

О ПРОЕКТИРОВАНИЕ И СТРОИТЕЛЬСТВЕ МЕТРОПОЛИТЕНА В ГОРОДЕ ТАШКЕНТЕ

Матякубов Нурбек Райимбергенович

Доцент кафедры «Социально-гуманитарные науки». Urgench
Innovation University (г. Ургенч, Узбекистан).

Независимый исследователь Urgench State University.

***Аннотация:** В данной статье рассматриваются вопросы проектирования и строительства Ташкентский метрополитен как крупного инфраструктурного и градостроительного объекта. Анализируются предпосылки создания метрополитена, этапы разработки проектной документации, особенности инженерных решений и организационные аспекты строительства в условиях повышенной сейсмичности региона. Особое внимание уделяется влиянию Ташкентское землетрясение 1966 года на формирование новой градостроительной концепции столицы и обоснование необходимости строительства метро. В статье подробно освещается сооружение первой очереди — Чиланзарская линия, анализируются применённые строительные технологии, геологические условия, конструктивные решения и архитектурно-художественное оформление станций. Подчёркивается значение метрополитена не только как транспортной системы, но и как символа модернизации, инженерного прогресса и национальной архитектурной идентичности. Результаты исследования позволяют сделать вывод о том, что Ташкентский метрополитен стал важнейшим фактором социально-экономического развития города и примером успешной реализации сложного инженерного проекта в сейсмоопасной зоне.*

Ключевые слова: Ташкентский метрополитен; проектирование метро; строительство метро; градостроительство; транспортная инфраструктура; сейсмостойкое строительство; Чиланзарская линия; Ташкентское землетрясение 1966 года; инженерные сооружения; архитектурное оформление.

Abstract: *This article examines the issues of designing and constructing the Tashkent Metro as a major infrastructure and urban development project. The study analyzes the prerequisites for the creation of the metro system, the stages of developing project documentation, the specific features of engineering solutions, and the organizational aspects of construction under conditions of increased seismic activity in the region. Particular attention is paid to the impact of the 1966 Tashkent earthquake on the formation of a new urban planning concept for the capital and the justification for the necessity of metro construction. The article provides a detailed account of the construction of the first stage — the Chilonzor Line — analyzing the construction technologies employed, geological conditions, structural solutions, and the architectural and artistic design of the stations. The significance of the metro is emphasized not only as a transport system, but also as a symbol of modernization, engineering progress, and national architectural identity. The research findings lead to the conclusion that the Tashkent Metro became a key factor in the socio-economic development of the city and an example of the successful implementation of a complex engineering project in a seismically active zone.*

Keywords: *Tashkent Metro; metro design; metro construction; urban planning; transport infrastructure; seismic-resistant construction;*

Строительство новых жилых массивов и создание предприятий стройиндустрии на окраинах города, возникновение новых жилых районов, перегруженность основных магистральных улиц, а также перспективы ускоренного строительства нового, благоустроенного Ташкента требуют в кратчайшие сроки решить вопрос о перевозках городского населения скоростным транспортом-метрополитенов. Принять к сведению, что проектирование и строительство Таш. Метро будет осуществлять Министерство транспортного строительства СССР, которое

- поручило по заданию Ташкентского горисполкома разработать проектное задание строительства первой очереди метро по трассе протяженностью 21 км, с выделением первого участка строительства длиной 13 км;

- определило генеральным проектировщиком первой очереди метро Государственный проектно-изыскательский институт «Метрогипротранс» принявшего обязательство выполнить проектные задания в июне 1968 г;

- возложило на проектный институт Ташгипротранс обязанности ведущей организации в г Ташкенте по выполнению инженерно-геологических изысканий первой линии метро и обязало его на субподрядных началах с институтом «Метрогипротранс» закончить эту работу к 1 ноября 1967 г;

2. Возложить функции заказчика по проектированию и строительству Таш метро на Ташкентский горисполком.

3. Обязать Ташкентский горком партии (Расулев) и Ташкентский горисполком (Асомов) обеспечить контроль за своевременным

завершением в октябре 1967 всех работ по составлению инженерно-геологических изысканий первой линии метро[1].

4. Обязать Госстрой Узбекской ССР (Шахов) возложить выполнение топографических, геодезических работ и съёмку инженерных коммуникаций по трассе первой линии метро на УзГИИТИ на субподрядных началах с институтом «Метрогипротранс» и до 1 ноября 1967 г передать ему выполненную документацию, а также предусмотреть в планах работ ташкентский проектный институт участие на субподрядных началах с институтом «Метрогипротранс» в выполнение архитектурной части проектов станций и вестибюлей метро разработка проектов по перекладке инженерных коммуникаций и обустройству шахтных площадок.

