



УДК:625

TARIXIY SHAHARLARDA PIYODALARNING MAJBURIYATLARI VA PIYODALAR YO'LLARINI TASHKIL ETISH

Usarov Ruslan

*Samarqand davlat arxitektura-qurilish universiteti
shaharsozlik va landshaft arxitekturasi magistranti*

Annotatsiya: Ushbu maqolada tarixiy shaharlarda piyodalarning majburiyatlari va piyodalar yo'llaribi tashkil haqida so'z boradi. Unda tarixiy shaharlarda piyodalar trotuarlari, piyodalar yo'lkalari va piyodalar velosiped yo'llarini tashkil etish bo'yicha bir qator arxitektura-rejalashtirish vazifalari ko'rsatilgan.

Аннотация: В данной статье рассматриваются обязанности пешеходов и организация пешеходных дорожек в исторических городах. Показан ряд архитектурно-планировочных задач по организации пешеходных тротуаров, тротуаров и пешеходных велодорожек в исторических городах.

Kalit so'zlar: Piyodalar trotuar, tarixiy shaharlar, jamoat markazlari, piyodalar yo'li, shakllantirish, arxitektura, shaharsozlik, relyef, tarixiy va me'moriy muhit, kommunikatsiya

Ключевые слова: Пешеходный тротуар, исторические города, общественные центры, пешеходная дорожка, формирование, архитектура, градостроительство, рельеф, историко-архитектурная среда, коммуникация.

Tarixiy shaharlarda piyodalarning majburiyatlari va piyodalar yo'llaribi tashkil etish bugungi kundagi turizmni rivojlanishida bo'yicha olib borilayotgan chora tadbirlarga kiradi. Unda tarixiy shaharlarda piyodalar trotuarlari, piyodalar yo'lkalari va piyodalar velosiped yo'llarini tashkil etish bo'yicha bir qator arxitektura-rejalashtirish vazifalari ko'rsatilgan.

Tarixiy shaharlarda piyodalarning majburiyatlari va piyodalar yo'llarini tashkil etish qo'yidagi vazifalarni o'z ichiga oladi;

-piyodalar trotuardan yoki piyodalar yo'lkasidan, ular bo'lmaganda esa yo'l yoqasidan yurishlari kerak;

-hajmi katta yuklarni olib ketayotgan piyodalar, shuningdek nogironlarning dvigatelsiz kajavasida harakatlanayotgan shaxslarning trotuar yoki piyodalar yo'lkasidan harakatlanishi boshqa piyodalarning harakatlanishiga xalaqit berayotgan bo'lsa, ular qatnov qismining chetidan harakatlanishlari mumkin;

-trotuar, piyodalar yo'lkasi, yo'l yoqasi bo'lmasa yoki ulardan yurishning imkoniyati bo'lmagan hollarda piyodalar velosiped yo'lkasidan yoki qatnov qismining chetidan (ajratuvchi bo'lagi bor yo'llarda qatnov qismining tashqi chetidan) bir qator bo'lib yurishlari mumkin;



-nogironlarning dvigatelsiz kajavasida harakatlanayotgan, motosikl, moped, velosiped etaklab ketayotgan shaxslar esa bunday hollarda transport vositalarining harakat yo'nalishi bo'ylab yurishlari kerak.[2]

Tarixiy shaharlarda piyodalar yo'lkasida, trotuarda, yo'l yoqasida piyodalarning harakatlanishiga xalaqit beradigan qurilma va to'siqlar o'rnatish taqiqlanadi. Shaharda piyodalar harakatini tashkil etish muammosi va ochiq shahar maydonlari va piyodalarning o'zaro ta'siri va o'zaro bog'liqligi masalasi juda muhimdir.

Faqat piyodalar harakati uchun mo'ljallangan ko'klamzorlashtirilgan hududlarning alohida uchastkalarini yaratish bo'yicha zamonaviy tajribalar har doim ham ularga qo'yilgan maqsadlarni oqlamaydi. Hozirgi vaqtda piyodalar kommunikatsiyalari muhitining qulaylik darajasiga qo'yiladigan talablar sezilarli darajada o'zgarib bormoqda, bu ko'pincha tarixiy shaharlardagi ochiq shahar maydonlarining qoniqarsiz holati bilan bog'liq.¹³

Qulaylik va xavfsizlik muammolarini hal qilish, ekologik samaradorlik va yashash sharoitlarini yaxshilash, atrof-muhitning turistik va investitsion jozibadorligini oshirish bilan bir qatorda, piyodalar joylarini tashkil etish g'oyasi, alohida yodgorliklardan keng hududlargacha, ansambllar va shaharlarning yaxlitligini tiklash, mavjud tuzilmalarni zamonaviy funktsiyalarga moslashtirish asosiy maqsadimizdir.[1]

Piyodalarning tashkiliy jamlanmasiga yo'ning qatnov qismida bir qatorda to'rt kishidan ortiq bo'lmasdan, faqat transport vositalarining harakat yo'nalishi bo'ylab o'ng tomondan yurishga ruxsat etiladi. Jamlanmaning oldi va orqasida chap tomondan qizil bayroqcha, qorong'i vaqtda yoki etarlicha ko'rinmaslik sharoitida esa oldinda oq, orqada qizil rangli chiroq ko'targan kuzatuvchilar bo'lishi kerak.

