон талаблари даражасида техник жихозланиши туфайли Тошкент-Самарканд йўналишида йўловчилар ташишга мўлжалланган замонавий тезюрар "Афросиёб" электропоездлар катнови йўлга қўйилди. Ўрта Осиёда биринчи бор бунёд этилган тезюрар темир йўлни фойдаланишга топширилиши натижасида туризм ривожланиши баробарида автомобил йўлларидаги тиғизликка барҳам берилди. Мустақиллик йилларида Ўзбекистоннинг чекка ҳудудлари ривожланишини тезлатиш, шунингдек, бир бутун яхлит темирйўл тизимини вужудга келтириш мақсадида Навоий-Учкудук-Султон-Увайс тоғ-Нукус йўналишида темирйўл қурилиб, ишга туширилди. Урганч-Беруний электрлаштирилган янги темирйўли қурилиб, ишга туширилди. Шунингдек, 233 км ли Ғузор-Бойсун-Кумкўрғон темирйўли ҳам қурилдики, бу мазкур ҳудудлами ижтимоий-иқтисодий ривожлантиришда катта аҳамиятга эга. Эндиликда шу йўлорқали Самарканддан Қаршига ва Қаршидан Термизга борадиган темир йўлни электрлаштиришга киришилди. Фарғона водийсини мамлакатимизнинг бошқа ҳудудлари билан боғловчи умумий зунлиги 125 км бўлган "Ангрен-Поп" темирйўлини ва 19 км узунликдаги темир йўл

тоннелини куриш бошланди [30]. Бу йўл мамлакатимиз худудида ягона темир йўл транспорт тизимини шакллантириш бўйича ишларни якунига етказишда муҳим аҳамиятга эга. Шунингдек, у Европа китъасини Осиё билан боғлайдиган трансмиллий йўлагининг муҳим бўғини бўлиб хизмат килади.

### **1.3. Темир йўл вокзали ва темир йўл комплекси шаҳар транспорт тизимида**

Темир йўл транспорти (темир йўл) — умумий фойдаланишдаги транспорт турларидан бири бўлиб, у ишлаб чиқариш ва ижтимоий йўналишдаги корхоналар, муассасалар ва ташкилотларни ўз таркибига олган, бошқа давлатларнинг темир йўллари ва транспортнинг бошқа турлари билан ўзаро ҳамкорликда ташиш эҳтиёжларини таъминловчи ягона ишлаб чиқариш-технология мажмуидан иборатдир [18].

Вокзаллар ўзига хос хусусиятлари бўйича бир катор турларга таснифланади. Яъни фойдаланилаётган транспорт турлари ва тайинланиши, магистралдаги ўрни, ўтказиш хусусияти ва сифими ҳамда пассажирлар (йўловчилар) категориясига кўра таснифланади.

Транспорт иншоотлари фойдаланилаётган транспорт тури ва тайинланишига кўра алохида темирёл вокзаллари ва павилёнлар гуруҳларига бўлиниши мумкин; автобус вокзаллари ва павилёнлари; аэровокзаллар, шаҳар вокзалларининг агентликлари.

Магистралда жойлашган ўрнига кўра вокзаллар куйидагича фаркланади: охириги, сўнги бекат вокзаллари (тупик) ларда поездлар алмашиниши содир бўлади (автобуслар, самолётлар хозирланади), богианишли (узловие) вокзалларда, одатда, транспортдан-транспортга ўтувчи талай ёиовчилар окими мавжуд бўлади, оралик вокзаллар эса йирик стансиялар орасида жойлашади[19,25].

Берилган боғланишда транспорт алмаштиришни амалга оширадиган, нисбатан узокрок муддат вокзалда коладиган вагонлар, шунингдек,

оператсион заллар ва кутиш заллари ҳамда овкатланиш, савдо-сотик ва бошка корхоналар хизматига эҳтиёж сезувчи транзит ёловчиларига хизмат кўрсатишни ташкил этиш катта эътибор талаб қилади[25].

Вокзал жойлаштириладиган жойни танлаш ва унинг принципал архитектуравий-фазовий схемаси, шаҳар транспорт боғланишларининг умумий (йўналиш ривожланиши, хаводан қабул қилиш имкониятлари ва бошқалар), бош режа ривожланиши асосидаги мавжуд ёки лойihalанаётган транспорт ҳолатини инобатга олган ҳолда, шунингдек, конкрет шаҳар қурилиши ва табиий шароитлари билан уйғунлашуви асосида аниқланади.

Вокзаллар шаҳар маркази билан, одатда, умум шаҳар аҳамиятидаги магистрал кўчалар орқали боғланади. Вокзал олди майдонларининг олчамлари кишлоқ жойларда 0,25 га, шаҳарларда эса 2,5-5 га ва ундан ортиқ ўлчамларда қабул қилинади. Баъзи йирик вокзалларнинг вокзал олди майдонларининг юзаси 8-10 га гача этади[20].

Турли мақсадлардаги перронлар. Вокзаллар транспорт воситаларининг турларига қараб асосан перронлари ечимига кўра фарқланади. Уларда аксарият турли транспорт воситаларининг эксплуатация фарқлари ақс этади (маневрлар, габаритлар, техник хизмат кўрсатиш). Темир йўл вокзалларининг перронлари ечимига кўра: боши берк, оролсимон ва қирғоқ (береговое) турларига болинади. Шаҳарлараро ва шаҳар атрофи йўналишида катновчи автобуслар алоқанинг энг универсал ва мобил воситаси бўлиб, махсус ҳаракатланиш йўлларини талаб этмаган ҳолда пассажирлами яқин ва ўртача узокликдаги масофаларга ташишда асосий восита ҳисобланади. Алоҳида функционал ҳудудлар орасида қулай алоқалар яратиш муҳимдир. Масалан, саноат ҳудуди аҳоли яшайдиган ҳудуд билан, коммунал-омбор ҳудуди ташки транспорт билан қулай алоқаларга эга бўлиши лозим. Катта юк айланиши бўлган саноат ҳудуди темир йўллар билан қулай алоқага эга бўлиши керак. Ташки транспорт қисми ҳудуди турар-жой туманлари аҳоли яшаш ҳудудини вокзаллар, портлар ва бошқалар билан алоқасини ошиқча қесмасдан таъминлаши керак[27].

Маълумки, Марказий Осиё минтақаси дунё транспорт-коммуникация тизимининг ажралмас қисми ҳисобланади. Бу ҳудудда Ўзбекистон томонидан транспорт мажмуасини модернизация қилиш ва янги халқаро йўналишларни очиш бўйича кенг қўламли ишлар бажарилди [27].

Мамлакатимизда яхлит темир йўл тармоғини шакллантириш бўйича стратегик йўналишлар белгилаб олинди. Бу борада 1994-2001 йилларда узунлиги 700 километрга яқин "Навоий-Учкудук-Нукус" темир йўли қуриб битказилди. Натижада, ушбу темир йўл линияси ишга туширилган дастлабки йилларданок, Қорақалпоғистон Республикаси ва Хоразм вилоятига катта миқдорда ҳар хил халқ истеъмол юқлари этказиб берилди бошланди [30].

Республикада темир йўл тармоғини янада такомиллаштириш мақсадида янги "Ғузор-Бойсун-Қумқўрғон" темир йўли қурилди. 2007 йил 24 августда Ўзбекистон Республикаси Президенти Ислам Каримов "Тошгузар-Бойсун-Қумқўрғон" темир йўлининг тантанали очилишида сўзлаган нутқида "Асрий тоғу тошлар, дашту биёбонлар бағрида туну кун мардона меҳнат қилиб, 223 километрдан иборат бўлган бу темир йўлни қисқа даврда, ҳаммаси бўлиб 33 ойда, муддатидан икки йил олдин ишга топширилишининг ўзи, ҳеч шубҳасиз, мамлакатимиз тарихида ҳар томонлама улкан бир воқеа, десак, ўйлайманки, айти ҳақиқатни айтган бўламиз", деб таъкидлаган эди мамлакатимиз биринчи президенти Ислам Каримов [7].

Амалга оширилган бу буюк ишларнинг энг муҳим аҳамияти ва моҳияти шундаки, ўзбек халқи ўз қуч-қудратини ва нималарга қодир эканини яна бир бор намоён этди. Буни денгиз сатҳидан 1800 метр баландликда, қаттиқ қоя тошлардан иборат тоғли ҳудудлар бўйлаб, ёзнинг жазирама иссиғи, гармселлари, кишининг изғирин шамоллари остида темир йўл излари ётқизилгани, Тошгузар ва Дехқонобод, Оқработ ва Дарбанд, Бойсун ва Қумқўрғон каби 6 та янги станция ва йўловчи платформаларига эга бўлган 9 та бекат барпо этилгани мисолида ҳам қўриш мумкин [8].

Транспорт иншоотлари ҳудуди (темир йўл полотноси, станциялари, оқборлар) турар-жой ҳудудларини саноат ҳудудларидан ажратиш қўймаслиги

ва турар-жой худудлари ҳамда катта сув хавзалари ва кўкаламзорлар орасига ёриб кирмаслиги лозим (масалан, Амстердам шаҳри аҳолиси дарё кирғоғига атиги 100 м давомида чиқа олади, колган кирғоқ худудлари омборлар ва бошқа иншоотлар билан эгалланган).

Ўзбекистон Республикасида темир йўл транспорти фаолиятида туристларнинг темир йўл хизматларидан фойдаланиши: Ўзбекистонда темир йўлда ташиш Ўзбекистон Республикаси 1999 йил 15 апрелда қабул қилинган Темир йўл транспорти ҳақидаги Қонуни, шунингдек, Ўзбекистон Республикаси Вазирлар Маҳкамасининг 22.06.2000 йилда қабул қилинган Ўзбекистон темир йўллари Давлат ҳиссадорлик темир йўл компанияси низомига кўшимчалар киритиш тўғрисидаги қарори билан тартибланади. Халқаро йўлларда, жумладан темир йўл транспорти билан йўловчи ташишнинг умумий қоидалари 1970 йил 22 октябрда тузилган Саёхатга шартнома тузиш бўйича халқаро конвенция, 1921 йил 20 апрелда имзоланган Транзитнинг статуси ва эркинлиги ҳақидаги конвенция, 1961 йилдаги Берн конвенцияси ва бошқа кўплаб халқаро меърий ҳужжатлар доирасида ҳукуматлараро келишувлар орқали тартибга солинади[32].

Ўзтемирйўлйўловчи ташкилоти 31.12.1997 35 йилда ташкил топди ва 28.06.2002 йилда Очик Ақсиядорлик Жамоаси "Ўзтемирйўлйўловчи" га айланди. Ўзтемирйўлйўловчи ОАЖ темирйўл йўловчи транспорти ишини янада яхшилаш, йўловчиларга хизмат кўрсатиш маданиятини кўтариш, йўловчиларни ташиш бошқарувини такомиллаштириш ва темир йўл транспорти бошқармаларини бозор иқтисодиёти муомилаларини ташкил қилишда шароитлар яратиш учун ташкил топди. Ташкилотнинг марказий бошқармаси қуйидаги манзил бўйича жойлашган: Тошкент шаҳар, Туркистон кўчаси 7-уй. Ташкилот асосий фаолияти бўйича 7 та регионал филиаллардан иборат: Тошкент, Фарғона, Самарканд, Хоразм, Сурхандарё, Қашқадарё ва Оролбўйи, Ўзбекистон Республикасининг ўша вилоятларида жойлашган. Ундан ташқари, ташкилот қуйидаги филиаллардан ҳам иборат:

- пассажир поездларида йўловчиларга хизмат кўрсатиш;
- пассажир вагонларини жихозлаш ва хизмат кўрсатиш филиали;
- темирйўл агентстлиги;
- туризм, реклама ва маркетинг тадқиқотлар агентлиги;
- маҳаллий йўналишда йўловчилар ташишини ташкил қилиш сервис-экспресс филиали;
- давлатлараро йўналиши ва коммерция ишларида йўловчилар ташишини ташкил қилиш филиали [32].

Ўзбекистон темир йўл тармоғини модернизация қилиш бўйича 2013 йилгача бўлган даврни ўз ичига олган комплекс дастур қабул қилинган. Бу поездлар паркинни янгилаш, йўллارни қайта тиклаш, ихтисослаштирилган саноат корхоналарини реконструкция ва модернизация қилиш каби чора-тадбирлардир. Шунингдек, ушбу дастурда биз учун ва бутун минтака учун янги бўлган юқори тезликда ҳаракатланадиган йўловчи поездлар катновини йўлга қўйиш ҳам кўзда тутилган. Бу темир йўл транспорти ва унга нисбатан одамларнинг муносабатини тубдан ўзгартиради.

### **I-боб бўйича хулоса**

1. Ўзига хос транспорт таркибига эга, денгиз ва океанлардан узокда, Европа ва Осиё давлатларининг марказида жойлашган Ўзбекистон Республикасида транспорт тизимларини ривожлантириш масаласи доимо энг долзарб ва мураккаб масалалардан бири бўлиб келган ва ҳозир ҳам шундай бўлиб қолмоқда.

2. Транспорт ўрганишининг энг долзарб вазифаларидан бири транспорт тизимининг аҳоли сони, жойлашуви, шаҳар агломерациялари ва урбанизация билан алоқадорлигини ўрганиш ва шу асосда илмий қонуниятларни аниқлашдан иборат.

3. Ўзбекистонда аҳоли жойлашуви қадимдан транспорт йўллари билан боғланган. Ҳар қандай аҳоли манзилгоҳларидан турли йўللар ўтган ва,

аксинча, турли транспорт йўллари ўтган худудларда аҳоли манзилгохлари шаклланган. Бундай географик хусусиятлар айниқса аҳоли ва транспорт турлари зич жойлашган, ер ресурслари чекланган. Айтиш жоизки, бундай вазиятда аҳоли жойлашуви транспорт турини белгилаб беради.

