



Qo'qon DPI

**ILMIY
XABARLAR**

ISSN: 3030-3958

№ 6/2025

<p>УЎК 5/9(08) КБК 72я5 К 99</p>	<p>Bosh muharrir: Qo‘qon davlat universiteti rektori D.Sh.Xodjayeva Mas‘ul muharrirlar: Ilmiy ishlar va innovatsiyalar bo‘yicha prorektor Sh.Y.Pulatov Mas‘ul muharrir yordamchisi: Ilmiy-tadqiqotlar, innovatsiyalar va ilmiy pedagogik kadrlar tayyorlash bo‘limi boshlig‘i O.Bazarov Nashr uchun mas‘ul: M.I.Sobirova</p>
<p>MUASSIS: Qo‘qon davlat universiteti</p> <p>Qo‘qon DPI. ILMIY XABARLAR- НАУЧНЫЙ ВЕСТНИК. Кокандский ГПИ. Jurnal bir yilda o‘n ikki marta chop etiladi.</p> <p>O‘zbekiston Respublikasi Prezidenti Administratsiyasi huzuridagi Axborot va ommaviy kommunikatsiya agentligida 2020-yil 9-iyulda 1085 raqam bilan ro‘yxatga olingan.</p> <p>Jurnaldan maqola ko‘chirib bosilganda, manba ko‘rsatilishi shart.</p> <p>"Qo‘qon DPI Ilmiy xabarlar" ilmiy jurnali OAK Rayosatining 2021-yil 31- martdagi qarori bilan OAK ilmiy nashrlar ro‘yxatiga kimyo, biologiya, filologiya, tarix, 2023-yil 5-maydagi №337/6 sonli Rayosat qarori bilan Pedagogika hamda 2024-yil 8-maydagi 5/7-sonli OAK tartib qoida komissiyasi qarori bilan Jismoniy madaniyat, psixologiya va san‘atshunoslik fan tarmoqlari bo‘yicha milliy nashrlar sifatida kiritilgan.</p> <p>Tahririyat manzili: 150700, Qo‘qon shahar, Turon ko‘chasi, 23-uy. Tel.: (0373) 542-38-38. Сайт: www.kspi.uz journal.kspi.uz ISBN: 978-9943-7182-7-2 "CLASSIC" nashriyoti 2025</p>	<p>TABIYIY FANLAR</p> <p>I.I.Гибадуллина, кандидат биологических наук, (РФ) Sh.S.Nomozov, texnika fanlari doktori, professor, akademik (O‘ZB) V.U.Xo‘jayev, kimyo fanlari doktori, professor (O‘ZB) I.R.Asqarov, kimyo fanlari doktori, professor (O‘ZB) A.A.Ibragimov, kimyo fanlari doktori, professor (O‘ZB) S.F.Aripova, kimyo fanlari doktori, professor (O‘ZB) Sh.V.Abdullayev, kimyo fanlari doktori, professor (O‘ZB) B.Yo.Abduganiyev, kimyo fanlari doktori, professor (O‘ZB) A.E.Kuchboyev, biologiya fanlari doktori, professor (O‘ZB) M.T.Isog‘aliyev, biologiya fanlari doktori, professor (O‘ZB) V.Yu.Isaqov, biologiya fanlari doktori, professor (O‘ZB) T.O.Turginov, biologiya fanlari bo‘yicha falsafa doktori (PhD), dotsent (O‘ZB) A.M.Gapparov, kimyo fanlari bo‘yicha falsafa doktori (PhD), dotsent (O‘ZB) I.I.Oxunov, kimyo fanlari bo‘yicha falsafa doktori (PhD) (O‘ZB) A.Ж.Хусанов-физика-математика fanlari nomzodi, docent (O‘ZB) O.A.Turdiboyev, biologiya fanlari bo‘yicha falsafa doktori (PhD), dotsent (O‘ZB) G‘.M.Ochilov, kimyo fanlari doktori, professor (O‘ZB) B.No‘monov, texnika fanlari bo‘yicha falsafa doktori (PhD), dotsent (O‘ZB) M.Madumarov, biologiya fanlari bo‘yicha falsafa doktori (PhD), dotsent (O‘ZB)</p> <p>FILOLOGIYA FANLAR</p> <p>Huseyin Baydemir filologiya fanlari doktori, professor, (TR) I.A.Киселёва, доктор филологических наук, профессор (РФ) B.B.Борисова, доктор филологических наук, профессор (РФ) K.A.Поташова, кандидат филологических наук, доцент (РФ) Э.Р.Ибрагимова, кандидат филологических наук, доцент (РФ) S.Muhamedova, filologiya fanlari doktori, professor (O‘ZB) G.Israilov, filologiya fanlari nomzodi, dotsent (O‘ZB)</p> <p>ITIMOIY FANLAR</p> <p>L.G.Насырова, кандидат исторических наук, доцент (РФ) З.В.Галлямова, кандидат исторических наук, доцент (РФ) D.N.Abdullayev, tarix fanlari doktori (DSc), dotsent (O‘ZB) M.Rahimov, tarix fanlari doktori (DSc), dotsent (O‘ZB)</p> <p>PEDAGOGIKA FANLAR</p> <p>P.Ф.Ахтариёва, кандидат педагогических наук, доцент (РФ) H.H.Масленникова, кандидат педагогических наук, доцент (РФ) Л.А.Максимова, кандидат педагогических наук, доцент (РФ) X.I.Ibragimov, pedagogika fanlari doktori, professor, akademik (O‘ZB) B.X.Xodjayev, pedagogika fanlari doktori, professor (O‘ZB) B.S.Abdullayeva, pedagogika fanlari doktori, professor (O‘ZB) N.A.Muslimov, pedagogika fanlari doktori, professor (O‘ZB) N.M.Egamberdiyeva, pedagogika fanlari doktori, professor (O‘ZB)</p>