При разработке проектов станций учитывать особенности национальной архитектуры, климатические и другие условия, а также широкое применение строительных материалов с национальным колоритом.

Экспериментального цеха на Ангренском керамическом комбинате в 1968 году с освоением производства необходимого количества керамики для строительства метро. Цеха майолики на Ангренском керамическом комбинате в 1969 году. Цеха по обработке мрамора в Газгане в 3 квартале 1969 года, завода по обработке гранита и мрамора в Газалкенте в 1969 году. Обязать Мин Геологии Узбекской ССР (Туляганов) выполнить по заказу Мин Промышленности строительных материалов Узбекской ССР геолого-разведочные работы с утверждением запасов по объектам[2].

Обязать Мин строительства Узбекской ССР (Ибрагимов) в 1968-1969 годах за счёт выделенных средств для развития

Главстройиндустрии закончить работы по реконструкции четырех пролётов нового корпуса Ташкентского завода железобетонных изделий №2 (на левом берегу реки Чирчик), необходимых для обеспечения железобетонными конструкциями на полную потребность, не менее 50 тысяч кубометров.

ТашНИИ Истромпроекту (Рузиев) в 1968 году выполнить для этих объектов проектные работы и выдать рабочие чертежи по согласованию с Мин Узбекской ССР.

Обязать Главташкентстрой (Марцинюка) при пазвитии производственной базы Главташкентстрой предусмотреть возможность выпуска столярных изделий по номенклатуре метростроения в количестве 10 тысяч квадратных метров ежегодно, начиная с 1969 года, включая лесоматериалы твердых пород, а также обеспечение товарным бетоном в объеме 50 тысяч кубометров и товарным раствором в объеме 5-6 тысяч кубометров в год. Обязать ташкентский горисполком и Мин Энергия и электрификации Узбек ССР(Хамидов) разработать и осуществить меры по обеспечению потребность строительства Таш метро электроэнергией в 1969 году[3]. Обязать ЦК ЛКСМ Узбекистана(Абдуллаев) направить 1968 году 500 молодых рабочих в тоннелный отряд №2 и СМП 121 Главтоннельметростроя на строительство ангрений тоннелей для получения навыков подземных работ и последующего использования их на строительство Таш метро. Поручить Госкомитету Совета Министров Узбекской ССР подготовить в течение 1967-1969 учебных годов в Ангреном учебном комбинате 250 малакали метро курувчилар, в том числе проходчиков 100 человеком, машинист, щитов, электровоз, породогрузочных машин, экскаваторов, кранов, подёмных машин 75 человек[4].

Заключение. Проведённый анализ проектирования и строительства Ташкентский метрополитен показал, что реализация данного инфраструктурного проекта стала одним из ключевых этапов модернизации городской среды Ташкента во второй половине XX века. Метрополитен был не только ответом на растущие транспортные потребности столицы, но и стратегическим элементом комплексной градостроительной политики, особенно в условиях активного восстановления города после Ташкентское землетрясение 1966 года. Исследование подтвердило, что проектирование метро осуществлялось с учётом сложных инженерно-геологических и сейсмических условий региона. Применённые конструктивные решения, новые для своего времени технологии строительства, а также комплексный подход к обеспечению сейсмостойкости сооружений обеспечили высокий уровень надёжности и безопасности эксплуатации. В частности, строительство первой очереди — Чилонзорская линия — продемонстрировало успешное сочетание инженерной рациональности и архитектурно-художественной выразительности.

Кроме того, Ташкентский метрополитен стал значимым культурным и символическим объектом, отражающим особенности национальной архитектурной традиции и художественного оформления общественных пространств. Его станции выступили не только транспортными узлами, но и своеобразными подземными архитектурными ансамблями.

Таким образом, Ташкентский метрополитен следует рассматривать как многофункциональный инфраструктурный комплекс, оказавший существенное влияние на социально-экономическое развитие города, формирование современной

транспортной системы и укрепление инженерного потенциала республики. Опыт его проектирования и строительства представляет научный и практический интерес для дальнейших исследований в области истории градостроительства и транспортной инфраструктуры.

Литературы:

1. Национальный архив Узбекистана. Р 837 ОП 41 д 753 лл 177-179.
2. Ш.Абдурахимов. Подземное чудо Ташкента. 2001.
3. Е.Д.Резниченко. Дни и годы метростроя. Москва.1981.
4. Ю.С.Фролов. Метрополитены. Москва.2001.