4. Ўзбекистоннинг транспорт харитасига назар ташланса, қадимда Буюк Ипак йўли ва ҳозирги кунда халқаро аҳамиятга эга бўлган йўллар устида Бухоро, Тошкент, Самарқанд, Урганч каби шаҳарлар жойлашганлиги, давлат аҳамиятига эга йўллар кесишган нукталарда Бекобод, Жиззах, Когон каби шаҳарларнинг вужудга келганлигини кўриш мумкин.

5. Аҳоли ва транспортни ўзаро алоқадорликда ўрганишнинг бири иккинчисини тақозо қилади ва қуйидаги ҳолатлар кўзга ташланади:

- Халқаро аҳамиятга эга бўлган йўлларда асосан йирик шаҳарлар пайдо бўлади;
- Давлат аҳамиятидаги йўллар ўтган минтакаларда аксарият ўрта шаҳарлар жойлашган;
- Вилоят аҳамиятига эга бўлган йўлларида кўпроқ кичик шаҳарлар вужудга келган;
- Маҳаллий аҳамиятга эга йўлларда эса овуллар, кишлоқлар жойлашган. Шу билан бирга йўллар ва аҳоли манзиллари ўзаро кесишган худудларда транспорт пунктлари, транспорт марказ ва тугунлари пайдо бўлган. Масалан, Когон, Қўнғирот шаҳарларининг асосий функцияси транспорт марказидир, Навоий, Тошкент, Самарқанд қабилар муҳим транспорт тугунлари ҳисобланади.



## **II-БОБ. ТЕМИР ЙЎЛ ВОКЗАЛИ ВА ТЕМИР ЙЎЛ КОМПЛЕКСЛАРИНИ ЛОЙИХАЛАШ ВА МОДЕРНИЗАЦИЯЛАШ ТАЖРИБАЛАРИНИНГ ТАҲЛИЛИ**

### **2.1. Ўзбекистон Республикасида темир йўл вокзалларини лойихалаш ва қурилиш тажрибаларининг таҳлили**

Маълумки, Ўзбекистон қадим замонлардан Ғарб ва Шарқни боғловчи Буюк ипак йўлида жойлашган давлат сифатида машҳур бўлган. Эндиликда ана шу қадимий йўл янги сайқал топиб, элларни-елларга боғлаб келмокда [33].

Ҳозирги вақтда мамлакатимизни модернизация қилиш ва янгилаш, иқтисодий қисимнинг сифат жиҳатидан янги, замонавий таркибий тузилмасини шакллантириш, ҳудудларимизни комплекс ривожлантириш транспорт ва коммуникация тизимини такомиллаштириш билан узвий боғлиқдир. Мустақилликнинг дастлабки йиллариданок Ўзбекистоннинг транс-порт ва коммуникация тизимини такомиллаштиришда эски мустақил тузумдан қолган муаммоларни ҳал этиш талаб қилинарди. Бу муаммолар республикамизнинг Сурхондарё вилояти ва Қорақалпоғистон Республикасига олиб борадиган темир йўлларнинг қўшни Туркманистон ҳудуди орқали ўтишига барҳам бериш, республикада янги дунё талабига жавоб берадиган автомобил йўлларини қуриш ва мавжудларини реконструкция қилиш, авиация инфратузилмасини такомиллаштиришдан иборат эди [32].

Юқорида келтириб ўтилган муаммоларни ҳал этиш учун транспорт тизимини ислох қилишнинг стратегик йўналишлари белгилаб олинди ва республикада ягона миллий транспорт тизимини яратиш ишлари бошлаб юборилди. Соҳанинг барча тармоқлари - темир йўл, автомобил, авиация транспортининг ривожланишига асос солинди. Ўзбекистондаги темир йўлларнинг рақобатбардошлигини ошириш бўйича долзарб вазифалар белгиланди [32].

Темир йўл афтомабил ва хаво транспортларининг йўловчи вокзалларини аҳоли пунктининг маркази билан, вокзаллараро, турар жой ва саноат зоналари билан ва транспорт алокаларини тامينлаган холда жойлаштириш зарурлиги туғилди.

Темир йўл умумий тармоғининг янги сараловчи бекатларни шаҳар аҳоли пунктларидан ташқарида, янги техник йўловчи бекатлари, захирадаги кўчма таркиб корхоналари, юк бекатлари, контейнер майдончалари ва юклар узок сакланадиган янги омбор бинолари аҳоли жойлашган худуд ташқарисида жойлаштириш лозимдир. Аҳоли жойлашган худудлар ичида бўлган юк бекатлари худудида жойлашган узок вақт сакланадиган тахланмайдиган юклар омборлари ва майдонларини комунал-омбор зоналарига кўчириш лозим. Йирик ва ўрта йирик шаҳар атрофлари зоналарида транзит поездларни ўтказиш учун айланма темир йўллар кўзда тутилиб, уларда умумтармок аҳамиятидаги сараловчи ва юк бекатларини жойлаштириш лозим. Техник-иктисодий асослари бўлганда темир йўллардан шаҳар ичи ва шаҳар атрофидаги алокалардан фойдаланиш кўзда тутилади [32].

Темир йўлларнинг ҳар хил сатҳаларида кесишувчи II тоифадаги йўллар учун-аҳоли пунктларидан ташқарида III, IV тоифадаги йўллар учун-аҳоли жойлашган худудлардан ташқарида кўзда тутилиши керак. Турар жой курулмалари темир йўллар ўқидан бошлаб, 100 м кенгликдаги санитария-химоя зонаси билан ажратиш керак. КМК 2.01. 08-96 " Совкундан химоялаш" талабларига мувофиқ махсус шовкиндан химоя тадбирлари тامينланаганда санитария- химоя зонасининг энг кўпи билан 50 м камайтирилиши мумкин.

Темир йўл бекатлари, вокзаллар ва темир йўлнинг ташиш жараёни билан боғлиқ бошқа бўлинмалари худудлари, поездлар ҳаракати амалга ошириладиган ҳамда манёвр ва юк ортиш, юк тушириш ишлари бажариладиган йўловчилар платформалари ва темир йўл тармоқлари ўта хавфли зоналар ҳисобланади ва зарурат бўлганда атрофи ўраб қўйилади. Ўта хавфли зоналарда фуқароларнинг бўлиши ва объектларнинг жойлаштирилиши, бундай зоналарда ишлар бажариш, темир йўллар орқали

юриш ва уларни кесиб ўтиш қоидалари давлат темир йўл транспортини бошқариш органи томонидан белгиланади [10].

Ҳаракатдаги состав, шу жумладан ҳаракатдаги махсус состав ва контейнерлар, темир йўлларнинг ер устки қурилмалари қисмлари ҳамда темир йўл транспортига етказиб бериладиган бошқа техника воситалари ва механизмлар, шунингдек йўловчиларга кўрсатиладиган хизматлар тегишли норматив ҳужжатлар билан белгиланган ҳаракат хавфсизлиги, меҳнатни муҳофаза қилиш ва экология хавфсизлиги талабларига мос келиши лозим [10].

Сараловчи бекатлардан турар жой қурулмаларигача масофалар юк айланишини, ташиладиган юкларнинг портлаш хафи, шунингдек, йўл кўйиладиган шовкин ва вебратциялар даражасини ҳисобга олган ҳолда ҳисоблаш асосида қабул қилинади. Темир йўлдан боғ участкаларигача бўлган санитария-химоя зонасининг энг камида 50 м бўлиши лозим [10].

Санитария-химоя зонасида, темир йўл тармокланишидан ташқарида афтомабил йўллари, гаражлар, афтомабил тўхташ жойлари, афтомабилларга хизмат кўрсатиш корхоналари, омборлар ва комунал-майиший муассасаларни жойлаштириш мумкин. Санитария химоя зонаси майдонининг камида 50% кўкаламзорлаштириш керак. 11 ДАК Ўзбекистонтемирйўллари маълумотлари асосида муаллиф томонидан ишланган 2005 йилнинг охирида Тошкент марказий вокзалини таъмирлаш ишлар тугатилди. Йўловчиларга сервис хизматарини ошириш мақсадида янги вокзал биносида 6 та жуда қулай заллар ташкил қилинди:

-Йўловчиларни ҳамма керакли маълумотлар билан таъминлаш мақсадида вокзал биносининг марказий ҳоллида замонавий талабларга жавоб берадиган маълумотлар таблоси қўйилди;

- Ҳоллнинг биринчи каватида болалар кафеси ва майдончасидан иборат болалар зали жойлашган;

- Уйин зали оркасида дам олиш учун кулай 25 жойли она ва бола хонаси жойлашган. Шунингдек, иккинчи каватда харбий хизматга чакирилганларни хизмат кўрсатиш учун комендатура тузилди;

-Марказий киришнинг унг тарафида 6 та кассадан иборат касса зали жойлашган. Кассалар йўловчиларни ташиш автоматик бошқарувидан иборат янги “Экспресс-3” терминаллардан ташкил тўган. Иккинчи каватда ишбилармон кишилар учун Интернет клуб, кафе бардан ва бошқа комплекс хизматлардан иборат бизнес зал жойлашган [32].

Қуйидаги комплекс бир вақтда 65 кишига хизмат кўрсата олади. Кутиш зали томон юрганизда унг томонда ВИП зал жойлашган, у 2 каватни эгаллаган. ВИП зал комплексига 40 кишилик ресторан, 30 кишилик дам олиш зали, дам олиш учун юмшок креслолик кишки боғ киради. Залдан пассажирлар поездлар перронига чиқиш ва иккинчи каватдаги кутиш залига кириш мумкин. (Расм 1.8)



Расм 1.8 Тошкент жанубий вокзалининг олд томон кўриниши

Кутиш зали биринчи ва иккинчи каватларда жойлашган. Улар юловчиларга керакли маълумот бериш учун видео ва телеаппаратура билан таъминланган, шунингдек 1 соат давомида 500 кишига хизмат кўрсатиш учун кўшимча заллардан (бар, туалет, чекиш хоналаридан) ташкил қилган [30.32].

Кутиш залидан чиқишда бир вақтда 500 та йўловчини қабул киладиган, поездларни кутиш учун дам олиш жойлари берк зал-перрон жойлашган.

Вокзал биносининг чап тарафида делегатсияларни кабул килиш мухташам зали жойлашган. Марказий холлнинг чап ва унг тарафида йўловчилар учун кулай ўтириш жойлари ва фонтанлардан иборат ички ховли жойлашган. Тўла таъмирлаш ишлари тугагандан сунг вокзал ўрта хисобда 50 минг та мижозларга хизмат кўрсатиши мумкин бўлади. Хозирги кунда ҳамма келувчи ва кетувчи йўловчиларни инобатга олганда марказий Тошкент вокзали ўрта хисобда 29 минг кишини кабул килиш имкониятига эгадир [32].

Ўрта хисобда бир кунда вокзалдан 6 та халқаро ва 20 та маҳаллий поездлар жўнатилмоқда ва кутиб олинмоқда. Марказий Тошкент вокзали қошида “Экспресс-3” янги терминаллар билан жихозланган, шунингдек, йўловчилар учун комплекс хизматлар кўрсатадиган янги транзит кассалраи курилди [32].

Марказий Тошкент вокзали ҳамма Ўзбекистон Республикаси фуқролари ва мехмонларини кутиш учун тайёр. Ўзтемирйўлийўловчи ОАЖ фаолиятини мукамаллаштириш хозирги кунда ташкилот томонидан комплекс тадбирлар амалга ошмоқда Республикада темир йўл тармоғини янада такомиллаштириш мақсадида янги "Ўзгўз-Бойсун-Кумкўрғон" темир йўли курилди. 2007 йил 24 августда Ўзбекистон Республикаси Президенти Ислам Каримов "Тошгўз-Бойсун-Кумкўрғон" темир йўлининг тантанали очилишида сўзлаган нутқида "Асрий тоғу тошлар, дашту биёбонлар бағрида туну кун мардона меҳнат килиб, 223 километрдан иборат бўлган бу темир йўлни қиска даврда, ҳаммаси бўлиб 33 ойда, муддатидан икки йил олдин ишга топширилишининг ўзи, ҳеч шубҳасиз, мамлакатимиз тарихида ҳар томонлама улкан бир воқеа, десак, ўйлайманки, айна ҳақиқатни айтган бўламиз", деб таъкидлаган эди. Амалга оширилган бу буюк ишларнинг энг муҳим аҳамияти ва моҳияти шундаки, ўзбек халқи ўз куч-қудратини ва нималарга қодир эканини яна бир бор намоён эъти. Буни денгиз сатҳидан 1800 метр баландликда, қаттиқ қоя тошлардан иборат тоғли ҳудудлар бўйлаб, ёзнинг жазирама иссиғи, гармселлари, кишининг изғирин шамоллари остида темир йўл излари ётқизилгани, Тошгўз ва Дехқонобод, Оқработ ва Дарбанд, Бойсун ва

Кумкўрғон каби 6 та янги стансия ва йўловчи платформаларига эга бўлган 9 та бекат барпо этилгани мисолида ҳам кўриш мумкин (Расм 1.9) [30].



Расм 1.9 Марказий Тошкент вокзали

Айниқса, барча стансияларда йўл хавфсизлигини таъминлайдиган ишлаб чиқариш объектлари, мактаб, тиббиёт масканлари, сув ва газ тармоклари каби ижтимоий инфратузилма иншоотлари барпо қилингани бу лойиханинг эътиборли талаблар даражасида амалга оширилганини кўрсатади. "Тошгузар-Бойсун-Кумкўрғон" темир йўлининг қурилиши жараёнида 43 та кўприк, жумладан, темир йўл кўприклари ва йўл ўтказгичлари сингари мураккаб муҳандислик иншоотлари яратилди. Бу кўприklarнинг 9 таси денгиз сатҳидан 1500 метр баландликда бунёд этилгани, бу борада илгари Ўзбекистон тажрибасида қўрилмаган мислсиз ишлар бажарилганини кўрсатади [32].

