

## SHAHARSOZLIKDA SALOMATLIK YO`LAKLARINI TASHKIL QILISH MASALALARI

**Yergeshova O`giloy Seydilla qizi**

*Toshkent Arxitektura Qurilish Universiteti, Toshkent, O`zbekiston.*

[dilinuryergeshova@gmail.com](mailto:dilinuryergeshova@gmail.com)

**Annotatsiya.** *Inson salomatligi, uning harakatlanishi va qulayligini ta`minlash shaharsozlikni yanada barqarorlashtirish va rivojlantirish yo`lidagi muhim omildir. Butunjahon ekspertlarining ta`kidlashicha, inson salomatligi, uning atrof muhitdagi o`rni va harakatlanishi, yashash tarsi va atrof muhitining ko`rinishi o`zaro uzviy bog`liq. Ushbu maqola "Shaharsozlik muhitida "Salomatlik yo`laklari"ni tashkil etish masalalari"ga qaratilgan bo`lib bunda landshaft tashkil qilishga alohida etibor qaratilgan.*

**Kalit so`zlar:** *городское планирование, коридоры здоровья, терапевтические сады, тротуары, велосипедные дорожки, ландшафт, ландшафтный дизайн.*

**Abstract.** *Ensuring human health, mobility and comfort is an important factor on the way to further stabilization and development of urban planning. World experts say that human health, his place and movement in the environment, vital signs and the appearance of the environment are inextricably linked. This article discusses the issues of the organization of "health paths" in the urban environment " with special emphasis on landscape organization.*

**Keywords:** *urban planning, health corridors, therapeutic gardens, sidewalks, bike paths, landscape, landscape design.*

**Аннотация.** *Обеспечение здоровья человека, его мобильности и комфорта является важным фактором на пути к дальнейшей стабилизации и развитию городского планирования. Мировые эксперты утверждают, что здоровье человека, его место и передвижение в окружающей среде, жизненные предплюсны и внешний вид окружающей среды неразрывно связаны. В данной статье рассматриваются вопросы организации "дорожки здоровья" в градостроительной среде " с особым упором на ландшафтную организацию.*

**Ключевые слова:** *городское планирование, дорожки здоровья, терапевтические сады, тротуары, велосипедные дорожки.*

**Asosiy qism.** *Piyodalar ko'chasining me'moriy va landshaft muhiti odatdagi ko`chalardan keskin farq qiladi. Salomatlik yo`laklari yo`laklarini tashkil qilinishiga hotirjam va xavfsiz sayr qila olish, do`kon vitrinalarni ko`ra olish, tabiat bilan uyg'unlikda qisqa muddatli dam olish imkoniyatlariga ega bo`lish kabi talablarni bajarishi lozim. Bunda ko`cha elementlari (kichik arxitektura shakllari, kiosklar, haykaltaroshlik na'munalari, dekorativ suv qurilmalari, yer yopma materiallari, o`rindiqlar, yo`ritgichlar, va b.) ning ro`li katta.*

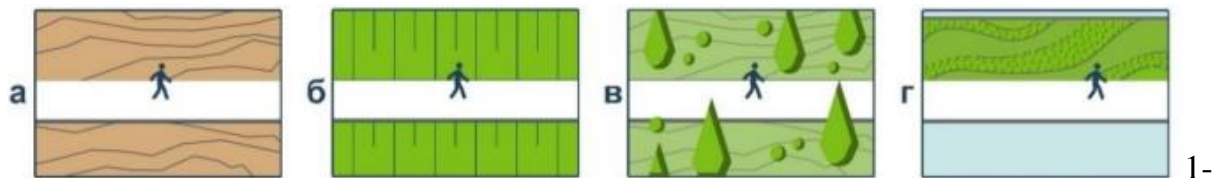
Ko'kalamzor hududlar shahar sutrukturasida muhim o'rin egallaydi. Ayniqsa aholi bilan gavjum maskanlarni ko'kalamzorlashtirish har tomonlama foyda ekanligi sir emas. Hududlarni lanshaft loyihalashda bir qancha elementlar xizmat qiladi. Lanshaft arxitekturasining tabiiy elementlari iqlim va mikroiqim, tuproq xususiyatlarini hisobga olish hududiy lanshaft loyihalashda muhim omillardan biridir.

