

Бу йўллар нурафшон манзилларга элтади



Тошкент вилоятининг Қибрай ҳамда Юқори Чирчиқ туманларидан ўтувчи 19,2 километр узунликдаги янги автомобиль йўли ана шундай илғор ёндашувлар асосида барпо этилди.

Дунё андозаларига мос, кенг автомобиль йўлларини қуриш учун миллиардлаб маблағ, юзлаб ишчи кучи зарурлигини соҳа вакиллари, айниқса, қурувчилар яхши билади. Жаҳон тажрибасида ҳам йўлларни барпо этиш кўп харажат талаб этадиган юмуш ҳисобланади. Охириги йилларда юртимизда кенг ва равон магистраллар, энг сўнги технологик ютуқларни ўзида мужассам этган мухташам кўприклар, ер ости ва ер усти йўлларини қуриш кўлами ва сифати ортиб бормоқда.

Бу борадаги йирик лойиҳалар, ўз навбатида, соҳага янги изланишларни татбиқ этиш, энг замонавий технологиялардан фойдаланиш, сифатли ва энергия тежамкор йўл қурилиш материалларини маҳаллийлаштиришга йўл очмоқда. Тошкент вилоятининг Қибрай ҳамда Юқори Чирчиқ туманларидан ўтувчи 19,2 километр узунликдаги янги автомобиль йўли ана шундай илғор ёндашувлар асосида барпо этилди. Президентимизнинг 2018 йил 3 январдаги "Тошкент-Шарқий" аэродроми негизида фуқаро (иш) авиациясининг замонавий аэропорт комплекси қурилиши" лойиҳасини амалга оширишни жадаллаштириш борасидаги қўшимча чора-тадбирлар тўғрисида"ги қарори асосида қурилиши бошланган ушбу магистралнинг асосий босқичи якунланиб, 2020 йилнинг декабрь ойида фойдаланишга топширилди.

Авваллари бу жойда на транспорт, на пиёдалар йўли бўлган. Аҳоли Тошкент шаҳрининг Махтумқули кўчасидан то Тошкент вилояти Бўстонлиқ туманигача бориш учун айланма йўл орқали 20 километр масофани босиб ўтарди. Автомобиль йўлидаги тирбандликлар туфайли одамлар кўп вақт йўқотар, манзилга, кам деганда, 45-50 дақиқада етиб борарди.

Чирчиқ дарёси устидан ўтган янги йўл қурилиши барча муаммоларга ечим бўлди. 20 километрлик масофа 11 километрга қисқарди. Одамлар узоқ йиллар кутган, топширилишини катта қувонч билан қарши олган бу йўл юртдошларимизнинг ҳам вақти, ҳам нақдини тежашга хизмат қиляпти. Автоуловлар соҳибларининг узоқ масофа, тирбандликлар сабаб сарфланадиган ёқилғиси сезиларли даражада тежалмоқда. Муҳими, текис ва равон, ҳам сифат, ҳам кўриниши жиҳатидан ривожланган давлатларникидан қолишмайдиган ушбу магистрал ҳар куни минглаб кишиларнинг узоғини яқин қилиб, 10-15 дақиқада манзилларига етиши учун имкон яратяпти.

Эскича қолиплардан воз кечиб...

Машинада ушбу йўлдан кетиб борар экансиз, унинг текис ва равонлиги чор-атрофдаги гўзал манзараларга уйғунлашиб, завқингизни оширади. Шу боис, трассанинг у бошидан бу бошига қандай етиб келганингизни ҳам сезмай қоласиз. Табиийки, йўлсозларнинг эзгу меҳнатидан миннатдор бўласиз.