Мазкур темир йўлининг қуриб, ишга топширилиши республика ривожланишида катта аҳамиятга эъга бўлди. Бу йўл республиканинг жанубий минтақаси - Қашқадарё ва Сурхондарё воҳаларини бошқа ҳудудлар билан боғлайдиган, қон томирдай зарур бўлган воситани, бутун мамлакат бўйлаб ягона ва яхлит темир йўл транспорт коммуникация тизимини барпо этишга имкон берди [30].

Бу йўл Ўзбекистоннинг чет давлатларга, аввало, Трансафғон темир йўл коридори орқали якин келажакда тўғридан-тўғри Хинд океани, Жанубий ва Жануби-Шаркий Осиё мамлакатлари портларига чиқиш ва экспорт имкониятини, шу билан бирга, республиканинг транзит ролини кенгайтириш борасидаги салохиятини кескин оширди.

Темир йўл тармоғининг ишга туширилиши натижасида юк ташиш ва йўловчилар катновини ташкил қилиш, темир йўлларга хизмат кўрсатиш ва йўл хавфсизлигини таъминлаш учун 2,5 мингга якин кўшимча янги иш ўрни яратилди. Янги ташкил этилган корхоналар ва хизмат шохобчаларида, айниқса, кичик бизнес ва хусусий тадбиркорлик соҳаларида эъса кўшимча тарзда 4 мингдан ортиқ киши иш ўринларига эга бўлди.

Минтаканинг табиий эр ости бойликларини ўзлаштириш учун янги имкониятлар пайдо бўлди. Сурхондарё ва Кашкадарё вилоятларининг ижтимоий-иқтисодий ҳаёти туб бурилишларга юз тутиб, аҳолининг турмуш фаровонлиги ошди [32].

Юк ва йўловчи ташиш масофаси 170 километрга, ҳаракат вақти эса 7 соатга қисқарди. Натижада темир йўл бўйлаб ташилаётган транзит ва маҳаллий юклар салмоғи сезиларли микдорда кўпайди. Ўтган йили мазкур темир йўлдан 5 миллион тонна юк ўтказилгани, шундан 4 миллион тоннаси транзит юклар эъканлиги ана шундан далолат беради. 2013 йилдан мухтарам Президентимиз раҳнамолигида яна бир улкан лойиха - 125 километрлик "Ангрен-Поп" электрлаштирилган темир йўл қурилиши бошлаб юборилди. Темир йўл нафақат Фарғона водийси вилоятларини республиканинг бошқа ҳудудлари билан, балки Европани Хитой билан боғлаб, мамлакатимизнинг транзит салохиятини янада оширади. 2016 йилнинг 22 июнда Ўзбекистон ва Хитой ҳамкорлигининг йирик ва истикболли лойихаси ижроси - Ангрен-Поп электрлаштирилган темир йўли ҳамда Камчик туннелининг расмий очилиш маросими бўлиб ўтди. Ангрен - Поп электрлаштирилган темир йўли ҳамда Камчик туннелининг расмий очилиш маросимининг энг муҳим аҳамиятга эга томонларидан бири, ушбу маросимда Ўзбекистон Республикасининг

Биринчи Президенти Ислом Каримов ва Хитой Халк Республикаси Раиси Си Сзинпин иштирок этгани бўлди. Жахонга машхур икки давлат раҳбарлари "Ўзбекистон" йўловчи поездининг Камчик туннелидан ўтишига рухсат берувчи семафорни ёкиш учун махсус тугмани босганликларини бутун дунё кузатиб турди. Ангрэн - Поп электрлаштирилган темир йўл линиясини барпо этишдан мақсад ҳам нафақат Фарғона водийси вилоятлари ва мамлакатимизнинг бошқа ҳудудлари ўртасида темир йўл орқали юк ва йўловчи ташиш имкониятини яратиш, шу билан бирга, Хитой - Марказий Осиё - Европа янги халқаро транзит темир йўл коридорининг энг муҳим бўғини бўлиши назарда тутилган эди [32,31]. Узунлиги 123,1 километр бўлган Ангрэн - Поп темир йўлининг Камчик довоидан ўтган қисмида 19,2 километрлик туннел барпо этилди. Ушбу қурилиш жараёнлари давомида Ўзбекистонлик темирйўлчиларнинг салоҳиятига хитойлик мутахассислар қойил қолишди, хитойликларнинг маҳоратига Ўзбекистонликлар тасаннолар айтишди.

Қатта меҳнат ғалабасига ҳар икки томоннинг юксак меҳнати, ҳамжихатлиги туфайли муддатидан аввал эришилди. 2017 йилда Президентимиз Шавкат Мирзиёев Хитой Халқ Республикасига давлат ташрифи давомида Хитой ишбилармон доиралари вакиллари билан учрашди. Айнан ана шу анжуманда Давлатимиз раҳбари Хитойнинг "Чина Раилвай Туннел Групп" компаниясига Ангрэн - Поп темир йўлининг Камчик довои қурилишининг муваффақиятли амалга оширилганлиги учун алоҳида миннатдорлик билдирди. Шунингдек, мазкур ташриф доирасида кўплаб соҳалар, хусусан, транспорт ва коммуникация инфратузилмасини ривожлантириш борасида "Ўзбекистон темир йўллари" акциядорлик жамияти билан ХХРнинг етакчи қурувчи компаниялари ўртасида самарали келишувларга эришилди [5]. Бугунги кунда ушбу темир йўл орқали Тошкент - Андижон - Тошкент йўналишида ҳар куни замонавий тезюар йўловчи поездлари аҳолига хизмат кўрсатмоқда. Андижон - Бухоро - Андижон йўналишида ҳафтасига иккита йўловчи поезди, ҳафтада бир маротаба



Андижон - Урганч - Андижон, Андижон - Москва - Андижон йўналишларида йўловчи поездлари катнови ташкил этилди. Бундан ташкари, бир суткада ўнлаб юк поезда Ангрен - Поп электрлаштирилган темир йўли орқали ўтиб, юкларни ўз манзилига этказмоқда [1].

Хусусан, мазкур темир йўл орқали, бир йил давомида 413 минг 162 нафардан ортиқ йўловчига хизмат кўрсатилди, 7395,6 минг тонна юк ташилди. Шунингдек, 1718 та янги иш ўринлари яратилди. Мустақиллик йилларида темир йўллари электрлаштириш ишларига катта аҳамият қаратилди. Ўтган даврда Ховос-Бекобод, Ховос-Жиззах линиялари электрлаштирилди ва Мароканд-Карши, Мароканд-Бухоро йўналишларини электрлаштириш ишлари 2016 йилда якунланди [32].

Тошкент-Самарканд-Бухоро, Тошкент-Самарканд-Карши йўналишларида тезювар электропоездлар катнай бошлади. Натижада поездлардан фойдаланиш ҳаражатларини 20 фоизга камайтириш, йўловчи ва юк ташиш тезлигини 1,3 баробар ошириш имкони яратилди. Марказий Осиё минтақасида энг биринчи бўлиб юкори тезликда ҳаракатланувчи Тошкент, Самарканд, Карши ва Бухоро шаҳарларини боғловчи "Афросиёб" поездлари катнови йўлга қўйилди. Темир йўл тармоқлари, вокзаллар, пиёдалар ўтадиган кўприклар ва тоннеллар, йўловчилар платформалари ва темир йўл транспортининг аҳолига хизмат кўрсатувчи бошқа объектларини қуриш ва реконструкция қилиш, шаҳар атрофига қатнаш учун ҳаракатдаги составни олиш темир йўл маблағлари ҳисобидан амалга оширилади, шунингдек маҳаллий бюджет, манфаатдор юридик ва жисмоний шахсларнинг маблағлари ҳисобидан ҳам амалга оширилиши мумкин [30].

## **2.2. Хориж мамлакатларида темир йўл вокзал ва комплексларини қурилиш ишлари ва лойихалаш тажрибаларини ўрганиш**

Дастлабки темир йўл вокзаллар дунёда биринчи бўлиб Англияда барпо этилган бу вокзал Стоктон-Дарлингтон темир йўл линиясида қурилган.

Дарлингтон вокзали 1825-йилда биринчи йўловчиларни манзилига олиб борди. Темирйўл вокзаллари Англиядан кейин Европада, Америкада, Россияда барпо этилди. Нью-Ёрк, Париж, Санк-Петербургда 1837-йилда, Берлинда 1838-йилда, Венада 1845-йилда Вокзаллар курилиб иш бошлади (1.5 расм).



Нью-Ёрк темир йўл вокзали (1871-йил)

Вокзалларнинг асосий архитектуравий-композицион ечимини баҳоловчи меъёрларга куйидагилар киради:

Принципал архитектуравий-фазовий схеманинг мавжудлиги, махсус мўлжалдаги лойihalанаётган мажмуанинг шакли (конфигурацияси) ва асосий ўлчамлари, шунингдек, мавжуд ёки лойihalанаётган шаҳар курилиши ва табиий камрови, турли вокзал, комплекс ва вокзал олди майдонини, пассажирлар биноларини (бир ёки бир нечта) ва перронларнинг асосий элементларини ўзаро қулай ва яхши кўринадиган боғланишларини таъминлаш [10].

Барча асосий хоналарнинг ўтказадиган оператсиялари характерига ватурли категориядаги пассажирлар (йўловчилар) харакати жадвалига (графики)га мос равишда кетма-кет жойлаштирилиши.

Композитсион бир бутунликни (масштаблилиги, пропорционаллиги, кисмларнинг мутаносиблигини) таъминлаши, шунингдек, бадий образ тавсифи ҳамда ўтказиладиган операциялар мазмунининг вокзал мажмуаси тектоник схемасига, асосий зал гурухлари ва бошка хоналарнинг ўзаро жойлашишига мослиги.

Лойихаланаётган объектнинг оралик элементларини кўллаган ҳолда транспорт воситаларининг кўлами ёки ўлчами (масштаби) ва инсон масштабига, кичик шаклдаги архитектуравий композицияларини, ободонлаштириш ва кўкаламзорлаштиришни, техникавий эстетик ва монументал (декоратив) санъат элементларини ўзаро мутаносиб ўлчамларда бўлишлигини таъминлаш [11].

Келажакда принципиал янги алока воситалари, масалан, хаво ёки магнит ёстикларда харакатланувчи поезд йўллари, овоз тезлигидан тез учувчи ҳамда тик кўтарилувчи самолётлар ва бошкалар яратилиши мумкин. Аммо янги вокзалларнинг архитектуравий композицион тузилишлари, элементларининг ўзаро боғ ланиши (вокзал олди майдонлари, бино ва перронлар) ва вокзаллари ўзаро ҳамда турли мақсадлардаги жамоат бинолари билан кооператсияланиши, шаҳар ривожланишидаги Аммо автобус вокзалларида ҳам транспорт ва пиёдалар харакати оқимларини аниқ ташкил этиш мақсадида махсус умумшаҳар харакатидан ажратилган перронлари куриш такозо этилади. Бу перронларда 2,5 дан кам 6 м. гача бўлган пассажир платформалари қирғоқсимон бўлиши мумкин [27].

Платформалар узунлигини кискартириш мақсадида аррасимон, киррали ва тароқсимон. (автобусларни 30°, 45°, 60° ва 90" бурчак остида жойлаштириши билан) ажратмалар (кромкалар) к ўлланилади. 45° бурчак остидаги киррали кромкалар автобуслар маневри учун нисбатан тежамкор ва кулай бўлиб, перрон майдонини хисоблашда хар бир пост 120- 170 м<sup>2</sup>юза билан чегараланади.

Перронлар одатда вокзал биносига нисбатан катта майдонни эгаллайди. Бу харакатдаги составнинг (масалан, поездларнинг узунлиги ва кабул килиш

жо натишйўлларининг сони, 150-200 м ва ундан катта узунликка ёки айланиш радиуслари 70-100 м боиган кўп ўринли самолётлар, уларнинг сони ва бошқалар) габаритларига (ташки оичамларига) асосан аникланади. Перронлар ечими вокзал биносининг аксарият бутун вокзал мажмуасининг ўтказиш хусусияти ва конфигурациясининг типи ҳамда ўлчамлари асосида режавий схемасини аниклаб беради [27].

Асосий хоналар гурухлари. Турли максадлардаги вокзаллар коидага кўра асосий пассажирлар хоналари гурухи (оператсион заллар, кутиш заллари, она ва бола хоналари, ресторанлар, буфет-кафелар, савдо киосклари, маъ Иумот бериш шохобчалари, почта-телеграф) маъмурий-хизматчи хоналар (стансия ва вокзал бўйича навбатчи диспетчерлар хоналари, йў налишдаги ходимлар хоналари, алока жихозлари ва бошқалар) ва техник-кўмакчи (козонхона, бойлер хонаси, трансформатор ва вентиллятсион (шамоллатиш) бўлма (камера)лари, омборхоналар ва бошқалар) гурухларига бўлинади. Кичик сиғимли вокзаллардаги касса ва маъ Иумот бериш хоналарини катта бўлмаган вестибюл холли ёки умумий залда, навбатда туриб қолишлари мумкин бўлган пассажирларнинг билетлари бўлган ва транспорт воситаси томон харакатланаётган пассажирларга халакит бермайдиган тарзда жойлаштириш тавсия этилади [10,27,24].

Ўртача ва катта сиғимли вокзалларда махсус оператсион хоналарни йўловчи (пассажир)лар харакатланиши давомидаги кетма-кетликда, маълумот бериш шохобчалари, кассалар, маъмурият хоналари тарзида жойлаштириш ўзини окламокда.

