



Алиназар
Эгамназаров

Олимларнинг ҳисоб-китобига кўра, инсон бир суткада ўртача 1,5 килограмм озиқ-овқат, 2,5 литр сув истеъмол қилар экан. Одам ўпкаси эса бир суткада 13 кубометр ҳавони ютиб чиқаради. Бу бутун бир бошли темир йўл цистернаси ҳажмига тенг. Одам овқат емасдан бир ойча, сувсиз — уч кун яшаши мумкин. Бироқ ҳавосиз икки-уч дақиқадан ортиқ яшай олмайди. Айнан шунинг учун ҳам одамзод ўз турмушида бирон-бир нарсага муҳтожлик сезса, «ҳаводек зарур»лигини таъкидлайди. Буюк бобомиз Абу Али ибн Сино ғубор ва тутун бўлмаса, инсон минг йил яшарди, деб беҳудага айтмаган. Мана шунинг учун ҳам биз истеъмол қилаётган озиқ-овқатимиз сифатли ва тўйимли, ичаётган сувимиз тоза, нафас олаётган ҳавомиз мусаффо бўлиши ҳақида қайғуришимиз керак.

Шамолсиз, ҳаво дим пайтларда осмонўпар бинолар устига чиқиб ёки тайёрадан Тошкент осмонига разм солганмисиз? Бундай пайтларда шаҳар устида кўкиш-қорамтир тусдаги ифлос ҳаво қатлами пайдо бўлиб, муаллақ туриб қолади. Шунда шаҳарнинг шимолӣ ва ғарбий сарҳадларига разм солсангиз, хира парда ичида кўринади, жанубий ва шарқий томонларида эса ҳеч нарсани фарқлаб бўлмайди, кишининг нафас олиши оғирлашади, айниқса бўғма касалига чалинган, юраги хаста кишилар ўзларини ёмон ҳис қилишади.

1952 йилнинг ёзида Лондон осмонида пайдо бўлган шундай ифлос ҳаво қатлами туманга қўшилиб пастлаб, 4 минг кишининг ёстиғини қуритган. 1970 йилда Токиода 8 минг кишини заҳарлаб, шифохонага ётқизган.

Бу нима ўзи, қайдан пайдо бўлади? Бу шаҳардаги ўнлаб завод ва фабрикаларнинг, қозонхоналарнинг мўриларидан, шаҳар кўчаларида тонг саҳардан ярим кечагача тинмай қатнайдиған минглаб автомобилларнинг моторларидан чиқадиған ҳар хил заҳарли газлардир.

Очиғи, мен илгари аҳолиси ҳозир 2 миллиондан ошган Тошкент шаҳрининг ҳавоси жуда айниб кетганлигини унчалик ҳис этмасдим. Бир воқеа бўлди-ю, бу ҳақда кўп ўйлаб бошладим.

Бундан уч йил муқаддам Иссиқкўлга бориб бир ой дам олиб қайтдим. Чўлпонотага жўнаб кетаётганимда июнь ойининг бошлари, ҳали Тошкентдан баҳор тафти кетмаган, ҳавонинг ҳарорати ҳам у қадар юқори эмас эди. Иссиқкўлдан саратон кирганда қайтдим. Тайёрадан тушиб, Тошкент тупроғига қадам қўйганимни биламан, димоғимга гуп этиб чанг, тутун, қизиган асфальт ҳиди аралашмасидан иборат бўлган бадбўй бир ҳид урилди. Таксига ўтириб, шаҳар ичкарисига томон юрганимда ҳаво баттар оғирлашаётгандек туюлиб, нафас олишим қийинлаша бошлади. Узимда бўлаётган ҳолатни таксичига айтдим. У жуда зийрак, гапдон йигит экан.

— Ҳозир қаердан келаяпсиз, тошкентликмисиз ўзи? — деб сўради у.

— Ҳа, тошкентликман, Иссиққўлдаги «Олтин қум» пансионатида дам олиб қайта-япман.

— Ҳа, тушунарли. Қалай, дам олишлар зўр бўлдимми?

— Чакки эмас.

— Ҳеч далада юриб келиб ҳожатхонага кирган пайтингиз бўлганми? — деб дафъатан кулиб гапни давом этказди таксичи.

— Бўлган.

— Балли! Шунда ҳожатхонанинг ҳиди димоғингизни ёриб юборай дейди. Аммо у ерда бироз вақт бўлсангиз, бадбўй ҳидга бурнингиз ўрганади. Ҳозир сизда шунга ўхшаш ҳолат юз бераёпти, ака. Утиб кетади, уйга боргач, қатиқ ичинг.

Ҳақиқатда таксичи айтганидай бўлди, бироз вақт ўтгач, қадрдон шахримнинг қўланса ҳавосига кўникдим. Бу воқеани унутиб юборишим мумкин эди. Бир воқеа бўлиб яна эсладим. Яқинда кўлимга «Аргументы и факты» ҳафталигининг 1990 йилдаги 10-сони тушиб қолди. Унда 1988 йилда Тошкентда муқим манбалардан осмонга 50 минг тонна қурум кўтарилганлиги ёзилган эди. Мен тошкентликларга аталган бу «совға»да қайси корхонанинг улуши қанча эканлигини аниқлаш мақсадида Тошкент шаҳар табиатни муҳофаза қилиш қўмитасига бордим.

— Бу рақам нотўғри, — дейишди у ерда менга, — аслида тошкентликлар ҳар йили ютаётган заҳар бундан кўпроқ.

— Нима, статистлар хатога йўл қўйишганми?

— Йўқ, улар янглишмаган. Бироқ икки асосий манбани ҳисобга олишмаган.

— Қайси манбаларни?

— Масалан, Тошкент ГРЭСини. Бу энергетика корхонаси гарчи шаҳар ташқарисида бўлса ҳам, унинг баланд мўриларидан йил бўйи ўрлаётган 50 минг тонна (!) қурум деярли буткул Тошкент устига тушаяпти. Бу — биринчиси. Шаҳар ҳавосини булғайётган иккинчи энг муҳим манба шаҳар автотранспорти ва аэропортидир. Шаҳар ҳавосига ҳар куни чиқаётган заҳарли газ ва исларнинг 60—65 фоизи автотранспорт улушига тўғри келади.

— Шаҳар ҳавосига йил мобайнида жами қанча заҳарли газ чиқади?

— 400 минг тоннага яқин.

400 минг тонна! Бу нақадар даҳшатли рақам эканлигини тасаввур этиш учун бир фактни келтириш кифоя: Тошкент вилояти пахтакорлари 1990 йилда давлатга 350 минг тонна пахта сотдилар. Буни қарангки, Тошкент ҳавосига ўрлаётган заҳарли моддалар вилоят пахтакорлари етиштирган пахта ҳосилидан ҳам кўп экан.

Мен бу фактни бир биолог дўстимга айтган эдим, у, агар ўн бешинчи асрда яшаган одам бир мўъжиза билан тирилиб, Тошкентга келиб қолса, бир ҳафтада бўғилиб ўлиши мумкин. Биз эса атроф муҳитга бирмунча мослашганмиз. Табиатдаги барча тирик мавжудотлар сингари инсон организмнинг ҳам мослашиш хусусияти бор, деди.

Аммо бу мослашишнинг ҳам маълум бир чегараси бўлса керак. Мана шу чегарадан ўтилгач, фалокат бошланади. Бу фалокатнинг белгилари эса ҳозироқ сезилиб турибди. Ҳавонинг заҳарли газлар билан ифлосланиши ва рак, бронхит, бўғма касалликлари орасида узвий боғланиш борлиги олимлар томонидан ишончли далиллар асосида аниқланди. Буни Тошкент шаҳри мисоли ҳам яхши исботлаб турибди. Ўзбекистон ССЖ Фанлар академияси онкология ва радиология институти маълумотларига қараганда, онкологик касаллар билан оғриган беморлар миқдори жумҳуриятимиз бўйича ҳар юз минг аҳолига 88—90 нафарни, Тошкент шаҳри бўйича эса 167—170 нафарни ташкил этаяпти. Энг ташвишлиси, бу миқдор йил сайин ўсиб бораёпти. Шаҳар болалари орасида ўпка касалликлари билан ўлаётганлар ҳам кўп.

Шаҳарда илгари 130 хил қуш бўларди. Боғлар камайиб, ҳаво ифлослангач, 80 хил қуш қолди.

Биз ҳозир фақат Тошкент шаҳри ҳақида сўз юритаяпмиз. Аслида Чирчиқ дарёси воҳасида жойлашган Тошкент шаҳри ва вилояти яхлит жуғрофий туманни ташкил этади. Бу туманда ҳозир Ўзбекистон аҳолисининг бешдан бир қисми (4 миллион 200 мингдан ортиқ), жумҳурият саноат корхоналарининг 40 фоизи жойлашган. Чирчиқдаги капролактама, электрохимия заводлари, Олмаликдаги қийин эрийдиган ва ўтга чидамли металллар комбинати мўриларидан кўкка ўрлаётган заҳарли газларни тоғдан эсган шабада бир зумда Тошкентга етказиб келади. Шунинг учун ҳам Тошкент шаҳри ва вилоятида ҳавонинг булғаниш даражаси деярли бир хил. Бу аҳволнинг одамлар саломатлигига ҳам, табиатга ҳам етказётган зарари ниҳоятда катта.

Калинин туманидаги Хонобод қишлоқ Совети Тошкент шаҳрининг шундоққина ёнида, Қўйлиқ билан Сергели оралиғида жойлашган. Яқинда шу қишлоқлик муаллим Йўлдош Асқаров менга шундай деди:

— Германия Федератив Жумҳуриятида ҳар минг аҳоли орасида ёши юздан ошган кишилар ўртача 27 нафарни ташкил этар экан. Бизнинг қишлоғимизда эса ҳозир 25 минг аҳоли яшаяпти. Аммо булар орасида ёши юздан ошганлари битта ҳам йўқ.

Бу фикр мени ўйлантириб қўйди. Асли мен ҳам хонободликман. Илгари бу қишлоқда ёши юздан ошганлар анчагина эди, ҳатто уларнинг исмлари ҳам ёдимда: Тўхта

бува, Йўлдош бува, Пардабой бува, Шакар буви, Башор буви... Ҳозир эса мана шу отахонлар ва онахонларнинг фарзандлари, неваралари бўлган кишилар олтмиш-етмишга бориб-бормай мункиллаб, думалаб кетишяпти.

Биз шу пайтгача ўлкамизда болалар ўлими даражаси юқорилиги ҳақида кўп гапириб келдик. Аслида, бундай синчиклаб қарасак, катталар умри ҳам узайиш ўрнига қисқараётган экан-ку. Хўш, бунинг сабаблари нимада? Мен бу ҳодисанинг учта асосий сабаби бор, деб биламан: биринчидан, ҳаво, сув ва тупроқ таркиби бузилди. Иккинчидан, Сталин ижод қилган казарма социализми шахс эркини тортиб олиб, ҳаммани маош оладиган ёлланма қулга айлантириб, инсон ҳаётининг ҳаловатини йўқотди. Учинчидан, турмуш кечирish осонлашиш ўрнига, йил сайин қийинлашиб борапти.

Бир кун Олой бозорида бир гектарчи деҳқон билан суҳбатлашиб қолдим. У Бўкагача бўлган ҳудудда қовун битмаётганлигини айтди.

— Бунинг сабаби нимада? — деб сўрадим ундан.

— Ҳаво, сув айниди, ака. Палак экинлари жуда нозик бўлади, тоза ҳаво ва сувни хоҳлайди.

— Илгари қандай эди?

— 30—40 йил бурун бундай бало йўқ эди. Янгийўл туманининг илгариги номи қандай бўлганлигини биласизми?

— Биламан, Қовунчи дейишган.

— Балли! Ҳозир ўша Қовунчи туманида қовун у ёқда турсин, ҳатто помидор, болгар қалампири эксангиз ҳам пишишга улгурмай палаги бужмайиб қолаяпти. Илгари бу ерларда деҳқонларнинг 8—10 йиллик қулупнайзорлари бўлар эди. Ҳозир эса қулупнайлар бир марта ҳосил бераяпти-ю, қуриб, тамом бўлаяпти. Узумларнинг ғўраси етилмай «кул» тушиб кетаяпти, олма ва нашватилар гулини тўкиб юбораяпти.

