

Бу йўллар нурафшон манзилларга элтади



Тошкент вилоятининг Қибрай ҳамда Юқори Чирчик 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. Охирги йилларда юртимизда кенг ва равон магистраллар, энг сўнгти технологик ютуқларни ўзида мужассам этган муҳташам 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 Чирчик 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 Махтумкули кўчасидан то Тошкент вилояти Бўстонлиқ туманинг бориши 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.

Чирчик 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 қилияпти. Автоуловлар соҳибларининг узоқ масофа, тирбандликлар сабаб сарфланадиган ёқилғиси сезиларли даражада тежалмоқда. Муҳими, текис ва равон, ҳам сифат, ҳам кўриниши жиҳатидан ривожланган давлатларницидан 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. Табийки, йўлсозларнинг эзгу меҳнатидан миннатдор бўласиз.

Бундай йирик лойиҳалар осонгина амалга ошмайди. Ўзбекистон автомобиль йўллари давлат қўмитасининг "Йўл лойиҳа бюроси" МЧЖ ходимлари ҳам янги йўл лойиҳаси устида кунларни тунларга улаб, қунт 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 кўчаларидағи каби соатига 600-1200 тагача транспорт воситаси қатновини назарда тутади. 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 туриди.

Айни кунда кишиларнинг манзилини яқин қилаётган мазкур йўл юзлаб йўлсозларнинг мashaқатли 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 маҳсус 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, илгор технологияларга алоҳида ургу 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. Махсулот 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 камрок, — дейди Тошкент кўприклардан фойдаланиш унитар корхонаси директори ўринбосари Акмал Муродов. — Металл тўсиқларга нисбатан анча арzon 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 олсан, 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 қоришка 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 материалидан, 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 чиқсан бетон қориshmани зичлаб, йўлга ётқизиш жараёнларини тўлиқ техника бажариши ҳисобига ишчи кучи ҳам тежалади.

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

Қурилиш жараёнида илгор технологиялар, замонавий техникадан фойдаланилгани ҳисобига йўлнинг равонлиги ҳам анча ошган. Бунга кўпроқ йўл асос қатламини текислашга хизмат қиладиган қум-шагал 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 равонлиги таъминланади.

Қурилиш жараёнида Чирчик дарёси устида муҳташам кўприк ҳам қад ростлади. Бош пудратчи ташкилот — "Ўзбекистон темир йўллари" АЖ таркибидаги "Кўприккурилиш трести" унитар корхонаси қурувчилари томонидан бунёд этилган кўприкнинг умумий узунлиги 256, ўртacha баландлиги 8,5, кенглиғиги эса 30 метрга teng.

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

Бугун Чирчик 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 худуд аҳолиси учун катта қулайлик яратди. Уларнинг четида

ўрнатилган пластик тўсиқлар турли кўнгилсиз ҳодисалардан асрашга хизмат қиласди.

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

Бу йўл яқин келажакда юртимизнинг улуғвор режаларига ҳам камарбаста бўлади, десак муболағага йўйманг. Президентимиз жорий йилнинг 25 февраль куни Тошкент вилоятида амалга ошириладиган бунёдкорлик лойиҳалари тақдимоти чогида "Тошкент-Шарқий" аэророми яқинида 155 гектарли боғ барпо этиш лойиҳаси билан ҳам танишди. Бу ерда аҳоли ва меҳмонлар сайр қиласидаги "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, эшкак 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 қўлами ва аҳамияти янада ошиб бораверади.

Янги тушган йўл кечқурун янада ёруг, нурафшон манзилга айланади. Тунда ундан ўтадиган транспорт воситалари йўлини турнақатор терилилган 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 мавжултираётгани ҳам бор гап.