O‘ZBEKISTONDA YO‘LOVCHI TRANSPORTI FAOLIYATI VA O‘ZGARISHLAR.

Ruziyeva Laziza Yusufovna

Chirchiq davlat pedagogika universiteti mustaqil izlanuvchisi

ruziyeva7777@gmail.com

Annotatsiya: Maqolada jamoat transportining aholi ehtiyojlaridagi o‘rni, jamoat transport turlari va ularning afzalliklarini, 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, trolleybus, tramvay, metro.

Abstract: The article examines approaches to analyzing the role of public transport in population needs, types of public transport and their advantages, changes in the network of transport routes, technical descriptions of vehicles and the level of Service.

Key words: Public transport, bus, passenger transport, trolleybus, tram, metro.

Аннотация: В статье рассмотрены подходы к анализу роли общественного транспорта в потребностях населения, виды общественного транспорта и их преимущества, изменения в сети транспортных маршрутов, технические характеристики транспортных средств и уровень обслуживания.

Ключевые слова: Общественный транспорт, автобус, пассажирский транспорт, троллейбус, трамвай, метро.

KIRISH.

Transportning aholining ijtimoiy-ijtimoiy hayotida xo‘jalikning ajralmas qismi hisoblanadi. To‘g‘ri tashkil qilibgan transport tuzilmasisiz ijtimoiy hayotning ko‘plab sohalarini izchil rivojlantirish mumkin emas. Rivojlanishning hozirgi bosqichida ijtimoiy va ishlab chiqarish ob‘ektlarining mavjudligi strategik va iqtisodiy ahamiyatga ega. Ushbu muammoni hal qilish uchun nafaqat ijtimoiy - madaniy, ishlab chiqarish va boshqa ob‘ektlarni yagona ijtimoiy tizimga bog‘laydigan, balki ta‘minlaydigan, amalga oshiradigan yo‘lovchi transportiga muhim o‘rin beriladi. Transport tuzilmasi jamiyatda va davlatda sanoatda, ijtimoiy hayotda, madaniyatda, jamiyatning kundalik hayotida dinamik jarayonlarni rivojlantirish uchun ijtimoiy-iqtisodiy impulslarni ta‘minlaydi.

