



TOSHKENT SHAHAR TRANSPORTI TARIXI (1946-1991yy)

Ruziyeva Laziza Yusufovna

Toshkent viloyati Chirchiq davlat pedagogika universiteti mustaqil izlanuvchisi

Annotatsiya: *Maqolada Jamoat transporti tarixi, 1946 yildan 1991 yilgacha Toshkent shahridagi shahar transport tizimining rivojlanishi, transport yo'nalishlari tarmog'idagi o'zgarishlarni, transport vositalarining texnik tavsiflarini va xizmat ko'rsatish darajasini tahlil qilinishi yondashuvlari ko'rib chiqilgan.*

Tayanch iboralar: *Jamoat transporti, avtobus, yo'lovchi transporti, avtomobil transporti.*

Abstract: *The article examines the history of public transport, the development of the urban transport system in Tashkent from 1946 to 1991, approaches to analyzing changes in the network of transport routes, technical descriptions of vehicles and the level of Service.*

Key words: *public transport, bus, passenger transport, road Transport,*

Аннотация: *В статье рассматривается история общественного транспорта, развитие городской транспортной системы Ташкента с 1946 по 1991 год, изменения в сети транспортных маршрутов, технические характеристики транспортных средств и подходы к анализу уровня обслуживания.*

Ключевые слова: *общественный транспорт, автобус, пассажирский транспорт, автомобильный транспорт,*



Kirish.

Inson hayoti farovonligi ortgani sari transportga bo'lgan ehtiyoji ham o'sib boraveradi. Xuddi shunday, mamlakatlar, ularning shaharlari rivojlangan sari, jamoat transporti ham rivojlanaveradi. Ko'p hollarda jamoat transporti o'z xarajatlarini qoplay olmasada, ularning rivoji shaharlarning rivojlanish darajasiga muvofiq bo'ladi.

Jamoat transporti harakatini oqilona tashkil etishda ko'plab murakkabliklar mavjud. Jamoat transporti harakatini tashkil etishning murakkabligi shundaki, yo'lovchilarga sifatli xizmat ko'rsatgan holda, ya'ni, komfort sharoitda, eng kam sarf-xarajat bilan, o'z vaqtida, xavfsiz manziliga yetkazishdadir. Bu esa, tashish texnologiyasi, transport turi, yo'l sharoiti, harakatining va nozimlik xizmatining tashkil etilganlik darajalari, tarif tizimi va shu kabi ko'plab omillar bilan bog'liq. Shu sababli, dunyo miqyosida jamoat transportida xizmat ko'rsatish, jumladan, yo'lovchilarni tashishga bo'lgan ehtiyojini qondirish, yo'nalishlarda transport vositalarining ekspluatatsion ko'rsatkichlarini optimallashtirish, haydovchilar mehnati va dam olishi, shahar ichi, atrofi, shaharlararo va xalqaro tashishlarni to'g'ri tashkil etish, tarif tizimini takomillashtirish, xizmat sifatini oshirish masalalari, mavjud muammolarning zamonaviy yechimi muhim ahamiyat kasb etmoqda.

TADQIQOT METODOLOGIYASI

Maqolada xizmatini takomillashtirish masalalarini aniqroq tadqiq qilish uchun kuzatish, guruhlash va saralash, abstrakt-mantiqiy fikrlash, taqqoslash va muallifning shaxsiy kuzatuv natijasida olingan ma'lumotlardan keng foydalanildi.

TAHLIL VA NATIJALAR

Mamlakatimizda ham aholining barcha qatlamlariga zamonaviy transport vositalarida sifatli xizmat ko'rsatish, tashish texnologiyalari, yo'l infratuzilmalarini



takomillashtirish, ekologik xavfsizlik kabi masalalar ustuvor xususiyatga ega bo'lmogda.

Jamoat transporti to'grisida so'z yuritilar ekan avvalo transport, transport vositasi va shu kabi tushunchalarga to'xtalib o'tish maqsadga muvofiqdir. *Transport* so'zi keng qamrovli tushuncha bo'lib, turli maqsadlarda odamlar va yuklarni, bagajlarni, yuk bagajlarini, pochta va kuryerlik jo'natmalarini bir joydan ikkinchi joyga ko'chirish jarayonini ta'minlaydigan transport vositalari, barcha turdagi aloqa yo'llari, ulardagi texnik qurilmalar va inshootlar majmui ma'nosini anglatadi.