Бундай йирик лойиҳалар осонгина амалга ошмайди. Ўзбекистон автомобиль йўллари давлат кўмитасининг "Йўл лойиҳа бюроси" МЧЖ ходимлари ҳам янги йўл лойиҳаси устида кунларни тунларга улаб, кунт ва ижодкорлик билан ишлашига тўғри келди. Жамият мутахассиси Беҳзод Холиқовнинг айтишича, иш жараёнида бир қанча лойиҳалар кўриб чиқилиб, улар орасидан энг мақбули танлаб олинган. Техник кўрсаткичларига кўра, бу йўл 6 тасмали, магистрал тартибга солинган кўча ҳисобланади. Ҳар бир тасманинг ўтказиш қобилияти шаҳар кўчаларидаги каби соатига 600-1200 тагача транспорт воситаси қатновини назарда тутди. Бу кўрсаткич вақт ва шароитга қараб ўзгариб туради. Йўлнинг ҳаракат жадаллиги юқори бўлгани ҳолда, машинанинг ҳар бир ўқига 13 тоннадан юк тушишига мослаштирилган. Авваллари йўл қурилишида 1 та ўққа 6 тонна юк тушиши ҳисобга олинганига эътибор қаратсак, янги йўлнинг имкониятлари анча кенглиги кўриниб турибди.

Айни кунда кишиларнинг манзилини яқин қилаётган мазкур йўл юзлаб йўлсозларнинг машаққатли меҳнати эвазига барпо этилди. Бош пудратчи ташкилот — Тошкент кўприклардан фойдаланиш унитар корхонаси (КФУК) талаби билан жараёнга 500 дан ортиқ ишчи жалб қилинди. 200 дан ортиқ машина-механизм, 100 дан зиёд махсус техникадан фойдаланилди. Ахир, ишчи кучи қанча кўп бўлмасин, йўлга тош-бетон, йирик донали асфальт-бетон ётқизиш каби мураккаб ишларни техника воситаларисиз замонавий талаблар асосида бажариб бўлмайди-да.

Бу галги йўл қурилишида янгича ёндашув, илғор технологияларга алоҳида урғу берилди. Эскириб қолган қурилиш меъёрларига ўзгартиришлар киритилиб, доим қўлланиладиган "қолиплар"дан воз кечилди. Бу эса иш унумдорлиги, сифат ва тежамкорликни янада оширди.

Хусусан, йўл асосига одатдагидек 10 сантиметр эмас, балки 18 сантиметр қалинликдаги бетон ётқизилди. Қурилиш материалларининг 90 фоизи маҳаллий корхоналарда ишлаб чиқарилгани ҳам импортга сарфланадиган катта маблағни ўзимизда олиб қолишга хизмат қилди.

Тажриба тариқасида йўлнинг икки томонига рангли пластик тўсиқлар ўрнатилиши соҳадаги янгиликлардан яна бири. Маҳсулот Жанубий Корея технологияси асосида "Корейс транс" кўшма корхонасида ишлаб чиқарилди. Хорижда аллақачон синовдан ўтиб, кенг фойдаланилаётган мазкур қурилиш материали пишиқлик ва мустаҳкамлик борасида металл тўсиқлардан қолишмайди.

— Полиэтилендан тайёрланган тўсиқлар синмайди, зарбага бардошли. Енгил бўлгани боис, транспортда ташиш харажатлари камроқ, — дейди Тошкент кўприклардан фойдаланиш унитар корхонаси директори ўринбосари Акмал Муродов. — Металл тўсиқларга нисбатан анча арзон бўлиши билан бирга, тез-тез ювиш, муайян вақтда бўяб туриш каби ортиқча қаровни талаб этмайди. Автомобиль келиб урилганда, тўсиқ уни нариги тарафга йўналтириб, ўзининг мустаҳкамлиги билан қайтариб юборади. Бундай тўсиқларнинг энг асосий афзаллиги — эскирганидан кейин уни майдалаб, янгидан шундай маҳсулотлар ёки бошқа ашёлар ишлаб чиқариш мумкин. Ҳозир бундай тўсиқлар синов тариқасида ўрнатилган бўлиб, кутилган натижани берса, келгусида ундан бошқа йўллар қурилишида ҳам кенг фойдаланиш кўзда тутилган. Юртимизда катта ҳажмдаги пластик чиқиндилар мавжудлигини ҳисобга олсак, бундай маҳсулотлар ишлаб чиқаришни маҳаллийлаштириш имкониятининг истиқболли экани кўринади.

