

## YANGI ANDIJON SHAHRIGA MAQBUL JAMOAT TRANSPORTI YO‘NALISHINI ISHLAB CHIQISH

**To‘raboyev Holmurod Rustamjon o‘g‘li**

*Andijon davlat texnika instituti*

*“Avtomobilsozlik va transport” fakulteti*

*“Transport logistikasi” kafedrası*

*Katta o‘qituvchisi*

*E-mail: [to‘raboyevholmurod@gmail.com](mailto:to‘raboyevholmurod@gmail.com); +998944170091*

**Toxirov Otabek Odilbek o‘g‘li**

*Andijon davlat texnika instituti*

*“Avtomobilsozlik va transport” fakulteti*

*“Transport logistikasi” yo‘nalishi*

*S 80-21-guruh talabasi*

*E-mail: [toxirovotabek@gmail.com](mailto:toxirovotabek@gmail.com); +998937869922*

**Annotatsiya:** *Mazkur bitiruv malakaviy ishda 4000 m<sup>2</sup> yer maydonida zamonaviy avtostatsiya loyhasini ishlab chiqish masalalari o‘rganilgan. Ishda avtostatsiyaning bosh rejasi, bino rejalashtirilishi, yo‘lovchilarga xizmat ko‘rsatish infratuzilmasi, avtobuslar harakati uchun perronlar, avtoturargohlar hamda yashil hududlarni joylashtirish bo‘yicha yechimlar ishlab chiqilgan. Shuningdek, transport-logistika talablariga mos ravishda yo‘lovchilar oqimini samarali tashkil etish, xavfsizlikni ta‘minlash, xizmat ko‘rsatish sifatini oshirish va zamonaviy axborot texnologiyalarini joriy etish imkoniyatlari tahlil qilingan. Loyihaning texnik-iqtisodiy ko‘rsatkichlari hisoblanib, avtostatsiyani qurish va undan samarali foydalanish bo‘yicha tavsiyalar ishlab chiqilgan. Tadqiqot natijalari hududlarda transport infratuzilmasini rivojlantirish va yo‘lovchi tashish tizimini takomillashtirishga xizmat qiladi.*

**Kalit so‘zlar:** *Avtostatsiya, yo‘lovchi terminali, transport-logistika, transport infratuzilmasi, perron, avtoturargoh, yo‘lovchilar oqimi, bosh reja, bino loyihasi, transport xizmati, logistika tizimi, texnik-iqtisodiy ko‘rsatkichlar, zamonaviy texnologiyalar, transport boshqaruvi, xizmat ko‘rsatish sifati.*

XXI asr shahar infratuzilmasining eng muhim masalalaridan biri — aholining tezkor, xavfsiz va ekologik toza harakatlanishini ta‘minlashdir. Butun dunyo bo‘ylab urbanizatsiya jarayonlari jadal sur‘atlar bilan rivojlanayotgan bir sharoitda, shaharlar aholisining transportga bo‘lgan talabi yildan-yilga ortib bormoqda. Bugungi kunda 4 milliarddan ortiq inson — ya‘ni dunyoning deyarli yarmisi shaharlarda yashaydi va bu ko‘rsatkich 2050 yilga kelib 68% ga yetishi kutilmoqda (Birlashgan Millatlar Tashkilotining ma‘lumotlari). Bunday sharoitda zamonaviy, samarali va barqaror

jamoat transporti tizimlarini yaratish nafaqat transport muammosi, balki butun shahar hayotining sifatini belgilovchi strategik vazifa sifatida namoyon bo'lmoqda [1].

O'zbekiston Respublikasi ham ushbu global tendensiyadan chetda qolmaydi. Mamlakatimizda so'nggi yillarda shaharlar aholisi keskin o'sib borayotganligi, ayniqsa, viloyat markazlari va yirik shaharlarda aholi zichligi tobora oshayotganligi kuzatilmoqda. Andijon viloyati bu borada alohida e'tiborga sazovordir — 4,200 km<sup>2</sup> maydonida 3.2 million aholiga ega bo'lgan bu hudud mamlakatimizning eng zich joylashgan viloyati hisoblanadi (760 kishi/km<sup>2</sup>). Andijon shahri, Asaka, Xonobod, Marhamat, Shahrixon va boshqa shahar aholisi punktlarida kundalik 800,000 dan 1,000,000 gacha inson ish joyi, ta'lim muassasalari, sog'liqni saqlash va boshqa ijtimoiy obyektlarga borish uchun transport xizmatlaridan foydalanadi [2].