Chiqizli shakllangan Salomatlik yo'laklarida daraxtlarni zich holda ekish tavsiya etiladi. Yo'l uzunligi bo'ylab keng va tez o'suvchi daraxtlarni ekish piyodani yoz kuni issiq sharoitdan himoya qiladi. Chunki zich ekilgan daraxtlar tez birikadi va soya beruvchi devor hosil qiladi. Mazkur holda o'simliklarni rejali joylashtirish tavsifini me'moriy – lanshaftli kompozitsiyaning yo'nalishiga bog'liq holda– kurdonerlar, chiziqlar yoki boshqa usullarni qo'llanib ham xillashtirish mumkin .

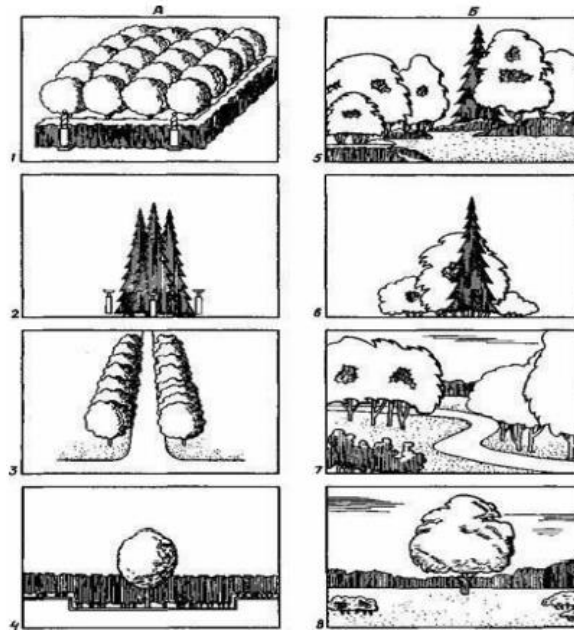
Hududni lanshaft tashkil etishda bir qancha yondashuvlar mavjud. Masalan, turli gulli kompozitsiyalar soliterlar, klumbalar, robotkalar va boshqa kompozitsiyalar yordamida loyihalash mumkin. Bunda kompozitsiya uchun tanlangan o'simliklar daraxt va butalar bir birga mutanosib bo'lishi kerak.

Salomatlik yo'laklarini ko'kalamzorlashtirish funksional, kompozitsion hamda sxematik xarakterga ega. Salomatlik yo'laklarini ko'kalamzorlashtirishning asosiy yondashuvlarini uch turga bo'lish mumkin: lanshaft yuzasini ko'kalamzorlashtirish, piyoda yo'lagining asosiy qismi ko'kalamzorlashtirish hamda ikkala yondashuvning bir vaqtda qo'llanilishi. Salomatlik yo'laklarining lanshafti relyef bilan bevosita bog'liq.

Tabiiy lanshaftning yuqori estetik salohiyati bilan, o'tish yo'laklarini vertikal ko'kalamzorlashtirish texnologiyalari yordamida Salomatlik yo'laklarini ko'kalamzorlashtirish uchun mahalliy o'simliklardan foydalanish orqali uning tabiiy qiyofasini saqlab qolish mumkin.



1- rasm. Piyodalar joylarini shakllantirishda lanshaft yuzasini ko'kalamzorlashtirishning asosiy usullari: a - geoplastikani saqlash; b - obodonlashtirish / relyefni shakllantirish; v - tabiiy ko'kalamzorlashtirishni saqlash; d – vertikal ko'kalamzorlashtirish



2-rasm Park ekinlarini guruhlash: A – muntazam: 1 – bosket, 2 – guruh, 3 – xiyobon, 4 –soliter;

B – peyzajli: 5 – massiv, 6 –guruh, 7 – xiyobon, 8 –soliter

Ko'chalar, bulvarlar, qirg'oqlarning me'moriy va landshaft yechimi ularning toifasiga, bo'ylama va ko'ndalang profiliga, transport harakatini tashkil etishga, qo'shni hududlarni rivojlantirish xususiyati bilan bog'liq. Ko'chalar va qirg'oqlarning yashil maydonlari ham sanitariya, ham dekorativ ahamiyatga ega bo'ladi. Yashil ko'chalar va magistral yo'llar alohida ochiq joylarni aholi punktlarini yagona uzluksiz obodonlashtirish tizimi bilan bog'laydi.

