

НАРУШЕНИЕ ДОРОЖНОГО ПОЛОТНА ПРИ ПЕРЕВОЗКАХ КРУПНОГАБАРИТНОГО И ТЯЖЕЛОВЕСНОГО ГРУЗА

Доцент А.Х.Хабибуллаев, магистр У.Хахимов

(Наманганский инженерно-строительный институт)

Аннотация. Транспортировка крупногабаритных тяжеловесных грузов играет значительную роль в промышленности любой страны. В статье рассматривается транспортный процесс перевозки крупногабаритного и тяжеловесного груза (КТГ) и его воздействие на дорожное покрытие. Так же проводится анализ существующих категорий дорог и категорий тяжеловесных грузов.

Ключевые слова: *крупногабаритный тяжеловесный груз (КТГ), дорожное покрытие, перевозочный процесс.*

VIOLATION OF THE ROAD WHILE TRANSPORTATION OF LARGE AND HEAVY LOAD

Associate Professor A.Kh.Khabibullaev, Master U.Khakimov

(Namangan Engineering and Construction Institute)

Annotation. Transportation of oversized heavy cargo plays a significant role in the industry of any country. The article discusses the transport process of transportation of oversized and heavy cargo (LHG) and its impact on the road surface. The analysis of existing categories of roads and categories of heavy cargo is also carried out.

Key words: *large-size heavy cargo (KTG), road surface, transportation process.*

Увеличение промышленного строительства и производства в республике Узбекистан значительно повысило объем перевозок КТГ-одного из сложных видов автомобильных перевозок. Впрочем, эксплуатация крупногабаритного тяжеловесного оборудования уменьшает время доставки этого вида груза, и, соответственно, время использования объектов уменьшает количество механизмов, которые работают при завершении монтажа оборудования, уменьшает габариты строительных территорий, увеличивает

производительность труда и снижает себестоимость и трудоемкость монтажных работ. Во всех видах транспорта встречается определение крупногабаритного тяжеловесного груза. Даже на одном виде транспорта совершенно отсутствует единообразное понятие крупногабаритного тяжеловесного груза, что напрямую связано с особенностями и провозными способностями подвижных составов, которые применяются для перевозки данных грузов, а также с безопасностью перевозочного процесса в целом.

Превышение допустимых нормативов по одному из этих параметров означает, что груз является тяжеловесным и влечет необходимость получения специального разрешения на перевозку такого груза и возмещение ущерба причиняемого тяжеловесным транспортным средством дорожному полотну и сооружениям (мостам и развязкам), а также обеспечение дополнительных мер безопасности движения тяжеловесного транспорта [1].

Перевозка крупногабаритных тяжеловесных грузов способствует ухудшению основных эксплуатационных показателей дороги - ровности и прочности дорожной конструкции, что приводит к нарушению дорожного покрытия. Ниже представлены виды нарушения дорожного покрытия:

Трещины—часто встречающиеся нарушения дорожного покрытия, которые приводят к возникновению вторичных серповидных трещин и последующему появлению выбоин. Сквозные трещины в течение времени раскрываются еще больше и способствуют снижению прочности дорожной конструкции.

Поперечные и продольные косые трещины на цементобетонном покрытии –вид нарушения дорожного покрытия, который зависит от таких факторов как недостаточная толщина плиты, увеличенные размеры плиты, неудовлетворительное состояние земляного полотна и т.д.

Колейность - искажение поперечного профиля дорожного покрытия. Данный вид нарушения появляется из-за возникновения остаточных деформаций в рабочем слое земляного полотна, несвязных слоях основания и самом дорожном покрытии. Под воздействием движения остаточные

деформации суммируются, что способствует росту глубины колеи и высоты выпора покрытия по краям колеи.

Выбоины - локальные разрушения поверхности дорожного покрытия в виде углублений разной формы с ярко выраженными краями. Выбоины считаются по следствием образования и развития сетки трещин, действия шины с шипами, нарушения технологии производства работ, недостаточной прочности покрытия.

Проломы- разрушения дорожного покрытия на всю толщину на определенных участках разной площади. Проломы приводят к растрескиванию покрытия на отдельные блоки с просадкой их части из-за резкого снижения прочности земляного полотна, недостаточной прочности дорожной одежды и воздействия ненормативной нагрузки.