Jamoat yo'lovchi transporti muhim ijtimoiy-iqtisodiy funktsiyani bajaradi, aylanmani maksimal darajada ta'minlaydi, shahar makonida ishchi kuchini yangilaydi, shuningdek uning mintaqalararo munosabatlarda, shaharlar va mintaqalar o'rtasida aylanishini ta'minlaydi. Ushbu ijtimoiy-iqtisodiy jarayonlarning monitoringi mehnat resurslaridan, ishchi aholining infratuzilmani shakllantirish va rivojlantirish uchun kasbiy salohiyatidan yanada kengroq ijtimoiy miqyosda: nafaqat mintaqalar, balki butun mamlakat bo'ylab samarali foydalanish imkonini beradi. Transport, bir qarashda, aholini tashish bo'yicha amaliy, utilitar funktsiyalarini bajarib, oxir-oqibat eng muhim ijtimoiy vazifalarni bajaradi, chunki u mintaqa iqtisodiyoti, sanoat, madaniy va boshqa sohalarning samarali rivojlanishiga hissa qo'shadi, umuman davlatning progressiv harakatini ta'minlaydi.

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

Jamoat transporti to'g'risida 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. Jamoat transporti va yo'lovchi transporti tushunchalari orasida farq mavjud. 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'g'risida 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. [1, 10].

Jamoat transportning boshqa transport 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 hujjatlarini sotib olish dalolatnomasining individual va bevosita xarakteriligi);
- 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 barcha turlarining umumiy xususiyati shundaki, uning foydalanuvchilari o‘zlariga tegishli bo‘lmagan transport vositalarida harakatlanadilar. Biroq, maktab va xizmat avtobuslari, yirik korxonalar va tashkilotlarning ichki transporti, harbiy eshelonlar va boshqalar jamoat transporti toifasiga kirmaydi. Chunki ular keng jamoatchilik uchun xizmat ko‘rsatmaydi. Shuningdek, turli tashkilotlar binolari va uylardagi liftlar, eskalatorlar qo‘llanilish maqsadlarining torligi (bino yoki uy ichida odamlarni tashish) tufayli jamoat transporti sifatida tasniflanmaydi. Bundan tashqari, rasmiy ravishda barcha talablarga javob beradigan, masalan, samolyot kabi transport turlari amalda sayohat narxining yuqoriligi sababli har doim ham jamoat transporti sifatida tasniflanmaydi. Xuddi shu sababga ko‘ra, hashamatli maxsus limuzinlar va rasmiy ravishda taksilarga o‘xshash boshqa ekipajlar jamoat transporti sifatida tasniflanmaydi. Sayyohlik avtobuslari, sayyohlik kemalari va shu kabilar ham jamoat transporti hisoblanmaydi, chunki ularning vazifasi yo‘lovchi tashishdan iborat emas.

Jamoat transporti sifatida foydalaniladigan transport vositalari ayniqsa XIX asrda turli xil ko‘rinishlarda paydo bo‘la boshlagan. Hozirgi kunga qadar texnika rivojlanishi bilan jamoat transporti turlari ham rivojlanib bormoqda Quyidagi jadvalda jamoat transporti sifatida foydalaniladigan transport vositalari berilgan.

1-jadval

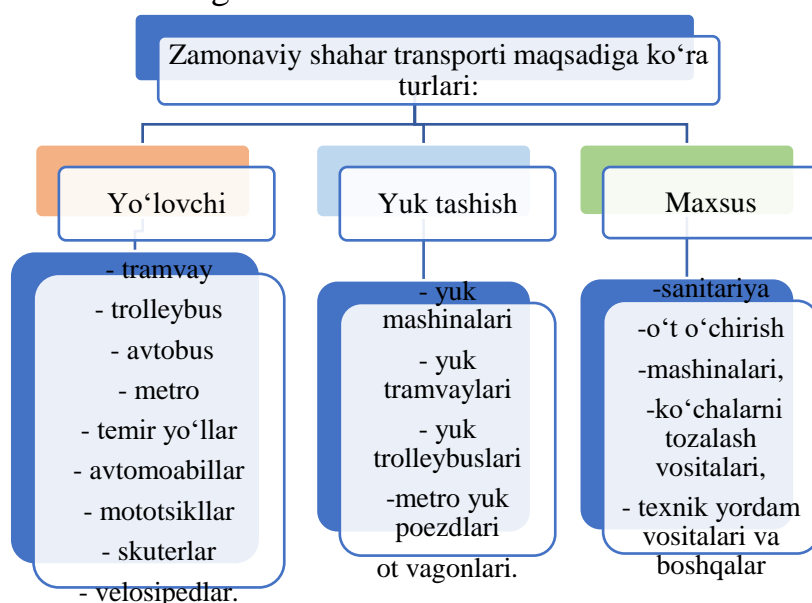
Jamoat transporti sifatida foydalaniladigan transport vositalari⁴