Йўлнинг асос қисмига 2 қатламли асфальт-бетон ётқизилиши унинг мустаҳкамлигини оширган. Бунинг учун цемент билан мустаҳкамланган қоришма ёки босиб зичланадиган бетондан фойдаланилди. Қурувчиларнинг айтишича, унга анча камроқ цемент сарфланади. Яъни одатий бетонларнинг 1 метр кубига 400-420 килограмм цемент қўшилса, босиб зичланадиган бетон қопламаси учун 100-150 килограмм цемент етарли бўлади. Айни пайтда жаҳонда оммалашиб бораётган бу қурилиш материалдан, айниқса, Германия, Ҳиндистон, АҚШда кенг фойдаланилмоқда. Юртимизда ҳам қўлланила бошлаган мазкур технология замонавий механизациялаш босқичига ўтишнинг фаол кўринишларидан бири бўлиб, иш унумдорлигини бир неча баробар оширади. Заводдан чиққан бетон қоришмани зичлаб, йўлга ётқизиш жараёнларини тўлиқ техника бажариши ҳисобига ишчи кучи ҳам тежаллади.

Хавфсизлик учун энг мақбул танлов

Барча соҳаларда илм-фан ва инновациянинг уйғунлиги муваффақиятлар сари йўл очиб бораверади. Транспорт йўллари қурилишида жаҳон тажрибасини миридан-сиригача ўрганган лойиҳачи ташкилотгина халқаро стандартларга мослашиб ишлай олади. Ана шундай мезонлар асосида фаолият кўрсатишга "Йўл лойиҳа бюроси" мутахассислари, аввало, ҳаракат хавфсизлигини ошириш мақсадида тасмалар кенглигини қисқартирди. Яъни белгиланган қаторлар кенглиги одатдаги 3,75 метрдан 3,5 метрга туширилди.

— Аксарият йўлларимизда тасмалар 3,75 метр кенгликда бўлгани боис, кўпинча ўша ерда турган автомобиль ёнига бошқаси ҳам келиб қўшилади, — дейди Беҳзод Холиқов. — Боиси, енгил машинанинг кенглиги ўртача 1,80 метр, автобусларники эса 2,5 метр эканини ҳисобга олсак, одатий тасмалар кенглиги битта автоулов учун катталиқ қилади ва бундан бошқалар фойдаланишга уринади. Натижада шу жойнинг ўзида тирбандлик юзага келиб, чорраҳанинг ўтказиш қобилияти тушиб кетади. Автоҳалокат содир бўлиш эҳтимоли янада ортади. Шу жиҳатларни инобатга олган ҳолда, йўл тасмалари кенглиги 3,5 метр бўлишига қарор қилдик. Бу тажриба Европада ҳам оммалашган. Уларда ҳатто 2,75-3,25 метр кенгликдаги йўл тасмалари ҳам бор. Бироқ 3,5 метр кенглик энг мақбул танлов сифатида кўпроқ қўлланилади.

Қурилиш жараёнида илғор технологиялар, замонавий техникадан фойдаланилгани ҳисобига йўлнинг раволиги ҳам анча ошган. Бунга кўпроқ йўл асос қатламини текислашга хизмат қиладиган қум-шағал аралашмаси ёки цемент билан мустаҳкамланган қоришманинг янгича усулда — асфальт ётқизгич ёрдамида ётқизилгани сабаб бўлди. Бу ҳам янги қўлланилаётган технологиялардан бири бўлиб, у авваллари автогрейдер ёки бульдозер ёрдамида амалга оширилган. Жараёнда қопламанинг нотекис жойга нотекис тушиши ҳолатлари кўп кузатилган. Янги усулда эса қоришма аниқ қалинлик ва нишабликларда текис жойлашади. Натижада йўлнинг текис ва раволиги таъминланади.

Қурилиш жараёнида Чирчиқ дарёси устида мухташам кўприк ҳам қад ростлади. Бош пудратчи ташкилот — "Ўзбекистон темир йўллари" АЖ таркибидаги "Кўприкқурилиш трести" унитар корхонаси қурувчилари томонидан бунёд этилган кўприкнинг умумий узунлиги 256, ўртача баландлиги 8,5, кенглиги эса 30 метрга тенг.

