ФАРҒОНА ВОДИЙСИ ШАҲАР АГЛОМЕРАЦИЯЛАРИ РИВОЖЛАНИШИГА ТРАНСПОРТИНИНГ ТАЪСИРИ

А. ИСАЕВ

В статье рассмотрена роль транспортных коммуникаций в развитии агломерации городов Ферганской долины.

The role of transport communication in development connection of cities in Ferghana valley is considered in this article.

Одатда, мамлакат, район ёки минтақанинг иқтисодий картасида энг аввал унинг шаҳарлари ва транспорт йўллари кўзга ташланади. Дарҳақиқат, шаҳарлар ва йўллар ҳар бир ҳудуднинг таянч нуқталари, устунлари, "юраги" ҳисобланади. Айниқса, агломерациялар ривожланишини транспортсиз тасаввур қилиш қийин.

Агломерацияга берилган барча таърифларнинг негизида транспорт туради. Чунки транспорт ҳудудларнинг ички ва ташқи алоқаларини амалга оширишда бош омилдир. Шаҳар агломерацияси фақат шаҳар аҳоли манзилгоҳлари бирлашмасигина эмас, унга шаҳарлар орасидаги қишлоқ ҳудудлари ҳам киради. Бу юқори урбанизациялашган ҳудудда шаҳар ва қишлоқ аҳоли пунктлари жуда кўп ва зич жойлашган бўлади.

Агломерацияни ўрганган кўпчилик олимлар, жумладан, Г.М.Лаппо, В.Г.Давидовичлар унинг шаклланишида транспортнинг ролига катта аҳамият беришган. Дарҳақиқат, агломерация учун зарурий шарт бўлган маятниксимон миграция бевосита транспорт қатновининг йўлга қўйилганлигига боғлиқ.

Ўзбекистонда аҳоли жойлашуви қадимдан транспорт йўллари билан боғланган. Ҳар қандай аҳоли манзилгоҳларидан турли йўллар ўтган ва аксинча, турли транспорт йўллари ўтган ҳудудларда аҳоли манзилгоҳлари шаклланган. Бундай географик хусусиятлар, айниқса, аҳоли ва транспорт тўри зич жойлашган, ер ресурслари чекланган Фарғона водийси вилоятларида янада аниқроқ намоён бўлади. Айтиш жоизки, бундай географик вазиятда аҳоли жойлашуви транспорт тўрини белгилаб беради.

Фарғона водийси агломерацияларининг барча шаҳарлари вилоят ёки туман марказлари сифатида, асосан, машинасозлик, енгил ва озиқ-овқат саноати таъсирида ривожланмоқда. Таъкидлаш жоизки, Фарғона водийси агломерацияларининг шаклланиши дастлаб, асосан, транспорт инфратузилмасига боғлиқ бўлган бўлса, мустақилликдан кейин унинг ривожланишига саноат жуда катта таъсир кўрсатди. Масалан, Фарғона водийсида Фарғона – Марғилон, Наманган ва Андижон агломерациялари ўзига хос ижтимоий-иқтисодий ва демографик ривожланиши, инфратузилма ҳамда шаҳар манзилгоҳлари шаклланишининг умумийлиги каби жиҳатлар билан ажралиб туради.

Хусусан, ўзининг демографик салоҳиятига кўра Фарғона водийсида Андижон агломерацияси муҳим ўрин тутади. Шу сабабдан водий агломерацияларининг асосий хусусиятлари Андижон агломерациясида батафсил кўриб чиқилди.

1897 йил Андижонда 47 минг киши яшаган бўлса, 1910 йилга келиб 76 минг киши рўйхатга олинган. Айни пайтда Андижон шаҳри аҳолиси 361 минг кишидан ортди.

1996 йилда Асака шаҳрида автомобилсозлик корхонасининг қурилиши ва унинг эҳтиёт қисмларини ишлаб чиқаришнинг Андижон шаҳрида ташкил этилгани шаҳарнинг иқтисодий салоҳиятини ошириш билан бирга "йўлдош" шаҳарларидаги ортиқча меҳнат ресурсларидан самарали фойдаланиш имконини берди. Бу эса, ўз навбатида, агломерациялашув жараёнининг энг муҳим шарти бўлган манзилгоҳлар ўртасидаги аҳоли қатнови, яъни маятниксимон миграцияни жадаллаштирди. Ҳозирги кунда маятниксимон миграциянинг асосий йўналишилари Андижон – Асака – Куйганёр уч лигига қаратилган.