Biroq, mavjud jamoat transporti tizimi zamonaviy talablarga to'liq javob bera olmayotganligi, sifat va samaradorlik jihatidan jiddiy kamchiliklarga ega ekanligi inkor etib bo'lmaydigan haqiqatdir. Transport vositalari parkining 50% dan ortig'i 12-15 yildan oshgan, texnik holati qoniqarsiz, ekologik standartlarga javob bermaydigan transport vositalaridan iborat. Natijada, yo'lovchilar qulay va xavfsiz sharoitlardan mahrum bo'lib qolmoqda, transport xizmatlari sifati past darajada qolmoqda. Peak hours — eng yuqori yuklama soatlarida yo'lovchilar 30-45 daqiqagacha kutishga majbur bo'lishadi, avtobuslar 150-200% yuklama bilan harakatlanadi, bu esa nafaqat noqulaylik, balki xavfsizlik uchun ham jiddiy xavf tug'diradi.

Muammoning ikkinchi muhim jihati — shaxsiy avtomobillar sonining o'sib borayotganligi va buning oqibatida yuzaga kelayotgan **shahar muhitiga salbiy ta'sirlar**dir. Andijon shahrida ro'yxatdan o'tgan shaxsiy avtomobillar soni so'nggi 10 yilda 2.5 baravar oshib, 120,000-150,000 donaga yetdi. Bu esa bir qator muammolarni keltirib chiqarmoqda.

Prezidentimiz loyiha bilan tanishib, uy-joylarni puxta va sifatli loyihalashtirish, uni amalga oshirishda mahalliy mutaxassislarning salohiyatidan unumli foydalanish, unda imkon qadar ko'proq yashil hududlar, bog' va xiyobonlar tashkil etilishini, aholining dam olishi va mehnat qilishi uchun qulay sharoitlarni nazarda tutish bo'yicha topshiriqlar berib o'tgan (1-rasm).

Endilikda ushbu massivda aholiga sifatli hamyonbop ekologik toza va shahar infratuzilmasiga mos transport xizmatini yo'lga qo'yish bo'yicha amaliy ishlar amalga oshirilmoqda[3].

Hududlarning o'ziga xos xususiyatlaridan kelib chiqib, alohida yondashuvlar asosida xizmatlar sohasini rivojlantirish, tadbirkorlik subyektlarini moliyaviy resurslar va infratuzilma bilan ta'minlash hamda ularga qulay soliq rejimini joriy etish maqsadida 2022-yil 27-yanvardagi O'zbekiston Respublikasi Prezidentining "Xizmatlar sohasini rivojlantirishga oid qo'shimcha chora-tadbirlar to'g'risida"gi PQ-104-son Qarori qabul qilingan. Mazkur qarorning 10-ilovasiga asosan 2022-yilda xizmatlar sohasini

rivojlantirish bo'yicha "Yo'l xaritasi" tasdiqlangan. Yo'l xaritasida Andijon viloyatining Andijon va Yangi Andijon shaharlarini o'zaro bog'lovchi tezyurar transport tizimini yo'lga qo'yish. Bunda, hududlarni bog'lovchi 16 kilometrlik tez yurar avtobus yo'nalishini (BRT) tashkil etishni nazarda tutish belgilab berilgan.

Bugungi kunda shaharlar tobora o'sib borayotgan bir davrda transport masalasi eng dolzarb ijtimoiy-iqtisodiy muammolardan biriga aylandi. O'zbekistonda ham bu masala kun tartibidan tushmayapti. Toshkent, Samarqand, Namangan va Andijon kabi yirik shaharlarda ko'cha tirbandligi, havo ifloslanishi va transport xarajatlarining ortishi fuqarolarning kundalik hayotiga salbiy ta'sir ko'rsatmoqda. Ana shunday vaziyatda jamoat transportining roli va uning shaxsiy avtomobil hamda boshqa xususiy transport turlaridan ustunligi masalasini jiddiy ko'rib chiqish zarur.