Ko'chalarda qurilish liniyalari o'rtasida 3ta zona ajratiladi:

- transport harakati (qatnov qismi),
- piyodalar harakati (yo'laklar yoki bulvarlar)
- qo'shni yashil chiziqlar (kam qavatli binolarda – old bog'lar zonasi).

Qurilishning erkin usullari bilan, ko'cha va uning ichida kvartal maydonlari uylari zich devori bilan ajratilmagan bo'lsa, ko'chalarni ko'kalamzorlashtirish faqat mustaqil element sifatida ko'rib chiqilishi mumkin. Ko'chalar va bulvarlarning fazoviy daraxt-buta ko'chatlari, maysazorlari va gullari qo'shni turar-joy yoki jamoat binolarining yashil massivlari bilan birgalikda qabul qilinadi.

Shahar ko'chalarining yashil maydonlarining sanitariya-gigiyenik vazifalari turar-joy binolari va piyodalarni chang, chiqindi gazlar, shovqin va ortiqcha quyosh nurlanishidan himoya qilishdir. Yo'l va yo'lakni ajratib turadigan to'siqlar ayniqsa samarali, chunki ular harakatlanuvchi transportning zararli ta'siridan birinchi to'siqdir.

Yo'l zonasidagi ajratish chiziqlarining me'moriy va landshaft yechimi ko'chani ko'ndalang profiliga bog'liq. Kengligi 2-3 m bo'lgan chiziqda maysazor o'rnatiladi va past buta ekilgan gul kompozitsiyalarini kiritish mumkin. Qoida tariqasida, yo'llarni ajratib turadigan chiziqda daraxtlar ekilmaydi, chunki bu transport vositalarining haydovchilari uchun ko'rinishni yomonlashtiradi va ko'rish nuqtasini berkitadi. Ko'rinishni ta'minlashda chorrahalar alohida e'tibor berilishi kerak. Yuqori transport harakati bo'lgan magistral

yo'llarning chorrahalarida va burilishlarida balandligi 70-75 sm dan oshmaydigan butalar ishlatiladi, daraxtlar uchburchak ichida ko'cha o'qlari kesishgan joyda va yon tomoni 37,5 m bo'lgan uchburchak ichida ekilmaydi, agar chorrahada harakat halqa bo'ylab tashkil etilsa, unda uning ichida maysazor, past buta va gullarning tekis kompozitsiyalari ishlatiladi. Magistral yo'llarning kesishmalaridagi gulzorlar faqat harakatlanuvchi transportdan qabul qilinadi va shuning uchun naqsh bo'yicha lakonik, yorqin va qarama-qarshi rangda bo'lishi kerak.

Ko'cha transporti va piyodalar zonasi orasidagi yashil yo'llar jamoat transporti bekatlariga qulay yondashuvni ta'minlash uchun tanaffuslarga ega bo'lishi kerak. To'xtash joylarida beton yoki quyma temir panjaralar bilan qoplangan teshiklarga daraxt ekish mumkin. Ushbu zonalardagi tor yashil chiziqlar piyodalar tomonidan oyoq osti qilinganidek amaliy emas. Yashil maydonlarning minimal kengligi: maysazor-1 m, maysazor va buta bilan yoki butasiz bir qator daraxtlar -2 m, ikki qatorli daraxt ekish -5 m. ko'p qatorli ekish bilan har bir yangi qator ekish uchun yashil chiziq kengligi 40-50% ga oshadi.