Бу фактлар табиат яхлитлигини, унга нисбатан йўл қўйилган бефарқлик фақат соғлигимизга эмас, балки дастурхонимиз тўкинлигига ҳам салбий таъсир кўрсатишини исботлайди. Айнан шунинг учун жумҳуриятимизнинг барча вилоятлари ва йирик шаҳарлари қатори Тошкентда ҳам табиат муҳофазаси шу куннинг долзарб масаласи бўлиши лозим. Бу ишга эса шаҳар табиатни муҳофаза қилиш қўмитаси бош-қош бўлиши керак. Бу қўмита ўз фаолиятини бошлаганига икки йилдан ошаяпти. Унинг 60 нафарга яқин ходими бор. Кўриниб турибдики, ҳали қўмита жамоаси нисбатан ёш, тажрибасиз. Аммо янги қонун бўйича мазкур ташкилотга катта ҳуқуқлар бериб қўйилган. У шаҳар ҳавосини нормадан ортиқ булғаетган исталган корхона ишини тўхтатиб қўйиши мумкин.

Шу ўринда куйидагича савол пайдо бўлади: мазкур қўмита ташкил этилгунга қадар ҳам шаҳарда табиатни муҳофаза қилишга мутасадди бўлган бирон-бир ташкилот бормиди? Ҳа, бор эди. Булар — шаҳар санитария-эпидемиология станцияси, Ўзбекистон табиий муҳит ифлосланишини кузатиш маркази ва бошқалар. Аммо шу пайтгача шаҳарда табиатни булғаш бўйича нимаики ножўя ишлар қилинган бўлса, деярли ҳаммаси мазкур ташкилотларнинг фатвоси ёки лоқайдлиги оқибатида содир бўлган. Эндиликда шаҳарда табиатни муҳофаза қилиш қўмитаси энг шимариб ишга киришяпти. Аммо бошқарувнинг ҳозирги маъмурий-буйруқбозлик усули мавжуд бўлса, яхши ниятлар билан ташкил этилган мазкур ташкилот ҳам қоғозбозлик билан шуғулланадиган кўплаб ташкилотларнинг бирига айланиб қолиши аниқ. Бу ҳақда менга мазкур қўмитада ишлаётган ходимларнинг ўзлари гапиришди. Чунки, улар ҳозирнинг ўзидаёқ жойларга бориб, амалий иш билан шуғулланиш ўрнига, кўпроқ юқори ташкилотларга ҳар хил спаркалар тайёрлаш билан овора бўлмоқдалар. Ҳозирги аҳволида бу ташкилотни табиатни муҳофаза қилиш қўмитаси дейиш ҳам қийин. Сабаби, қўмитада ҳаво таркибини ўлчайдиган битта ҳам ускуна, биронта ҳам асбоб, биронта ҳам кўчма лаборатория йўқ.

— Кейинги даврда қўмита ходимлари ҳавонинг булғанишини камайтириш бўйича қандай ишларни амалга оширдилар? — деб сўрайман қўмита раисининг ўринбосари С. В. Самойловдан.

— Утган йили (1989 й.) шаҳар ҳавосига чиқаётган заҳарли газларни 18 минг тоннага камайтиришга муваффақ бўлдик, — деди у. — Аммо шаҳардаги корхоналар кенгайиши, шу пайтгача номалум бўлган манбалар аниқланиши натижасида осмонга ўрлаётган чиқиндилар 16 минг тоннага кўпайиб, биз эришган ижобий кўрсаткични қарийб йўқ қилиб юборди.

Демак, ҳарҳолда табиатни муҳофаза қилиш қўмитаси ходимлари ишляшяпти-ку, лекин шаҳарда юзага келган экологик тангликни ҳали-бери бартараф этишлари қийин. Чунки шаҳардаги экологик вазият ўзида ижтимоий-сиёсий, иқтисодий масалаларни, фан-техника тараққиёти, маданий ва маънавий жараёнларни акс эттирган мураккаб муаммодир.

* * *

Мутахассисларнинг ҳисобича, ўртача автомобиль бир йил ишлаганда ҳавога 800 килограмм углерод окиси, тахминан 40 килограмм азот окиси, 200 килограмга яқин турли хил углеводородларни чиқарар экан. Ҳозир эса Тошкентда 200 мингдан ортиқ автомо-

биль бор, шундан 150 минг шахсий автомобиль. Мана шу рақамларнинг ўзи шаҳар ҳавосининг булғанишига автотранспорт қўшаётган улуш салмоқли эканлигини ортиқча изоҳсиз исботлаб турибди.

Йиғилишларда техник жиҳатдан соз бўлмаган шахсий автомобилларнинг номерларини аямасдан олиб қўйишга қайта-қайта даъватлар бўлишига қарамай, ҳавони нормадан ортиқча булғаш ҳоллари кўп учраяпти. Бу аҳволнинг турли сабаблари бор. Энг асосийлари эса назоратнинг сустиги, техник хизматнинг ёмонлиги, эҳтиёт қисмларнинг етишмаслиги ва қимматлиги, тоза ёқилгининг камлиги каби сабаблардир. Масалан, ёқилғи масаласини олайлик. Маълумки, бензин ёниши натижасида ҳосил бўлиб, ҳавога тарқаладиган захарли моддалар орасида энг хавфлиси этилдан ажраладиган рух (цинк)дир. Москва, Ленинграддаги автотранспорт воситалари аллақачоноқ этилсиз ёқилғи ишлатишга ўтишган. Тошкентга эса ёқилғини асосан Чимкент нефтни қайта ишлаш заводи етказиб беради. Лекин бу корхона ҳали этилсиз бензин ишлаб чиқаришга ўтгани йўқ. Бу ҳам майли. Тошкент автокорхоналари ва бензоколонкалари олаётган ёқилғининг одатдагидан ифлослигининг бошқа сабаблари ҳам бор. Чимкент — Тошкент нефть қузури яккаю-ягонадир. Унинг иккинчи навбатини қуриш ҳақида анчадан бери гап-сўзлар бўлаётганлигига қарамай, ҳали амалий ишга ўтилгани йўқ. Натижада Тошкент Чимкентдан олаётган барча нефть маҳсулотлари — дизель ёқилғисини ҳам, мазутни ҳам, бензинни ҳам битта қувурдан оқишига тўғри келаяпти. Бунинг оқибати нима бўлаяпти? Ҳозир шаҳардаги автомобилларда ишлатилаётган бензинлар ифлос, уларнинг таркибида 20 фоизгача бошқа хил нефть маҳсулотлари бор. Бакига сифатсиз бензин солинган автомобиль корбюратори ёмон ишлайди ва тез ишдан чиқади. Корбюратори ёмон ишлаган автомобилда ёқилғи чала ёниб, ҳавога кўп захарли моддалар чиқади.

Автотранспорт воситаларини табиий газ билан ишлашга ўтказиш Тошкент шаҳрида бундан ўн йилча бурун бошланган. Бу ишда шаҳардаги 3-таксопарк жамоаси ташаббускор бўлган. Лекин орадан шунча вақт ўтганига қарамай, бу масалада дурустроқ илгарига силжишга эришилгани йўқ. Биз бунинг сабабларини жумҳурият автотранспорт вазирлигига қарашли Ўзбекистон автотранспорт техникаси илмий-ишлаб чиқариш бирлашмаси атроф муҳитни муҳофаза қилиш бўлими бошлиғи Т. В. Лепадан сўрадик.

— Шу пайтгача 9 минг автомобиль қисилган ва суюлтирилган газда ишлашга ўтказилди, — деди у. — Ўн учинчи беш йиллик охиригача яна 6 минг автомобиль газ билан ишлашга ўтказилиши керак. Лекин Рязань газ ускуналари заводи буюртмаларимизни бажармаяпти. Шу боисдан, белгиланган режани тула адо этиш қийин.

— Газда ишлайдиган автомобиллар ҳақиқатда атроф муҳитни бензинда ишлайдиган автомашиналарга нисбатан камроқ булғайдими? — деб сўрайман Татьяна Васильевнадан.

— Қисилган газда ишлайдиган автомобиллар атроф муҳитни бензинда ишлайдиган автомобилларга нисбатан икки баравар кам булғайди. Суюлтирилган, яъни нефть маҳсулотларидан олинган газ билан ишлайдиган автомобиллар эса бир хил даражада булғайди.

Демак, Ўзбекистон шароитида қисилган газ билан ишлайдиган автомобилларни кўпайтириш, гарчи атроф муҳитнинг мусаффолигини таъминлаш масаласини узил-кесил ҳал этмаса ҳам, ҳарҳолда истиқболли иш экан. Бу ерда масаланинг иккинчи муҳим томони ҳам бор: газ нефтьга нисбатан арзон. Бунинг устига жумҳуриятимизда газ запаслари нефтьга нисбатан кўп.

Шаҳарда газ билан ишлайдиган автомобилларнинг кўпайишига газ ускуналари етишмаслигидан ташқари, газ тўлғазиш станциялари тармоқлари кенгаймаётганлиги ҳам халақит бераяпти.

Бизда белгиланган санитария нормаси бўйича ҳар бир автомобиль бир километр юрганда ҳавога чиқарадиган захарли газ 17 грамдан ошмаслиги керак. АҚШда эса бу кўрсаткич 2,5 грамга тенг. Бундай фарқнинг сабаби нимада? Бизда автомобиллар захарли газни зарарсизлантирадиган қурилма билан жиҳозланмаган. АҚШда, бошқа ғарб мамлакатларида эса бу масала аллақачоноқ ҳал бўлган. Кейинги пайтларда бизда ҳам бундай қурилма намуналарини яратиш учун уриниш бўлаяпти. Лекин улар ёки қимматбаҳо, ёки техник жиҳатдан такомиллашмаган.

* * *

XX асрни автомобиль асри дейишади. Бу транспорт воситасининг дастлабки намуналари дуненинг йирик шаҳарларида асримиз бошида пайдо бўлган. Кейин уни ишлаб чиқариш тобора кўпайиб, одамлар турмушидан мустақкам ўрин ола бошлади. Бугунги кунда эса биз ҳаётимизни автомобилсиз тасаввур эта олмаймиз. У узоғимизни яқин, оғиримизни енгил қиладиган ажойиб кўмакчимизга айланганига анча вақт бўлди.

Аммо дунё шаҳарларида автомобиллар кўпайиши билан турли хил ташвишлар ҳам пайдо бўла бошладик, бунинг биринчи ифодасини биз атроф муҳитнинг булғанишида, шаҳарлардаги шовқин даражаси ортиб кетганлигида кўриб турибмиз. Фақат шугина

эмас. Автомобиллар одамларнинг умрига завол бўлаётганлиги, уларни майиб-мажруҳ қилиб қўяётганлиги ҳам бугунги кунимизнинг ҳодисасидир.

Америка автомобиль мамлаката саналади. Бу мамлакатда автомобиль ҳалокати натижасида Америка бутун тарихи мобайнида олиб борган урушларда қурбон бўлганидан кўпроқ одам ўлган. Айтиш мумкинки, америкаликлар бу нохуш ҳодисанинг олдини олиш учун кўп ишлар қилишди. Аммо ҳамон аварияларга батамом чек қўя олганлари йўқ. Масалан, 1989 йилда АҚШда 200 миллион (!) автомобиль бўлиб, кўча автомобиль ҳодисалари натижасида 50 минг киши ҳалок бўлди, 3,5 миллион киши тан жароҳати олди. Германия Федератив Жумҳуриясида 30 миллион автомобиль бўлгани ҳолда ҳар йили автомобиль ҳодисалари натижасида 1500 одам ҳалок бўлаяпти.