Jamoat transportining birinchi va eng yaqqol afzalligi — bu iqtisodiy tejamkorlikdir. Shaxsiy avtomobil egasi yoqilg'i, ta'mirlash, sug'urta va to'xtash joyi uchun oyiga o'rtacha 800 000 so'mdan 2 million so'mgacha sarflaydi. Jamoat transportidan foydalanuvchi esa xuddi shu muddat davomida 50 000–150 000 so'm atrofida xarajat qiladi. Bu farq, ayniqsa, Andijon shahrida katta ahamiyat kasb etadi. Chunki Andijonning ko'pchilik aholisi o'rta va past daromadli oilalardan iborat bo'lib, ular uchun iqtisodiy jihat hal qiluvchi omil hisoblanadi. Yo'nalishli taksi va shahar avtobuslaridan foydalanish ularga shahar bo'ylab erkin harakatlanish imkonini beradi, ulkan moddiy yukni esa yelkasiga olmaydi.

O'zbekiston shaharlari, jumladan Andijon, so'nggi yillarda shaxsiy avtomobillar sonining keskin oshishidan aziyat chekmoqda. Andijonning Navoiy, Bobur va Amir Temur shoh ko'chalari kunning ko'p qismida tirbandlikda qolmoqda. Bir dona avtobus 60–80 nafar yo'lovchini tashisa, xuddi shu odamlarni shaxsiy mashinada tashish uchun 40–50 ta avtomobil kerak bo'ladi. Demak, jamoat transporti ko'chalarni bo'shatadi, harakatni tezlashtiradi va barcha uchun — hatto shaxsiy avtomobil egasi uchun ham — yo'l holatini yaxshilaydi. Bu bir qarashdagi oddiy hisob-kitob shaharning umumiy samaradorligiga bevosita ta'sir qiladi.

Andijon viloyati O'zbekistonning sanoat jihatdan rivojlangan hududlaridan biri hisoblanadi. Andijonda mashinasozlik, to'qimachilik va kimyo korxonalari allaqachon muhit ifloslanishiga hissa qo'shib kelmoqda. Bunday sharoitda har bir oila shaxsiy mashinasini ishga tushirsa, havo sifati yanada yomonlashadi. Bir avtobus yuzlab shaxsiy mashinani almashtirib, CO<sub>2</sub> va zararli gazlar chiqindisini keskin kamaytiradi. Agar Andijonda elektr avtobuslarga o'tilsa — bu yo'nalishda O'zbekistonda ayrim sinovlar allaqachon boshlangan — shaharning ekologik holati sezilarli darajada yaxshilanishi mumkin [4].

Jamoat transportining yana bir muhim afzalligi — u jamiyatning barcha qatlamlariga teng imkoniyat berishi. Haydovchilik guvohnomasi bo'lmagan yoshlar, keksalar, nogironlar va daromadi past fuqarolar shaxsiy mashinasiz ham shahar bo'ylab erkin

harakat qila olishlari kerak. Andijon shahrida qishloq tumanlaridan — Jalaquduq, Oltinko‘l, Marhamat tomonlardan — shaharga keladigan minglab ishchilar va talabalar jamoat transportiga tayanadi. Agar bu tizim zaif bo‘lsa, ular eng avvalo jabr ko‘radi. Shuning uchun jamoat transportini rivojlantirish — bu nafaqat qulay shahar muhitini yaratish, balki ijtimoiy adolatni ta‘minlash masalasi hamdir.

Andijon Farg‘ona vodiysining eng yirik va aholi zichligi yuqori shaharlaridan biridir. Aynan shu xususiyat uni jamoat transporti uchun qulay maydon qiladi — yo‘lovchi oqimi ko‘p, masofalar nisbatan qisqa, marshrutlarni tashkil etish osonroq. Biroq hozirda shaharning asosiy jamoat transporti hali ham eskicha tartibsiz yo‘nalishli taksilar tizimiga asoslangan. Yo‘nalishli taksi belgilangan to‘xtash joylariga ko‘pincha rioya qilmaydi, yo‘lovchilar xavfsizligi ta‘minlanmaydi, jadvallar mavjud emas. Bu holat ko‘plab fuqarolarni majburan shaxsiy avtomobil yoki taksi tanlashga undaydi, bu esa tirbandlik va ekologik muammolarni yanada chuqurlashtiradi.

Mamlakatimizda so‘nggi yillarda transport sohasida bir qator islohotlar amalga oshiryapti. Toshkentda metro yo‘nalishlarini kengaytirish, elektr avtobuslar va raqamli to‘lov tizimlari joriy etilmoqda. Ushbu tajribani Andijonga ham kengaytirish — yangi, zamonaviy avtobus yo‘nalishlarini joriy etish, BRT (tezkor avtobus tizimi) ni shakllantirish va yo‘nalishli taksilar tartibini isloh qilish — bu shaharning kelajagi uchun hal qiluvchi qadam bo‘ladi.