Мустақиллик йилларига қадар агломерация ичидаги асосий ички ҳаракатлар ядро Андижонга қаратилган эди. Истиқлолга эришилгандан кейин Асака шаҳри ва Куйганёр шаҳарчаси томон йирик ички ҳаракатлар йўналиши ву-

жудга келди. Асака шаҳрига ҳар куни Марҳамат, Шаҳрихон, Андижон, Булоқбоши, Олтинкўл, Хўжаобод, Жалақудуқ туманларидан ишчи ва хизматчилар келиб кетадилар. Худди шундай ҳолат Андижон туманининг маъмурий маркази – Куйганёр шаҳарчасида ҳам кузатилади. Бу ерга Избоскан, Пахтаобод, Балиқчи туманларидан мигрантлар кўплаб келади. Сабаби, Куйганёр Андижон шаҳридан 6 км шимоли-ғарбда жойлашган бўлиб, транзит транспорт тугуни ҳисобланади. Бундан ташқари, бу ерда Андижон қишлоқ хўжалик институти, Қорадарёнинг бўйида эса дам олиш масканлари ҳамда Андижон туманининг маъмурий бинолари жойлашган.

Агломерация марказини 15 км масофада шарқ томондан Андижон тумани, ғарбдан Олтинкўл, жанубдан Асака, шимоли-ғарбдан Избоскан туманлари халқа шаклида ўраб олган. Навбатдаги халқа 25 км.ли масофани эгаллайди ва бу масофада Булоқбоши, Хўжаобод, Жалақудуқ туманлари жойлашган. Шунингдек, ғарбий йўналишда агломерацияга Шаҳрихон тумани ҳам туташади. Андижон шаҳрига агломерация ҳудудидан ҳар куни ўртача 25-30 минг киши келиб кетади, байрам ва дам олиш кунлари эса 50 мингдан ортиши мумкин. Айни вақтда агломерация ядросидан йўлдош манзилгоҳларга бориб ишловчи маятниксимон мигрантлар ҳам мавжуд. Ҳар куни Андижон шаҳридан атрофдаги жойларга 7000 га яқин кишилар турли мақсадлар юзасидан бориб келадилар.

Андижон агломерацияси ҳудудининг нисбатан текислиги унда ҳар хил транспорт турларини шакллантириш имконини берган. Автомобиль транспорти – Андижон агломерациясида юк ва йўловчи ташишдаги салмоғи жиҳатдан алоҳида ажралиб туради. Агломерациядаги автомобиль йўллари ичида узунлиги 13 километрли Андижон шаҳрига шахобча йўл (4Р-17Д) ва узунлиги - 31 км бўлган Андижон шаҳри айланма йўли (4Р-130) юк ва йўловчи ташишдаги ҳажмига кўра алоҳида аҳамиятга эга. Агломерация миқёсида ташиладиган юк ва йўловчиларнинг асосий қисми қайд этилган йўлларга тўғри келади. Йўловчи ташишда Андижон – Асака (11 км), Андижон – Шаҳрихон (25 км), Андижон – Қўрғонтепа (38 км) йўналишлари катта салмоққа эга. Асака шаҳрининг ўзига хос "ўсиш қутби " эканлиги, Шаҳрихоннинг қулай транспорт географик ўрни, Қўрғонтепа йўналишининг эса транзит аҳамияти бунга сабаб бўлган. Айнан ана шу йўллар агломерация "танасининг катта томирлари" дир.

Андижон агломерацияси манзилгоҳлари орасидаги аҳоли қатновини автомобиль транспортисиз тасаввур қилиб бўлмайди. Улар орасидаги кундалик алоқаларни шаҳар ва шаҳар атрофи йўловчи ташиш транспорти амалга оширади. Марказий шаҳар – Андижондан 11 та йўналишда автобус ва 45 та йўналишда такси қатнови аҳоли манзилгоҳларини тўғридан-тўғри боғлаб туради (Тошкент шаҳрида автобус йўналишларининг ўзи юздан ортади).

Андижон шаҳри билан шаҳар ва қиш-лоқлар орасида қатнаётган транспорт воситалари, асосан, Андижон шоҳбекати, Эски-шаҳар бош бекати ва Жаҳон бозори бекатлари орқали боғланган. Табиийки, улар орасида мигрантларни энг кўп қабул қилиш ва жўнатиш Андижон шоҳбекати ҳиссасига тўғри келади.

Ҳозирги кунда мазкур шоҳбекат шаҳар атрофи, туманлараро, вилоятлараро йўналишларда қатновчи автобусларни қабул қилишга мослашган. Лекин бозор иқтисодиёти шароитида кўплаб йўналишларда автобус қатнови ўрнини "Форд", "Мерседес" каби микроав тобус ва енгил автомобиллар эгаллаб олди. Натижада илгари 30-35 та йўловчини ўзида сиғдирган 1 автобус ўрнига 2-3 та микроавтобуслар тўғри келмоқда. Бунинг оқибатида бекатларда транспорт воситалари кўпайиб, илгариги бекатлар ва йўлларнинг транспорт ўтказиш қобилияти бугунги кун талабларига жавоб бермай қолди.