Yo'lovchi transporti deganda yo'lovchilar hamda bagaj tashishga mo'ljallangan transport turlari tushuniladi deya xulosaga kelish mumkin. Shu o'rinda haqli savol tug'iladi, jamoat transporti va yo'lovchi transporti tushunchalari orasida farq mavjudmi, agar mavjud bo'lsa, qanday? Ko'pchilik adabiyotlarda ikkala tushuncha ham bir ma'noda ishlatilaveradi, afsuski bu noto'g'ri. Aslida bu ikki tushunchalar bir-biridan farqlanadi. Jamoat transporti aholining keng qatlamlari foydalanishi mumkin bo'lgan yo'lovchi transportidir. Ya'ni, *jamoat transporti* – oldindan belgilangan yo'nalish bo'ylab yo'lovchi tashish va u bilan bog'liq yo'ldosh xizmatlarni ko'rsatuvchi yo'lovchi transporti bo'lib, unda tashuvchi tomonidan tashish usullari (transport vositasi), to'lov miqdori va shakllari to'grisida ma'lumotlar keng ommaga yetkazilib, qatnov muntazamligini (har qatnov tugagandan so'ng keyingi tashish siklining takrorlanishi) ta'minlash va yo'lovchilarning talablariga binoan tashish yo'nalishini o'zgartirmaslik kafolatlanadi.

Jamoat transportining boshqa turlaridan va yo'lovchilarni tashish usullaridan farqlari:

- aholining eng keng qatlamlariga hech qanday tabaqaviy, kasbiy, ijtimoiy va boshqa turdagi cheklovlarsiz, tashuvchining yagona talabi asosida, bir



xil shart asosida, o'rindiqlar mavjud bo'lganda, o'rnatilgan tarif bo'yicha xizmatga haq to'lab tashish xizmatidan foydalanish imkoniyatining mavjudligi;

- harakatning qaytariladigan xususiyati, uning tegishli yo'nalish bo'yicha ko'pchilik yo'lovchilar uchun uzoq vaqt davomida muntazam va jadal takrorlanishi;
- transport xizmatlarini sotib olishda institutsional vositachilarning mavjud emasligi (yo'lkira xujjatlarini sotib olish dalolatnomasining individual va bevosita xarakterliligi);
- ushbu sohani tartibga solish, transport xizmatlarini ko'rsatuvchi tashuvchilar faoliyatini muvofiqlashtirish va nazorat qilishda mahalliy davlat hokimiyati organlarining majburiy ishtiroki;
- bir vaqtning o'zida ikki yoki undan ortiq turli yo'lovchilar tomonidan birgalikda foydalanishga imkon beruvchi (xizmatning ommaviyligi), yetarli sig'imga ega transport vositasi (bu mezon taksilar, rikshalar kabi transport turlaridagi qatnovni istisno qiladi).

Jamoat transporti sifatida foydalaniladigan transport vositalari:

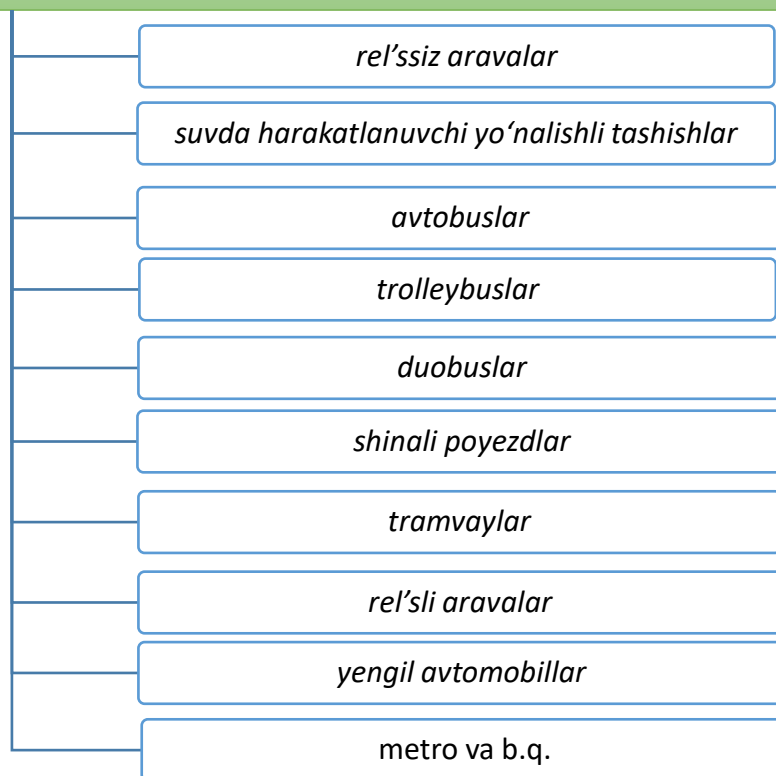
- *rel'ssiz aravalar* (diliyans, kareta, pochta kareyasi, keb);
- *suvda harakatlanuvchi yo'nalishli tashishlar* (kater, parom, daryo tramvayi va boshqalar);
- *avtobuslar*:
 - ichki yonuv dvigateli bilan jihozlangan oddiy (odatdagi) avtobuslar;
 - akkumulyator batareyasidan ta'minlanuvchi elektr dvigateli bilan jihozlangan elektrobuslar;
- tarmoqdan doimiy quvvat bilan ta'minlanadigan elektr dvigatel bilan jihozlangan *trolleybuslar* (G'arbiy Yevropada avtobus turi hisoblanadi);
- *duobuslar* – oddiy avtobus+trolleybus;



- *shinali poyezdlar* – avtobusga o‘xshashligiga qaramay, bu transport vositalari nostandart gabaritlari va qat’iy belgilangan yo‘nalish bo‘ylab harakatlanishi tufayli poyezd hisoblanadi
- *tramvaylar* orasida Buyuk Britaniyada mavjud bo‘lgan tramvay vagonining o‘zi suv sathidan yuqorida, yo‘li suv ostida bo‘lgan, buning uchun maxsus “oyoqlar” ishlatilgan tramvayni ajratib ko‘rsatish mumkin.
- *rel’sli aravalar* – ot qo‘shib yuriladigan tramvaylar (hozirda bunday tramvaylarning muntazam qatnovi haqida ma'lumot yo‘q);
- *tramvaydan poyezdga o‘tiladigan oraliqdagi shakl*. Turli mamlakatlarda turli xil texnik me‘yorlar mavjud. Ba’zi hollarda poyezd va tramvay o‘rtasidagi farq juda ahamiyatsiz bo‘ladi, ammo tarixdan tramvayni poyezd deb hisoblamaslik qabul qilingan. Yo‘lovchilar tashuvchi tirkalgan (ulangan) tramvaylar tramvay poyezdi hisoblanadi;
- *yengil avtomobillar* yo‘nalishlarda juda kam hollarda jamoat transporti sifatida qo‘llaniladi;
- *metro* jamoat transportining alohida turi sifatida ajralib turadi;
- *mushaklar kuchi yordamida ishlaydigan velosipedlar (veloriksha)* ham jamoat transporti sifatida qo‘llanilishi mumkin;
- *yo‘lovchi kuzovsiz yuk avtomobillari* ham jamoat transporti sifatida qo‘llanilishi mumkin. Masalan, XX asrning o‘rtalarida sobiq SSSRda avtobuslar yetishmasligi sababli, ulardan jamoat transporti sifatida foydalanilgan;



Jamoat transporti sifatida foydalaniladigan transport vositalari:



1-rasm. Jamoat transporti sifatida foydalaniladigan transport vositalari turlari.

(ma`lumotlar asosida muallif ishlanmasi)

Quyida yo'lovchilarni tashishda keng tarqalgan jamoat transporti turlari tarixi haqida so'z yuritiladi.