Yo'lak va binolar orasidagi ochiq joylarni me'moriy va landschaft tashkil etishning turli xil usullari mavjud. Uy-joy qurilishidagi uyning minimal kengligi magistralga chiqishda -6 m, turar-joy ko'chasiga-3 m. katta shaharlarda qizil chiziqdan uylarning chekinish kengligini 12 m ga, ayniqsa transport harakati juda og'ir bo'lgan magistral yo'llarda esa 15 m gacha etkazish bo'yicha takliflar mavjud. Biroq, qimmat shahar yerlaridan oqilona foydalanilmaydi. Shuning uchun, yashil zonaning optimal kengligini tanlab, qurilishni har tomonlama sanitariya muhofazasini amalga oshirish kerak (obodonlashtirish bilan bir vaqtda maxsus shovqindan himoya qiluvchi uylar, qurilish texnikasidan foydalanish, transport va yo'llarning texnik xususiyatlarini yaxshilash va boshqalar). Turar-joy binolarini atrof-muhitning ifloslanish manbalaridan ajratish darajasi ko'cha tomonidagi qo'shni chiziqning umumiy kengligi va piyodalar yo'lagi va yo'l orasidagi yashil maydon chizig'i bilan o'lchanadi. Zamonaviy ko'chalarni obodonlashtirishning keng tarqalgan kamchiligi-bu texnikaning monotonligi, shuningdek cheklangan assortiment. Gullaydigan butalarni (lilac, Honeysuckle, spirea, forsitiya, Yasemin) kengroq kiritish, vertikal bog'dorchilikdan foydalanish, daraxtlar va butalarni dekorativ guruhlar shaklida ekish muhimdir.

Asfalt qoplamasiga zarar yetkazadigan yoki o'zlari oyoq osti qilish, mexanik shikastlanishdan aziyat chekadigan yuzaki va juda tarvaqaylab ketgan ildiz tizimiga ega bo'lgan toshlar trotuarlar bo'ylab tavsiya etilmaydi. Ko'chalarda oddiy ekish paytida daraxtlar orasidagi masofa kamida 5 m bo'lishi kerak (piramidal va tor tojli turlar uchun - 4 m), lekin daraxtlarni erkinroq ekish yaxshidir - 6-7 m dan keyin ular bir-birining rivojlanishiga to'sqinlik qilmasligi va keyinchalik tojlarni yopmasligi uchun. Daraxt tanasi va butaning markazi o'rtasida kamida 75 sm bo'lishi kerak. to'siqda baland butalar 0,5-0,8 m (do'landa, oq Derain, Viburnum va boshqalar), o'rtacha baland - 0,4 - 0,6 m (privet, oddiy Hanımeli, spirea, atirgul kestirib), past - 0,25-0,3 m (kotoneaster, yapon spireyasi va boshqalar).

Eski shaharlarda bulvarlar juda keng tarqalgan. Xiyobon ko'chadagi yashil maydonlarning kengaytirilgan chizig'i sifatida piyodalar va qisqa muddatli dam olish uchun mo'ljallangan edi. Eng keng tarqalgan va odatiy yo'l qatnov qismlari orasidagi ko'cha o'qi

bulvari edi. O'rtada bulvari bo'lgan eski ko'chalarda ko'pincha mahalliy yashil chiziqlar yo'q edi va shu tariqa Yashillar turar-joy mahallalari aholisi uchun deyarli "ishlamadi". Ko'chani o'qi bo'ylab joylashgan bulvarda zamonaviy transport harakati bilan dam olish va yurish umuman mumkin emas. Yo'lning umumiy profiliga qarab, yo'lak va qatnov qismi o'rtasida ikki yoki bir tomondan bulvarlarni tashkil qilish maqsadga muvofiqdir.

Kengligi 15-20 m bo'lgan bulvarlar skameykalar uchun "cho'ntaklar" ga ekish qalinlashgan butalar bilan birgalikda 2-4 qator daraxtlar bilan ekilgan. Agar bulvar qirg'oqda joylashgan bo'lsa, unda kompozitsiya assimetrik bo'lishi kerak, shunda suv va boshqa qirg'oqning ko'rinishi ko'rinishi mumkin. Bulvarlar daraxt va buta plantatsiyalarisiz ham mumkin, bu erda gullarni bezashga alohida e'tibor beriladi.

Bugungi kunda "piyodalar ko'chasi" tushunchasi shaharsozlik amaliyotiga keng kirib bordi. Bunday ko'chalarning butun tizimlariga misollar mavjud - bir-biriga bog'langan bulvarlar, saytlar, kurdonerlar, me'moriy va landshaft detallari bilan to'yingan maydonlar. Shaharda piyodalar uchun qulay joylarning yo'qligi uning qulayligidan dalolat beradi.