Оператсион залларни коидага биноан шаҳар томонда жойлаштириб, вокзалолди майдонига кенг ойнаванд фронт билан очиш пассажирларнинг вокзалолди майдонига якинлашишларида ва харакат йўналишларини танлаб олишларида кулайлик туғдиради [27].

Пассажирларга дам олиш хоналари ва кутиш зали гурухлари мўлжалланади. Уларга кутиш заллари билан бирга она ва бола хоналари, ваколатли шахслар учун хоналар киради. Вокзал сиғимини кенгайтиришда

очик кўкаламзорлаштирилган ховлилар, Ёнғидан ва куёшдан химояланган терассалар, текис томлар, йирик балконларяхши захира (резерв) ҳисобланади. Кутиш хоналаридаги ҳар бир пасажжир учун майдон юзаси турлича иш юритиш меъёрларида 1,3 дан 3,9 м гача ўзгариб туради.

Бевосита кутиш заллари яқинида жамоат овқатланиш корхоналарини, кафебуфет, тамаддихоналарни ва ресторанларни жойлаштириш мақсадга мувофиқ. Улар вокзал сифимининг ками билан 10 % асосида ҳисобланади. Кутиш залларида, одатда, хожатхоналар, баъзан маиший хизраат кўрсатиш ателелари, сартарошхоналар, шунингдек бемор ва холсизланган пасажжирлар учун боксхоналари бўлган тиббиёт пунктлари жойлаштирилади. Охириги санаб ўтилганлар, асосан, денгиз ва аеровокзалларда ижобий деб топилмоқда.

Транзит пасажжирларга хизмат килувчи нисбатан йирик иншоотларда, баъзан кинофилмларни ва телекурсатувларни намойиш этиш заллари жойлаштирилади [10].

Вокзаллар, одатда, умумшахар аҳамиятига эга бўлган йирик жамоат Иншооти ҳисобланиб, коидага кўра шахар хақида, баъзан эса бутун мамлакат хақидаги биринчи таассуротни ўзида ифода этади; бундай шароитлар улар архитектуравий композитсияларга кўйиладиган махсус (спесифик) талабларга таъ сир этади [10,18].

Бошка жамоат бинолари каби вокзаллар ечимлари ҳам марказлашган, блокланган ва павилёнсимон схемаларга ажратилади. Алохида монофункционал вокзал биноларининг компакт ечимлари марказлашган вокзаллар учун характерлидир. Бирлаштирилган ёки бошка бинолар билан кооператсиялашган (маъмурий - хизматчи, техник ва бошка бинолар билан) вокзаллар блоклашган вокзаллар сирасига киради. Ички мухитни ташкил этишнинг замонавий принциплари вокзалламинг хажмий-режавий тузилишига сезиларли таъсир этади. Анъанавий хашаматли иншоотлар ўрнини енгил, лаконик шаклидаги павилён бинолари эгалламоқда [17].

Вокзални нисбатан кичик хоналар ва зал ячейкалари билан тўлдириш каби эскирган анъаналар ўрнига пасажжирларга эркин ҳаракатланиш

имконини берадиган йирик хоналарга, шунингдек, жихозлар ўрнини алмаштириш билан авал қабул қилинган технологик схемаларга ўзгартириш киритилмоқда [17].

Турли сифимли ва мўлжалдаги вокзалламинг конструктив схетналари ҳам турли-тумандир. Мамлакат амалиётида балка-устунли темир-бетон конструксиялар кенг қўлланилмоқда, бунга йиғма саноат ашёларидан фойдаланган холдаги 6x6 , 6x12 ва 6x18 м ўлчамлардаги таянч сеткалари бўлган темирбетон конструксиялари мисол бўла олади [27].

Шундай бўлишига карамай, баъзи нодир иншоотларда ҳам намунавий йиғма конструксиялар муваффақият билан қўлланиши мумкин. Масалан, Москва шаҳар аэровокзалида, шунингдек, Москва-Внуково ва Москва-Шереметево вокзалларидаги пассажир заллари оралиғи 15 м бўлган намунавий (типовой) темир-бетон фермалар билан ёпилган. Россиядаги энг йирик, Москва шаҳридаги Домодедово аэровокзалидаги қаватлар орасида 15 м ораликли ТТ типидagi олдиндан кучлантирилган темир-бетон ўра ёпмалар қўлланилган [31].

Замонавий чет эл амалиёти ўзини конструктив схемаларининг турли-туманлиги билан ажралиб туради. Балка-устунли конструксиялар билан вант системалари, икки томонлама эгик копламалар ва бошка фазовий конструксиялар ҳам қўлланилади. Булар билан бир каторда анъанавий ғишт, сувок, ёғоч ва турли фактурадаги табиий тош материаллар ҳам муваффақият билан ишлатилмоқда [15].

Баъзан ёпмалар ўрнида ёғочли елимланган балкалар (Буюк Британиядаги Харлоу ва Ковентри вокзаллари, Канаданинг Ванкувер шаҳридаги аэровокзал), гиперболоик, параболоидлар кўринишидаги ёпмалар (Голландиянинг Роттердам шаҳридаги вокзал), очик металл симли фермалар (Франсиянинг Рене шаҳридаги автовокзал) хизмат қилади. Вант конструксиялари алохида истикболли бўлиб, ёпмаларнинг оғирлигини қамайтиради ва айни вақтда оралик масофани узайтириб энг кам таянчлар сони билан чегараланишга олиб келади [25].

Конструкциявий-режавий композитсияси билан ўзига хос бўлган аэровокзал Нью-Ёрк-Айдуалд аэропортидаги Пан Американ Эйрлейнс компаниясининг аэровокзалидир. Бино бутун ташки деворлари периметри бўйича давом этувчи, консол осмалари (навеслари) бўлган (оралиғи 35м) 32 та металл балкали вант ёпмаси билан ёпилган. Перрон ёпмаси устидаги османинг баландлиги 15 м. Бу ўз навбатида ёпма остига энг йирик самолётлами киритиш ва пассажирлар ҳамда хизматчи ходимлами ёғ ин-сочиндан химоя қилиш имконини беради. Вокзал ёпмаси режада ўқлари бўйича 120 м ва 160 м ўлчамларга эга бўлган жуда катта эллипси ташкил этади [27].

Замонавий вокзалларнинг комфортлилик даражаси аксарият кўлланилаётган технологик ва инженерлик жихозлари, эскалаторлар ва харакатланувчи йўлкалар, юк ташиш транспортерлари ва кўтариш мосламалари, телескопик траплар, куёшдан химояловчи кўтарма-айланма жалюзилар, автоматик очилувчи эшиклар ва бошқалар билан аникланади (Расм 2.0) [31].



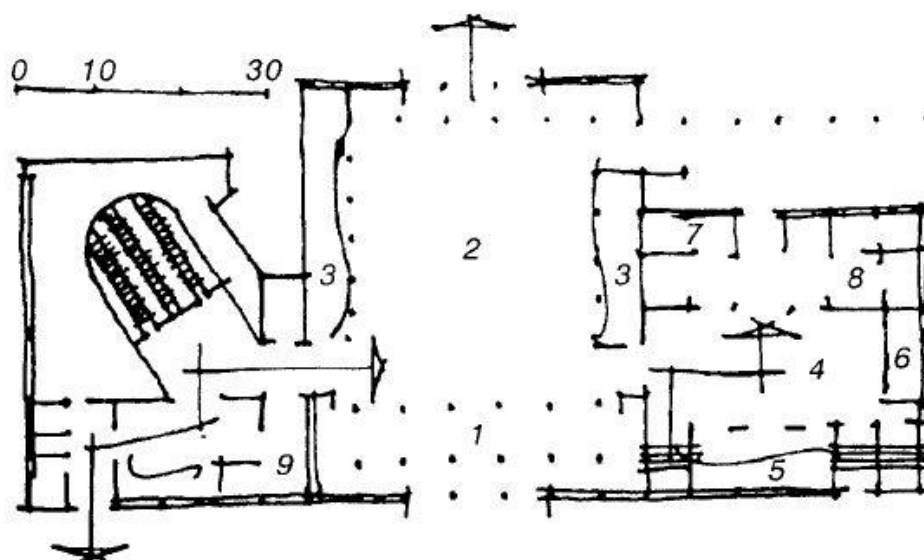
(Расм 2.0) Каназава вокзали Япония

Энг юкори бадий-естетик самарадорликка, эффект (таъсир)га факат вокзал мажмуасига кирувчи барча бинолар, иншоотлар ва элементламинг ўзаро муносиб ечими билангина эришиш мумкин. Темирйўл вокзали ва автобус вокзалини бирлаштириш йўлидаги биринчи кадам перрон ва вокзал олди

майдонидаги ҳаракат жараёнини аниқ ташкил этишдан иборат. Масалан, лойихаларда 100, 200 ва 300 пассажирга мўлжалланган темирёи-автобус вокзаллари темирйўл ва автобус перронлари бир-бирига имконият даражасида яқинлаштирилиши зарур [27].

1.6.-расм. Санкт-Петербург шаҳридаги Финлянд вокзали.

Тарх.



**расм 2.1:** 1-аванзал; 2-бош операцион зал; 3-шаҳар атрофида катнайдиған поездлар чиптахонаси; 4-кутиш зали; 5-узок йўлга катнайдиған поездлар чиптахонаси; 6-буфет; 7-почта; 8-юк саклайдиған бўлим; 9-метрога кириш вестибюли.

Транспортдан-транспортга ўтиш жараёнида пассажирлар нафакат перрон осма (навес)лардан, балки умумий хоналардан ҳам фойдаланишлари мумкин. Майдонда транспортламинг ҳаракати умумий болганлиги учун, пассажирларнинг ҳаракатланиш йўллари киска ва хавфсиз бўлиши керак. Хар хил турдаги транспорт воситаларининг мутаносиблиги турли-туман бўлиши мумкин. Аммо хар бир пассажир боғланиш тугунларини ташкил этувчиларининг бирлиги ва ўзаро алоқасида кетма-кетлик принсипига амал килиниши зарур [27].



Вокзаллами лойихалаш меъёрларида доимо маълум микдордаги мехмонхоналарни (енг авало, транзит пассажирлар учун), шунингдек, йирик вокзалларда салмокли майдонни эгаллайдиган умумий овкатланиш муассасаларини жойлаштириш назарда тутилади.

Кўпинча вокзаллар савдо-сотик хизматини кўрсатувчи муассасалар билан кооператсияланади. Бунга, Чикагодаги автовокзал (бу мажмуада 18 та дўкон ҳам жойлашган), Осака ва Гамбургдаги автовокзаллар (савдо марказлари билан кооператсияланган), Брюсселдаги йирик почта-темир йўл вокзали билан бирлаштирилган савдо-сотик пассаж кўчаси мисол бўла олади. Закопан шаҳридаги (Польша) автобус вокзали.

Замонавий фуқаро авиацияси шаҳарлардан узоқда жойлашган аэропортларга эга бўлиб, улар аксарият автомобил йўллари билан боғланади. Шу сабабли сўнги йилларда авиопассажирларга бевосита шаҳарда хизмат кўрсатиш ривожланмоқда [27].

Шаҳар транспорти агентликлари ва шаҳар автовокзаллари аэровокзаллар аэропортлардан факат жойлашиши билан фарқланмайди. Агар аэровокзаллар самолётлар билан боғлиқ бўлса, автовокзаллар факатгина автобуслар, автомобиллар, баъзан темирёилар, метро ва бошқа манзилга етказувчи транспортларга боғлиқ бўлади.

Маданий-маиший хизмат кўрсатувчи муассасалари темирйўл, автобус ва бошқа вокзаллар билан кооператсияланиши иқтисодий жиҳатдан ҳам самаралидир.

Маълумки, бир йирик бинони куриш ва тутиб туриш ўша хажмдаги турли майдонларда курилган бир нечта кичик биноларга кетган умумий сарф-харажатлардан кам бўлади. Кооператсиялаш асосий ва кўмакчи майдонламинг такрорланишини тугатади ва бирлашган вокзалнинг (эксплуатация қилиш сифатига таъсир этмаган ҳолда) умумий хажмини 10-15% дан кам бўлмаган ҳолда қисқартириш имконини бериб, бадиий-эстетик масалаларни тўла-тўқис хал этишга замин яратади [27].

### **2.3. Хориж мамлакатларида темир йўл вокзали ва темир йўл вокзали комплексларини модернизатсия қилиш тажрибаларининг тахлили**

Вокзал ҳар доим шаҳар транспортда аҳамиятли ҳисобланган. Инсонлар учун манзилга тезроқ бориш, арзонлиги жиатидан темир йўл кулай бўлган. Бой инсонлар поездга минган вақтларида, ўша поездда уларнинг юклари учун алоҳида вагонлар қўшилган. Англиянинг Юстон, Кингс -Крос, Пуддингтон ва бошқа вокзалларда юк ташувчи поездлар катнай бошлади. Темир йўл транспорт алоқалари учун кулай бўлган. XIX асрнинг 1-ярмида архитектурада янгича йўналиш пайдо бўлди. Бу йўналиш жамоат бинолари турига қирувчи темир йўл вокзалларида намоён бўлди.

XX асрларда вокзалларда инженер тармоқларини ривожлантиришга катта аҳамият берилди. Вокзаллар ўзига хос хусусиятлари бўйича бир қатор турларга таснифланади. Яъни фойдаланилаётган транспорт турлари ва тайинланиши, магистралдаги ўрни, ўтказиш хусусияти ва сизими ҳамда пассажирлар (ёшовчилар) категориясига кўра таснифланади.

