

Bu yo'llar nurafshon manzillarga eltadi



Toshkent viloyatining Qibray hamda Yuqori Chirchiq tumanlaridan o'tuvchi 19,2 kilometr uzunlikdagi yangi avtomobil yo'li ana shunday ilg'or yondashuvlar asosida barpo etildi.

Dunyo andozalariga mos, keng avtomobil yo'llarini qurish uchun milliardlab mablag', yuzlab ishchi kuchi zarurligini soha vakillari, ayniqsa, quruvchilar yaxshi biladi. Jahon tajribasida ham yo'llarni barpo etish ko'p xarajat talab etadigan yumush hisoblanadi. Oxirgi yillarda yurtimizda keng va ravon magistrallar, eng so'nggi texnologik yutuqlarni o'zida mujassam etgan muhtasham ko'priklar, yer osti va yer usti yo'llarini qurish ko'lami va sifati ortib bormoqda.

Bu boradagi yirik loyihalar, o'z navbatida, sohaga yangi izlanishlarni tatbiq etish, eng zamonaviy texnologiyalardan foydalanish, sifatli va energiya tejamkor yo'l qurilish materiallarini mahalliyashtirishga yo'l ochmoqda. Toshkent viloyatining Qibray hamda Yuqori Chirchiq tumanlaridan o'tuvchi 19,2 kilometr uzunlikdagi yangi avtomobil yo'li ana shunday ilg'or yondashuvlar asosida barpo etildi. Prezidentimizning 2018 yil 3 yanvardagi "Toshkent-Sharqiy" aerodromi negizida fuqaro (ish) aviatsiyasining zamonaviy aeroport kompleksi qurilishi" loyihasini amalga oshirishni jadallashtirish borasidagi qo'shimcha chora-tadbirlar to'g'risida"gi qarori asosida qurilishi boshlangan ushbu magistralning asosiy bosqichi yakunlanib, 2020 yilning dekabr' oyida foydalanishga topshirildi.

Avvallari bu joyda na transport, na piyodalar yo'li bo'lgan. Aholi Toshkent shahrining Maxtumquli ko'chasidan to Toshkent viloyati Bo'stonliq tumanigacha borish uchun aylanma yo'l orqali 20 kilometr masofani bosib o'tardi. Avtomobil yo'lidagi tirbandliklar tufayli odamlar ko'p vaqt yo'qotar, manzilga, kam deganda, 45-50 daqiqada etib borardi.

Chirchiq daryosi ustidan o'tgan yangi yo'l qurilishi barcha muammolarga echim bo'ldi. 20 kilometrlik masofa 11 kilometrga qisqardi. Odamlar uzoq yillar kutgan, topshirilishini katta quvonch bilan qarshi olgan bu yo'l yurtdoshlarimizning ham vaqti, ham naqdini tejashga xizmat qilyapti. Avtoulavlar sohiblarining uzoq masofa, tirbandliklar sabab sarflanadigan yoqilg'isi sezilarli darajada tejalmogda. Muhimi, tekis va ravon, ham sifat, ham ko'rinishi jihatidan rivojlangan davlatlarnikidan qolishmaydigan ushbu magistral har kuni minglab kishilarning uzog'ini yaqin qilib, 10-15 daqiqada manzillariga etishi uchun imkon yaratyapti.

Eskicha qoliplardan voz kechib...

Mashinada ushbu yo'ldan ketib borar ekansiz, uning tekis va ravonligi chor-atrofdagi go'zal manzaralarga uyg'unlashib, zavqingizni oshiradi. SHu bois, trassaning u boshidan bu boshiga qanday etib kelganingizni ham sezmay qolasiz. Tabiiyki, yo'lsozlarning ezgu mehnatidan minnatdor bo'lasiz.