Piyodalar va avtoullovchilarning qarama-qarshiliklariga qulay, yashil maydonlar bilan himoyalangan to'xtash joylarini yaratish orqali yo'l qo'yilishi mumkin.

Ko'chalarni piyodalar ko'chasiga rekonstruksiya qilishda uning landshaft arxitekturasini o'zgartirish va shahar dizaynini almashtirish bilan cheklanmaydi. Shaharning qimmatbaho tarixiy tumanlarini rekonstruksiya qilishda piyodalar uchun joylarni shakllantirish ayniqsa qiyin. Bunday holda, ijtimoiy, madaniy, falsafiy, tarixiy va boshqa jihatlar birinchi o'ringa chiqadi.

Sohilni ko'cha, bulvar sifatida ham ko'rish mumkin. Funktsional xususiyatga ko'ra, dam olish va transport qirg'oqlari ajralib turadi. Agar istirohat bog'lari, xiyobonlar yoki boshqa yashil massivlar qirg'oqqa tutashgan bo'lsa, u shahar dam olish maskanining elementiga aylanadi. Agar transport funksiyasi ustun bo'lsa, u holda qirg'oq ko'priklar, iskala va boshqa muhandislik inshootlari bilan faol bog'liqdir. Dengiz qirg'oqlari bo'ylama va ko'ndalang profilda farqlanadi.

Qirg'oqlarning muhandislik yechimi juda qiyin (qiyaliklarni to'ldirish, sohil bo'yini mustahkamlash va boshqalar). Yashil maydonlarning vazifalari atrof-muhitni muhofaza qilish va bezakdir. Qoida tariqasida, qirg'oqlarning yashil maydonlari kompozitsion jihatdan assimetrikdir. Akvatoriyada oddiy qo'nish moslamalari (ayniqsa, ikki yoki uch qatorli) suvning qiziqarli ko'rinishini ko'rishga to'sqinlik qiladi. Agar qirg'oq qatnov qismini o'z ichiga olsa va magistral yoki shahar ahamiyatiga ega ko'cha bo'lsa, unda obodonlashtirish texnikasi ularning toifasiga mos keladi. Biroq, bu holda, qirg'oq va suv havzasi o'rtasida yashil devor qurilishi istalmagan. Sohil bo'yi shahar tuzilishining chiziqli elementidir, shuning uchun siz ochiq va yopiq landshaft kompozitsiyalarini almashtirib, uning uzun qismlarini diversifikatsiya qilishingiz kerak.

Ko'chalarda yashil maydonlarni joylashtirishning ma'lum me'yoriy cheklovlaridan tashqari (jadv, qirg'oqlarni obodonlashtirishda shuni yodda tutish kerakki, daraxtlar va butalar mos ravishda 1i0,5m, 3i1mp dan yaqinroq ekilgan bo'lishi kerak, teras yonbag'irlari tagliklari va himoya devorlarining ichki chegaralariga nisbatan.



Dengiz qirg'oqlarining funktsional-fazoviy va me'moriy - landshaft echimlari tabiiy sharoitlar (toshqin yoki baland qirg'oq, shamol yo'nalishi, izolyatsiya xususiyatlari va boshqalar) va shaharsozlik holati bilan bog'liq. Suvga tushish, asosiy va ikkinchi darajali turlar, piyodalar o'tish joylari, avtoulavlar to'xtash joylari har doim qo'shni hududlarni rejalashtirish, rivojlantirish va obodonlashtirish bilan bog'liq.

Maydonlarni obodonlashtirish juda o'ziga xosdir. Bu nafaqat maydonning turiga bog'liq-asosiy ma'muriy, savdo, asosan madaniy ob'ektlar yoki boshqalar bilan, balki transport va piyodalar zonalarining nisbati, rivojlanish ko'lami, shahar jamoat markazining ochiq joylar tizimidagi maydon joyi yoki boshqa aholi punktlari. Ilgari shaharning asosiy maydonlari transport harakati bilan ajralib turardi. Zamonaviy shaharsozlik markazlarni va shunga mos ravishda ulardagi maydonlarni transportning barcha turlaridan maksimal darajada bo'shatishga intiladi, shu bilan birga magistral yo'llar, kirish joylari, to'xtash joylari bilan maqbul aloqalarni saqlab qoladi.

