

## **Асфальтбетон қопламали йўл тўшамаларининг муддатидан олдин емирилиши**

**Даулетов М (магистратура талабаси),  
Илмий раҳбар: кат.ўқ Амиров Т.Ж**

Ҳозирги вақтда, автомобиль йўллари лойиҳалаш, қуриш ва эксплуатация қилиш амалиётида йўл тўшамаларининг таъмирлараро хизмат муддати ва қолдиқ ресурсини аниқлаш масаласи долзарб бўлиб турибди. Йўл тўшамаларининг хизмат муддатини ҳисоблаб ва башорат қилиш методикаси амалдаги меъёрий ҳужжатлар МҚН 46-08, МҚН 52-2008, МҚН 05-2005 ларнинг талабларига асосланади. Бу ерда назарда тутилган методикалар рухсат этилган эластик эгилиш бўйича ҳисоблаш моделларидан бир қисмини ўз ичига олади. Чунки, йўл тўшамасининг эгилиши комплекс кўрсаткич бўлиб, фақат эгилиш эмас, чўзилишга, йўл пойи ва йўл қатламларида сурилишларга мустаҳкамлигини ҳам тавсифлайди.

Асфальтбетон қопламали йўл тўшамасининг лойиҳавий хизмат муддати, йўл тоифаси ва транспорт оқими ҳаракат жадаллигига қараб 12-16 йил қилиб белгиланган [1]. Йўл тўшамасини ҳисоблаш ва конструкциялаш бўйича мутахассислар қоплама материални толиқишга (усталости) текширишда, транспорт воситаларидан тушадиган юклар сонини ана шу муддатлардан келтириб чиқарадилар. Йўл тўшамаларини қуриш учун ишлатиладиган йўл қурилиш материаллар учун норматив ҳужжатлар (ГОСТ, TSh, DSt) даги талаблар ҳам шу муддатларга асосланган. Йўл пойи ва йўл тўшамаси қатламларини қуриш ишлари сифатини баҳоловчи ва назорат этувчи мезонлар ҳам ўша муддатларга мўлжал қилиб танланади.

Йўл қопламаларини сақлаш ва таъмирлаш учун керакли маблағлар ва воситаларни режалашда ҳам, кўпинча шу муддатлар асос қилиб олинади.

Бироқ амалиётдан маълум бўлишича, таъмирлараро муддатлардан анча олдинроқ йўл қатнов қисмида ҳар хил бузилишлар пайдо бўлади. Бу эса, мустаҳкамлик, равонлик каби эксплуатация сифатлари ва кўрсаткичлари аста–секин ёмонлашишига олиб келади.

Буларнинг сабаблари кўп бўлиб, улар, одатда, тўрт гуруҳга ажратилади:

1. Эксплуатация жараёнидаги ҳаракат жадаллиги ва таркибининг лойиҳа қийматлардан оғишлари;

2. Йўл пойи грунти ва йўл тўшамаси материалларининг биржинсли эмаслигини ҳисобга олиш;
3. Атмосфера жараёнлари реал параметрларининг йўл конструкциясини ҳисоблашда қабул қилинган кўп йиллик ўртача қийматлардан оғишлари;
4. Йўлни эксплуатация қилиш жараёнида уни сақлаш учун ҳақиқий бажарилаётган тадбирларнинг меъёрий ҳужжатларда кўрсатилган тартиб- қоидалардан оғишлари.

Юқоридагилардан кўриниб турибдики, автомобиль йўллари аксар ҳолларда лойиҳада кўрсатилган хизмат муддатини ўта олмайди, бунга объектив сабаблар кўп. Лойиҳалаш, қуриш, эксплуатация каби инвестицияланадиган босқичларнинг ҳар бирида муддатдан олдин емирилишларни олдиндан билиб бўлмайди ва емирилиш сабаблари мавҳумлигича қолади. Шунинг учун уларни режали тарзда йўқотишнинг иложиси йўқ.

Бу мавҳумликни ҳаспўшлаш учун айрим вақтда ҳамма айбни автомобиль йўли ўтган ҳудуднинг табиий-иқлим шароитларига тўнкалиб, лойиҳаловчилар, қурувчилар ва эксплуатация қилувчиларни маъсулиятдан қутқариб қолмоқчи бўлинади. Мавҳумликларни йўқотиш учун масалага янгича ёндошиб, ноқулай об-ҳаво шароитлари билан одамларга боғлиқ сабабларни, йўл қурилиш технологияларини бузиш, материалларга бўлган давлат стандартлари талабларига риоя қилмаслик, эксплуатация меъёрларидан четга чиқиш, транспорт воситалари ўқиға тушадиган юклама меъёрларини ва ҳаракатланиш қоидаларини бузиш кабиларни фарқлай билиш керак. Чунки, бозор иқтисоди шароитлари бу масалаларга жиддий ёндошишни ҳар қандай қўшимча харажатлар, уларни келтириб чиқарганлар зиммасига юклатилиши зарурлигини тақозо этади.

Кейинги йилларда кенг қўлланаётган усул яъни автомобиль йўллари ҳолатини ташхислаш, йўлнинг жорий ҳолатини қайд қилади. Лекин йўл конструкциясида бузилишларнинг тўпланиш жараёнлари ҳақида жуда оз маълумот беради. Ҳозирги вақтда, йўлларнинг эксплуатацион ҳолатини баҳолаш ва бошқариш бўйича, ривожланган давлатларда HDM, RoSy PMS, BMS, ROMAPS ва бошқа бир қатор моделлар ва дастурлардан фойдаланилмоқда[2]. Бу моделлар Европа, Африка ва Америка мамлакатларида ўтказилган тадқиқотлар ва олинган статистик маълумотлар асосида ишлаб чиқилган. Ўзбекистоннинг табиий-иқлим шароитлари, маҳаллий йўл қурилиш материаллари, транспорт оқими хусусиятлари ва

ҳаракат жадаллиги бошқача бўлгани сабабли, бу моделлардан бевосита фойдаланиш қийин. Шунинг учун, Ўзбекистон шароитларида қўллаш мумкин бўлган моделларни маҳаллий шароитларимиздан келиб чиққан ҳолда ишлаб чиқишимиз зарур.

Фойдаланилган адабиётлар:

1. МҚН 41-2008 “Нобикир йўл тўшама ва қопламалари ҳамда сиртқи ишлов қатламларининг таъмирлараро хизмат муддатларининг соҳавий меъёрлари”, “Ўзавтойўл” ДАК Автомобиль йўллари илмий-текшириш институти, Тошкент ш.: 2008 й.
2. Шахидов А.Ф., Амиров Т.Ж. “Асфальтбетон қопламали йўл тўшамаларидаги бузилишларнинг тўпланиши”. ТАЙИ хабарномаси. 2011 й. 1-сон. 57-62 бет.