Jamoat transporti — bu shunchaki arzon yurish vositasi emas. U shaharning "qon tomiri", fuqarolarning erkinligi va kelajak avlodga qoldiradigan ekologik merosidir. O‘zbekiston, jumladan Andijon uchun bu masala bugun dolzarbdan ham dolzarbroq. Shaxsiy manfaatni emas, umumiy manfaatni ko‘zlab, jamoat transportini rivojlantirishga kirishish — bu iqtisodiy, ekologik va ijtimoiy jihatdan to‘g‘ri tanlovdir. Shaharni quramizmi yoki tirbandlikka ko‘mamizmi — bu ko‘p jihatdan transport siyosatimizga bog‘liq.



*2-rasm. Yangi Andijon massivi hududidagi infratuzilma*

Yangi Andijon hududida minglab yangi uy-joy majmualari, korxonalar va infratuzilma obyektlari qurilgan yoki qurilmoqda. Bu yerda yashovchi fuqarolar har kuni eski shahar markaziga — bozorga, kasalxonaga, maktabga, davlat muassasalariga — borishlari kerak bo'ladi. Shu sababli ikki hudud orasidagi transport aloqasi nafaqat qulaylik masalasi, balki odamlarning kundalik hayoti va tirikchiligiga bevosita ta'sir qiluvchi omilga aylanib qolgan (2-rasm).

Yangi Andijon — Andijon shahrining chekkasida joylashgan, so'nggi yillarda jadal sur'atda rivojlanib borayotgan yangi turar-joy va ishlab chiqarish hududi. Bu ikki hudud o'rtasidagi masofa va ular orasidagi kundalik inson oqimi jamoat transportini bu yo'nalishda nihoyatda muhim va zarur qilib qo'yadi[5].

Agar Yangi Andijon bilan shahar markazi o'rtasida yetarli darajada jamoat transporti bo'lmasa, oqibatlar juda og'ir bo'ladi. Avvalo, aholi shaxsiy avtomobil yoki taksi xizmatiga majburan tayangan holda transport xarajatlari keskin oshadi. Ikkinchidan, daromadi past oilalar — ayniqsa Yangi Andijonda yangi uy sotib olgan yosh oilalar — shahar markaziga erkin chiqolmay qoladi. Uchinchidan, kundalik odam oqimi tartibsiz taksi va yo'lovchi tashuvchilar orqali amalga oshirilib, yo'lda tirbandlikni yanada kuchaytiradi.



**3-rasm. Yangi Andijon hududi**

Yangi Andijon — Andijon shahrining chekkasida joylashgan, so'nggi yillarda jadal sur'atda rivojlanib borayotgan yangi turar-joy va ishlab chiqarish hududi. Bu ikki hudud

o'rtasidagi masofa va ular orasidagi kundalik inson oqimi jamoat transportini bu yo'nalishda nihoyatda muhim va zarur qilib qo'yadi.

Yangi Andijon hududida minglab yangi uy-joy majmualari, korxonalar va infratuzilma obyektlari qurilgan yoki qurilmoqda. Bu yerda yashovchi fuqarolar har kuni eski shahar markaziga — bozorga, kasalxonaga, maktabga, davlat muassasalariga — borishlari kerak bo'ladi. Shu sababli ikki hudud orasidagi transport aloqasi nafaqat qulaylik masalasi, balki odamlarning kundalik hayoti va tirikchiligiga bevosita ta'sir qiluvchi omilga aylanib qolgan (3-rasm).

Agar Yangi Andijon bilan shahar markazi o'rtasida yetarli darajada jamoat transporti bo'lmasa, oqibatlar juda og'ir bo'ladi. Avvalo, aholi shaxsiy avtomobil yoki taksi xizmatiga majburan tayangan holda transport xarajatlari keskin oshadi. Ikkinchidan, daromadi past oilalar — ayniqsa Yangi Andijonda yangi uy sotib olgan yosh oilalar — shahar markaziga erkin chiqolmay qoladi. Uchinchidan, kundalik odam oqimi tartibsiz taksi va yo'lovchi tashuvchilar orqali amalga oshirilib, yo'lda tirbandlikni yanada kuchaytiradi.