Avtobus – lotincha "omnibus" so'zidan olingan bo'lib "hammaga", "hamma uchun" ma'nosini anglatadi. 1662-yil 18-martda Parijda omnibus deb ataladigan birinchi jamoat yo'lovchi transporti yo'nalishi Blez Paskal tashabbusi bilan paydo bo'lgan. Keyinchalik boshqa shaharlarda turli dizayndagi ko'p o'rindiqli yo'lovchi ot aravalari qo'llanila boshlandi [1].

Birinchi avtobus 1801 yilda qurilgan. Bug'da ishlaydigan mashina Angliyaning Kemborn shahri ko'chalari bo'ylab harakatlandi. Uning ixtirochisi



Britaniyalik Richard Trevitik birinchi ingliz parovozini ham loyihalashtirgan. Avtomobil 8 tagacha yo'lovchini sig'dira olgan [1].

Shahar ichi yo'lovchilar oqimi unda doimiy yashovchi, shahar atrofidan kelgan va shaharga kelib vaqtincha yashovchi yo'lovchilar oqimi yig'indisidan iborat bo'ladi. Yirik shaharlar atrofidan keladigan aholi uning yo'lovchilar oqimiga katta ta'sir etadi va ular shahar ishlab chiqarish ob'ektlarida ishlaydigan va transportdan doimiy foydalanuvchi hamda transportdan onda-sonda foydalanuvchilarga bo'linadi.

Avtobuslar

Avtomobil transportining miqdorigagina emas, balki sifatiga bo'lgan talab ham oshib borayotir. Endilikda avtobus parklari sifat jihatidan ham o'sa borishi, ya'ni oldingilaridan tubdan farq qiladigan yangi, qulay, zamonaviyavtobuslar hisobiga to'ldirilishi darkor. Shu bilan birga aholining transportga bo'lgan ehtiyoji o'sishi passajir transporti turlarini tanlashni, binobarin passajir transporti xillarini ham o'zgartirishni talab etadi.

1922 yilda mahalliy yo'llarni tiklash ishlarini yaxshilash maqsadida Yo'llar xalk komissarligi qoshida Turkiston bo'limi, 1924 yilda esa O'zbekiston Ichki ishlar xalq komissarligi qoshida yo'l-transport bo'limi tashkil etildi[2].

Avtomobil transportining ishini yuksaltirish uchun 1928 yil noyabr oyida sobiq SSSR Xalq Komissarlari Soveti qoshida Tosh yo'llar va avtomobil transporti markaziy boshqarmasi "Sudortrans" tashkil topdi mahalliy yerlarda yo'l va transport boshqarmasi tashkil etildi [2].

1939 yilda avtomobil transporti xalq komissariyati (keyinroq avtomobil transporti vazirligi) tashkil etildi. 1939 yil Xalq komissariyati tashkil etilgandan keyin haydovchilar va boshqa kasb egallarini tayyorlash uchun avtomobil maktabi ochilib,



keyinroq avtomokombinatga (Oqtepada) aylantirildi. Toshkent politexnika institutining mexanka fakulteti bazasida 1970 yilda avtomobil yo'llari instituti ochildi [3].

1945 yilda Avtomobil transporti komissarligi O'zbekiston SSR Avtomobil transporti ministrligi deb nomlandi. 1946 yilda uning tuzilishi ham o'zgartirildi. Avvalgi 17 apparat bo'linmasi o'rniga faqat 8 bo'lim xususan ma'muriy, plan, avtomobil, moliya, transportdan foydalanish, ma'muriy-xo'jalik va ishchilar ta'minoti bo'limlari va operativ qismdan iborat qilib qayta tuzildi [4].

Sobiq SSSR Ministrlar Sovetining 1945-yil 10-oktyabrdagi 2557-sonli qaroriga asosan, "Soyuzzagottrans" O'zbekiston bo'limi O'zbekiston "Soyuzzagottrans" avtotresti qilib qayta tashkil etilgan, avtootryadlar esa avtobazalarga aylantirilgan. 1957 yil 1 fevralda Toshkentda 2-avtobus parki vujudga keldi [4].

Aholiga taksomotor va avtobus xizmatini yaxshilash uchun O'zbekiston Kompartiyasi markaziy komiteti va jumhuryat Ministrlar Soveti 1959 yili Toshkent shahar yo'lovchilarga xizmat ko'rsatish tresti tashkil qilish to'g'risida qaror qabul qilindi [4].

