



ТОШКЕНТ МЕТРОПОЛИТЕНИНИНГ ҚУРИЛИШ ТАРИХИ ВА ФАОЛИЯТИ. (1960-1990 ЙИЛЛАР)

Рузиева Лазиза Юсуфовна

Тошкент вилояти Қибрай тумани 14-мактаб ўқитувчиси

<https://doi.org/10.5281/zenodo.10516671>

Аннотация: “Тошкент метрополитенининг қурилиш тарихи ва фаолияти” мавзусига қисқача маълумот. Ушбу мақолада Ўзбекистон пойтахти Тошкент шаҳридаги жамоат транспорт турларидан бири ҳисобланган метрополитеннинг қурилиш тарихи, сабаблари ва фаолияти, тизимдаги ўзгаришлар, хусусан Тошкент шаҳрида 1960-1990 йилларда аҳолининг жамоат транспортидан фойдаланиши, метрополитеннинг Чилонзор ва Ўзбекистон йўналишларини қурилиши, бекатлари ва узунлиги, метронинг жамиятдаги ўрни, шаҳар аҳолисига фойдаси, айрим бекатлар қурилишида фаолият юритган архитекторлари ва рассомлар, дунёдаги ва собиқ Совет иттифоқидаги метро тарихи тўғрисида фикр юритилади. Жамоат транспорти сифатида Тошкент метрополитенининг афзалликлари ва аҳолига қулайлиги ёритиб берилган.

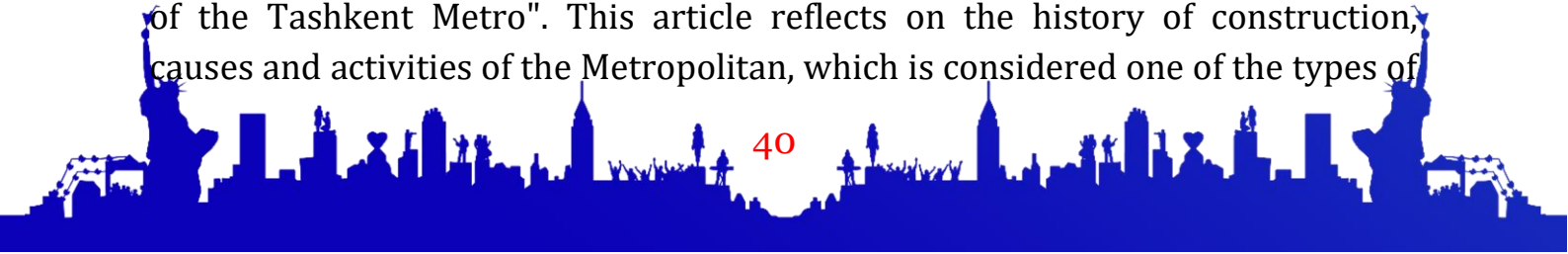
Калит сўзлар: Ўзбекистон, Тошкент, жамоат транспорти, Тошкент метроси, метрополитен, Чилонзор, рассом, архитектор, автомобиль.

Аннотация на статью Краткая информация по теме "История строительства и деятельность Ташкентского метрополитена". В данной статье отражена история строительства, причины возникновения и деятельность метрополитена, который считается одним из видов общественного транспорта в столице Узбекистана, изменения в системе, в частности, использование общественного транспорта населением города Ташкента в 1960-х и 1990-х годах, развитие общественного транспорта в столице Узбекистана. освещаются строительство линий метрополитена Чилонзор и Узбекистан,

* Рузиева Л.Ю. Тошкент вилояти Қибрай тумани 14-мактаб ўқитувчиси
станции и протяженность, как общественного транспорта, преимущества и удобство Ташкентского метрополитена для населения.

Ключевые слова: Узбекистан, Ташкент, общественный транспорт, Ташкентский метрополитен, метро, Чиланзар, художник, архитектор, автомобиль.

Annotation: Brief information on the topic "construction history and activities of the Tashkent Metro". This article reflects on the history of construction, causes and activities of the Metropolitan, which is considered one of the types of





public transport in the capital of Uzbekistan, changes in the system, in particular, the use of public transport by the population in the city of Tashkent in the 1960s and 1990s, the construction of the Metropolitan lines Chilonzor and Uzbekistan, stations and length, As public transport, the advantages and convenience of the population of the Tashkent Metro are highlighted.