Хўш, бизда аҳвол қандай? Совет Иттифоқидаги автомобиллар миқдори АҚШдагидан ўн баравар кам. Аммо кўча автомобиль ҳодисалари туфайли одамларнинг ҳалок бўлиши бўйича биз АҚШдан ҳам, ГФЖдан ҳам ўзиб кетганмиз. Масалан, Совет Иттифоқида 1989 йилда 20 миллион автомобиль парки бўлгани ҳолда 600 минг авария юз бериб, 61 минг одам ҳалок бўлди, 300 минг одам тан жароҳати олди. Бу борадаги йиллик ўсиш мамлакатимизда 12 фоизни ташкил этмоқда.

Ўзбекистонда ҳар йили кўча автомобиль ҳодисалари натижасида 3000 дан кўпроқ одам (шундан 300 нафари Тошкентда) ҳалок бўлиб, 18—19 минг одам тан жароҳати олапти. Бошқача айтганда, жумҳуриятимизда ҳар миллионга автомобиль ҳисобига АҚШдагидан олти баравар кўп, ГФЖдагидан 30 баравар кўп одам ҳалок бўлаяпти. (Афғонистонда ўн йил давом этган урушда Ўзбекистондан 1500 киши ҳалок бўлди).

Агар шундай аҳвол давом этса, мутахассисларнинг ҳисоб-китобига қараганда, 2017 йилгача мамлакатимизда 2 миллион киши автомобиль ғилдираклари остида қолиб ҳалок бўлади, ўн миллиондан ортиқ одам жароҳатланади. Ўзбекистонда эса 120 минг одам ҳалок бўлиб, 700 минг одам майиб-мажруҳ бўлади.

Хўш, бу кўнгилсиз ҳодисанинг асосий сабаблари нимада? Аввало йўллар ёмон, автомобиллар сифатсиз ва энг асосийси — ҳайдовчилар масъулиятсиз, сурбет, йўл-транспорт ҳаракати қоидаларини назар-писанд қилишмайди. Йўлларимизни олайлик. 1990 йилда мамлакатимизда, нари борганда халқаро стандартга яқинлашиб келадиган 872 минг километр йўл бор эди. АҚШда эса амалда эталон бўла оладиган 6 миллион километр йўл бор. Бу мамлакатдаги йўл қурилиш суръати ҳам биздагидан 5—6 баравар юқори.

Жумҳуриятимизда автомобиль транспорти ва йўллари вазирлигига қарашли 39 минг 200 километр, хўжаликлар ва ташкилотларга қарашли 67 минг километр йўл бор. Аммо бу йўллар орасида 80 километр узунликдаги Тошкент — Олмалиқ йўлигина халқаро стандарт талабларига қисман жавоб беради. Шундай бўлгач, кўча автомобиль ҳодисалари бизда кўпаймай, яна кимда кўпайсин?

Умуман, биз автомобиль ишқибозлари учун яратган шарт-шароитларимиз билан мақтана олмаيمиз. Автомобилларни ёқилғи, эҳтиёт қисмлар, гаражлар билан таъминлаш, техника хизмати кўрсатиш ҳам тобора мураккаблашиб бораёпти.

Шундай савол туғилади: Автомобилларга хизмат кўнгилдагидек бўлмаган, йўлларимиз бугунги талабга жавоб бермаётган, нисбатан экологик тоза автомобиллар ҳали яратилмаган шароитда бу соҳада миқдор кетидан қувиш тўғрими? Жумҳуриятимизда ва унинг пойтахтида автомобиллар нечага этса мақсадга мувофиқ бўлади? Техникага бўлган ҳақиқий эҳтиёж билан «техник» мешчанликнинг чегараси қайда? Битта катта оилада битта автомобиль бўлишини табиий ҳодиса ҳисоблаш мумкин. Лекин ҳозирги турмушимизда иккита-учтадан автомобилли бойвачча оилалар пайдо бўлаяпти-ку, бу ҳодисани қандай изоҳласа бўлади?

Бизда илгари ўзимизни мақтаб, ғарбни ҳар жиҳатдан ёмонлаш анъанаси бор эди. Ҳозир эса бунинг тескараси бўлаяпти: ғарб мамлакатларини ҳар жиҳатдан мақтаб, ўзимиздаги камчилик ва нуқсонларни аёвсиз танқид қиляпмиз. Бунинг қай бири тўғри? Иккиси ҳам нотўғри, чунки биз ҳозир мақтаётган мамлакатларнинг ютуқлари билан бирга, муаммолари ҳам борки, бундан кўз юммаслигимиз керак. Масалан, бир қатор ривожланган мамлакатларда рақобат, фойда кетидан қувиш йирик шаҳарларда автомобилларнинг ортиқ даражада тиқилиб кетишига олиб келдики, бу ўз навбатида бошқа ўнлаб муаммоларни юзага келтирди. Жумладан, АҚШнинг йирик саноат шаҳарларидан бўлган Лос-Анжелесда 7 миллион аҳоли яшайди, 5 миллион автомобиль бор. Бу аҳволни мақтаб бўладими? Йўқ, албатта. Ёки капитализм дунёсининг янги «аждари» — Жанубий Кореяни олайлик. «Комсомольская правда» рўзномасининг 1991 йил 25 апрель сониде босилган «Одам бахтли бўлиши учун қанча автомобиль керак?» сарлавҳали мақолада автомобилларнинг беқиёс кўпайиб бораётганлиги бу мамлакат учун кулфатга айланаётганлиги ҳақида ёзилди.

Аммо кўпчилик учун автомобиль эрмак эмас, ҳаётин заруратдир. Одамлар қимматли вақтларини бекатларда беҳуда ўтказаятганликларидан, ҳамиша тирбанд автобусларда юриб асабларини қақшатаётганликларидан, тайёрага, поездга чипта топа олмай жонлари ҳалок бўлаётганидан шахсий автомобилли бўлишга интилишади.

Хўш, биз ўзгалар хатосини такрорламаслигимиз учун, кўчаларда автомобиллар меъёрида, авариялар нисбатан кам, ҳаво мусоффо бўлиши, одамлар эса исталган манзилига қийналмай етиб бориши учун нималар қилиш керак? Бу асли алоҳида бир мавзу, лекин қисқача айтадиган бўлсак, жамиятда одамлар хусусий автомобилга эга бўлишдан ихтиёрий воз кечадиган вазиятни юзага келтириш учун интилиш керак. Бунинг учун аввало йўлларга эътибор бериш, жамоат транспортини жадал суръатлар билан ривожлантириш зарур. Айниқса, шаҳарлараро йўллар аъло сифатли бўлиши, уларда қулай ва шинам автобуслар қатъий график асосида қатнаб туриши лозим.

Шаҳардаги автомобиллар миқдорини камайтириш учун эса биринчи навбатда экологик беэиён транспорт воситалари бўлган трамвай, троллейбус ва метрополитен тармоқларини бундан буён ҳам кенг ривожлантириш лозим. Метрополитеннинг шаҳар марказидан чор тарафга ва ҳалқа йўл ёқалаб қатнайдиган тармоқлари тезроқ қурилса, аини муддао бўлур эди.

* * *

— Кейинги даврда Тошкент автокорхоналарида шаҳар ҳавосининг булғанишини камайтириш йўлида бирон-бир дурустроқ тадбир белгиландими? — деб сўрадим Татьяна Васильевна Лепадан.

— Белгиланди, — деди у, — шаҳардаги деярли барча автокорхоналарда ошхона ва душхоналарга йилнинг апрель ойидан октябригача иссиқ сув берадиган, экологик жиҳатдан мутлақо беэиён гелиотехника ўрнатдик. Бу ускуналар сувни 50—60 градусгача қиздириб бера олади.

— Мана, бунинг янгилик деса бўлади, — дедим хурсанд бўлиб. — Ахир шундай ускуналар ёрдамида шаҳардаги турар жой бинолари, маиший хизмат кўрсатиш муассасаларини ҳам иссиқ сув билан таъминлаб, қанчадан-қанча табиий газ, кўмир ва мазутни тежаш, бундан ҳам муҳими, шаҳар ҳавосининг анча тозаришини таъминлаш мумкин. Мен бундай гелиоколлектор ускуналарни бундан бир неча йил муқаддам Пицундада кўрганман. Улар ёрдамида курорт шаҳарчадаги санаторийларга иссиқ сув етказиб берилади. Бизда эса бу ишга анча кеч киришилибди. Лекин ҳеч бўлмаганидан, кеч бўлгани яхши.

— Фикрингиз тўғри. Ҳозир бу масала билан Ўзбекистон ССР Фанлар академияси автоматика ва энергетика институти ходимлари шуғулланишяпти. Бизнинг автокорхоналаримизга ўрнатилган гелиоускуналар лойиҳасини ҳам шу институт мутахассислари тайёрлаб беришган.

Татьяна Васильевнадан мазкур институт сектор мудири, техника фанлари номзоди Уткир Аббосович Тожиевнинг телефонини олиб, кўнғироқ қилдим. У киши мен билан учрашишга бажонидил рози бўлдилар.

Уткир Аббосович билан суҳбатимизни табиий газнинг биздаги, иттифоқимиздаги ва жаҳон бозоридаги нархлари қандай эканлиги ҳақида гаплашишдан бошладик. Уткир Аббосовичнинг фикрича, ҳозир жумҳуриятимизда аҳоли эҳтиёжи учун ишлатилаётган табиий газнинг бир минг кубометри таннархи 15 сўмга, Болтиқбуйи жумҳуриятларида 25 сўмга тушяпти. Жаҳон бозорида эса ҳар минг кубометр табиий газнинг баҳоси 91 доллардир.

Ўзбекистонда бир йилда 44 миллиард кубометр табиий газ сарфланади. Агар жаҳон бозоридаги нарх билан ўлчанса, бу ёқилғининг баҳоси 6 миллиард долларга яқин бўлади. Бу озмунча бойлик эмас. Жумҳуриятдаги табиий газ запасларини ҳам беҳисоб деб бўлмайди. У бизга ва болаларимизга бемалол етиши мумкин, аммо набираларимизга ҳам етади, деб айта олмаймиз. Ваҳоланки, ўлкаимиздаги табиий бойликларда фақат бизнинг эмас, келажак авлодларнинг ҳам ҳаққи бор. Масаланинг бошқа томони ҳам кишини ўйлантиради. Ҳозир ер юзида нефть ва табиий газ конлари тобора камайиб, бутун жаҳон энергетика танқислиги томон бораёпти. Бу келгусида янги ижтимоий «портлаш»ларни, халқаро тангликларни келтириб чиқариши мумкинки, яқингинада бўлиб ўтган Қувайт ва Ироқ ўртасидаги қонли уруш бунга яхши мисол бўла олади.

Бизнинг мамлакатимизда эса ҳозир барча иттифоқдош жумҳуриятлар иқтисодий мустақиллик сари интилишяпти. Бундай шароитда биз «туяга миниб» узоққа қарашимиз, ўзимиздаги барча табиий бойликлар қатори газ, нефть ва кўмирни тежаш йўллариини излашимиз керак. Бу ишнинг экологик жиҳатдан ҳам аҳамияти каттадир.

Ўқорида икки миллион киловатт қувватга эга бўлган, табиий газ билан ишлайдиган Тошкент ГРЭСи шаҳардаги барча муқим манбалардагига тенг бўлган миқдордаги, яъни 50 минг тоннага яқин заҳарли газни ҳавога чиқараётганлигини айтиб ўтдик. Хўш, жумҳуриятда бундай энергетика корхоналари нечта?