Дунё тажрибасида кўприк қуришдаги асосий талаблардан бири — уларнинг мустаҳкамлигини таъминлаш ҳисобланади. Қурувчиларимиз ана шу жиҳатларни эътиборга олган ҳолда, жараёнда пишиқ, чидамли материаллардан фойдаланди. Уларни жой-жойига қолипдек туширишга замонавий техникалар жалб қилинди. "Халққа узоқ йиллар сифатли хизмат қилсин", деган яхши ниятлар билан қурилган маҳобатли кўприкни 7 та мустаҳкам таянч-устун тутиб турибди.

Бугун Чирчиқ дарёси устидан ўтган замонавий йўлдан ҳаракатланган инсон борки, узоғи яқин бўлгани, манзилга тез ва енгил етиб бораётганини тўлқинланиб гапираётганига гувоҳ бўламиз. Айниқса, асосий трасса бўйида қурилган 6,5 километрли велосипед йўлаги ҳамда пиёдалар йўлкачалари ҳудуд аҳолиси учун катта қулайлик яратди. Уларнинг четида

ўрнатилган пластик тўсиқлар турли кўнгилсиз ҳодисалардан асрашга хизмат қилади.

Магистрал атрофида олиб борилган кўкаламзорлаштириш ишлари ҳам кишининг баҳри дилини очади. Йўл бўйлаб экилган 50 турдаги манзарали дарахтларнинг кўпи хориждан олиб келинган бўлса-да, маҳаллий шароитимизга мослаштирилган. Ниҳол ҳолида келтирилган дарахтларни парваришлаган корхоналар эндиликда уларни кўпайтириш устида ҳам иш олиб борапти. Келгусида барча ҳудудларда ана шундай дарахтларни экиш кўзда тутилмоқда.

Бу йўл яқин келажакда юртимизнинг улугвор режаларига ҳам камарбаста бўлади, десак муболағага йўйманг. Президентимиз жорий йилнинг 25 февраль куни Тошкент вилоятида амалга ошириладиган бунёдкорлик лойиҳалари тақдими чоғида "Тошкент-Шарқий" аэродроми яқинида 155 гектарли боғ барпо этиш лойиҳаси билан ҳам танишди. Бу ерда аҳоли ва меҳмонлар сайр қиладиган "яшил ҳудуд" яратилиши кўзда тутилмоқда.

Мазкур боғнинг ёнида Олимпия шаҳарчаси қурилиши режалаштирилган. Осиё Олимпия кенгашининг қарорига кўра, 2025 йилда ёшлар ўртасидаги Осиё ўйинлари Тошкентда ўтказилади. Шу мақсадда 160 гектар майдонда Олимпия шаҳарчаси қуриш бўйича лойиҳа ишлаб чиқилган. Чирчиқ дарёсининг 5 километрдан зиёд қисмида қирғоқларни тартибга келтириб, эшак эшиш мусобақалари учун зарур шароит яратиш мўлжалланяпти. Унинг бўйларида эса 270 гектарли парк барпо этилади.

Агар ана шу лойиҳалар тарҳига эътибор қаратсангиз, уларга яқин жойдан ўқилдиз каби биз ҳикоя қилаётган йўл ўтганига гувоҳ бўласиз. Демак, унинг истиқболдаги хизмат кўлами ва аҳамияти янада ошиб бораверади.

Янги тушган йўл кечкурун янада ёруғ, нурафшон манзилга айланади. Тунда ундан ўтадиган транспорт воситалари йўлини турнақатор терилган 1 400 та чироқ ёритиб туради. Ёриткичлар таянчлари ораси ҳам мақбуллаштирилган. Уларнинг оралиқ масофаси 40 ёки 20 метр эмас, ўртача 30 метрни ташкил этади. Замонавий, ўта тежамкор тунги чироқлар йўллар сингари одамларнинг қалбларига ҳам ёруғлик олиб кириб, дилларида розилик, шукроналик ҳисларини мавжлантираётгани ҳам бор гап.