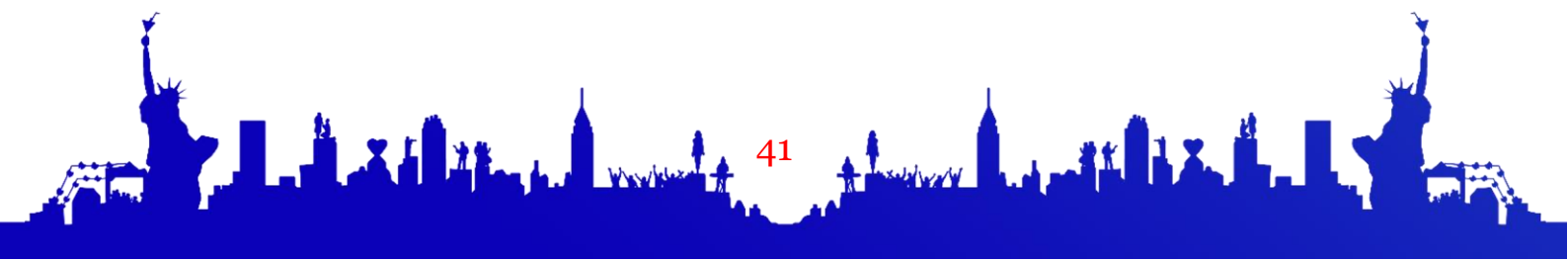
Key words: Uzbekistan, Tashkent, society transport, Tashkent Metro, metro, Chilanzar, artist, architect, automobile.

Замонавий дунёмизга хос бўлган «пробка» сўзи автомобиль йўлларидаги тиқилинчни англатади ва айни пайтда бу бизни ортиқча кутишларга ҳамда мўлжаллаган кунлик режаларимизни вақтида бажара олмаслигимизга олиб келади. Ҳалиям автомобиль йўллардаги ҳаракат ҳозирча кўнгилдагидек, лекин 5-10 йиллар ўтгандан кейин вазиятни тасаввур қилиш қийин. Йўлларда соатлаб қолиб кетиш, ортиқча асаббузарлик, инсонларнинг иш самарадолигига ва фаолиятига салбий таъсир кўрсатади. Мана шундай вазиятларни олдини олиш мақсадида жамоат транспортининг фаол турларидан бири ҳисобланган метро фаолияти дунёнинг жудаям кўп мамлакатларида узоқ йиллардан бери самарали фаолият юритиб келмоқда. Бугунги кунда метро энг қулай ва хавфсиз жамоат транспорт воситаларидан бири ҳисобланади. Ҳар куни миллионлаб йўловчилар метро хизматларидан фойдаланади ва бу кўплаб инсонларнинг кунлик режаларининг амалга ошишида қулай восита ҳисобланади.

Дунёда биринчи мертополитен Лондон шаҳрида 1863 йилда фаолиятини бошлади. Мертополитен линиясининг узунлиги 6 км бўлиб, бекатлар сони еттита эди. [1, 7].

Марказий Осиёда эса биринчилардан бўлиб Тошкент шаҳрида мертополитен фаолиятини бошлади. 1968 йилда собиқ СССР Министрлар Совети Тошкент мертополитенини қуриш учун лойиҳа топшириғини тасдиқлади. [2, 7].

Ўзбекистон пойтахти бўлган Тошкент шаҳрида мертополитен фаолиятининг йўлга қўйилиши бу жуда ҳам катта ўзгаришларнинг бошланиши эди. Аввало Тошкент собиқ совет иттифоқида мертополитенга эга бўлган еттинчи шаҳар ҳисобланарди. Яъни Москва, Ленинград, Киев, Тбилиси, Баку ва Харьковдан кейин Тошкентда мертополитен қурилган эди. [3, 7].





Тошкент аҳолиси сони бўйича Марказий Осиёдаги энг йирик шаҳар ҳисобланади. 70-йилларда Тошкент шаҳрининг аҳолиси 1.7 млн кишидан ошганди. [4, 7].

Айни вақтларда Тошкент кўчаларида ҳар куни 1600 та автобус, 420 та трамвай ва 300 та троллейбус қатнови амалга оширилган. 1968 йилда Тошкент шаҳрида 473 млн йўловчи ташилган ва бу 1967 йилга нисбатан 3 млн кўпайганлигини кўришимиз мумкин. Ҳар куни 700 минг йўловчи ишга, ўқишга бориш ва қайтиш учун жамоат транспортдан фойдаланган. [5, 7].

Шаҳар аҳолисига қулайлик яратиш мақсадида ҳам метрога эҳтиёж кучайган. Бундан ташқари қўшни саноат шаҳарларининг мавжудлиги ва уларга йўловчиларнинг ўз вақтида етиб олишлари учун ҳам метро фаолияти керак эди. Чунки метро жамоат транспортлари орасида жудаям тез ҳаракатланадиган транспорт воситаси ҳисобланади.