Шу билан бирга, водий агломерацияларида транспорт воситалари ва йўловчиларнинг кўпайиб бориши туфайли қуйидаги муаммолар вужудга келди:

- серқатнов автомобиль йўлларида тирбандликлар ("пробкалар") вужудга келиб, ҳаракатланаётган транспорт воситалари ва пиёдаларга халал бермоқда;
- турли хил автоҳалокатлар айнан шундай жойларда кўплаб содир бўлмоқда;
- лицензиясиз фаолият юритаётган хусусий транспорт воситаларининг кўпайишига шароит туғилмоқда;
- йўналишлар бўйича жадваллар сонини, вақтини назорат қилиш мураккаблашди;
- урбоэкологик вазият салбийлашмоқда ва ҳ.к.

Ушбу муаммоларни ҳал этиш шаҳар агломерацияларида аҳоли яшаши ва транспорт қатнови учун қулайликлар яратади.

Андижон бош бекати жойлашган ҳудудда ўзига хос кичик ҳудудий мажмуа шаклланган. Бош бекат билан 3 км.ли радиусда темир йўл станцияси, Андижон биокимё заводи, “Янги бозор”, Андижон тиллар педагогика ва Андижон муҳандислик иқтисодиёт институтлари, бир неча кичик корхоналар жойлашган. Табиийки, бундай ҳудудий мужассамлашув нохуш экологик вазиятни вужудга келтиради.

Худди шундай вазиятни водийнинг бошқа агломерацияларида, жумладан, Фарғона – Марғилон, Наманган ҳамда шаклланиб бораётган Қўқон атрофида ҳам кўриш мумкин. Айниқса, Фарғона шаҳрида турли хил кимё ва нефтни қайта ишлаш корхоналарининг мавжудлиги экологик ҳолатни янада кескинлаштиради.

Наманган агломерациясининг маркази, яъни Наманган шаҳри аҳолиси сўнгги йилларда тез ўсиб бормоқда. Натижада у Самарқанд шаҳридан ўзиб, республиканинг “иккинчи” шаҳрига айланди. Ушбу агломерация таркибига кирувчи Учқўрғон, Ҳақулобод, Уйчи, Чортоқ каби шаҳарларда ҳам транспортнинг аҳамияти катта. Тўрақўрғон эса Наманган шаҳри билан троллейбус қатнови орқали боғланган бўлиб, улар деярли туташиб кетмоқда.

Наманган вилояти марказидан, асосан, Наманган – Чуст, Наманган – Учқўрғон йўналишларида йўловчи қатнови тиғиз. Чуст шаҳри эса Поп билан биргаликда ўзига хос ҳудудий урбанистик тизимни ташкил қилади. Фарғона агломерациясида Қува, Қувасой, Ҳамза каби шаҳарлар, асосан, транспорт тугуни вазифасини бажаради. Йўловчилар қатнови Фарғона – Марғилон, Фарғона – Қува, Фарғона – Риштон, Фарғона – Қувасой йўналишларида тиғиз.

Мазкур агломерациялар Қўқон гуруҳ районлари билан ҳам боғланган. Бу борада Риштон, Бағдод, Олтиариқ шаҳарчалари ўзига хос боғловчи транспорт тугуни ҳисобланади.

Республиканинг қадимий шаҳарларидан бири Қўқон негизида ҳам агломерация шаклланиб бормоқда ва бу борада транспортнинг роли катта. Қўқон аторофида жойлашган Яйпан, Данғара, Бешариқ, Учкўприк шаҳарлари ва шаҳарчалари маҳаллий аҳамиятга эга бўлган транспорт марказлари вазифасини бажаради.

Шундай қилиб, аҳоли жойлашуви, хусусан, шаҳарлар ривожланиши ва транспорт географияси ўртасида алоқадорлик мавжуд. Бинобарин, транспорт ва шаҳарлар географияси, Н.Н.Баранский таъкидлаганидек, бир бири билан узвий боғлиқ ва уларнинг муаммоларини ҳам шу тартибда ечиш мумкин.

АДАБИЁТЛАР:

1. Ата-Мирзаев О., Гентшке В., Муртазаева Р., Салиев А. Историко-демографические очерки урбанизации Узбекистана. –Т.: Университет, 2002.-124 с.
2. Баранский Н.Н. Избранные труды. Научные принципы географии.–М.: Мысль, 1980.-239 с.
3. Бурьян А.П. Межеселенные связи и их роль в развитии Челябинской агломерации // Проблеми развытия городских поселений Урала.-Пермь, 1968. - С. 229-248
4. Давидович В.Г. Планировка городов и районов.– М.: Стройиздат, 1964. –328 с.
5. Лаппо Г.М. География городов.–М.:Гуманитарный издательский центр ВЛАДОС, 1997.- 480 с.

Андижон давлат университети
2010 йил 20 июнда қабул қилинган.
(Тақризчи: доц. М.Мамажонов)