Транспорт иншоотлари фойдаланилаётган транспорт тури ва тайинланишига кўра алоҳида темирёи вокзаллари ва павилёнлар гуруҳларига бўлиниши мумкин; автобус вокзаллари ва павилёнлари; аэровокзаллар, шаҳар вокзалларининг агентликлари.

Магистралда жойлашган ўрнига кўра вокзаллар қуйидагича фаркланади: охириги, сўнги бекат вокзаллари (тупик)ларда поездлар алмашилиши содир бўлади (автобуслар, самолётлар ҳозирланади), богианишли (узловие) вокзалларда, одатда, транспортдан-транспортга ўтувчи йўлочилар оқими мавжуд бўлади, оралик вокзаллар эса йирик станциялар орасида жойлашади (Расм 2.2).



(Расм 2.2) Сочи темир йўл вокзалининг умумий кўриниши

## II- боб бўйича хулоса

1. Хозирги вақтда мамлакатимизни модернизасия қилиш ва янгилаш, иқтисодиётимизнинг сифат жиҳатидан янги, замонавий таркибий тузилмасини шакллантириш, ҳудудларимизни комплекс ривожлантириш транспорт ва коммуникация тизимини такомиллаштириш билан узвий боғлиқдир.

2. Юқорида келтириб ўтилган муаммоларни ҳал этиш учун транспорт тизимини ислох қилишнинг стратегик йўналишлари белгилаб олинди ва республикада ягона миллий транспорт тизимини яратиш ишлари бошлаб юборилди. Соҳанинг барча тармоқлари - темир йўл, автомобил, авиасия транспортининг ривожланишига асос солинди. Ўзбекистондаги темир йўлларнинг рақобатбардошлигини ошириш бўйича долзарб вазифалар белгиланди.

3. Вокзалларнинг асосий архитектуравий-композицион ечимини баҳоловчи меъёрларга қуйидагилар қиради:

Принципиал архитектуравий-фазовий схеманинг мавжудлиги, махсус мўлжалдаги лойihalанаётган мажмуанинг шакли (конфигурацияси) ва асосий ўлчамлари, шунингдек, мавжуд ёки лойihalанаётган шаҳар қурилиши ва табиий камрови, турли вокзал, комплекс ва вокзал олди майдонини, пассажирлар биноларини (бир ёки бир нечта) ва перронларнинг асосий

элементларини ўзаро қулай ва яхши кўринадиган боғланишларини таъминлаш.

Барча асосий хоналарнинг ўтказадиган оператсиялари характериға ватурли категориядаги пассажирлар (йўловчилар) харакати жадвалиға (графиға)ға мос равишда кетма-кет жойлаштирилиши.

Композитсион бир бутунликни (масштаблиғи, пропорционаллиғи, кисмларнинг мутаносиблиғини) таъминлаши, шунингдек, бадий образ тавсифи ҳамда ўтказиладиган операциялар мазмунининг вокзал мажмуаси тектоник схемасиға, асосий зал гурухлари ва бошка хоналарнинг ўзаро жойлашишиға мослиғи.

Лойихаланаётган объектнинг оралик элементларини кўллаган холда транспорт воситаларининг кўлами ёки ўлчами (масштаби) ва инсон масштабига, кичик шаклдаги архитектуравий композицияларини, ободонлаштириш ва кўкаламзорлаштиришни, техникавий эстетик ва монументал (декоратив) санъат элементларини ўзаро мутаносиб ўлчамларда бўлишлиғини таъминлаш.

4. Вокзални нисбатан кичик хоналар ва зал ячейкалари билан тўл дириш каби эскирган анъаналар ўрниға пассажирларға эркин харакатланиш имконини берадиган йирик хоналарға, шунингдек, жихозлар ўрнини алмаштириш билан авал кабул килинган технологик схемаларға ўзгартириш тавсия қилинади.

5.Замонавий вокзалларнинг комфортлилик даражаси аксарият кўлланилаётган технологик ва инженерлик жихозлари, эскалаторлар ва харакатланувчи йўлкалар, юк ташиш транспортерлари ва кўтариш мосламалари, телескопик траплар, куёшдан химояловчи кўтарма-айланма жалюзилар, автоматик очилувчи эшиклар ва бошкалар билан аникланади.

### **III-BOB. ЎЗБЕКИСТОН РЕСПУБЛИКАСИДА ТЕМИР ЙЎЛ ВОКЗАЛИ ВА ТЕМИР ЙЎЛ КОМПЛЕКСЛАРИНИ КЕЛАЖАҚДА РИВОЖЛАНТИРИШ ТЕНДЕНЦИЯЛАРИ**

#### **3.1. Темир йўл вокзали ва темир йўл вокзали комплексларини модернизатсияси ва архитектуравий режавий структураси**

Самарканд шаҳридаги "Самарканд" темир йўл вокзали биносининг режавий ечими 1-2 каватли хажимлар билан ечилган ( 4-расм). Бинонинг узунлиги 132 м, эни 61 м ўлчамга эга. Асосий кириш қисмида шаҳар тарафда ингичка калоналар билан белгиланган бино ўртасидаги кириш эшиклари орқали асосий кутиш залига кирилади. Асосий кутиш зали калоналар билан ечилган бўлиб, узунлиги 84м ва 42м ўлчамга эга. Залнинг ўртасида иккита катта зинапоялар орқали 1,2, 3-платформаларга чиқиш мумкин. Бундан ташқари, 1-платформада жойлашган чап ва ўнг кўшимча ер ости тунеллари орқали пассажерларга хизмат кўрсатиш мумкин [32].

Вокзал биносининг 1-кавати ўнг тарафида она ва бола хонаси жойлашиб, пассажерлар учун қулай ҳолатда шакиллантирилган. Ўнг тарафида алоҳида кириш орқали кассалар қисми жойлаштирилган. Бундай кириш орқали кассалар вестубил, 8 та касса жойлари, вокзал бошлиқ хонаси, ёрдамчи ходимлар хоналари, информатион хоналар ва ходимлар хонаси жойлаштирилган.

Бундан ташқари ушбу тугунда хизматчилар хонаси, хизматчилар хонаси ва посбонлар хонасидан иборат. Вокзал биносининг 1-кавати чап тарафида пассажерлар учун қулай бўлган кафе бар жойлашган. Шу жоининг ўзига телिमинора жойлаштирилган. Чап тарафдаги алоҳида кириш орқали кузатув хоналари, маълумотлар хоналари жойлаштирилган [32].

Бундан ташқари шу жойдан кафе, бар учун пишириклар учун хоналар хизматчилар учун хоналар ва санитария бўлими жойлаштирилган.

Вокзал биносининг 1- каватига шаҳар тарафдан кириш қисмининг қарама қаршида асосий платформага чиқиш қисми жойлашган. Ушбу чиқиш жойидан пасажерларнинг поездга чиқиш жараёни бошланади. Шундай қилиб, вокзал биносининг 1-каватига асосий функцияга эга зал ва хоналар мажмуаси жойлаштирилган. Бинонинг биринчи каватига 4 та тарафдан кириш мумкин ва иккинчи каватга чиқиш ҳам зинапоялар орқали ечилган. Вокзал биносининг кутиш залидан 2-ва 3-палтформаларга ер ости тунели орқали ўтиш мумкин. Бундан ташқари, 1-платформанинг чап ва ўнг тарафларидан кўшимча равишда ер ости тунеллари жойлаштирилган [32].

Вокзал биносининг 2- каватидаги хоналар умимий кўриниши залнинг ҳар иккала тарафида жойлашган . Уларга ёрдамчи зиналар опкали чиқилади. Кутиш залидан эса чап тарафда жойлашган зинапоя орқали пасажерлар иккинчи каватга кўтарилади. Иккинчи ўнг тарафида жойлашган хоналарнинг бош фасад тарафида мажлислар зали, техник ходимлари жойлашган. Орқа фасад тарафига ҳам техник ходимлар ва ёрдамчи хоналар жойлашган. Иккинчи каватининг чап тарафида овқат тайёрловчи ёрдамчи хоналар жойлашган. Орқа фасад тарафида эса мамурият хоналари ва кузатув хоналари жойлашган.

Вокзал биносининг фасадлари ечимлари учта кўринишга эга: шаҳар тарафдан қаралганлиги олд фасад ечими ; темир йўл излари жойлашган платформа тарафдан қаралгандаги орқа фасад ечими; ёнбош томондан қаратилган ён фасад ечими.

Ҳамма фасадларнинг масштаби 1:100 нисбатида чизилган. Вокзал биносининг бош фасаднинг олд қисми 12 та қалонага эга бўлган шиша девор билан безатилган. Томнинг ёпмаси, ён қисмлари икки каватли бўртиб чиққан ҳажмлар ва икки ён тарафидан кириш қисимлари алоҳида ажратиб кўрсатилган. Бинонинг чап тарафида телекузатув минораси жойлашган. Миноранинг тўрт тарафида соатлар жойлаштирилган. Кутиш залининг ўртасида учта пирамида шаклидаги ойнабанд ёритқичлар қўйилган. Улар марказий композитсиясини тугалловчи элемент сифатида қўйилган.

Вокзал биносининг орка фасадининг уммумий кўриниши темир йўл платформаси узра кўрилади. Бунда поездга чиқиш эшиклари ва икки ён блоклари қурилмалари алоҳида қурилмалари алоҳида- алоҳида кўрсатилган. Ушбу блок тизимидаги кўринишлар олд тарафи калоналари билан соялар орқали ёпилган. Бу калоналар ўз навбатида вокзал фасадининг эстетикасини оширади. Вокзал биносининг ён фасади ўзининг динамик формалар ва улар орқали тузилган композитсияси билан ажратиб туради. Бунда биносининг олд тарафида турган телекузатув минорасининг акси сифатида туриши катта рол ўйнайди. Ён фасад кассалар блоки ва пишеблокга кириш ҳамда вокзал мамурият хоналарини ўзида акс эттиради [32].

Биносининг ён фасади мувозанатлаштирилган хажимлар орқали ечилган. Вокзал биноси интерерининг архитектуравий- режавий композитсияси маркази бўлаб икки қаватни ўз ичига олувчи операцион-кутиш зали қиради. Бу залнинг ичида амалиёт зали, пасажерлар учун информатсион таблолар, почта бўлими ва савдо кёсклари жойлашган. Кутиш залида пасажерларининг транспортларга ўтказиш ва чиқариш амалёти бажарилган. Бунинг учун керакли скамекалар ва асбоблар билан жиҳозланган. Вокзал биносининг интерерилари яхши эркин муҳит сифатида ечилган. Бунда умумий орнометлашган осма потолокларнинг композитсион қўшилмаси катта рол ўйнайди.

Вокзал биносининг экстерери сифатидаги бирламчи архитектуравий детал ролини бош фасадга қўйилган телекузатув минораси ўйнайди. Бу миноранинг шаҳар тарафдаги ўтиш жойи ва мойдон узра туриши вокзал биносига бош кириш қисмини композитсия жиҳатидан мустаҳкамлайди. Бундай акцент вокзал биносининг бош порталидаги ўзига хос синоним сифатида ишлатилган [30].

Вокзал биноси ва иншоотларнинг характери қуйидаги хусусиятларни таъкидлайди: биносининг бўлақларига бўлинмаган оддий қисми вокзал олди майдонинг бутунлай тарзини эслатади; темир йўли бўлаб чўзилган кутиш залининг хажми ва уларнинг пирамида сифатидаги ойналар билан

ёритилганлиги; вокзал биноси том ёпмасининг бутунлай ёпилиши хусусиятлари киради. Бунда фасад эксрерларининг чизикли тамойилдаги тузилишини алохида такидлаш мумкин. Аммо шу билан бирга вокзал биносининг пластик хажми бошқача ифода этилган. Бинонинг композитсияси динамик ҳолатда ечилган ва шаҳар тарафидан вокзал очикрок композитсияга эга.

### **3.2. Темир йўл вокзали ва темир йўл комплексларини ривожлантириш тенденциялари**

Халқаро тажрибани таҳлил қилиш асосида аниқланиши мумкин бўлган темир йўл станцияларини ривожлантиришнинг асосий тенденциялари қуйидагилардан иборат:

1) Анъанавий темир йўл станцияларини юқори даражада хизмат кўрсатувчи терминалларга айлантириш, транспорт коридорларини мувофиқлаштириш тизимлар ва турли ҳудудий даражалардаги транспортнинг бошқа транспорт турлари билан ўзаро таъсирини таъминлаш. Йўловчиларга хизмат кўрсатиш ва йук ташиш билан бир каторда, терминаллар сифатини ҳам такомиллаштириш. Метро тизимини поезд станциясининг ичкарасига жойлаштириш йўли билан темир йўл транспортини метро тизими билан бирлаштириш европа давлатларида одатий амалиётлардан бири саналади.

2) Қурилиш - транспорт воситаларини ҳисобга олган ҳолда барча жорий тенденциялари, Шаҳарларда темир йўл вокзали комплексларининг роли ва вазифалари шаҳар ҳаётидаги темир йўл станцияларининг аҳамиятини ошириш ва улар томонидан амалга ошириладиган вазифалар сонининг ўзгариши.

Ҳозирги вақтда темир йўл станциялари шаҳар учун миҳим аҳамият касб этади ва унинг вазифаси тобора кенгайиб бормокда ва уларнинг асосий вазифалари қуйидагилардир:

- шаҳар инфратузилмасини такомиллаштириш;



-транспортнинг кулайлигини ошириш;

-Транспорт ва ша атроф-мухит ўртасидаги зиддиятни бартараф этиш;

- шаҳар аҳолисининг ҳаёт сифатини яхшилаш.

3) Темир йўл стантсияларининг ҳажми туфайли катта майдон талаб қилганлиги сабабли одатда бўш майдонга эҳтиёжи бор шаҳарларнинг ҳудудларни комплекс ривожлантириш лойиҳаларида темир йўл вокзаллари муҳум рол ўйнайди.