Bunday yirik loyihalar osongina amalga oshmaydi. O'zbekiston avtomobil yo'llari davlat qo'mitasining "Yo'l loyiha byurosi" MCHJ xodimlari ham yangi yo'l loyihasi ustida kunlarni tunlarga ulab, qunt va ijodkorlik bilan ishlashiga to'g'ri keldi. Jamiyat mutaxassisi Behzod Xoliqovning aytishicha, ish jarayonida bir qancha loyihalar ko'rib chiqilib, ular orasidan eng maqbuli tanlab olingan. Texnik ko'rsatkichlariga ko'ra, bu yo'l 6 tasmali, magistral tartibga solingan ko'cha hisoblanadi. Har bir tasmaning o'tkazish qobiliyati shahar ko'chalaridagi kabi soatiga 600-1200 tagacha transport vositasi qatnovini nazarda tutadi. Bu ko'rsatkich vaqt va sharoitga qarab o'zgarib turadi. Yo'lning harakat jadalligi yuqori bo'lgani holda, mashinaning har bir o'qiga 13 tonnadan yuk tushishiga moslashtirilgan. Avvallari yo'l qurilishida 1 ta o'qqa 6 tonna yuk tushishi hisobga olinganiga e'tibor qaratsak, yangi yo'lning imkoniyatlari ancha kengligi ko'rinib turibdi.

Ayni kunda kishilarning manzilini yaqin qilayotgan mazkur yo'l yuzlab yo'lsozlarning mashaqqatli mehnati evaziga barpo etildi. Bosh pudratchi tashkilot — Toshkent ko'priklardan foydalanish unitar korxonasi (KFUK) talabi bilan jarayonga 500 dan ortiq ishchi jalb qilindi. 200 dan ortiq mashina-mexanizm, 100 dan ziyod maxsus texnikadan foydalanildi. Axir, ishchi kuchi qancha ko'p bo'lmasin, yo'lga tosh-beton, yirik donali asfal't-beton yotqizish kabi murakkab ishlarni texnika vositalarisiz zamonaviy talablar asosida bajarib bo'lmaydi-da.

Bu galgi yo'l qurilishida yangicha yondashuv, ilg'or texnologiyalarga alohida urg'u berildi. Eskirib qolgan qurilish me'yorlariga o'zgartirishlar kiritilib, doim qo'llaniladigan "qoliplar"dan voz kechildi. Bu esa ish unumdorligi, sifat va tejamkorlikni yanada oshirdi.

Xususan, yo'l asosiga odatdagidek 10 santimetr emas, balki 18 santimetr qalinlikdagi beton yotqizildi. Qurilish materiallarining 90 foizi mahalliy korxonalarda ishlab chiqarilgani ham importga sarflanadigan katta mablag'ni o'zimizda olib qolishga xizmat qildi.

Tajriba tariqasida yo'lning ikki tomoniga rangli plastik to'siqlar o'rnatilishi sohadagi yangiliklardan yana biri. Mahsulot Janubiy Koreya texnologiyasi asosida "Koreys trans" qo'shma korxonasi ishlab chiqarildi. Xorijda allaqachon sinovdan o'tib, keng foydalanilayotgan mazkur qurilish materiali pishiqlik va mustahkamlik borasida metall to'siqlardan qolishmaydi.

— Polietilendan tayyorlangan to'siqlar sinmaydi, zarbaga bardoshli. Engil bo'lgani bois, transportda tashish xarajatlari kamroq, — deydi Toshkent ko'priklardan foydalanish unitar korxonasi direktori o'rinbosari Akmal Murodov. — Metall to'siqlarga nisbatan ancha arzon bo'lishi bilan birga, tez-tez yuvish, muayyan vaqtda bo'yab turish kabi ortiqcha qarovni talab etmaydi. Avtomobil' kelib urilganda, to'siq uni narigi tarafga yo'naltirib, o'zining mustahkamligi bilan qaytarib yuboradi. Bunday to'siqlarning eng asosiy afzalligi — eskirganidan keyin uni maydalab, yangidan shunday mahsulotlar yoki boshqa ashyolar ishlab chiqarish mumkin. Hozir bunday to'siqlar sinov tariqasida o'rnatilgan bo'lib, kutilgan natijani bersa, kelgusida undan boshqa yo'llar qurilishida ham keng foydalanish ko'zda tutilgan. Yurtimizda katta hajmdagi plastik chiqindilar mavjudligini hisobga olsak, bunday mahsulotlar ishlab chiqarishni mahalliyashtirish imkoniyatining istiqbolli ekani ko'rinadi.