JAMOAT TRANSPORTI SIFATIDA FOYDALANILADIGAN TRANSPORT VOSITALARI:	
Rel’ssiz aravalar	dilijans, kareta, pochta karetsasi, 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

⁴ Ma’lumotlar asosida muallif ishlanmasi

Shinali poyezdlar	avtobusga o‘xshashligiga qaramay, bu transport vositalari nostandart gabaritlari va qat’iy belgilangan yo‘nalish bo‘ylab harakatlanishi tufayli poyezd hisoblanadi
Tramvaylar	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)	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

Yo‘lovchi transportida zamonaviy shahar transporti maqsadiga qarab quyidagi turlarga bo‘linadi: yo‘lovchi, yuk tashish va maxsus. Zamonaviy shahar transporti maqsadiga qarab turlarga bo‘linishi 1-rasmda berilgan.



1-rasm. Zamonaviy shahar transporti maqsadiga qarab turlarga bo‘linishi.⁵

O‘z navbatida, yo‘lovchi tashish transport vositalarining sig‘imiga qarab ikki guruhga bo‘linishi mumkin:

- ommaviy yoki jamoat (tramvay, trolleybus, avtobus, metro, temir yo‘llar);
- individual (yo‘lovchi avtomobillari, skuterlar, mototsikllar, velosipedlar). [2, 15].

Ommaviy yoki jamoat transporti alohida transportga nisbatan transport vositalarining sezilarli sig‘imi, katta yuk ko‘tarish qobiliyati bilan tavsiflanadi va butun shahar aholisiga xizmat ko‘rsatishga mo‘ljallangan. Aynan shu transport turi shaharlarimizdagi barcha yo‘lovchi tashishning asosiy qismini amalga oshiradi.

Shaharlarimizda shahar yo‘lovchi tashish bo‘yicha ishlarning sezilarli darajada kichik qismini yakka tartibdagi transport (1-7 kishi sig‘imi bilan) bajaradi.

Ommaviy transportning o‘ziga xos xususiyati (avtomobillarning katta sig‘imi bundan mustasno) uning ishida aniq yo‘nalishlar bilan bog‘lanmagan individual transportdan farqli o‘laroq, yo‘nalishli transportdir (ba‘zilarida yo‘nalish taksilari bundan mustasno).

Norasmiy jamoat transporti ham mavjud. Yo‘nalishli qatnov mavjud bo‘lmaganda haydovchilar yoki maxsus vakolatli shaxslar yo‘lovchilarni ma‘lum punktlarda yig‘adilar. Xizmat ko‘rsatish shakliga ko‘ra, bunday faoliyat jamoat transportiga tegishli, chunki xohlagan yo‘lovchilarga xizmat ko‘rsatiladi va ko‘pincha ma‘lum bir yo‘nalish bo‘ylab harakatlanadi.

Oldindan belgilangan yo‘nalish bo‘ylab harakatlanishning muntazamligi mezoniga ko‘ra yo‘lovchilar tashish birinchi suv transporti turida daryolar orqali amalgam oshirilgan. Haq evaziga tashish eramizdan avvalogi VIII asrga to‘g‘ri keladi.

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‘yektlarida ishlaydigan va transportdan doimiy foydalanuvchi hamda transportdan onda-sonda foydalanuvchilarga bo‘linadi.

XX asrning boshlarida mamlakatda shaharlar aholisining ko‘payishu natijasida jamoat transportiga bo‘lgan talab ortib borgan. Buning natijasida transport sohasida ham bir qator yangilik va o‘zgarishlar amalga oshirila boshlangan, ko‘plab jamoat transport turlari faoliyati yo‘lga qo‘yilgan.

Yirik yangi shahar maydonlarini rivojlantirish davrida ommaviy uy-joy qurilishi sharoitida avtobus transportidan yo‘lovchilar oqimi hali kuchliroq transport turlarini talab qiladigan darajaga yetmagan “birinchi bosqich” transporti sifatida foydalanish qulay hisoblanadi. Avtobus transportining afzalliklari, shuningdek, oddiy yo‘nalishlar bilan birgalikda ekspress yo‘nalishlarni tashkil etishning qulayligini (zarurat bo‘lganda) o‘z ichiga oladi.