Бу ўринда шуни айтиш керакки, урушдан кейинги йилларда Ўзбекистонда табиий газ запасларининг топилиши ва ишга туширилиши Урта Осиё ва Жанубий Қозоғистон энергетикаси тараққиётида муҳим омил бўлди. «Зангори олов» қудратли иссиқлик электр станцияларини юрғазишда асосий ёқилғи бўлиб хизмат қила бошлади. Тошкент ГРЭСидан олдинма кейин 840 минг киловатт қувватли Навоий ГРЭСи, 600 минг киловатт қув-

ватли Оҳангарон ГРЭСи, ҳар бири 360 минг киловатт қувватли Тахиятош ва Қувасой ГРЭСлари, 240 минг киловатт қувватли Фарғона иссиқлик маркази ва ниҳоят, иттифоқимиздаги ўн бешта йирик электр станциянинг бири бўлган, 2,7 миллион киловатт қувватга эга бўлган Сирдарё ГРЭСи қурилди. Бундан ташқари, кўпгина шаҳарларимиздаги иссиқлик марказлари қозонхоналари ҳам табиий газ ва мазут билан ишлайди. Мазкур энергетика корхоналари жумҳуриятимиз халқ хўжалигига электр қуввати ва иссиқлик етказиб беришдек муҳим вазифани бажариш билан бирга, ҳар бири ўз имкониятлари даражасида ҳавони булғаб турибди. Бу корхоналарнинг мўриларида осмонга ўрлаётган заҳарли газлар таркибида инсон саломатлиги учун ниҳоятда хавфли бўлган олтингургурт, углерод, азот окислари каби моддалар бор. Масалан, углерод окиси ҳавода кўпайса, қуёш нурини ерга ўтказадиган, лекин иссиқликнинг тарқаб кетишига йўл бермайди. Натижада ердаги ҳарорат секин-аста кўтарилиб боради. Бу эса абадий музликларнинг эришига, ер юзида чўл ва саҳроларнинг кўпайишига олиб келади. Олтингургурт окиси қор ва ёмғир суви билан аралашса кислота ҳосил бўлади.

Хўш, бу каби кўнгилсиз ҳодисаларнинг олдини олиш учун қандай чоралар кўриш керак? Биринчидан, табиий газ, мазут, кўмир билан ишлайдиган энергетика корхоналари қурилишини камайтириш лозим. Лекин ҳозирча бунинг иложи йўқ. Бусиз ҳам жумҳуриятимизда электр қуввати танқислиги юз берапти. Сейсмик минтақада жойлашган-лигимиз сабабли бизда атом электр станциялари қуриш ҳам мумкин эмас. Асосий йўл — ГРЭСларнинг мўриларида ҳавога чиқадиган заҳарли газларни тозалаб, зарарсизлантирадиган технологик ускуналарни жорий этишдан иборат. Аммо мутахассислар бу тадбир жуда қимматга тушишни қайд этишяпти.

Хўш, электр қуввати ҳосил қилишда табиий газдан, кўмирдан фойдаланишни камайтиришнинг бошқа йўллари борми? Бор. Бу қайта ҳосил бўладиган қуёш нури, шамол, сув кучидан фойдаланиб, электр қуввати ҳосил қилиш йўлидир. Бизда сув кучи билан ишлайдиган электр станциялар қуришда маълум тажриба тўпланган. Аммо қуёш нури ва шамол кучидан фойдаланиб электр қуввати, иссиқлик ҳосил қилишда деярли ҳеч қандай тажрибамиз йўқ. Чет эл мамлакатларида, ҳатто ён қўшимиз бўлган камбағал Хитойда ҳам бу соҳада анчагина ютуқларга эришилди. Бу мамлакатнинг Синцзянь автоном жумҳуриятида шамол ёрдамида электр қуввати ҳосил қиладиган хонаки электр станцияларни ҳам, умумий электр тармоғи системасига уланган, бутун бир туманга электр қуввати етказиб берадиган электр станцияларни ҳам кўриш мумкин.

Хитой Халқ Жумҳурияти бундан бир неча йил муқаддам қуёш нури ёрдамида турар жой биноларига иссиқлик етказиб берадиган гелиоколлекторлар ишлаб чиқарадиган заводни Канададан сотиб олган эди. Ҳозир мана шу заводда тайёрланган гелиоколлекторларни бир қатор чет эл мамлакатларига, шу жумладан Швециядек ривожланган мамлакатга ҳам сотаяпти.

Дунёнинг энг бадавлат мамлақати бўлган Америкада, шунингдек Кипр, Юнонистонда томига гелиоколлекторлар ўрнатилган турар жой биноларини ҳар қадамда учратиш мумкин. Бу уйларга иссиқ суви қуёшли кунларда гелиоколлекторлар, булутли кунларда марказлашган қозонхоналар етказиб беради. Америкада ҳатто қуёш электр станциялари ҳам қуриляпти.

Бизнинг жумҳуриятимизда эса, энг серқуёш минтақада жойлашганимизга қарамай, бу муҳим, атроф муҳит учун безён энергия манбаларини ривожлантиришга дуруст эътибор берилмаяпти. Тўғри, ўн иккинчи беш йилликда халқ хўжалигига гелиотехникани жорий этиш бўйича жумҳурият ҳукуматининг махсус фармойиши бор эди. Афсуски, бу фармойишда белгиланган вазифалар 50 фоизга ҳам бажарилгани йўқ. Нима учун? Биринчидан, жумҳуриятимиз гелиоколлекторлар ишлаб чиқарадиган ўз корхонасига эга эмас. Бизга бундай ускуналарни Братск шаҳридаги завод етказиб беради. Йилига атиги 100 минг квадрат метр гелиоколлектор ишлаб чиқарадиган бу корхона бутун мамлакат эҳтиёжини қондириш имкониятига эга эмас. Иккинчидан, олисдаги корхонадан ускуна келтириш жумҳурият учун қимматга тушяпти. Гелиоколлектор ишлаб чиқарадиган заводга эга бўлишдан аслида сибирликлардан кўра кўпроқ биз манфаатдормиз. Сабаби, биз серқуёш ўлкада яшаймиз.

Жумҳурият Фанлар академияси энергетика ва автоматика илмий-тадқиқот институти жумҳуриятда қайта ҳосил бўладиган энергетика манбаларини ўн учинчи беш йилликда ривожлантириш бўйича махсус дастур яратиш хусусида бундан уч йил муқаддам Давлат план қўмитасига таклиф киритган эди. Лекин бу таклифга ҳеч қандай акс садо бўлгани йўқ.

* * *

Инсон табиатга зарар етказишни бугун одат қилгани йўқ. У ов қилишни ўрганиб олган қадим-қадим замонлардан бери табиатга зарар етказиб келади. Оловни кашф этганидан бери ҳавони булғайди. Аммо минг йиллар аввал ўтдан фойдаланишнинг зарари катта эмасди. Инсон учун ўтнинг тутуни етказадиган зарардан иссиғи муҳимроқ эди.

Ҳозир эса вазият батамом ўзгарган. Дунёда миллионер шаҳарлар пайдо бўлиши, ишлаб чиқаришда фан-техника ютуқларидан фойдаланиш кенгайиши натижасида атроф муҳитга зарар етказиш авжига чиқиб кетди. Замонавий техника билан қуролланган одамзод фойда кетидан қувиб, ҳаво, сув, тупроқни заҳарли моддалар билан булғашни, бу демак, ўз оёғига ўзи болта уришни давом этказаяптики, бунга мамлакатимиздаги кўпгина шаҳарлар қатори Тошкентнинг бугунги аҳволи яхши мисол бўла олади.

Ҳўш, Тошкентда экологик аҳволни яхшилаш учун бугун ва эртага нималар қилишимиз керак? Бу саволга, шаҳар ҳавосини қаттиқ булғаетган корхоналар фаолиятини тўхтатиш ёки уларни бошқа жойларга кўчириш керак, деб жавоб берадиганлар топилди. Аммо бу йўл энг осони бўлиб, кишидан у қадар ақлли бўлишни талаб этмайди.

Бундан икки йил муқаддам Бўстонликда қурилмоқчи бўлган радиотехника заводи хусусидаги жанжал ҳамон ёдимизда. Ушанда бу жанжал Бўстонлик табиатининг ҳимоячилари ғалабаси билан тугаб, корхона қурилиши тўхтатилди. Умуман, Бўстонлик табиатини ҳимоя қилаётганлар ҳаракатини бундан муён ҳам маъқуллаш ва ҳар томонлама қўллаб-қувватлаш керак. Чунки бой наботот оламига эга бўлган гўзал Бўстонлик фақат минглаб кишилар дам оладиган маскангина эмас, балки аҳолиси 2 миллиондан ортиб кетган Тошкентга тоза ҳаво ва сув етказиб берадиган табиий «фабрика» ҳамдир.

Бўстонлиқни қутқариш ҳаракати авжига чиққан кунларда жумҳуриятимиздаги бугунги экологик аҳвол, унинг халқ ҳўжалигини келгусида қандай ривожлантириш лозимлиги тўғрисида хилма-хил фикрлар айтилди. Баъзилар Ўзбекистонда янги саноат корхоналари қурилишига қарши эмасмиз, аммо фақат пахтадан маҳсулот ишлаб чиқарадиган, табиатимизни булғамайдиган саноат корхоналари қурилсин, дейишди. Айрим эҳтиросга берилган кишилар эса, бизга саноатнинг умуман кераги йўқ, табиатимиз мусаффо бўлса, пахтамиз, туршак-мағизимизнинг ўзи боқади, дейишгача ҳам бориб етишди.

Бундан икки йил аввал бошланган экологик жазава ҳозир сўнгандай бўлиб турибди. Матбуотда фақат Бўстонлиқгина эмас, балки Орол денгизи фожиаси ҳақидаги гаплар ҳам камайиб қолди. Бугунги кунда жамоатчиликни бозор иқтисодиёти шароитидаги жумҳуриятимизнинг иқтисодий мустақиллиги масаласи кўпроқ ўйлантираётди. Дўппини бундай ерга қўйиб қарасак, ўзбек халқи кейинги етмиш йил мобайнида Совет ҳокимиятининг пахта мустақиллиги учун курашибди, лекин ўзи бошқаларга иқтисодий қарам бўлиб қолибди. Айнан жумҳурият халқ ҳўжалигининг шу пайтгача бир томонлама ривожланиши натижасида пахта яккахокимлиги, бунинг натижаси ўлароқ, атроф муҳитнинг ортиқча булғаниши, ишсизлик, халқнинг техник маданияти пастлиги каби муаммолар пайдо бўлди. Эндиликда бу хатоликни тузатиш, чинакам иқтисодий ва сиёсий мустақилликка эришиш учун кўплаб хилма-хил саноат корхоналари қуриш кераклигини кўпчилик тушиниб турибди. Ахир ўзингиз ўйланг, аҳолисининг миқдори жиҳатидан мамлакатимизда учинчи ўринда турган, табиий, ер ости бойликлари энг кўп бўлган жумҳуриятимизда бутун мамлакатдаги саноат маҳсулотининг атиги уч фоизинигина ишлаб чиқаради. Ўз эҳтиёжларига зарур бўлган 12 миллиард сўмликдан ортиқ маҳсулотни иттифоқдош жумҳуриятлардан, 2 миллиард сўмликка яқинини чет эллардан келтиради. Бу маҳсулотларнинг асосий қисми саноат буюмларидир.

Тўғри, ёзи иссиқ ўлкамизда шаҳарларнинг ҳаддан ташқари каттариб кетиши мақсадга мувофиқ бўлмаса керак. Шу маънода Тошкентда янги саноат корхоналари қурилишига ружу қўйишни маъқуллаб бўлмайди. Аммо жумҳуриятимизнинг ишчи кучлари кўп бўлган вилоятлари ва қишлоқ туманларида аҳоли эҳтиёжи учун буюмлар ишлаб чиқарадиган кичик ва ўртача корхоналарни кўплаб қуриш керак.

Ҳўш, унда экология масаласи нима бўлади, ўлкамизни ҳам индустрлашган, ҳам сув ва ҳавоси мусаффо минтақага айлантиришнинг йўллари қайда, деб сўраши мумкин қимматли ўқувчи. Мен бу саволга, ўзимиздаги ва чет эллардаги илғор тажрибаларга таянган ҳолда иш қилиш керак, деб жавоб бераман. Узоққа борма, Ватанимиз пойтахти Москвани олайлик. Ҳозир 8 миллиондан ортиқ аҳоли яшаётган бу шаҳар мамлакатдаги энг индустрлашган шаҳар эканлигини ҳаммамиз биламиз. Аммо Москва ҳозир Оврўпадаги ҳавоси нисбатан тоза шаҳарлардан бири эканлигини кўпчилик билмайди. Бунга қандай эришилди? Чунки шу йўлда кўп чора-тадбирлар белгиланди. Биз ҳозир турғунлик даври деб атаётган йилларда бюрократлашган маъмурий-бошқарув аппаратининг энг юқори чўққисига ўтирган арбоблар ўзлари яшаётган шаҳарнинг ҳавоси тоза, суви мусаффо бўлиши ҳақида қайғурдилар. Ҳавони ортиқ даражада булғаетган, шаҳар эҳтиёжлари учун маҳсулот ишлаб чиқармайдиган корхоналар бошқа жойларга кўчирилди. Қолганларига ҳавога чиқадиغان заҳарли газларни филтрлайдиган жиҳозлар ўрнатилди. Автотранспорт воситалари юз фоиз этилсиз бензин билан ишлашга ўтказилди.