Yo'lning asos qismiga 2 qatlamli asfal't-beton yotqizilishi uning mustahkamligini oshirgan. Buning uchun tsement bilan mustahkamlangan qorishma yoki bosib zichlanadigan betondan foydalanildi. Quruvchilarning aytishicha, unga ancha kamroq tsement sarflanadi. YA'ni odatiy betonlarning 1 metr kubiga 400-420 kilogramm tsement qo'shilsa, bosib zichlanadigan beton qoplama uchun 100-150 kilogramm tsement etarli bo'ladi. Ayni paytda jahonda ommalashib borayotgan bu qurilish materialidan, ayniqsa, Germaniya, Hindiston, AQSHda keng foydalanilmoqda. YUrtimizda ham qo'llanila boshlagan mazkur texnologiya zamonaviy mexanizatsiyalash bosqichiga o'tishning faol ko'rinishlaridan biri bo'lib, ish unumdorligini bir necha barobar oshiradi. Zavoddan chiqqan beton qorishmani zichlab, yo'lga yotqizish jarayonlarini to'liq texnika bajarishi hisobiga ishchi kuchi ham tejaladi.

Xavfsizlik uchun eng maqbul tanlov

Barcha sohalarda ilm-fan va innovatsiyaning uyg'unligi muvaffaqiyatlar sari yo'l ochib boraveradi. Transport yo'llari qurilishida jahon tajribasini miridan-sirigacha o'rgangan loyihachi tashkilotgina xalqaro standartlarga moslashib ishlay oladi. Ana shunday mezonlar asosida faoliyat ko'rsatishga "Yo'l loyiha byurosi" mutaxassislari, avvalo, harakat xavfsizligini oshirish maqsadida tasmalar kengligini qisqartirdi. Ya'ni belgilangan

qatorlar kengligi odatdagi 3,75 metrdan 3,5 metrga tushirildi.

— Aksariyat yo'llarimizda tasmalar 3,75 metr kenglikda bo'lgani bois, ko'pincha o'sha erda turgan avtomobil' yoniga boshqasi ham kelib qo'shiladi, — deydi Behzod Xoliqov. — Boisi, engil mashinaning kengligi o'rtacha 1,80 metr, avtobuslarniki esa 2,5 metr ekanini hisobga olsak, odatiy tasmalar kengligi bitta avtoullov uchun kattalik qiladi va bundan boshqalar foydalanishga urinadi. Natijada shu joyning o'zida tirbandlik yuzaga kelib, chorrahaning o'tkazish qobiliyati tushib ketadi. Avtohalokat sodir bo'lish ehtimoli yanada ortadi. SHu jihatlarni inobatga olgan holda, yo'l tasmalari kengligi 3,5 metr bo'lishiga qaror qildik. Bu tajriba Evropada ham ommalashgan. Ularda hatto 2,75-3,25 metr kenglikdagi yo'l tasmalari ham bor. Biroq 3,5 metr kenglik eng maqbul tanlov sifatida ko'proq qo'llaniladi.

Qurilish jarayonida ilg'or texnologiyalar, zamonaviy texnikadan foydalanilgani hisobiga yo'lning ravonligi ham ancha oshgan. Bunga ko'proq yo'l asos qatlamini tekislashga xizmat qiladigan qum-shag'al aralashmasi yoki tsement bilan mustahkamlangan qorishmaning yangicha usulda — asfal't yotqizgich yordamida yotqizilgani sabab bo'ldi. Bu ham yangi qo'llanilayotgan texnologiyalardan biri bo'lib, u avvallari avtogreyder yoki bul'dozer yordamida amalga oshirilgan. Jarayonda qoplamaning notekis joyga notekis tushishi holatlari ko'p kuzatilgan. Yangi usulda esa qorishma aniq qalinlik va nishabliklarda tekis joylashadi. Natijada yo'lning tekis va ravonligi ta'minlanadi.

Qurilish jarayonida Chirchiq daryosi ustida muhtasham ko'prik ham qad rostladi. Bosh pudratchi tashkilot — "O'zbekiston temir yo'llari" AJ tarkibidagi "Ko'prikqurilish tresti" unitar korxonasi quruvchilari tomonidan bunyod etilgan ko'prikning umumiy uzunligi 256, o'rtacha balandligi 8,5, kengligi esa 30 metrga teng.