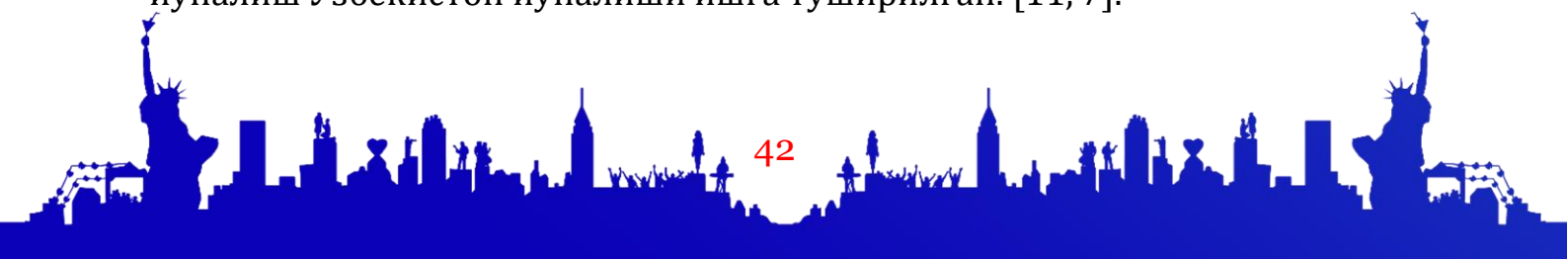
Тошкент метрополитенининг қурилиши 1970 йилдан бошланиб, 1977 йил 6 ноябрда узунлиги 12,2 км ва 9 та бекатдан иборат бўлган дастлабки Чилонзор йўналиши ишга туширилган [6, 7].

1980 йил 18 августда 4,2 км узунликда Чилонзор йўналишида яна 3 та бекат қуриб, фойдаланишга топширилган. Натижада Чилонзор туманидан метро орқали М.Горький майдонига (ҳозир Мирзо Улуғбек тумани) қадар 12 та бекат 16,3 км ни 23 минутда етиб олиш имконияти пайдо бўлган [7, 7].

Метро станцияларнинг дизайни етакчи дизайнер, архитекторлар ва илмий-тадқиқот институтлари томонидан ишлаб чиқилган. Шунингдек Тошкент, Москва, Харьков, Боку, Рига, Самарқанд ва бошқа шаҳарларнинг бадиий жамоалари станцияларнинг дизайни ва кўркемлигига ўз ҳиссаларини қўшишган. [8, 7].

Масалан Собир Раҳимов (ҳозирги Олмазор) бекатини рассомлар ва дизайнерлар В. Жмакин, А. Хабибулин, Л. В. Логинов; Пахтакор бекатини рассом П. Жарский [9, 7]; Ҳамид Олимжон бекатини архитекторлар В.Е. Русанов, Я. Мансуров, А.Л. Табибов; Максим Горький (ҳозирги Буюк Ипак йўли) бекатини архитекторлар С.Р. Адилов, Р. Файзуллаев ва Ф.А. Музаффаровалар юксак маҳорат билан шарқона меъморий санъатнинг ўзига хос жозибасини кўрсатиб беришган [10, 7].

1984 йил 7 декабрда узунлиги 5,6 км бўлган 5 та бекатдан иборат иккинчи йўналиш Ўзбекистон йўналиши ишга туширилган. [11, 7].



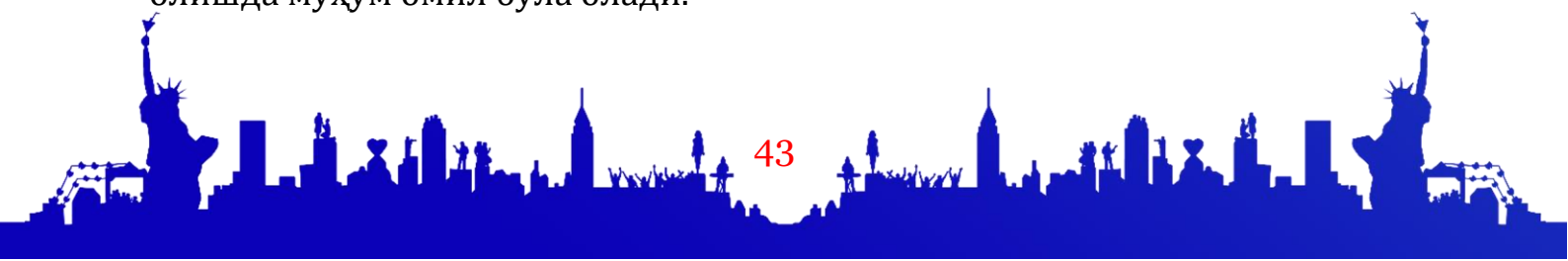


Ўзбекистон йўналишида 1987 йил 6 ноябрда узунлиги 3,3 км бўлган яна 2 та бекат очилди. [12, 7].