Қозоғистон пойтахти Олмаотада амалга оширилган ишлар натижасида шаҳар ҳавосининг заҳарли газлар билан булғанишини бирнеча марта камайтиришга муваффақ бўлдилар. Харьков шаҳрида бошқа чора-тадбирлар қатори, жамоат транспорти сафида электр транспорти салмоғининг кескин оширилиши шаҳар ҳавосининг нисбатан тоза бўлишида муҳим аҳамият касб этди.

Ёки биз орзу қилган коммунизмни ўз юртлирида қуриб қўйган шведларнинг пой-

тахти, Оврўпадаги энг индустрлашган шаҳарлардан бўлган Стокгольмни олайлик. Бу шаҳарда осмонга тутун чиқарадиган биронта корхона йўқ. Автотранспорт воситалари юз фоиз заҳарли газларни филтрловчи ускуналар билан жиҳозланган. Шаҳар аҳолисининг атроф муҳитга, наботот ва ҳайвонот оламига муносабати ҳавас қиладиган даражада. Стокгольм боғлари ва кўчаларида хилма-хил қушларни, ҳатто ёввойи ўрдакларни ҳам учратиш мумкин. Бу ўрдаклар тош кўчадан карвон бўлиб ўтиб боришаётганда ҳайдовчилар автомобилларини оҳиста тўхтатиб, уларга йўл беришади... Шаҳардаги қурилиш майдонларида битта дарахт берухсат қўлатилса, катта жанжалга айланади.

— 1981 йилда бир гуруҳ совет мутахассислари тажриба алмашиш мақсадида Германия Федератив Жумҳуриясида бўлди, — деди энергетика корхоналарида анча йиллар муҳандис бўлиб ишлаган танишим Л. Ҳамидов. — Бизни Рур саноат туманига олиб боришди. Бундан мақсадимиз — иссиқлик энергия маркази мўриларидан кўтариладиган азот ва олтингурут бирикмаларидан ҳавони тозалаш бўйича немислар тўплаган тажриба билан танишиш эди.

Мен илгари чет элдаги энергетика корхоналаридаги заҳарли газларни ушлаб қолувчи ускуналар, «тозаловчи жиҳозлар» ҳақида эшитган эдим, лекин уларни бориб кўрмагандим. Уларни ўзимча, завод мўриларига ўрнатиладиган қандайдир филтрлар бўлса керак, деб тасаввур қилиб юрардим. Ҳамроҳларимнинг ҳам бу борадаги тасаввур меникидан ортиқ эмасди. Мана шунинг учун ҳам Дюссельдорф яқинидаги «Шолвен» иссиқлик марказида кўрганларимиз барчамиз учун кутилмаган ҳодиса бўлди.

Бизни ҳайратга солган биринчи нарса шу бўлдики, иссиқлик электростанциясидаги кўплаб мўриларнинг ҳеч биридан осмонга тутун чиқмаётганди, у ерда ҳаво худди бизнинг Бўстонликдагидек тоза эди. Бир ўртоғимиз ҳатто, станция ишляптимикан, деб шубҳаланди ҳам. Бироқ биз тез вақт ичида у тўла қувватда ишляётганига амин бўлдик.

Тозалаш ускуналарини кўрсатишни илтимос қилган эдик, бизни яқинда қурилган, тахминан станция билан тенг майдонни эгаллаган заводга олиб боришди.

Заводни бир ярим соат мобайнида кўздан кечирдик. Бизни бошлаб юрган бош муҳандис ҳар бир иншоот ва қурилма нима эканлиги, қанча туришини тушунтирди. Бизнинг қиёфаларимиз эса тобора ташвишли бўлиб борди. Кейин биз автобусга ўтириб, тахминан 45 минут юриб меҳмонхонага қайтдик. Йўлда ҳеч кимдан садо чиқмади. Биз жуда муҳим ва... кишини ғамнок қилиб қўядиган янгиликни билгандик. Аниқроғи, биз кўрган «тозалаш қурилмалари» 1,3 миллиард марка туришини, айна пайда станциянинг ўзи эса — атиги 1,1 миллиард марка туришини билдик.

Ушбу ҳикояни эшитганимда, бир кулгили воқеа эдимга тушди. Тошкент ҳавосининг булғанишига катта ҳисса қўшаётган шаҳардаги мавжуд еттига асфальт-бетон заводи-нинг бири Чирчиқ дарёси бўйида жойлашган. Мазкур корхона атрофида яшовчи аҳоли завод мўриларидан кўтарилаётган қурум атроф муҳитга, одамлар соғлигига катта зарар етказяётганлиги хусусида кўп жойларга шикоят қилишибди. Корхона маъмурияти эса барча шикоятларга: «Заводимизни атроф муҳитга зиён етказмайдиган қилиш учун 6 миллион сўм керак. Бизга эса бу мақсадлар учун ҳар йили 150 минг сўмгина ажратилади, бунча маблағ билан ҳеч нарса қилиб бўлмайди», деб жавоб қилаверишди. Аммо одамлар ҳам бўш келмай, шикоят хатлари ёзишни давом эттираверишди. Шундан кейин корхона раҳбарлари «ёзувчи»лар билан келишиш йўлини тутишибди: уларга яхши... чойхона қуриб беришни ваъда қилишибди. Мен бу чойхонани кўрдим, уни серкатшов йўл ёқасида керамзит фишлардан тиклашяпти.

Ушбу сатрларни ўқиган ўқувчи, ҳўш, бу билан нима демоқчисиз, олақарғанинг юришини қиламан, деб синчалакнинг бути йирилган экан, биз иқтисодий таназзул даврида яшаётган жумҳурият бўлсак, дунёдаги йигирмата ривожланган мамлакатнинг бири бўлган Германия Федератив Жумҳурияси ёки Швеция билан тенглаша олмаймиз-ку, дейиши мумкин. Бу фикр умуман тўғри. Лекин бу ерда гап фақат бугунги кунимиз ҳақида эмас, балки истиқболда нималар қилишимиз лозимлиги ҳақида ҳам бораёпти. Масала шу тарзда қўйилганда, сўзсиз, биз дунё тажрибасига таянишимиз керак. Тўғри, экология соҳасида тўпланиб қолган муаммоларни бирдан ҳал қилишга қўрбимиз келмайди. Лекин Тошкентлардир ҳал қилишимиз керак-ку.

Масалан, қачонлар аэропортини олайлик. Уни шаҳардан олисроқ жойга кўчириш вақти етганлиги ҳақида таклифлар айтилиб, шикоят хатлари ёзила бошланганига кўп йиллар бўлди. Аммо ҳали масала ўрнидан «жилгани» йўқ.

Тошкент аэропортининг қурилганига 60 йилдан ошди. 20-йилларда бу ерлар шаҳарнинг чеккаси ҳисобланарди, Тошкентда эса у пайтларда 200 мингдан сал кўпроқ аҳоли яшарди. Шундан бери ўтган даврда жумҳуриятимиз пойтахти ҳам энига, ҳам бўйига бекиёс ўсиб, мамлакатдаги йирик шаҳарлардан бирига айланди. Ҳозир 2 миллиондан ортиқ аҳоли яшаётган пойтахтимизнинг шарқий сарҳадлари Бектемирдан ҳам ўтиб, Урта Чирчиқ туманининг Охунбобоев номидаги жамоа хўжалиги далаларига тутшиб кетди. Аэропорт жойлашган ер эса шаҳарнинг чеккаси эмас, қоқ маркази бўлиб қолдики, бунақасини дунёнинг ҳеч бир шаҳрида учратмайсиз.

— Битта тайёра Тошкентдан Сибирга ёки Ленинградга борғунича қанча кислородни куйдиришини биласизми? — деб сўради яқинда бир учувчи танишим.

— Йўқ.

— Қирқ тоннага яқин кислородни куйдиради. Бу жараён айниқса тайёра ҳавога кўтарилаётганида кучли бўлади. Тошкент аэропортига ҳар куни 60—65 тайёра келиб кетади. «ИЛ—86» маркали тайёра бир соатда 10 тонна, «ИЛ—62М», «ИЛ—62Н» 8 тоннадан, «ЯК—40» 5 тонна бензин сарфлайди. Фақат шугина эмас. В. П. Чкалов номидаги самолётсозлик ишлаб чиқариш бирлашмаси цехларида пешма-пеш тайёрланаётган тайёралар ҳам Тошкент осмонида синалади. Сергелидаги маҳаллий рейсларга хизмат қиладиган аэропортга ҳам ҳар куни ўнлаб тайёралар ва вертолётлар кўниб, учиб кетади.

Мана шунинг учун ҳам Тошкент аэропорти атрофи ҳавоси энг булганган жой саналади. Шаҳар рельефининг ўзига хос тузилиши ва шаҳарда эсадиган шамоллар йўналиши ҳам бу ерда шундай аҳвол юзага келишига сабаб бўлаяпти. Яъни, Тошкент аэропорти шаҳарда тоза ҳаво кирадиган «дарвоза»да — шимолда эмас, жанубда жойлашган. Бунинг устига, бу ерлар нисбатан анча пастлик. Ёз ва кузнинг дим кунларида озгина шабада турса, шаҳардаги бутун «лойқа» ҳаво шу атрофга тўпланади. Шунинг учун ҳам бу туманда олтингурт газининг ҳаводаги миқдори нормадагидан бир ярим-икки баравар, азот бирикмалари икки-уч баравар, фенол икки баравар кўп. Чанг-тўзон миқдори ҳам шунга яраша.

Менга аэропорт ходимлари атрофдаги ҳаво ниҳоятда айнигандан ҳатто гулзорга экилган атиргуллар ҳам сал кунда қорайиб, куриб қолаётганлигини айтишди. Хўш, унда одамларнинг ҳоли нима кечапти? Аммо ҳозир бу атрофда яшайдиган аҳолини ҳавонинг булганганидан ҳам кўра кўпроқ тайёраларнинг кечасию кундузи тинмайдиган шовқини безовта қилаяпти. Бу соҳада қай даражада ташвишли аҳвол юзага келганлигини тасаввур этиш учун Бошлиқ, Қўйлик, Файзобод, Оқ уй, Янгиобод мавзелерида бирикки кун яшаб кўришнинг ўзи етарли. Бу ердаги аҳоли ҳозир ўзини катта жанг майдонига туташ жойда яшаётгандек ҳис қилаяпти. Бугун бўлмаса эртага бирон бир фалокат бўлиши ҳеч гап эмас. Бу ҳам майли. Кечасию кундузи тинмай учадиган тайёраларнинг шовқинидан одамларнинг асаблари қақшаб, соғлиқлари ишдан чиқаяпти. Болалар инжиқ, кўрқоқ бўлиб ўсишяпти.

Замонавий аэробуслар қай даражада қаттиқ шовқин чиқаришини улар учаётганида яқинида турган кишига билиши мумкин. Утган йили аэропортга туташ бўлган Оқ уй мавзеида кўнгилсиз ҳодиса рўй берди. Бир ҳовлида никоҳ тўйи бўлаётган эди. Шунда ҳовли устидан борлиқни ларзага солиб аэробус учиб ўтиб қолди. Бундай ҳодисани ҳеч кўрмаган келин даҳшатга тушиб, ҳушидан кетди.