4) Хориждаги темир йўл вокзалларини реконструкция қилиш ва ривожлантириш одатда вертикал ёки горизонтал тарзда амалга оширилади ва қуйидагиларни ўз ичига олади:

-қўшимча яққа тартибдаги объектларни қуриш;

- мавжуд биноларга, иншоотларга бириктирилган ҳолда модернизация қилиш;

-Эр, ер ости йўллари, галлереялар, эр ости вестибуллари ва х.к. билан қўшимча ҳолда тамирлаш;

- темир йўл вокзалининг мавжуд биноларининг устки қисмини тамирлаш;

- ер ости заминларини қуриш;

- платформаларни кенгайтириш ва бошқалар.

5) Хорижий ва бошқа давлатлар темир йўл стантсияси мажмуаси вокзаллари тижорат фаолиятини оптимал ташкил қилувчи асосий омиллардан бири ҳисобланади. Темир йўл стантсиялари мажмуалари қуйидаги тамойиллар асосида таксимланади:

- Нақд зоналари (маълумотнома билан биргаликда, ахборот хизматлари билан) темир йўл стантсиялари мажмуаларига қириш жойларига яқин йўловчиларнинг катта оқимларига яқинлиги жихатидан энг жозибали жойларда жойлашган.

- Платформаларидан қириш яқин, поезд стантсиясига асосий қириш яқинида шу жумладан асосий йўловчи ўтиш жойлари овқатланиш жойларига яқин жойлашган. Қўпинча овқатланиш жойлари асосий йўловчи ташишидан қўринади. Улар маълумотлар қаватда жойлашган меҳмонлар, поезд

стантсияси бир неча каватли бўлса, умумий овкатланиш 2-каватда ёки эртўласида жойлашган бўлиши мумкин [31].

Кичик ўлчамли чакана савдо майдончалари:

- асосий йўловчи ташиш йўлида (масалан, темир йўл стантсиясига кириш эшикларида, эскалаторларга кириш

эшигида, залнинг марказида)

- асосий йўловчи ташиш бўйича (масалан, деворларда киосклар).

Йўловчилар ташиш йўналиши бўйича жойларни кутиш хонаси, биринчи ёрдам пунктлари, телефон автоматлари, электрон кутибхоналар жойлашиши мумкин.

### **3.3 Темир йўл вокзали ва темир йўл комплексининг бадиий эстетик образи**

Бугунги кунда шаҳарсозлик ва архитектура сифатига кўйиладиган талаблар ортиб бормоқда. Жумладан, иқтисодий, ижтимоий - демографик, меъмориал - бадиий ва табиий - иқлимий шароитларни ҳисобга олиш билан боғлиқ бўлган ҳамда экология, транспорт инфратузилмасини модернизатсия қилиш ва ривожлантиришнинг ўзига хос замонавий омиллар сифатида рўёбга чиқмоқда.

Темир йўл вокзаллари архитектураси ушбу биноларнинг жамиятдаги рўли ва ўрнига, маҳаллий табиий иқлим шароитларига, темир йўл вокзалларининг турига, мавжуд иқтисодий-ижтимоий имкониятлар ва эстетик талабларга боғлиқ ҳолда шакллантириш лозим.

Темир йўл вокзали хизматидан фойдаланувчиларнинг хилма-хиллиги (ёшун қариялар маҳаллий ва хорижий сайёохлар) ва ушбу объектга хос функциялар ҳам унинг архитектуравий ечимига кўп жихатдан таъсир кўрсатади [31].

Ўзбекистондаги мавжуд темир йўл вокзалларини сифими жихатидан уч гуруҳга болиши мумкин:

- Катта сиғимли (бир вақтнинг ўзида 300 дан -400гача йўловчини сиғдиради).
- Ўрта сиғимли (бир вақтнинг ўзида 100 дан -300гача йўловчини сиғдиради).
- Кам сиғимли (бир вақтнинг ўзида 100 нафар йўловчигача сиғдиради).

Катта сиғимли темир йўл вокзаллари одатда, пойтахт шаҳарларида жойлашиб, уларнинг архитектураси шаҳар замонавий жамоат бинолари архитектурасини ташкил этиш лозим (Расм 2.3).



(Расм 2.3) Платформага ўтиш йўллари

Темир йўл вокзаллари архитектураси маълум маънода маҳобатли, асосан, фронтал хорижий композицияга таъсирчан тарз ва силуэтга эга бўлиши, ҳажмий-фазовий ечими яхлит, кўринишда бинонинг тарз қисми асосан симметрик композицига асосланиши керак. Симметрия марказида вокзал биносига кириш, яъни “остона” композицияси алоҳида ечимга эга бўлиб, у бино массасидан ажралиб туриши меъморий жиҳатдан алоҳида бўрттирилган бўлиши зарур [10].

Вокзал биносининг олд ва орқа яъни йўловчиларни қабул қилиб олиш ва кузатиб қўйиш қисмлари архитектураси бирдай таъсирчан замонавий кўринишида, унинг ечимида энг замонавий қурилиш материаллари ва пардоз

материаллари ишлатиш лозим. Бинонинг олд ва орқа тарзларида вокзал номи яъни масалан “Самарқанд темир йўл вокзали” деб ёзиб кўйилиши керак.

Катта сифимли Темир йўл вокзали биноси композициясида узокдан кўзга кўриниб турадиган вертикал соат ҳам болиши мақсадга мувофиқдир.

Бизнинг Ўзбекистон иқлими (иссиқ ва қуруқ иқлим) шароитида бино тарзи тарафида усти ёпиқ бўлган галереянинг ҳам болишлиги мақсадга мувофиқдир.

Ҳар қанақа ҳолатда ҳам вокзал биноси тарзини ритмик элементлар билан йирик фазавий масштабда болишлиги мақсадга мувофиқдир.

### **3.4. Самарқанд шаҳри темир йўл вокзали ва темир йўл вокзали комплексини шакллантиришни ташкил этиш ва лойihalаш тахлили**

Темир йўл вокзали ҳамма вақти ташки ва шаҳар транспорти учрашган жойларда жойлашади. Вокзалнинг қулайлиги поездга ўтиришига кетадиган вақти ва ҳаракатнинг қамлигига қараб белгиланади. Аввалги вақтларда темир йўлларда оддий усуллар билан поезддан ички шаҳар транспортига ўтиш мавжуд бўлган. Бунда транспорт ролини ўйнаётган кореталар пасажерларни бирданига платформалардан олиб кетган.

Ҳозирги вақтдаги пасажерларни ёпасига темир йўл транспортдан шаҳар транспортига ўтказиш, катта масштабдаги ишларни, почтани, кичик юкларни саралаш ва жойлаштириш учун вокзал биносининг мавжудлигини таказо этади.

Самарқанд шаҳрида жойлашган темир йўл вокзали ўрта ҳажимдаги вокзаллар сирасига қиради. Самарқанд вилояти ҳудудидан ўтувчи эски темир йўл линиялари модернизатсия қилиниб, 2 ва ундан ортиқ темир йўл изларига эга бўлди. Бу вокзал шу жойдан ўтувчи темир йўлга нисбатан ён тарафга жойлашган бўлиб, 1-2 қаватли бинога эга [32].

Самарқанд шаҳрида жойлашган "Самарқанд" темир йўл вокзали шаҳарнинг жанубий-ғарбий томонида жойлашган.

Шахарнинг барча транспорт йўллари темир йў вокзали олдида жойлашган майдон орқали ўтади. Шахар транспорти оқимининг ўсиши вокзал олди майдонининг режавий бошқариш зарурлигини кўрсатади. Бундай бошқарув элементларига: транзит ўтувчи транспорт оқимини изолятсия қилиш; жамоат аҳамиятига эга транспортнинг тўхташ жойларини ва бекатларни аниқлаштириш; пассажерларни миндириш ва тушуриш жойлари фронтини сезиларли катталаштириш масалалари киради. Бу масалаларни ечишда бош мезон сифатида пассажерлар харакатининг хавфсизлиги ҳисобланади. Пассажерларнинг вокзал олди майдонидан темир йўл платформаларига етишиш ва қайтиш масаласига алоҳида этиборга олиш лозим (Расм 2.4) [31].



(Расм 2.4) Платформага ўтиш йўлаги

Транспорт ва пиёдалар харакат оқимини тартибга солишда уларнинг хажми тавсифи, вокзал олди худудининг қурилмаларидан холи бўлган майдонининг ўлчамлари, жойининг релефи катта рол ўйнайди. Транспорт харакат оқимининг транзит йўналишлари йўқ бўлган ва интенсефлиги паст бўлган вокзалларда оддий майдонлар ташкил этиш зарур. Ҳамма шаҳарлар ва шаҳар посолқаларидаги темир йўл вокзаллари ва стансиялар олдидаги майдон бир урвенда ташкил этилади [22].

Одамларнинг хавфсизлиги учун жамоат ва шахсий транспорт бекатлардан вокзалгача бўлган жойларга йўлаклар пирст тўрида ўрнатилади. Бу жойларда хавфсизлик оролчалари ташкил этилади ва махсус транспорт йўналишлари аниқланади. Очик хавода қутиш учун жойлар

ажратилади. Бу жойлар скверлар ва кўкаламзорлаштирилган участкалардан иборат бўлади [20].

Самарканд шахрининг тасдиқланган бош режасига мувофиқ темир йўл вокзалининг биноси учун ажратилган ер майдони шаҳар билан яхши боғланган бўлиб, вокзал олди майдонини ташкил этиш учун етарли ўлчамга майдонга эга. Лойиханинг бош режаси ишлаб чиқилган. Вокзал биносининг олди ва икки ёни кўкаламзорлаштирилган майдонга эга. Бу жойлар хордик чиқариш ва очик хавода кутиш учун дизайн элементлари ва скамекалар билан таъминланган. Вокзал биносининг композицияси жойлашиши камнакт ҳолатида бўлиб, асосий кутиш зали икки даражали залга эга. Бунда вокзалнинг томига ўртача пирамида шаклида шиша ёриткичлар ўрнатилган. Темир йўл вокзалининг ориентацияси жанубий-шарқдан шимолий- ғарбга қаралган. Вокзал биносининг платформа тарафидан темир йўл изларидаги поездга чиқиш ва тушиш, шу йўллар орасида ер ости тунеллари орқали вокзал биноси олдига чиқиш масалалари ечилган. Замонавий хизмат кўрсатиш тизимида темир йўл транспорт тизимида вокзалларинсонларга қулай шароит яратиш беришга хизмат қилишга мўлжалланган. Ҳозирги замонда инсонларни шаҳардан шаҳарга иш жойига ва дам олиш жойларига етказди. Миллардаб инсонлар йил мобайнида темир йўлдан фойдаланади. Вокзаллар 3 хил бўлади кичик, ўрта ва катта вокзаллар дастлабки вақтларда кичик вокзаллар бўлган. XX асрнинг 50-йилларида ўрта вокзаллар пайдо бўлди. Ҳозирги даврда катта вокзаллар кўпроқ ривожланмоқда [32].

### **3.5. Темир йўл вокзали ва темир йўл вокзали комплекси ҳудудини ландшафт ташкиллаштириш**

Темир йўл вокзали қошидаги боғлар режавий ташкиллаштирилиши бўйича ўта оддий, мантиқий бўлиши ва аралаш режавий усулда лойиҳаланиши зарур. Мазкур боғлардаги кўкаламлар явойи табиат муҳити бурчаги тарзида ишланиб кўчма контейнерлар ёки мобил таваклар ҳам қўлланилиши мумкин. Тиғис ва тор ҳудудларда кўчма мўъжаз боғларни яратиш мақсадга мувофиқ. Улар турлича композициядги гул туваклари, вазалар ёки гулловчи композициялардан ташкил этилган мобил, яъни кўчма композициялар кўринишида бўлади. Кўчма боғлар ҳар хил поғона ва юзаларда яратилиши мумкин, бунинг учун махсус қурилмалар ёки баландлиги бир хил бўлмаган вазалар қўлланилади.

Темир йўл вокзали қошидаги боғ яхши ёруғлантирилиши зарур. Зеро ёруғлик кечқурунлари боғнинг такрорланмас бадиий образини яратишга қодир. Бунинг учун махсус “нур, ёруғлик архитектураси” дастури ишлаб чиқилиши ҳам мумкинки, у ўз навбатида оддий ва байрамлар пайти кичик боғда нафақат бадиий балки утилитар, яъни амалий функцияни ҳам бажариши мумкин. (Расм2.5) Масалан, пиёдалар юриши кўп бўладиган жойларга албатта функционал ёруғлик, яъни оддий свитильниклар ўрнатилиши зарур. Кечқурун ва тунги ёритишда нур архитектурасининг барча усулларини: объектнинг контури бўйлаб ёруғлантириш, маҳаллий ёруғ бериш, фақат юзани тўлдирувчи ёруғлик ҳамда аралаш усул.



Расм 2.5 Берлин «Hauptbahnhof», вокзали (2006-й)

Агар бордию кичик боғ транспорт магистраллар билан чегараланган бўлса, боғ ҳудуди ўсимликлар ёрдамида ҳимояланиши керак. Кичик боғ ҳудудининг шовқин режими ўсимликларни бир неча ошён (ярус)лар бўйича жойлаштириб экиш орқали яхшиланиши мумкин. Бунда буталар олдинги биринчи ва иккинчи паст ярусларда, дарахтлар эса юқори ярусда жойлаштирилиши зарур. Шовқиндан ҳимояланишнинг энг яъши усули



шоҳ–шаббалари барглари тигис жойлашган дарахт ва буталарни қаторлаб экишдир.