Дороги в РУз подразделяются на 5 категорий. Современные технические регламенты предъявляют более высоким требования к дорогам, в частности, относительно способности выдерживать нагрузки передаваемым транспортными средствами через оси на дорожное полотно:

Транспортное средство, имеющее общую массу с грузом не более 40 тонн и проходящее тот или иной участок дороги, может по показателю допустимой осевой нагрузки превышать предельные значения для данной дороги. Конечно, об этом будут предупреждать соответствующие дорожные знаки, но часто альтернативных путей доехать до нужного места назначения просто не существует или они крайне экономически не эффективны. Тяжеловесные грузы разделяют на три категории, в зависимости от сложности организации его перевозки по территории республики Узбекистан:

1-я категория сложности: перевозка тяжеловесного груза, с превышением допустимой общей массы транспортного средства с грузом, но без превышения допустимых осевых нагрузок. Вес груза от 23 до 30 тонн при общей массе транспортного средства с грузом до 55 тонн.

2-я категория сложности: вес груза от 31 до 50 тонн при общей массе транспортного средства с грузом до 100 тонн.

3-я категория сложности: вес груза более 50 тонн при общей массе транспортного средства с грузом более 100 тонн.

Во всех странах мира выстроена целая система защиты дорог от негативного влияния автомобильных перевозок КТГ. В республике такую систему поддерживают целым рядом документов для строительства, развития и поддержки в нормальных условиях эксплуатации автомобильных дорог страны

По статистике, 56% от общего размера вреда федеральным трассам, наносят именно грузовые автомобили массой свыше 12 тонн. Система взимания платы «Платон» - это новый внебюджетный источник финансирования дорожной отрасли. Проект способствует улучшению качества автомобильных дорог, развитию транспортной инфраструктуры страны, снижению аварийности, совершенствованию логистических цепочек, а также развитию добросовестной конкуренции на рынке грузоперевозок. Развитие транспортной инфраструктуры обеспечит дополнительные вложения средств в ремонт и реконструкцию дорог.

Использованные литературы:

1. Khabibullayev A. X., Yusupjonov M. O., Azimjonov S. O. ENSURING CONSTRUCTION QUALITY IN THE CONSTRUCTION OF ASPHALT CONCRETE PAVEMENTS //Euro Asia Conferences. Euro Science: International Conference on Social and Humanitarian Research, Hosted from Cologne, Germany. – 2021. – С. 119-122.

2. Habibullayev A. H. et al. CHEMICAL COMPOSITION AND STRUCTURE OF BITUMENS //Экономика и социум. – 2022. – №. 6-2 (97). – С. 75-78.

3. Khabibullayev A. K., Yusupjonov M. O. O. COMPARISON OF THE CONSTRUCTION OF EUROPE AND THE REPUBLIC OF UZBEKISTAN IN THE CONSTRUCTION OF ASPHALT PAVEMENTS AND THE

DEVELOPMENT OF MEASURES TO ADDRESS SHORTCOMINGS

//Academic research in educational sciences. – 2021. – Т. 2. – №. 7. – С. 218-221.

4. Хабибуллаев А. Х., Мухаммаджанов А. О., Мамасолиев С. Н. У. Свойства гетерокомполитных полимерных покрытий для применения в хлопкоочистительных технологических оборудованиях получаемых активационно-гелиотехнологическим методом //Механика и технология. – 2022. – №. Спецвыпуск 1. – С. 188-192.

5. МАХКАМОВ Д. И. и др. ЭКОНОМИКА И СОЦИУМ //ЭКОНОМИКА. – С. 147-153.

6. Ergashev M. et al. АВТОМОБИЛЬ ЙЎЛЛАРИ СОҲАСИДА ДОИМИЙ ФАОЛИЯТ КЎРСАТУВЧИ БАЗАВИЙ GPS СТАНЦИЯЛАРИДАН ФОЙДАЛАНИШ //Academic research in educational sciences. – 2021. – Т. 2. – №. 11. – С. 52-61.

7. Хабибуллаев А.Х., Мухаммаджанов А.О., Мамасолиев С.Н. Свойства гетерокомполитных полимерных покрытий для применения в хлопкоочистительных технологических оборудованиях получаемых активационно-гелиотехнологическим методом //Механика и технология. – 2022. – №. Спецвыпуск 1. – С. 188-192.

8. Махкамов Д. И. и др. РАЗРАБОТКА СДВИГОУСТОЙЧИВЫХ КОМПОЗИЦИОННЫХ АСФАЛЬТОБЕТОННЫХ МАТЕРИАЛОВ ДЛЯ ПОКРЫТИЙ ДОРОГ ПУТЕМ МЕХАНОХИМИЧЕСКОЙ МОДИФИКАЦИИ ОРГАНОМИНЕРАЛЬНЫХ КОМПОНЕНТОВ //Universum: технические науки. – 2021. – №. 5-2 (86). – С. 75-82.

9. Mutalibov I. et al. AVTOMOBIL YO'LLARIDA SEMENTBETON QOPLAMALARNI MUSTANKAMLIGINI OSHIRISH TEXNOLOGIYASINI TAKOMILLASHTIRISH //Academic research in educational sciences. – 2021. – Т. 2. – №. 10. – С. 681-686.