Bolalar guruhini trotuarlar va piyodalar yo'lklaridagina, ular bo'lmaganda esa yo'l yoqasidan faqat kunduzi va katta yoshdagilar kuzatuvida olib yurishga ruxsat etiladi. Piyodalar yo'ning qatnov qismini piyodalar o'tish joylaridan, shuningdek er osti va er usti o'tish joylaridan, ular bo'lmaganda esa chorrahalarda trotuar chiziqlari yoki yo'l yoqasi bo'ylab kesib o'tishlari kerak. Piyodalarga ko'rinadigan oraliqda o'tish joyi yoki chorraha bo'lmasa, ajratuvchi bo'laksiz va to'siqsiz yo'llardan yo'ning ikki tomoni yaxshi ko'rinadigan joyidan, qatnov qismining chetiga nisbatan to'g'ri burchak ostida kesib o'tishlariga ruxsat etiladi. Yo'l harakati tartibga solingan joylarda piyodalar tartibga soluvchining yoki piyodalar svetoforlarining, ular bo'lmaganda esa transport svetoforlarining ishoralariga amal qilishlari kerak.¹⁴

Harakat tartibga solinmaydigan piyodalar o'tish joylarida, piyodalar yaqinlashib kelayotgan transport vositalarigacha bo'lgan masofani va ularning tezligini chamalab ko'rib, o'tish o'zlari uchun xavfsiz ekanligiga ishonch hosil qilganlaridan so'ng yo'ning qatnov qismiga chiqishlariga ruxsat etiladi.[3]

Ushbu tadqiqotda mualliflar piyodalar kommunikatsiyalarining mavjud muhitini oqilona o'zgartirish tamoyillari va ushbu muhitni tashkil etuvchi elementlarning funktsional, rejalashtirish va shahar tuzilishi o'rtasidagi munosabatni o'rnatishga harakat qilmoqdalar. Tadqiqot ob'ekti tarixiy shaharning mavjud shahar muhitida piyodalar

¹³ file:///C:/Users/USER/Downloads/s232_14.pdf

¹⁴ <http://uddu.uz/piyodalarning-majburiyatlari>.



kommunikatsiyalari tarmog'idir. Tarixiy shaharlarda piyodalar kommunikatsiyalarini tashkil etish shuningdek, ushbu kommunikatsiyalarni takomillashtirish va rekonstruksiya qilish bo'yicha mahalliy tajriba bilan tanishish;

- piyodalar kommunikatsiyalarini rivojlantirish imkoniyatlari va optimallashtirishning mumkin bo'lgan usullarini o'rganish;

- shaharlardagi piyodalar kommunikatsiyalarini keng ko'lamli o'rganish va ularning qulaylik darajasini oshirish yo'nalishlarini aniqlash.

Tarixiy me'moriy ob'ektlar va fazoviy bog'lanishlar bilan bir qatorda tizimning tugun va bog'lovchi elementlari, uning hayotiyligi va rivojlanishini ta'minlashi kerak.

Bugungi kunda shaharda yurish ko'pincha faqat transport vositalari yordamida amalga oshiriladi. Biroq, piyodalar harakatining o'rni doimo muhim. Tarixiy shaharlarning kompleks shaharsozlik faoliyati sharoitida piyodalar harakatini tashkil etish muammosi bir qator arxitektura-rejalashtirish vazifalari bilan birgalikda hal qilinishi kerak. Bu mavjud muhitni tubdan o'zgartirish choralarini ko'rmasdan, uni o'zgartirish uchun echimlarni izlashni talab qiladi.

ADABIYOTLAR RO'YXATI:

1. Черноплечая А.Н., Иванова Н.И., Греков Н.И. Сибирский федеральный университет. К вопросу организации пешеходных пространств в центрах исторических городов (на примере городов России и Германии) 2020 г.

2. O'zbekiston Respublikasining yo'l harakati qoidalari. Vazirlar Mahkamasining 2015 yil 24 dekabrda 370-son qaroriga I-ILOVA

3. Gayratovna, I. D., & Nigora, S. (2022). USE OF LOCAL RAW MATERIALS IN THE REPAIR OF PATTERNS AND DECORATIONS OF CENTRAL ASIAN ARCHITECTURAL MONUMENTS. *Galaxy International Interdisciplinary Research Journal*, 10(2), 679-683.

4. Salimov, O. M., Gayratovna, I. D., & Nigora, S. (2022). Use of Local Building Materials in the Natural Climate of Central Asia. *Texas Journal of Engineering and Technology*, 8, 129-130.