«СССР да давлат санитария назорати» тўғрисидаги Низомга мувофиқ аэропортлар атрофида 2 километргача бўлган радиусда турар жой бинолари қурилмаслиги керак. Аммо Тошкент аэропорти атрофи эса бу қоидага хилоф равишда, санитария врачларининг руҳсатисиз турар жой бинолари билан тўлғазиб бўлинди. Ҳозир аэропорт атрофидаги 14та мавзеда шаҳарнинг 700 мингга яқин аҳолиси истиқомат қилмоқда. Бу демак, шунча аҳоли осойишта, тинч ҳаётдан ҳам, тоза ҳаводан ҳам бебаҳра.

Тўғри, Жумҳурият Вазирлар Кенгаши махсус комиссиянинг қарорига мувофиқ Чиноз шаҳридан 12 километр шимолда янги аэропорт учун жой ажратиш тўғрисида фармойиш чиқарди. Аммо ҳозирча бу фармойишни амалга ошириш бўйича ҳеч бир тадбир белгилангани йўқ.

* * *

— Замонавий шаҳардаги қулай экологик ҳолатга пойдевор меъмор столидаги чизмаларда кўйилади, — деди биз билан суҳбатда тажрибали меъмор, жумҳурият табиатни муҳофаза қилиш Давлат қўмитаси раисининг муовини Дилшод Воҳидович Латипов. — Тошкентда бу борада анча ишлар қилинган, аммо келгусида яна кўп ишларни амалга ошириш керак.

Жумҳуриятимиз пойтахтининг икки минг йиллик тарихи бор. Аммо у дунёнинг йирик шаҳарлари бўлган Париж, Лондон, Нью-Йоркдан бирмунча фарқ қилади. Утган асрларда шаклланган бу шаҳарлар XX асрга торлик қилиб қолди. Бу шаҳарларнинг бир хил кўчаларида автомобилларнинг «тиқини» ҳосил бўлиши одатдаги ҳодисага айланиб кетган. Тошкент эса 1966 йилдаги зилзиладан кейин жаҳон меъморчилигининг энг сўнгги ютуқларидан фойдаланилган ҳолда қайта қурила бошланди. Аммо бу иш ҳали ниҳоясига етказилгани йўқ.

— Тошкент бош планини техник-иқтисодий асослашда нималарга таянилган? — деб сўрайман Дилшод Воҳидовичдан.

— Биринчидан, Тошкентнинг эски, ўзига хос қиёфасини сақлаб қолишга асосланилди. Шу пайтгача турар жой масаласини ҳал этиш шиори остида тўққиз қаватли уйлар кўплаб қурилди. Эндиликда бу йўлдан борилмайди. Кўпроқ уч-тўрт қаватли уйлар қурилади. Нима учун? Кўп қаватли уйлар қуриш аввало сейсмик талаблар жиҳатидан мақсадга мувофиқ эмас. БМТнинг сейсмик минтақалар учун белгиланган нормаси бўйича ҳар гектар майдонда 300 нафардан ортиқ аҳоли яшамаслиги керак. Шундай қилинса, зилзила бўлган тақдирда ҳам қурбонлар кўп бўлмайди.

Халқаро экологик талаб бўйича шаҳарда яшайдиган ҳар бир кишига 12 квадрат метр яшил майдон тўғри келиши керак. (Бунда жамоатчилик фойдаланадиган яшил майдонлар назарда тутилади). Тошкентда эса ҳозир ҳар бир киши ҳисобига 4,2—4,5 квадрат метр ҳажмида яшил майдон тўғри келмоқда. Бу ҳам шаҳар туманларида расамади билан жойлашмаган. Масалан, шаҳар марказида — кўпроқ мансабдорлар табақаси ишлайдиган ва яшайдиган жойларда яшил майдонлар нисбатан кўп, ариқларда ҳам сувлар ёз бўйи шалдираб оқиб туради. Чеккароқдаги даҳаларга борсангиз, аҳоли бўйрадек салқин жой тополмай қийналади, экилган дарахтлар саратонга боргач, сувсизликдан қуриydi. Буни ҳам адолатдан деб бўлмайди.

Келгусида уч-тўрт қаватли уйлар кўп қурилгач, сўзсиз шаҳар кенгайди. Ҳозир унинг майдони 27 минг квадрат метрни ташкил этаётган бўлса, 2010 йилга бориб 48 минг гектарга етади.

Жумҳуриятимиз истиқболига назар ташлаганда, Тошкент шаҳри ва вилоятига яхлит бир жумғурийи туман сифатида қараш керак. Ҳозир бу туманда 4,2 миллион аҳоли яшамокта. Агар аҳолининг табиий ва механик кўпайиши шу кунги суръатлар билан давом этса, 2010 йилга бориб бу туманда 7,5 миллион аҳоли яшайди. Ҳозир бу ерда 4,6 миллион аҳолини сув билан таъминлаш имконияти бор. Демак, келгусида аҳолини сув билан таъминлашда қийинчиликлар юзага келмаслиги учун сувни тежайдиган технологияни жорий этишга ҳам киришиш лозим.

Шу пайтгача Тошкент шаҳри ва вилоят шаҳарларидаги аҳолининг ўсиши кўпроқ миграция ҳисобига, яъни мамлакатнинг Оврўпа қисмидан ишчи кучларининг кўчиб келиши эвазига бўлди. Эндиликда бу жараёнга ҳам нуқта қўйиш, лекин Тошкент шаҳри ва вилоятида аҳолини расамади билан жойлаштириш мақсадида ички миграцияни ташкил этиш керак. Буни қандай тушиниш мумкин? Масалан, Чирчиқ воҳасида иккита «саноат занжири» бор. Биринчиси — Чирчиқ-Тошкент-Янгийўл-Чиноз саноат занжири. Иккинчиси — Ангрэн-Олмалиқ-Оҳангарон саноат занжири. Бу занжирларнинг биринчисини етарли ривожланган дейиш мумкин, иккинчисини эса ундай деб бўлмайди. Бу демак, келгусида аҳолини кўпроқ Ангрэн-Олмалиқ-Оҳангарон саноат занжирида жойлаштириш ҳам иқтисодий, ҳам экологик жиҳатдан мақсадга мувофиқдир.

Шаҳарда экологик тангликни бартараф этиш билан боғлиқ яна бир муҳим муаммо шоҳкўчаларни қайта қуриш масаласидир. Нима учун? Ҳозир Тошкент шаҳри кўчаларидаги автомобиллар миқдори ҳам, уларнинг асосий кўчалардаги қатнов тиғизлиги ҳам йилдан-йилга ортмоқда. Агар 15—20 йил аввал шаҳардаги асосий кўчаларнинг маълум нуқтасидан соатига 600—700 автомобиль ўтган бўлса, ҳозир бу миқдор 2000 тага бориб қолди. Бинобарин, шаҳарнинг ички йўллари бўйлаб заҳарли газларнинг ҳавога тарқалиши ҳам ортиб бораётган. Бу аҳвол ўз навбатида тегишли идоралар олдида автотранспорт билан шаҳар ҳавоси булғанишини назорат қилишни кучайтиришни, шаҳардаги йўллар бўйлаб транспорт оқимининг оқилона тақсимланишини ва энг муҳими, шу кун талабига жавоб бермаётган кўчаларни қайта қуришни тақозо этади. Қолаверса, шахсий автомобиль эгаларидан олинадиган йўл солиғи кескин оширилди. Бундай шароитда йўллар ҳам пулига яраша бўлиши, автомобиль ишқибозларини қийнамаслиги керак.

Замонавий шаҳардаги кенг, равон кўчаларнинг вазифаси фақат, яхши транспорт қатновини таъминлашдангина иборат, деб ўйлаш нотўғри. Бундай кўчалар катта шаҳарга тоза дала ҳавосини олиб кирадиган «коридор» вазифасини ҳам ўтайди. Лекин афсуски, бу ҳақиқатни Тошкент шаҳри раҳбарларининг бири англаса, иккинчиси англамаяпти. Тўғри, 1966 йилдаги зилзиладан кейин шаҳарда янги шоҳкўчалар қуриш бўйича анча ишлар қилинди. Халқлар Дўстлиги, София, Энгельс кўчалари қурилди. Аммо ҳали яна кўп иш қилиниши керак. Шаҳардаги энг серқатнов Куйбишев кўчасида автомобиллар «тиқини» ҳосил бўлиши, автотранспортларнинг тўқнашувлари юз бериб туриши одатдаги воқеага айланган. Аҳмад Дониш, Абдулла Қодирий, Тошкент темир йўли бўйлаб кетган Янги Пролетар кўчасидан бошланадиган шоҳкўча қурилишлари охиригача етказилмай, жалалигача ётибди. Қорасарой, Уйғур, Луначарский кўчалари ҳам бугунги талабга жавоб бермай қолди.

Маълумки, автомобиль қанча кўп тўхтаб юрса, шунча кўп тутун чиқаради. Бу ҳодисанинг олдини олиш учун эса кўчаларни кенгайтириш ва созлашдан ташқари, чорраҳаларни камайитириш керак. Тошкент шаҳар Совети ижроия қўмитаси 1981 йилда шаҳар кўчаларида йўловчилар учун ўн иккита ер ости ўтиш йўли қуриш тўғрисида қарор қабул қилган эди. Утган ўн йил мобайнида бу қарорда белгиланган ер ости ўтиш йўлларининг фақат учтасигина қурилди, холос.

Шаҳарга ташқаридан келадиган юк машиналари камроқ кириши учун саноат маҳсулотларини қабул қилиб олиб, тарқатадиган базалар шаҳарнинг чекка қисмида бўлиши керак. Илгари Тошкентда шундай эди ҳам. Лекин йиллар ўтиб, шаҳар кенгайиши билан, худди аэропорт сингари, улар шаҳар ичкарасида қолиб кетишди. Эндиликда бу базаларга жумҳуриятимизнинг турли вилоятлари ва туманларидан мол учун келадиган автотранспорт воситалари шаҳар кўчаларидаги қатнов тиғизлигини оширишга япти.

Тошкентга бегона автомашиналарнинг киришини камайитиришга хизмат қилиши лозим бўлган шаҳар айлана йўлининг оддий кўчадан фарқи қолмади. Эндиликда шаҳарга

иккинчи айлана йўл зарур бўлаяпти. Бу йўлнинг лойиҳаси ҳам тайёр. У Сергели ёнидан бошланиб, Иек йўлига туташши, бу ерда чапга бурилиб, Тузел орқасидан Тракторсозлар шаҳарчасига ўтиши, ундан Тошкент ГРЭСига бориб, ҳозирги айлана йўл билан туташши керак. Аммо бу йўл қурилиши учун маблағ топилмай турибди.

Умуман, шаҳарга бегона автомашиналарнинг киришини камайитиришда келгусида ташкил этилиши мумкин бўлган бозорларнинг ўрнини танлаш ҳам муҳим аҳамият касб этади. Янги бозорларни шаҳарга киравериш жойларида, шохкўчаларнинг бўйларида ташкил этиш мақсадга мувофиқдир. Нима учун? Сабаби, бунда тарихий анъанадан келиб чиқилган бўлади. «Бозор» — эски форс сўзи бўлиб, «дарвоза олди» деган маънони англатади. Қадимда бозорлар шаҳар дарвозаларнинг олдида бўлган. Бу биринчидан, бозорга маҳсулот олиб келган деҳқонлар, косиблар, ўзга юртлик савдогарларга қулайлик яратган бўлса, иккинчидан, шаҳарни ортиқча от-араваларнинг шовқин-суронидан холи қилган.