Yuqori yashil maydonlar maydonning hajmini vizual ravishda kamaytiradi, yashil pardalarni yaratadi va rivojlanishdagi asosiy narsani idrok etishga yordam beradi. Yashil maydonlar transport zonalarini, to'xtash joylarini, piyodalarni, ko'rgazmalarni, savdo-sotiqni va boshqalarni ajratish orqali funktsional tashkilotning aniqligiga erishishi mumkin. Maydonning umumiy tarkibidagi me'moriy va landshaft elementlari asosiy yoki ansambl tafsilotlaridan biri, kichik inley, qo'shimchalar bo'lishi mumkin. Ko'chma elementlar deb ataladigan maydonlar, ko'chalar, qirg'oqlarni obodonlashtirish va gullarni bezash tobora keng tarqalmoqda. Qoplamaga muvofiq yoki unga qarama-qarshi ravishda, ko'chatlar, konteynerlar, vazalar ritmik yoki chiroyli tarzda oldindan o'stirilgan o'simliklar bilan joylashtirilgan, ular gullash paytida osongina almashtiriladi. Yosh daraxtlar, butalar, gullar va ampel o'simliklarning murakkab vertikal kompozitsiyalari ma'lum.

Arxitektura ansamblini shakllantirishda katta vakillik zonalaridan mahalliy zonalarga bosqichma - bosqich o'tish aniq me'moriy va landshaft vositalari - asfalthash, suv inshootlari, yashil maydonlar, tashqi mebellar va boshqa kichik me'moriy shakllar orqali amalga oshiriladi.

**Xulosa.** O'zbekistonda salomatlik yo'laklarining landshaft tashkil etish shakllanishi va rivojlanishi yuqorida keltirib o'tilgan landshaft yondashuvlari asosida va aniq asoslangan konseptsiyalarda amalga oshirilishi lozim. Bunda o'zaro aloqani va uzviylikni yaratish, ularga alohida-alohida qarash emas balki yaxlit bir tizimni shakllantirish va kokalamzorlashtirish muhimdir. Har bir tuman va chekka chekka qishloqlarda tashkil etilishi ko'zda tutilgan Salomatlik yo'laklari"-har bir hududda alohida sog'lomlashtiruvchi ochiq muhit shakllantirishga, hamda, insonlarda atrof muhitning zararli ta'sirini kamaytirishga estetik zavq va chiroyli landshaft tashkil etishga qaratilgandir. Bunda albatta jahon tajribasidan kelib chiqib, o'z hududimizga moslashtirishimiz va har bir o'simliklarga alohida etibor qaratishimiz lozim.



## ADABIYOTLAR RO`YHATI:

1. 30.10.2020 yildagi PF 6099-sonli “Sog`lom turmush tarzini hayotga keng tatbiq etish va ommaviy sportni yanada rivojlantirish chora-tadbirlari to‘g‘risida”gi president farmoni

2. Про велодорожки сказано в Указе Президента Республики Узбекистан № РР-2583 «О мерах по созданию и развитию велодорожек», от 29 декабря 2016 года.

3. А. В. Сычева ландшафтная архитектура учебно-методологическое пособия по специальности Архитектура 2-е издание исправленное:М ОНИКС 21 век 2004// 77ст.

4.<https://ais.by/article/opyt-formirovaniya-gorodskih-peshehodnyh-prostranstv>.

5. Вагнер, Е.А. Процессы урбанизации и развитие пешеходных коммуникаций (на примере формирования городов центральной Европы, России и планировочных зон г. Красноярска) [Электронный ресурс] /Е.А. Вагнер // Архитектон: известия вузов. – 2012. – N 38. – Режим доступа: [http://archvuz.ru/2012\\_2/1](http://archvuz.ru/2012_2/1)

6.<https://4.bp.blogspot.com/-w-ScuWt1o58/Gateshead-Millennium-Bridge-2.jpg>.