1950 yilga kelib, yo'lovchilarga xizmat ko'rsatishda urushdan oldingi darajaga etib olindi. 1947 yilda Moskvada Lixachev nomli zavod 60 o'rinli ZIS-15 avtobusini chiqara boshladi. Gorkiy avtozavodi 1949 yildan boshlab GAZ-651 markali 23 o'rinli avtobuslarni chiqara boshladi. 1950 yilda qurib tugallangan Pavlov avtobus zavodi PAZ-651 markali avtobuslarni ishlab chiqardi va bu avtobuslar O'zbekiston yo'llarida qatnay boshladi avtobuslarda yo'lovchilarga xizmat ko'rsatish dastlabki yillarda qiyin bo'ldi, bu sohada ishlar tez yurishib ketavermadi. SSSR Xalq Komissarlar Soveti 1946 yil 6 martda "Toshkent shahar xo'jaligini yaxshilash tadbirlari to'g'risida" 516-sonli qaror qabul qildi. Bu qarorda avtotransport ximatiga doir vazifalar aniq aytilmagan bo'lsa ham bu kamchilkni tugatish uchun O'zbekiston SSSR Xalq Komissarlar Soveti



va O‘zbekiston Kompartiyasi Markaziy Komiteti 1946 yil 26 mart-1 aprelda qabul qilingan 432-sonli qarorida “1946 yil 2 va 3-kvartallarda yangi avtobus qatnovi tashkil etilib, 30 ta avtomashina safarbar qilinsin” deb qayd qilingan. 1946 yil 13 aprelda “Toshkent shaharda avtobus harakatini tashkil qilish to‘g‘risida” 461-sonli qaror qabul qilingan. Qarorda 1946 yil 15 apreldan boshlab Toshkent shahar mehnatkashlariga avtobus xizmatini yaxshilash uchun Eskijo‘va-Vokzal marshrutiga 6 ta avtobus qo‘yilsin “ deb topshiriq berilgan. Shundan keyin ham Toshkent shahrida yo‘lovchilarga xizmat ko‘rsatishni yaxshilash maqsadida qarorlar ketidan qarorlar qabul qilindi. Jumhuriyat Ministrlar Soveti 1948 yil 7 avgustda qabul qilingan 1655-sonli qaroriga binoan poytaxt idoralari va tashkilotlariga qarashli avtobuslar ministrligi ixtiyoriga olib berildi. 1948 yil 23 sentyabrda Jumhuriyat Ministrlar Sovetida tasdiqlangan qarorda avtoxo‘jaliklar rahbarlari, shofyorlar va yo‘lovchilarning vazifalari begilab berilgan. Avtobus shofyorlari va konduktorlar uchun formal kiyim bosh joriy etildi. Avtobuslarda yo‘lovchilarga xizmat ko‘rsatish tarif va qoidalari tasdiqlandi[4].

Avtomobil transportining miqdorigagina emas, balki sifatiga bo‘lgan talab ham oshib borayotir. Endilikda avtobus parklari sifat jihatidan ham o‘sa borishi, ya`ni oldingilaridan tubdan farq qiladigan yangi, qulay, zamonaviy avtobuslar hisobiga to‘ldirilishi darkor. Shu bilan birga aholining transportga bo‘lgan ehtiyoji o‘sishi yo‘lovchi transporti turlarini tanlashni, binobarin yo‘lovchi transporti xillarini ham o‘zgartirishni talab etadi.

Sobiq O‘zbekiston SSSR da 1971-1975 yillarda yo‘lovchilar tashish avtobuslarda 1.46, yengil taksilarda esa 1.4 barabar ortdi.