O‘zbekistonda 1906 yilning dekabr oyida Skobelev-Gorchakovo (hozirgi Farg‘ona-Marg‘ilon) o‘rtasida avtobus qatnovi yo‘lga qo‘yilgan. O‘sha paytda bu masofa yarim soatda

⁵ Ma‘lumotlar asosida muallif ishlanmasi

bosib o‘tilar edi. Bilet narxi qimmat tursada, odamlar ko‘ngilxushlik uchun avtobusga chiqishgan. Birinchi avtobuslar Toshkentda 1909 yil dekabr oyida paydo bo‘ldi. Nemis va Fransuz sanoatiga tegishli 10 dona 8 o‘rinli avtobuslar “Qo‘yliq – Nikol’sk poselkasi”, “Nicol’sk – Sobornaya (hozirgi Mustaqillik maydoni)”, “Vokzal (hozirgi shimoliy vokzal) – Yakshanba bozori (hozirgi A.Navoiy maydoni yaqini)” yo‘nalishlarida qatnay boshlagan. [3, 20].

Trolleybuslar manevr qobiliyati bo‘yicha avtobuslardan pastroq, ammo trolleybus harakati bilan temir yo‘l transportiga qaraganda harakatni yanada moslashuvchan tashkil etishga ruxsat beriladi. Asosiy texnik-iqtisodiy ko‘rsatkichlari bo‘yicha trolleybus transporti avtobus transportidan kam farq qiladi va shuning uchun shaharning umumiy transport tizimida bir xil o‘rinni egallaydi. Biroq, yo‘nalishlarni yanada murakkab jihozlash zarurati tufayli (armaturlar, tayanchlar, ko‘ndalang kabellar bilan ikki simli aloqa tarmog‘i) qisqa kiruvchi yo‘llarda va shahar tashqarisidagi uzoq masofali chiqish yo‘llarida trolleybusdan foydalanish kamroq tavsiya etiladi. [4, 38].

Trolleybus transportidan o‘rtacha yo‘lovchi oqimiga ega bo‘lgan shaharlarda foydalanishadi. O‘rta shaharlarda u asosiy transport turi bo‘lishi mumkin, katta va katta shaharlarda esa yordamchi transport turi hisoblanadi.

II jahon urushdan keyingi davrda trolleybus korxonalarining asosiy parkini tashkil etuvchi MTB-82D tipidagi Sovet trolleybuslarini 1947-yildan ishlab chiqara boshladi.[5, 43]. Toshkentda birinchi trolleybus 1947-yil 5-noyabr kuni Vokzal Eskijuva yo‘nalishida ishga tushirildi. Shundan keyin yangi-yangi yo‘nalishlar barpo qilina boshlandi. Trolleybus deposi Muqumiy ko‘chasida bo‘lgan. Ushbu yilda shahardagi trolleybus yo‘nalishi 228 kilometrni tashkil etgan. [6, 79].

Avtobus bilan solishtirganda, trolleybus kamroq manevrga ega, lekin turli to‘siqlarni aylanib o‘tishi mumkin, chunki pantografning tomga bo‘g‘imli ulanishi transport vositasining harakat o‘qidan har bir yo‘nalishda 3 metrga chetlanishiga imkon beradi.

Tramvayning ko‘cha transportining boshqa turlariga nisbatan eng katta yuk ko‘tarish qobiliyati ma‘lum darajada eng kuchli va barqaror yo‘lovchi oqimlari bo‘lgan yo‘nalishlar bo‘ylab tramvay yo‘llarining yo‘nalishini belgilaydi. O‘zining tabiatiga ko‘ra, bu chiziqlar asosiy bo‘lib, shaharning alohida tortishish nuqtalarini bir-biri bilan bog‘laydi. [7, 46].

1896 yil 18 noyabrda Toshkent shahar dumasi “Sos’ete jeneral de Beljik” monopoliyasi aksionerlari bilan Toshkentda «Toshkent tramvay» nomi bilan jamiyat tuzish to‘g‘risida shartnoma imzoladi.[8, 7]. Jamiyatning asosiy vazifasi yaqin yillarda shaharda yo‘lovchilar va yuk tashish uchun otli temir yo‘l tarmog‘ini qurishdan iborat edi. Shartnomada yo‘l o‘tadigan joylar, ularning uzunligi belgilangan, otli temir yo‘lning ishi masu‘liyatli bo‘lgan agentlik tashkil etilgan edi. Toshkentda otli temir yo‘l qurilishi 1901 yilning mart oyi oxirida tugallandi. O‘shanda ikki yo‘nalish bo‘yicha ot tortadigan vagonlar harakati yo‘lga qo‘yildi. Ulardan biri shahar vokzalidan Duxovskiy, Movarounnahr ko‘chalari bo‘ylab, Voskresenskiy bozori (O‘zbekiston ko‘chasi) yonidan o‘tib Xadraga borgan. Ikkinchi yo‘nalish Budyonniy ko‘chasi