1989 йил 6 ноябрда узунлиги 2,4 км бўлган 2 та бекат Ўзбекстон йўналишида фойдаланишга топширилди. [13, 7].

Ўзбекистон йўналиши метро бекатларининг ҳам қурилиши ва структуравий, меъморий дизайннинг соддалиги ва мукамаллиги ўзига хос хусусияти ҳисобланади. Бу йўналишдаги бекатларни ҳам юқори салоҳиятли архитектор ва рассомлар ноёб ва такрорланмас кўринишда ҳозирги кўринишга келтиришган. Масалан Алишер Навоий бекатини рассомлар Р.Муҳаммеджанов, И.Аблаев, А.Рахимов, В.Дудин, Ч.Ахмаров; Косманавтлар бекатини рассомлар А.Кедрин, А.Ган; Ойбек бекатини А.Хабибулин, М.Мамаджонов ва барча бекатларни архитекторлар жамоаси Я.Мансуров, А.Л.Табибов С.Р.Адилов, Р.Файзуллаев ва Ф.А.Музаффаровалар юксак маҳорат билан ўзига хос кўринишда бунёд этишган[14, 7].

Бугун кунда Ўзбекистон пойтахти Тошкент шаҳрида аҳоли сони кундан кунга тез суръатларда ошиб бормоқда. Бундай шароитда шаҳар аҳолисининг фаровон яшашини таъминлашда жамоат транспортини ривожлантириш, хусусан жамоат транспортининг энг экологик тоза ва қулай турларидан бири бўлган метронинг фаолиятини ривожлантириш алоҳида ўрин тутди. Метрода кўп сонли йўловчиларни тез фурсатларда манзилига етказиш жуда ҳам осон. Чунки мертонинг бошқа транспорт турлари билан кесишиш жойи йўқ ва шаҳарда автоуловларнинг кўпайиши ҳамда тирбандлик ортишида жуда муҳим ўринга эга. Охириги вақтларда Тошкент шаҳар ҳавосининг ифлосланиш даражаси ортиб боришида метрополитендан фойдаланиш шаҳарнинг иқлимига етарли даражада ижобий таъсир ўтказади. Тошкент метросининг барча бекатларида ҳавони чангдан тозалаш, намлантириш ва ҳароратни пасайтириш имконини берувчи тизим ўрнатилган. Бу эса йўловчиларнинг ёз фаслида иссиқ ҳаводан, қиш фаслида эса совуқ ҳаводан ҳимояланишига имконият беради. Тошкент мерто бекатларидаги моҳироналик билан ишланган мозайкалар, турли хил расмлар ва кўплаб санъат асарлари йўловчиларнинг кайфиятига яхши таъсир қилади. Тарих бизга шуни кўрсатаптики метронинг қурилишида шаҳар экологияси ва иқлимининг келажаги ҳам инобатга олинган. Айни вақтда метро фаолиятининг ривожлантирилиши келажакда шаҳар экологияси ва ҳавоси ифлосланишини бирмунча олдини олишда муҳим омил бўла олади.





Фойдаланилган адабиётлар:

1. Вкнянскал И. Тошкент трамвайи юз ёшда. -Тошкент : Ўзбекистон миллий энциклопедияси. 2001. -49 б.
2. Строительство и архитектура Узбекистана. Журнал. 1969 йил №9–Б.1.
3. Ўша асар. – Б. 2.
4. Ўша асар. – Б.3.
5. Строительство и архитектура Узбекистана. Журнал. 1977 йил №10–Б.22.
6. Строительство и архитектура Узбекистана. Журнал. 1977 йил №10–Б.23.
7. Файзуллаев Р. Шаҳар транспорти бозор иқтисоди шароитида. Тошкент “Меҳнат” 20-бет.
8. Строительство и архитектура Узбекистана. Журнал. 1977 йил №10–Б.26.
9. Строительство и архитектура Узбекистана. Журнал. 1977 йил №10–Б.27.
10. Строительство и архитектура Узбекистана. Журнал. 1982 йил №5–Б.24.
11. Строительство и архитектура Узбекистана. Журнал. 1984 йил №12–Б.20.
12. Строительство и архитектура Узбекистана. Журнал. 1987 йил №11–Б.19.
13. Архитектура и строительства Узбекистана. Журнал. 1989 йил №11.-Б 18.
14. Строительство и архитектура Узбекистана. Журнал. 1982 йил №5–Б.27.