1-jadval

Sobiq SSSR da avtomobil ishlab chiqarishning o`shishi
(ming dona hisobida)

Avtomobil turi	1960	1970	1971	1972	1973
Yuk tashish	362	524.5	564.3	596.8	629.5
Yengil	138.8	344.2	529	730.1	916.7
Avtobus	22.8	47.4	49.3	51.9	56
Jami	523.6	916.1	1142.6	1378.8	1602.2

Yuqoridagi jadval ma`lumotlaridan shuni aytishimiz mumkinki, 1960-1973 yillar oralig`ida yuk tashish 173,9 foizga, yengil avtomobillar 660,4 foizga, avtobuslar esa 245,6 foizga oshgan. Bu ma`lumotlardan bilishimiz mumkinki, 13 yil oralig`ida barcha avtomobil turlarida o`shish bo`lganligini kuzatishimiz mumkin.

Dunyoning rivojlangan davlatlari yirik shaharlarida aholining jamoat transportidan foydalanish darajasi yuqori ko`rsatkichga ega.

Shahar transporti – shaharlarni obodonlashtirishning asosiy elementlaridan biridir. Shuning uchun uning rivojlanishi shahar aholisining o'sishi va moddiy farovonligi bilan uzviy bog'liqdir, chunki transportdan foydalanish ish, o'qish, madaniy va maishiy maqsadlardagi qatnovlar vaqtini tejashga imkon beradi. Transportda qatnovga ehtiyoj, boshlang'ich va tugash nuqtalari orasidagi masofa odatda bir kilometrdan oshganda yuzaga keladi.

Shahar yo'lovchilar transportining rivojlanishi ham katta ijtimoiy- iqtisodiy ahamiyatga ega, chunki uni tashkil etishning mukammallik darajasi ishchilarning bo'sh vaqt miqdoriga ta'sir qiladi. O'rta shaharlar uchun ish joyiga borish yoki ish



joyidan qaytish vaqti 20 daqiqadan 30 daqiqagacha, yirik shaharlar uchun esa 1,5 soatgacha yetadi. Yo'lovchilar qatnovga uzoq vaqt sarflashi bilan birgalikda charchoq keltirib chiqaradi, bu esa mehnat unumdorligiga salbiy ta'sir ko'rsatadi.

Shaharlarda yo'lovchilar tashishning o'ziga xos xususiyati kun davomida tashiladigan yo'lovchilar sonining keskin o'zgaruvchanligidadir. O'rta va katta shaharlarda ertalabki va kechki "tig'iz soat"larda, ishchilar va xizmatchilar ish joyiga borish va qaytishida, yo'lovchilar kunlik sonining yarmidan ko'pi 4-5 soat ichida tashiladi. Shahar transportining ushbu xususiyati transportni harakatini tashkil etishda ham, uning turini tanlashda ham hisobga olinishi kerak.

Harakatlanuvchi tarkib 30 km/soat tezlikda harakatlanayotgan va qatnov qismining kengligi 3,5 m bo'lganda bir yo'lovchi egallagan o'rtacha ko'chani maydoni: trolleybusda 2,8 m², tramvayda 3,0 m², o'rta sig'imli avtobusda 3,6 m² va yengil avtomobilda 40 m². Shunday qilib, yo'llarning o'tkazish qobiliyati katta sig'imli transport vositasidan foydalanganda ortadi, yengil avtomobillardan foydalanishda deyarli 10 baravar kamayadi. Demak, aholining shahar ichi harakatida yo'lovchi transporti: metropoliten, avtobus, trolleybus va tramvaylardan foydalanish darajasini har tomonlama oshirish zarur. Shu yo'l orqali shahar magistral ko'chalarida yengil avtomobillar harakati jadalligini kamaytirish mumkin.

Foydalangan adabiyotlar:

1. Siddiqnazarov K.M. O'zbekiston avtotransporti o'tmishda va istiqloq yillarida-Toshkent : Islom universiteti. 2001.-160 b.
2. Xo'jaev S. O'zbekiston avtomobil transporti.-Toshkent. O'zbekiston KPMKning nashriyoti .1969 y.-B.23.
3. Vknianskal I. Toshkent tramvayi yuz yoshda. -Toshkent : O'zbekiston milliy ensiklopediyasi. 2001. - B .50.



4. Axmetov L. O'zbekiston avtotransporti 70 yilda. -Toshkent : Mehnat. 1991 y. - В. 41.

5. <https://www.intelligenttransport.com>.

6. <https://www.google.com>

7. regions.uz

8. yuz.uz

9. mineconomy.uz