ya'ni Salor ustidan o'tgan ko'prik (kostel) yaqindan boshlanib, Voskresenskiy bozori yonidan o'tardi. Shundan so'ng konka Pushkin ko'chasi bo'ylab yurib, Darxonariqqa borgan. [9, 8].

«Toshkent shahar» dumasining 1901 yil 26 martdagi majlisida “Toshkenttramvayi” jamiyatning vakili Toshkentda otli temir yo'l qurilishi tugaganligi ma'lum qildi. 1901 yil 1 apreldan 1 oktabrgacha vagonlar harakati ertalab soat 7-00 dan kech 19-00 gacha davom etadi, harakat oralig'i har yarim soatda, keyin bekatlarda yo'lovchilar ortishiga qarab, otli tramvay xizmatchilari shtati ham ko'paytiriladi, vagonlar 15 minut oraliqda qatnay boshlaydi. 1907 yil 18 sentabrda shahar dumasi Belgiyaning “Toshkent tramvayi” jamiyati bilan elektr tramvay qurish bo'yicha shartnoma tuzdi. [10, 11]. Bu sana “konka” dan elektr tramvayiga o'tishni boshlab bergan o'ziga xos bosqich bo'ldi. Toshkentda elektr tramvay harakati 1912 yil 30 dekabrda boshlandi va uni birinchi marta haydovchi Konstantin Timofeevich Brikaev boshqargan. [11, 3].

Metro qurilishini eng muhim yo'nalishlarda yirik shaharlarda aloqa tezligini oshirishning eng samarali usuli deb hisoblash kerak.

Metroni qurishning qimmatligi va natijada uning yo'nalishlari tarmog'ining past zichligi tufayli ular eng kuchli yo'lovchilarni ishlab chiqaruvchi tugunlarni birlashtirishi va shaharning eng zich joylashgan joylaridan o'tishi muhim ahamiyatga ega hisoblanadi.

Toshkent metropoliteni 1-yo'nalishi — [Chilonzor yo'li](#) bo'lib, 1977-yilda 6- noyabrda ochilgan. Ushbu yo'nalishining qurilishi 2 ta asosiy bosqichda amalga oshirilgan. Qurilishning 1-bosqichida metro yo'nalishining ishga tushirish qismi shaharning janubi-g'arbiy chegarasidan Drujba Narodov shoh ko'chasi bo'ylab, Chilonzor turar-joy massividan shahar markaziga borgan. Uning umumiy uzunligi 12,2 kilometr bo'lib, 9 ta ya'ni Sobir Rahimov, Chilonzor, Mirzo Ulug'bek, Hamza, Yoshlik, Xalqlar do'stligi, Paxtakor, Lenin maydoni, Markaziy xiyobon) bekatlardan iborat bo'lgan. Qurilishning 2-bosqichida Markaziy xiyobon bekatiga 3 ta bekat qo'shilgan va 1980-yil 18-avgustda ishga tushirilgan. [12, 4].

Shahar aholisining o'sishi, shaharlarning ko'payishi va shahar aholisining harakatchanligi oshishiga muvofiq yo'lovchilarni tashishga bo'lgan talab ortib boradi, bu yangi transport vositalarining paydo bo'lishiga va mavjudlarini rivojlanishiga (yo'nalishlarni uzaytirish, harakatlanuvchi tarkibni ko'paytirish va boshqalar) sabab bo'ladi. Shu bilan birga, yo'lovchi tashish ishlarining umumiy hajmini uning alohida turlari o'rtasida qayta taqsimlash jarayoni keltirib chiqaradi.