* * *

Тошкентни ободонлаштириш ва кўкаламзорлаштиришга, ҳавосининг мусаффолигини таъминлашга қанча кўп эътибор бериб, маблағ сарфланмасин, халқнинг умумий турмуш маданияти, экологик онги пастлигича қолаверса, барибир қутилган натижага эришиб бўлмайди. Ахлоқ-одоб, турмуш маданияти қондалари сингари, табиатга нисбатан меҳр-муҳаббат ва ғамхўрлик ҳислари инсонга оилада сингдирилиши, кейин эса бу иш билан мактаб, жамоатчилик шуғулланиши лозим. Халқимизда асли илгаридан шундай бўлиб келган. Бинобарин, мусулмон оламининг асосий китоби Қуръони каримда дунёни обод-осойишта қилиш ҳам, хароб-вайронага айлантириш ҳам инсоннинг ўз қўлида эканлиги эслатилиб, уни безаш ҳар бир мўминнинг бурчи эканлиги қайд этилган. «Ҳадис»ларда эса «Тангри гўзалдир, гўзалликни яхши кўради», деб таъкидланади. Шунинг учун ҳам илгари ҳар бир мусулмон оиласида ота-оналар дастурхон атрофида болаларига оқар суви булғамасликни, жониворларга, парранда-даррандаларга раҳм-шафқатли бўлишни, дарахт, гул экиб, оламни безашни уқтиришган. Аммо ҳозир ҳам барча оилаларда шундай қилинади, дейиш қийин.

Агар биров мендан, кейинги етмиш йил мобайнида Тошкент мисолида халқнинг ўзлигини нутиши нималарда ўз аксини топди, деб сўраса, ариқларга муносабатда ўз аксини топди, деб жавоб берган бўлур эдим. Маълумки, шаҳарни кўплаб каналлар ва ариқлар кесиб ўтади. Булар Бўзсув, Салор, Бўржар, Кайковус, Қонқус, Қичқириқ, Қорақамиш, Қорасув, Толариқ, Пулемас ва бошқа 80 тага яқин канал ва ариқлардир. Бу ариқлар ғарбдан жанубга томон оқиб, катта шаҳарга муздек сув билан бирга тоғ ҳавосини олиб келади, заҳарли газ ва чанглари ютади.

Қадимги бир ривоятда айтилишича, шаҳар обод бўлишининг қуйидаги учта шарт бор экан: ҳамиша тўлиб оқадиган дарёси, катта бозори, машҳур табиби бўлиши керак. Эҳтимол, шунинг учун ҳам дунёдаги кўпгина буюк шаҳарлар — Париж, Сена бўйида, Ленинград Нева бўйида, Будапешт Дунай бўйида, Киев Днепр бўйида бунёд этилган. Тошкент учун эса бундай дарё вазифасини бундан икки минг йил аввал кушонлар империяси даврида қурилган Бўзсув ўтайди. Шаҳардаги Кайковус ариғи ҳам, Салор, Қорасув ҳам, Арпапоя, Бўржар ҳам — ҳаммаси Бўзсувдан сув олади. Бу гўзал канал бўйида бироз ўтирсангиз, чарчоғингиз ёзилиб, ўзингизни қушдай ҳис қиласиз. У биз учун оддий суғориш иншооти эмас, балки Бухородаги машҳур Минораи Калон, Исмоил Сомоний мақбараси, Самарқанднинг Регистони, Шоҳи Зиндаси сингари ноёб маданий ёдгорлик, аждодларимизнинг ақл-заковати, ғайрат-шижоатига қўйилган ҳайкалдир. Канал шундай зўр муҳандислик санъати билан қурилганки, унда асов тоғ дарёси суви худди сулув келинчақдек мулойим бўлиб, қирғоғини бузмай, ҳеч ерга тошмай, беҳавотир оқади.

Хўш, шаҳардаги сув шаҳобчаларининг бугунги аҳволи қандай? Уларнинг айримлари, жумладан, Бўзсув, Салор каналларининг шаҳар марказидан ўтайдиган қисми соҳиллари метрополитеннинг биринчи навбати қурилаётган пайтда бирмунча ободонлаштирилди. Лекин қолган кўпгина ариқ ва каналларнинг аҳволини яхшилаш бўйича деярли ҳеч қандай иш қилинмади. Ҳозир бу канал ва ариқларда оқаётган сувларни ичиш у ёқда турсин, ҳатто қўл ювиш ҳам соғлиқ учун хавфли.

Водопровод бўлмаган замонларда Туркистон халқлари ариқларда оққан сувларни ичишган. Баҳор юмушлари ариқ ва каналларни чопиб, тозалашдан, икки соҳилидаги дов-дарахтларни бутаб, шакл беришдан бошланган. Шаҳарда оқар сув бормайдиган кўча, маҳалла, ҳовли деярли бўлмаган. Сувга яқин жойда яшаш тирикликнинг муҳим шarti бўлган, бундай имкониятга эга кишилар «худого яқин одам» саналган.

Ичидан ариқ оқиб ўтайдиган деярли ҳар бир ҳовлида ҳовуз бўлган. Ариқлардаги сувлар музлаб қоладиган қиш чиллаларида аҳоли ҳовуздаги сувдан фойдаланган. Бундан ташқари, маҳаллаларнинг гузарларида, чойхоналар, масжидлар олдида ҳам ҳовулар бўлган. Масалан, Бухоро шаҳрида инқилобгача 120 тадан ортиқ ҳовуз бўлганлиги ҳақида маълумот бор, ҳозиргача уларнинг беш-олтитасигина сақланиб қолган. Гир

атрофида азамат сада ва чинорлар ўсган бу ҳовузлар аҳоли учун ичимлик сув ҳавзасигина эмас, балки ёзнинг иссиқ кунларида мўътадил иқлим ҳосил бўлиб, одамлар ҳордиқ чиқарадиган маскан вазифасини ўтаган. Халқ орасида ҳар бир томчи сувнинг қадри юқори бўлган, ариқларга ахлат ташлаш, мағзава оқизиш у ёқда турсин, ҳатто-устидан ҳатлаш, тупириш гуноҳи азим саналган.

Агар биров мендан Тошкентдаги бугунги экологик тангликни бартараф қилиш учун ишни нимадан бошлаш керак, деб сўраса, шаҳардаги асосий канал ва ариқларни тозалаб, атрофини кўкаламзорлаштириш ва ободонлаштиришдан бошлаш керак, деб жавоб берган бўлардим. Тўғри, бу ишни бирдан қилишни шаҳар бюджети имкониятлари кўтармас, лекин барибир амалга ошириш керак. Ахир биз 270 километр узунликдаги Катта Фарғона каналини қирқ беш кунда ҳашар йўли билан қуриб ташлаган халқнинг фарзандларимиз-ку. Наҳотки, битта шаҳардаги асосий ариқ ва каналлар соҳилларини ободонлаштириш кўлимиздан келмаса. Мен бу хусусда бир-икки мутахассис билан маслаҳатлашиб кўрдим. Улар бу ишни амалга ошириш учун 250 миллион сўмга яқин маблағ керак, дейишди. Менимча, бу фикрнинг муболағаси бор. Ишни билиб ташкил этилса, худди Салор соҳилини ободонлаштиришдаги сингари йирик sanoat корхоналарининг имкониятларидан фойдаланилса, у қадар кўп маблағ кетмайди. Қолаверса, ободонлаштириш деганда, каналларни албатта бетонлаштириш лозим, деб тушунмаслик керак. Бу ерда гап асосан уларни тозалаб, икки қирғоғини кўкаламзорлаштириш ҳақида бораёпти.

Тобора урбанизация томон бораётган иссиқ иқлимли шаҳарда асосий сув йўллари соҳилларини ободонлаштириб, ҳозирги ўлик ҳолатдан тирик ҳолатга келтириш одамларни табиатга яқинлаштириш дегани бўлади. Бунинг инсон соғлиғи учун ҳам, тарбияси учун ҳам аҳамияти катта. Чунки, табиат барча тирик мавжудотлар сингари инсоннинг ҳам иккинчи онасидир.

Тошкентни кесиб ўтган барча йирик канал ва ариқлар жумҳурият сув хўжалиги вазириликка қарайди. Аввало шуни айтиш керакки, барча йирик сув шахобчалари сингари бу каналларнинг ҳам албатта ҳимоя зоналари бўлиши керак. Бу талаб шаҳарнинг 50-йиллардан бери қайта-қайта тузилаётган бош планларида ўз аксини топган. Дастлаб каналларнинг ҳимоя зоналари 50 метр, кейин 30 метр, ундан сўнг 25 метр қилиб белгиланган. Лекин жойларда бош планда белгиланган бу талабга риоя қилинмаяпти. Туманларнинг меъморлари, санитария врачлари «еган оғиз уялар» қабилида иш тутиб, сув йўлларининг бўйига турар жой бинолари, савдо, маиший хизмат нуқталари қурилиши лойиҳаларига кўзни чирт юмиб имзо чекиб юборишяпти. Бу аҳволни кўрган аҳоли эса бундан ҳам баттар ишларни қиляпти. Масалан, Қорасув ва Толариқни олайлик. Мен шаҳар рўзномасида ишлаган пайтимда мазкур каналлар аҳволи билан қизиқиб, бошидан охиригача пиёда кезиб чиққанман. Асосан шаҳарнинг эски маҳаллаларидан оқиб ўтадиган бу сув йўллари бўйларига одамлар итхона, товўқхона, ҳатто ҳожатхоналар ҳам қуриб олишган. Каналларнинг ичи эса ўзига хос ахлатхонага айланиб кетган. Қишда сув тинган пайтларда бу каналлар ичига қарасангиз, автомобиль баллонини ҳам, шиша синигини ҳам, тешик тоғорани ҳам, ит, мушук ўликларини ҳам кўришингиз мумкин.

Бундан ўн йилча муқаддам Қўйликда «Айиқча» болалар боғининг очилиши шу даҳада яшайдиган аҳоли учун чинакам байрамга айланиб кетди. Сайловчилар нақаз бўйича ташкил этилган бу боғни қуриш билан боғлиқ ишларга Ленин тумани Совети депутатларининг ободонлаштириш комиссияси бош-қош бўлди. Ишчи ва хизматчилари шу даҳада яшайдиган корхоналар ҳам ҳисса кўшишди. Масалан, трактор моторларини таъмирлайдиган завод канал устига металдан чиройли кўприк ва арк қуриб берди. Шаҳарни ичимлик сув билан таъминлайдиган трест боғдаги ариқларга каналдан сув чиқариб берадиган насос ўрнатди. Яна бир қурилиш бошқармаси болалар чўмиладиган яхшигина ҳовуз қуриб берди. Шаҳар йўлларни қуриш ва созлаш бошқармаси боғдаги йўлакларни асфальтлади. Туман ижроия кўмитаси маблағи билан эса музқаймоқ сотадиган айвонлар, салқин жойларда чиройли ўриндиқлар, болалар учун автодром қурилди, эртаклардаги қаҳрамонларнинг расмлари пайдо бўлди.

Ўн гектарча майдонни эгаллаган янги боғ очилаётганда Ленин тумани раҳбарлари нутқ сўзлаб, келгусида бу боғда аттракционлар, кўргазма павильонлари, шахмат-шашка, теннис ўйнаш мумкин бўлган жойлар қурилади, боғ шаҳар ободонлаштириш Бош бошқармаси ҳисобига ўтказилиб, тумандаги учинчи ва шаҳардаги ўн олтинчи мустақил боққа айланади, дейишган эди. Ҳақиқатда, боғ очилган йил бу ер болалар ва катталар дам оладиган ва сайр қиладиган маскан бўлди. Кейин эса ундан секин-аста файз кета бошлади. Дастлаб эртаклардаги қаҳрамонларнинг бўзга ишланган расмларини кимлардир пичоқ билан кесиб кетди. Кейин рангли чироқлар маржони, автодромдаги светофорлар тош билан уриб синдирилди. Уриндиқларнинг тахталари кўчирилди. Охирида гулзордаги гулларни боққа туташ хонадонларга қарашли қорамоллар еб битирди. Хуллас, боғнинг файзи ҳам, кўрки ҳам йўқолди. Одамлар у ерга бормайдиган бўлишди.

Мен бу кўнгилсиз воқеадан қаттиқ таъсирландим ва бу ҳақда кўп ўйладим. Хўш, бу боғ ким учун ва кимнинг маблағи билан қурилди-ю, кимлар уни вайрон қилишди? Халқ

маблағи билан қурилди, шу халқ орасидан чиққан қўли қичиган, молмижоз кишилар вайрон қилишди.