Агар ўсимликларни тупроқ–ерга экиш қийинчилиги туғилса (масалан, ерости муҳандислик тармоқлари ўтказилган бўлса) ёки тезкор тарзда манзаравий самарага эришиш зарурати туғилса ҳаракатлантирувчи ёки кўчириладиган контейнерларга экилган дарахтсимон ўсимликлардан фойдаланиш зарур.

Темир йўл вокзали боғининг бадиий ландшафт кўриниши гулзорлар ёрдамида, уларнинг мунтазам ва пейзаж усулидаги ечимларидан фойдаланиб яратилиши мумкин. Бундай ҳудудда миксбордерлар, альпинарияларни ҳамда сув ҳвзалари билан қўшилган рокарийларни жойлаштириш мумкин. Ўсимликларни жойлаштиришда ҳудуд инсоляциясини, яъни у куннинг қайси соатларида кўп фойдаланилса уни ўша вақтларда соялаштиришга эришиш лозим.

Кичик боғларни гулзорлар билан безашнинг ўзига хос хусусиятлари мавжуд. Кичик боғларда, қоидага биноан, гулзорларнинг кўп йиллик ва бир йиллик гуруҳларидан ҳамда ер ёпар ўсимликлардан фойдаланилади. Декоратив деворлар, перголалар ва трельяжлар билан муштарак тарзда чирмашиб ўсувчи ўсимликлар–лианлардан фойдаланиш ҳам яхши натижа беради. Бундай ҳолларда атиргул ва клематислар билан безатилган равоқ ва трапеция шаклидаги трельяжларни яратиш мақсадга мувофиқдир. Уларни нафақат кузатиб томоша қилиш, балки остида ўтириб ҳоли тарзда дам олиш ҳам мумкин, чунки улар катта манзаравий самара ва фазовий–ташкилий функцияларга ҳам эгадир.

Темир йўл вокзали қошидаги боғлар ҳудудининг аниқ функционал зоналарга бўлинган бўлиши зарур. Уларда қуйидаги зоналарнинг ташкиллаштирилиши кўзда тутилади: йўловчилар интенсив ҳаракати зонаси ва вақтинчалик дам олиш зонаси. Вақтинчалик дам олиш зонаси дўконлар, рекламали витриналар ва пиёдалар учун хиёбонлар билан ўзаро боғланган дам олиш майдонлари тизимидан иборат бўлади. Ушбу

майдончалар композициясига гулзорлар, кичикроқ фавворалар, декоратив хайкаллар ва бошқа дизайн элементлари киритилган бўлиши мумкин. Майдончаларга ўриндиклар, ахлатдонлар, ёритгичлар, контейнерлардаги гул буталар жойлаштирилиши зарур. Савдо корхоналари қошидаги боғларни ярмаркаларга, аттракционларга эга бўлган кўнгил очувчи мини паркларга ўзгартириш имконияти мавжуд.

Темир йўл вокзали қошида хусусий транспорт воситалари учун автостоянкалар, таксилар ва оммавий транспортлар учун соябонли тўхташ жойлари ташкил этилиши зарур. Бу ерда геопластика усулларида: турли поғоналардаги терраслар ва тиргак деворлардан фойдаланиш мақсадга мувофиқдир. Террасаларнинг энг пастгисини гаражлар, хусусия транспортларнинг турар жой, хўжалик сектори, айрим ёрдамчи хоналар ва бошқалар эгаллаши мумкин. Кичик бюоғларнинг меъморий–ландшафт ечими бош ва иккинчи даражали хиёбонларнинг аниқ белгиланган мунтазам режавий усулидан кўпроқ фойдаланиш орқали амалга оширилади. Кечкурунги ёруғлантириш сценарияларини ва визуал тармоқлар тизимини ҳам ишлаб чиқиш талаб этилади.

Ландшафт композицияларини тунги ёритиш мақсадида нур–ранг дизайнининг техник имкониятлари ва ёритиш усулларида фойдаланилади, техник, утилитар ва меъморий–бадий вазифалар уйғунликда ечилади.

Ландшафт ёруғлантириш куйидаги мақсадларда ташкиллаштирилади:

- муҳитда нурли–рангли комфорт–қулайлик яратиш;
- диққат ва эътиборни композициянинг муайян элементларига қаратиш ва уларнинг ёрқин бадий образини бўрттириб кўрсатиш;
- инсонга ижобий ҳиссий таъсир кўрсатиш;
- ландшафт объектларида ўтказиладиган байрамона тадбирлар ва тантаналарни нур ёрдамида безаш.

Ландшафт композицияларини ёритиш воситалари сифатида химоя эранига эга бўлмаган сферик ёки эллипсоидсимон плафонли торшер светилниклардан фойдаланилади. Бироқ улардан фойдаланиш тавсия

этилмайди, чунки цлар асосан дарахтлар шох–шаббаларини ёритиб ер юзини ёритмайди.

Ўзидан асосан горизонтал йўналишда нур тарқатувчи светилниклар нисбатан яхши ва чиройлироқдир. Улар ёрдамида соддароқ ҳамда мураккаб ландшафт композицияларини ёритиш самаралидир. Дарахт ва буталарнинг етарлича яхши ёруғлантирилиши кеч қолган йўловчилар ва тунда сайр қилганларда хавфсизлик туйғусини шакллантиради ва ўсимликларнинг меъморий–бадий ва ландшафт сифатини тўлароқ кўрсатиб бериш имконини яратади.

Бирок, светилникларни танлашда тежамкорлик нуқтаи назаридан ҳам ва ўзининг самарали дизайни билан ҳам энг қулай танлов–бу овал шаклидаги шаффоф плафонли ва кўп ярусли экранга эга бўлган торшер светилниклардир. Бундай светилниклар ҳатто ёруғлантириладиган ҳудуд чегарасидан нисбатан узоқроқ ўрнатилганда ҳам ўта қулай ёруғликни таъминлаш имкониятига эгадир. Бундай ҳолатда ҳатто “ёруғлик кири”нинг ҳам ўта кам миқдорда бўлиши кузатилган.

Манзаравий ёруғлантиришни ташкил қилиш мақсадида ўта ёрқин светодиодларга эга бўлган светилникларни қўллаш кенг кучга кириб бормоқда. Йирик ландшафт композицияларини ёртиш мақсадида светодиодли прожекторлар, светодиодли линейкаларни қўллаш, ҳамда клумбалар, текис партерлар, рабаткалар, йўлаклар, сув ҳавзалари ва бошқа ландшафт элементларини нур оқими билан тўла ёпишга мўлжалланган корпусда жойлаштирилган турли сондаги светодиодли приборлар қўлланилмоқда.

Ландшафт композицияларининг ёритилишини бўрттириш, яъни уларга алоҳида урғу бериш мақсадида объектни ёруғлик нури билан тўла камраб “суғорувчи” прожекторлар қўлланилади. Улар ёруғлик нури самарали тарзда тўпловчи ва объектга айнан шу мақсадда “суғорувчан” нур тарқатувчи оптик ускуналар билан таъминланади.

Ландшафт объектларида манзаравий ёруғ бугунги кунда катта аҳамият касб этмоқда. Яхши ташкиллаштирилган манзаравий ёритиш орқали яхши томоша самарасига ва катта ҳиссий тассуротга эришиш мумкин. Манзаравий ёритишнинг қуйидаги типлари кенг тарқалган.

- **Узвий ёритиш**, яъни объект юзини нур билан тўла ёпиш “суғориш”. Бунда ёруғлик тўғридан–тўғри манбадан таралади ва барча композицияни, дарахтлар, буталар, гуллар ва шунга ўхшаш элементларни яхлит тарзда тўлалигича ёритилади.

- **Билвосита (локаль) ёритиш**–нур манбадан қайтарувчи юзага таралади ва ундан қайтган нур ёритилаётган объектга йўналтирилади. Бундай ёртиш типи айниқса декоратив деворларни, шпалерларни, тик кўкаламлаштирилган композицияларни ҳамда коттеж биносининг деворларини ёритишдаўта самаралидир, яъни айнан муҳитнинг сизга зарур бўлган қисми ва объектларигина ёритилиб берилади.

- **Контурли ёритиш**–нур манбадан таралади ва элементларнинг ўзини эмас, балки контурини ёритади, масалан дарахтлар гуруҳининг мўъжаз меъморий шакллар ва бошқа элементларнинг контурини.

**Ўсимликлар гуруҳларини ёритиш.** Маълумки, дарахтлар, буталар, гуллардан тузилган композициялар ландшафт дизайни объектларини шакллантиришнинг асосий элементлари ҳисобланади. Уларни тунги манзаравий ёруғлантириш инсонга катта ижобий психологик таъсир кўрсатади. Баргларнинг юмшоқ ёруғи, буталарнинг ўзига хос жлзибадор силуэти томошабин руҳиятига тинчлантирувчи таъсир кўрсатади, кундузи ташвишлардан чалғитади.

Ўсимликлардан тузилган ландшафт гуруҳларини ёритиш ҳам айнан ана шу томоша комфортини таъминлаш ва яратишга қаратилган. Яхши манзаравий самарага эришиш учун светилниклар ўсимликлар структураси ичига киритилиши ва уларнинг барглари ва силуэтининг ўзига хос хусусиятларини ифода этиши лозим. Ёруғлантириш ер сатҳидан амалга

оширилиши мумкин, турлича рангдаги чироқлар ва уларни турлича жойлаштириш орқали мазкур соҳада ҳар хил самараларга эришиш мумкин.

Тиғис танали дарахтларни жозибадор кўрсатиш мақсадида уларни бир ёки икки томондан ёруғлик нури билан “ёпиш” лозим. Улар икки омондан ёритилса, турли тонлардаги ранглар ёрдамида ёритиш янада самарали чиқиши мумкин. Танаси сийрак бўлган дарахтларни ёритишда нур пастдан юборилиб, буталар эса ичидан нурлантириладики, бу уларга етарлича манзаравий кўриниш беради.

Хроматик тонли ёруғлик нурларини ранги турлича бўлган дарахтлар аралаш экилганда қўлласа бўлади ва у ландшафт композицияларининг мавсумий рангдорлигини оширишга ҳам ёрдам беради. Масалан, ёзги баргга соф изумруд–яшил тонни бериш мақсадида ртутли ёки яшил металлогалоген лампали приборлар қўлланилади, кузги палитраларни кўрсатиш учун эса натриевий ёки сариқ металлогалоген лампаларни қўллаш маъқулдир. Қишги пейзажда қор ёпган хвой дарахтларининг шохчаларини “совуқ” тондаги ёруғлик нурлари билан ёритиш маъқулдир, уларнинг танаси эса аксинча–“иссиқ” тонли нурлар билан ёритилади. Хвойли гуруҳларнинг қорамтир фонида березанинг оқишлилигини бўрттириш учун унинг танаси ер сатҳидан ёруғлантирилса яхши кўринади, арчалар силуэти эса оппоқ қор ва нур билан ёпилган майсазор фонида жозибадор кўринади.

Кейинги йилларда геопластика элементлари–**дўнгликлар, альпинарийлар, рокаритлар, тиргак деворлар, зинапоялар ва бошқа элементларни декоратив ёритиш** кенг тус олмоқда. Бу мақсадда махсус ёритиш қурилмалари–прожекторлар, декоратив светилниклар, торшерлар яратилмоқда. Улар яхлит ёруғлантирилган рангдор картина ва пейзажларни яратишда қўлланилмоқда. Ландшафт дизайни объектларида турли хил декоратив–амалий санъат элементларини, айниқса ҳайкаллар, жимжимадор кўзаларни тунги ёруғлантиришга катта эътибор берилмоқда.

**Ҳайкалларни декоратив ёритиш** уларнинг бадиий–ғоявий ва пластик хусусиятларини янада очиб беришга хизмат қилиш зарур. Ҳайкал турли томонлардан кўринадиган бўлса, бир вақтнинг ўзида бир неча томонлардан ёритилиши зарур. Агар уни фақат бир томондан кўриш мумкин бўлса, у йўналтирилган интенсив ягона ёруғлик оқими билан ёритилиши зарур. Ҳайкалларни ёритишнинг ўртача даражаси улар бажарилган материалга ва атроф муҳит фонининг ёрқинлиги ҳамда уларни каердан туриб кўриш масофасига қараб танланади. Айниқса, турли хил ўсимликлар гуруҳлари фонида жойлашган декоратив ҳайкаллар ва фаввораларнинг пейзаж картиналари самарали кўрилади.

**Сув қурилмаларини декоратив ёритиш** ҳам қизиқарли манзаравий усуллардан бири ҳисобланади. Сув ва тўлқинлар ёруғлик нурларини синдириб, кўп сонли “блик”ларни ва деворларда соялар ўйинини ҳосил қилади. Бундай ҳолларда ёритиш манбаини сув қурилмалари ичида жойлаштириш тавсия этилади. Ўшанда ёруғлик нури сув ичида ўтиб кўп марталаб қайтади ва атрофга текис таралган нур катта табиий светилникларни пайдо бўлади. Агар бунда сув ҳавзаси периметри бўйлаб оддий лампочкалар қўйилса, бассейн ёки пруднинг қорамтир эзида фақат бликлар кўрилади, сув ҳавзасининг туби эса кўринмайди.

Фавворалар шаршара ва шалолаларни декоратив ёруғлантириш техник жиҳатдан анча мураккаб ишдир, бироқ у бажарилса, манзара янада ёрқин ва мароқли кўрилади. Мазкур вазифанинг мураккаблиги шундаки, сув унга тушаётган ёруғлик нурини паст даражада қайтаради. Сув асосан ёруғлик нурини ютади. Шу боисдан ёруғлик манбаини сув остига ўрнатиш талаб этилади.