Dunyo tajribasida ko'prik qurishdagi asosiy talablardan biri — ularning mustahkamligini ta'minlash hisoblanadi. Quruvchilarimiz ana shu jihatlarni e'tiborga olgan holda, jarayonda pishiq, chidamli materiallardan foydalandi. Ularni joy-joyiga qolipdek tushirishga zamonaviy texnikalar jalb qilindi. "Xalqqa uzoq yillar sifatli xizmat qilsin", degan yaxshi niyatlar bilan qurilgan mahobatli ko'prikni 7 ta mustahkam tayanch-ustun tutib turibdi.

Bugun Chirchiq daryosi ustidan o'tgan zamonaviy yo'ldan harakatlangan inson borki, uzog'i yaqin bo'lgani, manzilga tez va engil etib borayotganini to'lqinlanib gapirayotganiga guvoh bo'lamiz. Ayniqsa, asosiy trassa bo'yida qurilgan 6,5 kilometrli

velosiped yo'lagi hamda piyodalar yo'lkachalari hudud aholisi uchun katta qulaylik yaratdi. Ularning chetida o'rnatilgan plastik to'siqlar turli ko'ngilsiz hodisalardan asrashga xizmat qiladi.

Magistral atrofida olib borilgan ko'kalamzorlashtirish ishlari ham kishining bahri dilini ochadi. Yo'l bo'ylab ekilgan 50 turdagi manzarali daraxtlarning ko'pi xorijdan olib kelingan bo'lsa-da, mahalliy sharoitimizga moslashtirilgan. Nihol holda keltirilgan daraxtlarni parvarishlagan korxonalar endilikda ularni ko'paytirish ustida ham ish olib boryapti. Kelgusida barcha hududlarda ana shunday daraxtlarni ekish ko'zda tutilmoqda.

Bu yo'l yaqin kelajakda yurtimizning ulug'vor rejalariga ham kamarbasta bo'ladi, desak mubolag'aga yo'ymang. Prezidentimiz joriy yilning 25 fevral' kuni Toshkent viloyatida amalga oshiriladigan bunyodkorlik loyihalari taqdimoti chog'ida "Toshkent-Sharqiy" aerodromi yaqinida 155 gektarli bog' barpo etish loyihasi bilan ham tanishdi. Bu erda aholi va mehmonlar sayr qiladigan "yashil hudud" yaratilishi ko'zda tutilmoqda.

Mazkur bog'ning yonida Olimpiya shaharchasi qurilishi rejalashtirilgan. Osiyo Olimpiya kengashining qaroriga ko'ra, 2025 yilda yoshlar o'rtasidagi Osiyo o'yinlari Toshkentda o'tkaziladi. Shu maqsadda 160 gektar maydonda Olimpiya shaharchasi qurish bo'yicha loyiha ishlab chiqilgan. Chirchiq daryosining 5 kilometrdan ziyod qismida qirg'oqlarni tartibga keltirib, eshkak eshish musobaqalari uchun zarur sharoit yaratish mo'ljallanyapti. Uning bo'ylarida esa 270 gektarli park barpo etiladi.

Agar ana shu loyihalar tarhiga e'tibor qaratsangiz, ularga yaqin joydan o'qildiz kabi biz hikoya qilayotgan yo'l o'tganiga guvoh bo'lasiz. Demak, uning istiqboldagi xizmat ko'lami va ahamiyati yanada oshib boraveradi.

YAngi tushgan yo'l kechqurun yanada yorug', nurafshon manzilga aylanadi. Tunda undan o'tadigan transport vositalari yo'lini turnaqator terilgan 1 400 ta chiroq yoritib turadi. Yoritkichlar tayanchlari orasi ham maqbullashtirilgan. Ularning oraliq masofasi 40 yoki 20 metr emas, o'rtacha 30 metrni tashkil etadi. Zamonaviy, o'ta tejamkor tungi chiroqlar yo'llar singari odamlarning qalblariga ham yorug'lik olib kirib, dillarida rozilik, shukronalik hislarini mavjlantirayotgani ham bor gap.