Shahar avtobusi bu yo'nalishda eng asosiy va samarali vosita hisoblanadi. Belgilangan jadval va to'xtash joylari bilan ishlayotgan avtobus yo'lovchilarning vaqtini tejaydi, tartib o'rnatadi. Andijon shahrida hozirda bir nechta avtobus yo'nalishlari Yangi Andijon tomon uzaytirilgan yoki yangi yo'nalishlar ochilgan, biroq bu talabni hali to'liq qondirmas ekan.

Yo'nalishli taksi hozircha ushbu yo'nalishda amalda asosiy yuk ko'taruvchi vosita bo'lib qolmoqda. Tez-tez qatnovi, turli ko'chalardan o'tishi va moslashuvchanligi uni aholining ko'ziga qulay ko'rsatadi. Biroq yo'nalishli taksilarning kamchiliklari ham ko'p — haddan ortiq sig'irib olish, belgilangan to'xtash joyiga rioya qilmaslik, xavfsizlik talablarining buzilishi.

Elektr transporti va kelajak imkoniyatlari. Respublikamizda elektr avtobuslarga o'tish siyosati davlat darajasida ko'rib chiqilmoqda. Yangi Andijon kabi yangi qurilgan hududlarda elektr avtobus yo'nalishini noldan to'g'ri rejalashtirish va joriy etish — bu katta imkoniyat. Chunki yangi infratuzilmada zaryadlash stansiyalari va to'xtash joylari loyihalash bosqichidanoq ko'zda tutilishi mumkin.

Yangi Andijonda ko'proq yosh oilalar, yangi xodimlar va ko'chib kelgan fuqarolar yashaydi. Ular shahar markazidagi ish joylari, bozorlar, tibbiyot muassasalari va ta'lim dargohlari bilan mustahkam bog'liq bo'lishi kerak. Qulay va arzon jamoat transporti bu odamlarning ish topish, davolanish va bolalarini o'qitish imkoniyatini bevosita belgilaydi. Agar transport bo'g'ini zaiflashsa, Yangi Andijon aholisi o'zini shahardan ajralib qolgan, izolyatsiyada his qiladi — bu esa ijtimoiy zo'riqish va iqtisodiy tanazzulga olib keladi.

Yangi Andijonning o'sib borayotganligini hisobga olsak, bu hududni shahar bilan bog'laydigan transport yo'nalishlarini strategik rejalashtirish bugunning emas,

kechening masalasidir. Yo'lovchilar oqimini o'rganib chiqib, qaysi vaqt oralig'ida eng ko'p talab bo'lishini aniqlash, ertalab va kechqurun qo'shimcha reys qo'yish, to'xtash joylarini qulay joylarda jihozlash — bularning barchasi jamoat transporti sifatini tubdan yaxshilaydi.

Shuningdek, raqamli texnologiyalardan foydalanish — avtobus jadvali ilovalari, onlayn to'lov tizimlari, yo'nalish kuzatuvi — zamonaviy shahar transportini yanada qulay va ishonchli qiladi. Andijonda bu borada birinchi qadamlar qo'yilgan bo'lsa-da, tizimli amalga oshirish hali yo'lda[5].

Yangi Andijon bilan Andijon shahri o'rtasidagi jamoat transporti — bu shunchaki ikki nuqtani bog'laydigan avtobus yoki yo'nalishli taksi emas. Bu ikki hududning yagona shahar organizmi sifatida ishlashini ta'minlaydigan hayotiy zarurat. Ushbu yo'nalishda sifatli, muntazam va arzon jamoat transportini yo'lga qo'yish — Andijon shahrining barqaror va uyg'un rivojlanishi uchun eng muhim infratuzilma vazifalaridan biri hisoblanadi. Bunga e'tiborni kuchaytirish — nafaqat shahar hokimligi, balki butun jamiyatning umumiy manfaatidir.

#### FOYDALANILGAN ADABIYOTLAR

1. O'zbekiston Respublikasi Konstitutsiyasi. – Toshkent: O'zbekiston, 2023.
2. O'zbekiston Respublikasining “Transport to'g'risida”gi Qonuni. – Toshkent, 2021.
3. O'zbekiston Respublikasining “Avtomobil transporti to'g'risida”gi Qonuni. – Toshkent, 1998 (o'zgartirish va qo'shimchalar bilan).
4. O'zbekiston Respublikasi Prezidentining transport va logistika tizimini rivojlantirishga oid farmon va qarorlari.
5. O'zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining yo'lovchi tashish va avtovokzallar faoliyatini tartibga soluvchi qarorlari.