Сув ҳавзаларини сув остига ўрнатилган чироқлар ёки прожекторлар билан ички декоратив ёритиш сув юзасига ташқаридан йўналтирилган ёруғлик нурига нисбатан инча кучли таассурот қолдиради. Фавворалар тизгинини ёритиш санъати шундаки, ёруғлик оқими ва унинг ёрқинлини, ёруғлик ва соя контрасти, ёруғлик гаммаси фавворанинг

архитектоникасига мос келиши керак. Агар отилаётган сув тизгинида ҳаво прудлари бўлса ёрқинлик ва ёруғлик самараси янада яхшироқ бўлади.

Фаввора тизгинларини ёритиш бир рангли ёки кўп рангли бўлиши мумкин. Бироқ ҳаддан зиёд ранглар аралашмаси тизгинларининг бадиий кўриниши даражасини оширмайди. Сув ўз ҳолича шундай манзаралики, уни оқ ёки енгил мовий рангда ёритиш уни янада жозибали кўрсатади. Ёруғлик воситаларининг ёритиш пайтида кучли фаввора тизгинларининг шакли, сув ҳаракатининг ҳолати ва шунга ўхшаш омиллар билан белгиланади.

Фавворани ёритиш усулини танлаш бадиий–меъморий вазифалар, тизгинлар композицияси, фавворанинг пластик ечими ҳамда атроф муҳит характери билан аниқланади.

Ландшафт объекти ялпи ҳудудини ёритиш сценарияси пухта ўйланиши зарур ва энг қизиқ ландшафт композицияларини ёритиш дастлабки моделлаштириш усули билан аниқланиши мумкин. Буни кўтариб юрилувчи қисқа муддатга ёнувчи фонарлар ёрдамида амалга ошириш мумкин. Синаб кўрилган ғоялар вариантларини таҳлил қилиб энг қизиқарлисини танлаш зарур ва шундан сўнггина стационар ҳаракатланувчи ёритиш масаласини ечиш мумкин.

Светилникларни танлашнинг якуний босқичини лойиҳаланаётган ҳудуд учун қабул қилинган тунги ёритиш сценарияси асосида амалга оширилади. Ер юзини ва паст бўйли буталарни ёритиш учун нури атрофга таралувчи светилниклар қўлланилади. Уларнинг аллея ва хиёбонлар бўйлаб жойлаштирилгани маъқул, чунки бунда предметларни етарлича кўриш таъминланади.

Нур йўналишининг бошқарувчи светилникларнинг хусусияти шундаки, ландшафт композициялари элементларини чироқларнинг кўзни қамаштирувчи нурисиз ҳам яхши кўриши таъминланади. Предметни фақат бир томондан кўриш керак бўлганда томонларнинг биридан юқорига йўналтириб ёритиш усули қўлланилади ва светилник ер юзидан бироз

юқорига, предмет олдига ўрнатилади. Нур тўғри предметга йўналтирилади. Бундай ёритиш усулини рельеф композицияларини ёритишда қўллаш яхши самара беради.

Устунларга ўрнатилган светилникларнинг ёруғлик нури умумий тарзда атрофга бирдай таралади. Шаҳар сайргоҳлари, хиёбонларини ёритиш учун баландлиги 4–5 м устунлар қўлланилади. Кўпгина сквер ва паркларнинг хиёбонларини ёритишда баландлиги–2,5–5 м бўлган устунлар қўлланилади. Ҳар бир алоҳида ҳолат учун устун баландлиги светилник конструкциясининг қуввати ёруғлик доғининг юзи, зарурий ёритиш даражаси каби кўрсаткичлардан келиб чиққан ҳолда алоҳида ҳисобланади.

## УМУМИЙ ХУЛОСА

“Ўзбекистон шаҳарлари темир йўл вокзали комплексларини модернизация қилиш ва ривожлантиришнинг илмий-лойиҳавий таҳлили” мавзусидаги диссертация бўйича олиб борилган тадқиқотлар натижасида қуйидаги хулосаларга келинди:

1. Темир йўл вокзаллари комплексларини модернизация қилиш юртимизда туризм ва иқтисодиёт соҳаларини ривожлантиришда муҳим аҳамият касб этади. Мамлакатимизнинг ички туризминини ривожлантиришда ҳам, туристларнинг мамлакатимиздаги шаҳарлараро ҳаракатларини таъминлашда ҳам темир йўл транспорт тизими асосий аҳамият касб этишлиги учун темир йўл вокзаллари ни замон талабларига мослаштириб модернизация қилиш талаб этилади.

2. Бундан ташқари қўшни мамлакатлар билан дўстона қўшничилик муносабатларини тиклаш мақсадида давлат чегараларининг очилиши давлат ҳудудлари орқали эркин ҳаракатланиш имкониятини яратди. Юртимиз ҳудуди орқали қўшни давлат поездлари катновлари ҳам амалга оширилмоқда, бу ҳаракатлар йилма-йил ошиб боради. Мана шу



хусусиятларнинг ўзи темир йўл вокзаллари комплексларини модернизатсия қилишни бугунги ҳаётимизнинг долзарб вазифаси сифатида намоён қилаётганини кўрсатади.

3. Темир йўл катновларининг харакати ҳар қандай ҳолатда ҳам темир йўл вокзаллари билан боғлиқ бўлади. Харакатларнинг ҳавфсизлиги, осойишталиги, қулайлиги, функционаллиги бевосита вокзаллар билан боғлиқ.

4. Бугунги кунда шаҳарсозлик ва архитектура сифатига қўйиладиган талаблар ортиб бормоқда. Жумладан, иқтисодий, ижтимоий - демографик, меъмориал - бадиий ва табиий - иқлимий шароитларни ҳисобга олиш билан боғлиқ бўлган ҳамда экология, транспорт инфратузилмасини модернизатсия қилиш ва ривожлантиришнинг ўзига хос замонавий омиллар сифатида рўёбга чиқмоқда.

5. Темир йўл вокзаллари архитектураси ушбу биноларнинг жамиятдаги рўли ва ўрнига, маҳаллий табиий иқлим шароитларига, темир йўл вокзалларининг турига, мавжуд иқтисодий-ижтимоий имкониятлар ва эстетик талабларга боғлиқ ҳолда шакллантириш лозим. Темир йўл вокзали хизматидан фойдаланувчиларнинг хилма-хиллиги (ёшу-қариялар маҳаллий ва хорижий сайёохлар) ва ушбу объектга хос функциялар ҳам унинг архитектуравий ечимига кўп жihatдан таъсир кўрсатади.

6. Темир йўл вокзаллари архитектураси маълум маънода маҳобатли, асосан, фронтал хорижий композицияга таъсирчан тарз ва силуетга эга бўлиши, ҳажмий-фазовий ечими яхлит, кўринишда бинонинг тарз қисми асосан симметрик композицига асосланиши керак. Симметрия марказида вокзал биносига кириш, яъни “остона” композицияси алоҳида ечимга ега бўлиб, у бино массасидан ажралиб туриши меъморий жihatдан алоҳида бўрттирилган бўлиши зарур.

Вокзал биносининг олд ва орқа, яъни йўловчиларни қабул қилиб олиш ва кузатиб қўйиш қисмлари архитектураси бирдай таъсирчан замонавий

кўринишида, унинг ечимида энг замонавий қурилиш материаллари ва пардоз материаллари ишлатиш лозим. Бинонинг олд ва орқа тарзларида вокзал номи яъни масалан “Самарқанд темир йўл вокзали” деб ёзиб кўйилиши керак.

Катта сизимли Темир йўл вокзали биноси композициясида узоқдан кўзга кўриниб турадиган вертикал соат ҳам болиши мақсадга мувофиқдир.

7. Бизнинг Ўзбекистон иқлими (иссиқ ва қуруқ иқлим) шароитида бино тарзи тарафида усти ёпиқ бўлган галереянинг ҳам болишлиги мақсадга мувофиқдир. Ҳар қанақа ҳолдатда ҳам вокзал биноси тарзини ритмик элементлар билан йирик фазавий масштабни тарзда болишлиги мақсадга мувофиқдир.

## ФОЙДАЛАНИЛГАН АДАБИЁТЛАР РЎЙХАТИ

### Ижтимоий-гуманитар адабиётлар, давлат конунлари ва фармойишлар

1. **Мирзиёев Ш.М.** 2017-2021 йилларда Ўзбекистон Республикасини ривожлантиришнинг бешта устувор йўналиши бўйича Харакатлар Стратегияси.
2. Ўзбекистон Республикаси Президенти Шавкат Мирзиёевнинг БМТ бош ассамблеясининг 72-сессиясидаги нутқи.
3. Ўзбекистон Республикаси Президенти Шавкат Мирзиёевнинг 2018 йил октябрдаги Хоразм вилоятидаги ташрифи.
4. Афғонистон Ислом Республикаси Президенти Муҳаммад Ашраф Ғанининг 2017 йил декабрдаги Ўзбекистон Республикасига ташрифи жараёнида ташкил қилинган анжумандаги нутқи.
5. Ўзбекистон Республикаси Президенти Шавкат Мирзиёевнинг Олий Мажлисга мурожаатномаси.
6. 2018 йил 26-27 матрдаги "Тинчлик жараёни, хавфсизлик соҳасида ҳамкорлик ва минтакавий шериклик" мавзуида Афғонистон бўйича Тошкент халқаро конференцияси.
7. Ўзбекистон Республикасининг биринчи Президенти И.А.Каримов "Янгича фикрлаш ва ишлаш давр талаби" Т.1997 287 - бет.
8. **Каримов И. А.** Тарихий хотирасиз келажак йўқ. -Тошкент,-2013.

### Махсус адабиётлар

9. **Абрамов С.** На вокзалах будет реализован принципиально иной уровень обслуживания пассажиров (Текст)/С. Абрамов, М. Кузьминков// РЖД - пастнер, 2009. № 11. - с.55 - 57.
10. **Батырев В.М.** Вокзалы.-М.: Стройизад, 1988
11. **Бекерсон,А.** Эволюция вокзалов. Вокзал в Киото (текст)/А.Бакерсон// Архитектурных вестник,2007.-

12. **Вучик В.Р.** Транспорт в городах, удобных для жизни (текст): научное издание/Вучик, В.Р.-М.: издательский дом “территория будущего”, 201. - 576с

13. **Вакуленко С.Пю** Опыт итенденции развития зарубежных вокзалных комплексов (текст)/ С.П.Вакуленко, Е.А.Овчинникова// научно-практическая конференция “транспортное обрзование и наука. Опыт, провлемы, перспективы”: труды. -М.: МИИТ, 2009.с.-1

14. **Василий Романович.** - Москва, Гос. университет упрю, 2005. - 24с.

15. **Голубев Г.Е.** Современные вокзалы железнодорожного, речного, морского, автомобилного и воздушного транспорта (Текст): научное издание/ Г.Е. Голубев, Г.М. Анжелини, А.Ф. Модоров. - М.: Стройиздат, 1967. - 208с.

16. **Древаль. И.В.** Эволюция вокзалных комплексов как структурно- функциональных элементов (Текст)/ И.В. Древаль// Весник Донбаськой национальной академии будевництва и архитектуры, 2008. - №6. с. 38 - 42.

17. **Захаров, В.Р.** Формирование многофункциональной сисемы обслуживания в совмещённых вокзалных комплексах (текст): дисс. Ун-т упр.,-161с.

18. **Косой Ю.М.** Городской транспорт. Част 2. Проектирование городских транспортных систем (тект): учебное пособие/Ю.М. Косой-Нижний Новгород: Нижегородский государственный архитектурно-строительный университет.1997.

19. **Кравченко Е.А.** Транспортная планировка городов (текст): учебное пособие/Е.А.Кравченко. - Краснодар: Издательство ГОУ ВПО “КубГТУ” 2010. - 245-бет.

20. **Мирошникова Е.** Вокзале меняют вкус (текст)/Е. Мирошникова//Гудок,2009. № от 04 апреля. -с.4.

21. **Овчинникова Е.А.** Биография вокзала (Текст)/ Е.А. Овчинникова// Мир транспорта,2012. - №2. с. 204-210.

22. **Привалов И.Т.** Многофункциональные здания на железнодорожном транспорте (Текст): учебное пособие/И.Т. Привалов, В.А. Фисун. - М.: РГОТУПС, 2007. - 87с.

23. Программа правительства города Москвы "Развитие транспортной системы г. Москвы 2012-2016гг", Департамент транспорта и развитие дорожно- транспортной инфраструктуры города Москвы, информационная брошюра "Движение и транспорт", М., 2011. - 32с.

24. **Симпсон Б.Д.** планирование развития городов и общественного транспорта в Великобритании, Франции и ФРГ (текст): научное издание/ Симпсон, Б.Д.-М.: Транспорт, 1990. -96- бет.

25. **Сафронов Э.А** Транспортные системы городов и регионов (Текст): учебное пособие для ВУЗув/ Э.А. Сафронов - Омск: Издательство СиБАДИ, 2000. - 220с.

26. **Солдаткин В.И.** Отценка эффективности сервисного обслуживания пассажиров на вокзалах (текст)/В.И.Куреноков, М.В.Романенко, С.А.Волкова//Транспорт: наука, техника, управление,2008. №9. -с.43-47.

27. **Убайдуллаев Х.М. Иноғомова М.М.** Турар жой ва жамоат биноларини лойиҳалашнинг типалогик асослари Тошкент 2009. Б.- 315-339.

28. **Шубин И.В.** Проблемы развития вспомогательного бизнеса пассажирского комплекса дальнего следования (Текст)/И.В. Шубин// Вестник ВНИИЖТ, 2006. №2. - с.34 - 37.

#### **Интернет сайтлари**

29. Google chrome

30. <http://Kun.uz> sayti

31. <http://archvestnik.ru>

32. <http://> “Ўзбекистон темир йўллари” АЖ.уз

33. <http://> (Ziyonet.uz)

# **ИЛОВАЛАР**