Transportning ayrim turlarini boshqalari bilan almashtirishgacha bo'lgan bu jarayon turli mamlakatlarda uzluksiz va turli yo'nalishlarda sodir bo'ladi. Biroq, barcha mamlakatlar katta shaharlarning markaziy ko'chalari va magistrallaridan tramvay yo'llarining olib tashlanishi bilan ajralib turadi, bu esa izzsiz transport uchun harakatlanish sharoitlarini yaxshilash, chorrahalarda harakatni boshqarish tizimini soddalashtirish, kechikishlarni kamaytirish va harakat xavfsizligini oshirishga xizmat qiladi.

To'rtta transport turidan avtobus eng manevrli va moslashuvchan transport turi hisoblanadi. Osongina va qo'shimcha xarajatlarsiz avtobus yo'nalishini o'zgartirish, istalgan

yo‘nalishda harakatni tashkil qilish va yo‘lovchilar ommaviy yig‘iladigan joyga katta miqdordagi harakat tarkibini to‘plash mumkin.

Shuni ta‘kidlash kerakki, transport turini tanlashda manevrlik hal qiluvchi omil bo‘lmada, bu muhim ahamiyatga ega, chunki tor, kavisli ko‘chalarning zich tarmog‘iga ega bo‘lgan yirik eski shaharlar sharoitida u transportning normal ishlashini ta‘minlaydi. [13, 180].

Eng katta qulaylikni metro va ma‘lum darajada trolleybus ta‘minlaydi. O‘tish qulayligi nuqtai nazaridan metro birinchi o‘ringa, avtobus va trolleybus ikkinchi o‘ringa, tramvay esa oxirgi o‘rinda turadi.

Harakatning muntazamligi jihatdan metro poyezdlari mutlaqo muntazam ishlaydi. Ko‘cha transport turlaridan tramvay va trolleybus avtobusga qaraganda ko‘proq muntazamligi bilan ajralib turadi.

Yo‘lovchilar uchun eng katta xavfsizlikni metro, keyin avtobus va keyin trolleybus (yuqori kuchlanish tufayli) ta‘minlaydi. Tramvay oxirgi o‘rinda, chunki unda tirkama vagonlari bor va yo‘lovchilarni yo‘lning o‘rtasida o‘tirish va tushirishda xavfsizlikni ta‘minlab bo‘lmaydi. [13, 185].

Shunday qilib, shahar jamoat transportining barcha turlarining faoliyatini to‘g‘ri yo‘lga qo‘yilishi shahar aholisining ehtiyojlarini ta‘minlaydi. Tizimni tashkillashtirishda transport turlarining qulayligi va faoliyat darajasidan kelib chiqib tashkil qilinishi tarmoqni rivojlantirishga asos bo‘ladi.

FOYDALANILGAN ADABIYOTLAR RO‘YXATI.

- 1.В. Abdullayev. Yolovchilarni tashishning zamonaviy texnologiyalari. Toshkent. 2021. - В. 10.
- 2.О‘sha asar 15-bet.
- 3.Ташкент Энциклопедия.-Ташкент: Главная редакция Узбекиской советской энциклопедия, 1984. -С. 20.
- 4.Городской транспорт . Справочник . Москва. № 5. -С. 38.
- 5.Городской скоростной пассажирский транспорт Д.С.Самайлова. "Всшая Школа" Москва 1975 Г. 43 с.
- 6.Вкнянскал И. Тошкент трамвайи юз ёшда. -Тошкент : Ўзбекистон миллий энциклопедияси. 2001. - Б .79.
- 7.Городской скоростной пассажирский транспорт Д.С.Самайлова. "Всшая Школа" Москва 1975 Г. 46 с.
- 8.Вкнянскал И. Тошкент трамвайи юз ёшда. -Тошкент : Ўзбекистон миллий энциклопедияси. 2001. - Б .7.
9. О‘sha asar 8-bet.
10. О‘sha asar 11-bet.
11. Хўжаев Е. Кўнкадан бошланган эди...: (Тошкен трамвайи 75 ёшда) //Совет Ўзбекистони. -1976. -19 авг. 3 бет

12. Дўстмухаммедов Х. Марказий Осиёда ягона : (Тошкент метрополитени хақида) // Фан ва турмуш. -1977.-№11. –Б.4.
13. Попов А.А. Автомобильные пассажирский перевозки. Узбекистан. Тошкент. 1965. -С. 180.
14. Попов А.А. Автомобильные пассажирский перевозки. Узбекистан. Тошкент. 1965. -С. 185.