Мен илгари бундай бузғунчиликларни болалар қилишади, деб ўйлар эдим. Чунки бола психологиясида қўлига тушган, кўринган нарсани уриб синдириш, бузиш иштиёқи бор. Лекин кўп кузатишлардан кейин бу фикрим унчалик тўғри эмаслигини англадим. Чунки Қўйлиқдаги ўша боғда оёқлари ерга бетон билан маҳкамланган ўриндиқлар ҳам кўпориб ташланганки, бу фақат катта одамнинггина қўлидан келади.

Илгари Наманган боғлар ва гуллар шаҳри бўлганлигини билардим. Бундан уч-тўрт йил бурун у ерга борганимда, назаримда шаҳарнинг файзи анча кетиб қолгандай туюлди. Айниқса «Бешчинор» маданият ва истироҳат боғига кирганимда ҳафсалам пир бўлди. Илгари шаҳарнинг фаҳри бўлган бу боғнинг боғлик қиёфаси қолмаган, ҳаммаёқ ивирсиб ётарди, катта ҳовуздаги сувнинг устини хазон босиб, кўкариб кетибди.

Тошкентга қайтаётиб, Намангандаги аврли газламалар комбинатига қарашли ҳунар-техника билим юртида муаллим бўлиб ишлайдиган киши билан бир купега тушиб қолдим. Мен унга шаҳардан олган таассуротимни гапирдим.

— Наманган кўчаларида сиз илгари кўрган асрий чинорларни шаҳар йўлларини кенгайтириш баҳонасида қулатиб, кундаков қилиб ташлашди,— деди у.— Буни узрли ҳодиса дейиш мумкин. Шаҳар боғларидан файз кетганлигининг сабаби эса бошқа. Айтганингиздай, илгари ёз пайтлари шаҳар боғлари, айниқса «Бешчинор» энг серфайз жой бўларди. Боғда деярли ҳар куни турли томошалар, ўйин-кулги бўлар, чойхоналаридан одам аримасди. Шаҳар одамлари ишдан қайтгач, боққа бориш учун махсус тай-ёргарлик кўришарди: ювиниб, соқолларини олишарди, кийимларини дазмоллашарди. Боғ ҳар куни кундуз соат учдан олтигача дам олувчилар учун беркиларди. Бу пайтда у тозаланиб, ҳаммаёққа сувлар сепиларди. Оқшом эса боғ чинакам роҳатижон жойга айланарди. Эндиликда Наманган боғларида бундай манзарани кўрмайсиз.

— Бунинг сабаби нима?

— Шаҳар боғларида дам олиш бепул бўлди-ю, улардан файз кетди. Асосий сабаби мана шунда. Боғ ходимларининг эса маошлари кам. Манфаатдорлик етарли бўлмагандан кейин ишга қизиқиш ҳам, қўним ҳам бўлмайди.

Менимча, бу фикрда жон бор, унинг тўғрилигини Тошкент боғларининг илгариги ва бугунги аҳволи ҳам исботлайди.

Финляндияда ҳар тўрт кишига битта сауна тўғри келар экан. Қиши ниҳоятда совуқ ва узоқ давом этадиган бу мамлакатда сауна фин учун фақат ювиниш жойи эмас, балки «қишдаги жаннат», қувонч манбаи ҳамдир. У меҳнат билан ўтган кун ниҳоясида бу ерда ҳордиқ чиқариб, тан-жонини яйратади, янги куч тўплайди. Уйига келган меҳмонни ҳам албатта саунага таклиф этади. Шунинг учун ҳам у ҳар бир фин ҳаётининг ажралмас қисмига айланган.

Бизнинг иссиқ иқлимли ўлкамизда эса бундай вазифани гўзаллик ва тоза ҳаво манбаи бўлган истироҳат боғлари бажариши керак. Шаҳарнинг ҳар бир катта даҳасида албатта дам олувчилар учун барча қулайликлар яратилган битта маданият ва истироҳат боғи бунёд этилиши ва унга кириш пулли бўлиши зарур. Дам олувчиларга хизмат кўрсатишдан тушадиган даромадининг бир қисми ходимларга устама мукофот тариқасида берилиши, қолган қисми боғни ободонлаштиришга сарфланиши лозим. Шундай шароитдагина шаҳар боғлари ҳамиша обод ва гавжум бўлади.

Боғ ва дарахтларнинг инсон ҳаётида тутадиган ўрни муҳимлигини, улар шаҳар ва қишлоқларимизга ажиб бир хусн бахш этишдан ташқари, чангни ютиб, ҳавони намлаб, тозалаб беришини, ҳароратни, шовқинни пасайтиришини ва энг муҳими, тирикликнинг асосий гарови бўлган кислород ишлаб чиқаришини, эҳтимол Россия ёки Белоруссияда яшовчи кишиларга уқтиришнинг ҳожати йўқдир, сабаби, бу ўлкаларда умумий ер майдонининг 40 фоизга яқини ўрмонлардан иборат. Бизда эса уқтириш керак. Ўзбекистон иттифоқимиздаги энг «тақир» жумҳурият саналади, унинг жами ер майдонининг атиги уч фоизи ўрмонлардан иборат, холос. Бу кўрсаткич бўйича, ҳатто Туркменистондан ҳам орқада турамиз. Мазкур жумҳуриятда умумий ер майдонининг 14 фоизини ўрмонлар ташкил этади.

Юқорида биз Москва Оврўпадаги нисбатан ҳавоси тоза шаҳарлардан эканлигини айтиб ўтдик. Аммо унинг табиий омиллари ҳақида гапирмадик. Ваҳоланки, Москванинг ҳавоси нисбатан тоза бўлишида, шаҳар атрофи табиий «кислород фабрикаси» — қуюқ ўрмонлардан иборатлигининг ҳам аҳамияти бор.

Тошкент атрофидаги туманларда эса урушдан кейинги йилларда қишлоқ хўжалигини механизациялаштириш, ғўзани дефолиациялашга қулай шароитлар яратиш шиорлари остида экин майдонлари кенгайтирилиб, атрофидаги дарахтлар кундаков қилиб ташланди.

Нега шаҳарларимизда тез ўсадиган миллий дарахтлар — кўк терак, тол камайиб, «ўрис» дарахтлар, жумладан секин ўсадиган ва шира босадиган акас кўпайиб кетаяпти? Тўғри, асл ватани Оврўпа бўлган дарахтлар орасида ҳам яхшилари бор. Аммо бу миллий дарахтларни шаҳардан суриб чиқаришга асос бўла олмайди. Кимга қандай билмайман-ку, шахсан мен Кавказни сарвсиз, Россияни оқ қайинсиз, Ўзбекистонни эса тераксиз

тасаввур қила олмайман. Шаҳардан миллий дарахтларни суриб чиқараётган мутахассислар терак чиройли дарахт бўлишидан ташқари, тенги йўқ табиий фаввора эканлигини — ҳар куни ўздан беш литрдан ортиқ намлик чиқаришини, битта азамат тол эса йил мобайнида уч юз килограмгача чангни ютишини билишармикан?

Ҳозир ҳар бир нарсанинг фойда ва зиёни ҳақида кўп гап бўлаяпти. Халқда, отангдан мол қолмасин, тол қолсин, деган мақол бор. Сабаби, тол серсалқин дарахт бўлишдан ташқари, ёғоч ҳам беради. Халқимизда яна ойлада ўғил туғилса ҳовли этагига ўн бир туп терак экиш одати бўлган. Чунки, илгари ўзбеклар сибирдан ёғоч сотиб олиб келиб иморат қуришмаган, ўзлари ўстирган теракларни кесишган. Эндиликда шаҳар ва қишлоқларимизда бу яхши анъаналаримиз тикланса, атроф муҳитнинг мусаффолиги учун ҳам, иқтисодимиз учун ҳам фойдали бўлур эди.

Етмишинчи йилларда Академиклар шаҳарчасида саккиз йил яшадим. Мен яшаган уй ўша пайтда янги очилган Жаҳон Обидова кўчасининг яқинида эди. Бу катта кўчанинг икки ёқасига саккиз йил мобайнида ҳар йили дарахт экилди. Лекин ҳар йили саратонга борганида сувсизликдан қуриб қолаверди. Шунда мен, шаҳар бўйича ҳар йили қурийдиган кўчатлар қанча экан-а, ахир булар кимларнингдир меҳнати билан етиштирилган, шаҳар бюджетидан минг-минг сўмлаб пул сарфланган-ку, наҳотки шаҳарнинг катталари орасида мана шу ҳақда жиддийроқ ўйлаб кўрадиган инсон топилмаса, деб ўқиндим.

Менимча, шаҳарни кўкаламзорлаштириш соҳасидаги ҳамма ишларни ободонлаштириш Бош бошқармаси жамоаси зиммасига юклаб қўймасдан, бу ишга йирик sanoat корхоналари жамоаларини ҳам жалб этиш керак. Нима учун қишлоқ шароитида жамоа ва давлат хўжаликлари ўз ҳудудларидаги йўлларнинг ҳолати ҳақида қайғурадилару шаҳарда бундай эмас? Тўғри, шаҳардаги кўпчилик корхоналар ўз даромадларидан шаҳар бюджетига маблағ ажратишади. Аммо тажриба азим шаҳар шароитида шунинг ўзи билан кифояланиш етарли эмаслигини кўрсатапти. Масалан, Ростов-Дон шаҳрида ҳар бир йирик меҳнат жамоаси ўз корхонасига туташ кўчаларнинг тозалиги ва кўкаламзорлаштирилганлиги учун масъул ҳисобланади, бу нарса корхона қабул қиладиган йиллик мажбуриятларда ҳам ўз аксини топади. Бу яхши тажрибани Тошкентда ҳам жорий этиш керак.

Шаҳар ва туман ободонлаштириш бошқармалари, турар жой бошқармалари довдарахтларни парваришлаши, суғориши лозим бўлган боғбонлар ва мироблар, даҳаларни супириб-сидириши лозим бўлган фаррошлар билан етарли таъминланган. 200 тага яқин автомашина кўчаларга сув сепиши керак. Ҳатто шаҳарда суғориш ишларини йўлга қўйишга масъул бўлган махсус трест ташкил этилган. Лекин шаҳарда шу пайтгача мавжуд 142 та даҳадан 112тасигина қисман оқар сув билан таъминланди. Ёз ва куз ойларида шаҳарнинг қайси даҳаси ёки мавзеига борманг, ахлат уюмларига, сувсаб ётган довдарахтларга кўзингиз тушади. Шаҳар ва туман ободонлаштириш бошқармалари раҳбарларидан нега бундай аҳвол юзага келаётганлигини сўрасангиз, ишчи кучлари, техника воситалари, ёқилғи етишмаслигини, маош камлигини баҳона қилишади. Эҳтимол, уларнинг фикрларида маълум ҳақиқат бордир. Лекин ободонлаштирувчиларнинг қўллари қисқа экан-да, деб юзага келган аҳвол билан муроса қилиб ўтираверсак тўғри бўладими?

Ўзбекда илгари шанбалик бўлмаган, аммо ҳашар бўлган. Бу ҳашарларни халқ йилда бир марта — доҳий туғилган кунда эмас, қанча зарур бўлса, шунча ўтказган. Шундай бўлгач, нима учун мана шу ажойиб миллий анъаналаримизни қайта жонлантириб, шаҳарни тозалаш ва ободонлаштириш бўйича умумхалқ ҳашарини йилда бир эмас, бирнеча марта ўтказиш, бу ишга шаҳарнинг юзлаб sanoat корхоналари, муассасалари ва ташкилотларининг ишчи кучлари, техника воситаларини жалб этиш мумкин эмас? Ахир шаҳар бир қисм кишиларга эмас, ҳаммамизга қарашли-ку.

Хуллас, дўстлик ва тинчлик шаҳри бўлган Тошкент юксак даражада ободонлаштирилган ва кўкаламзорлаштирилган, ҳавоси мусаффо шаҳарга айланиши керак. Бу ишнинг аҳоли соғлиғи мустаҳкам, кайфияти кўтаринки, умри боқий бўлишида аҳамияти катта.

