

## إعادة تدوير ركام الزلازل في إدلب: تقييم الخصائص واستعماله في بناء الطرقات

د. عباس الحاج علي العباس

كلية الهندسة المدنية، جامعة إدلب

### الملخص:

تُعد دراسات إعادة تدوير ركام الزلازل لاستعماله في تطبيقات الطرق أمراً بالغ الأهمية في مجال الهندسة المدنية، إذ تهدف إلى تقييم خصائص هذه المواد ومدى ملاءمتها للاستعمال في تطبيقات البنية التحتية للطرق. تتضمن هذه الدراسة اختبارات عدّة مختلفة تشمل اختبارات لتحديد الخواص التي قد تؤثر على أداء هذه المواد. فاختبار لوس أنجلوس لتقدير مقاومة المواد للتأكل والاهتزاء، واختبار المكافئ الرملي لتحديد مدى ملاءمة الركام للاستخدام في الطبقات الأساسية، واختبار التدرج الحب. تم تقييم عدد من عينات من خلطات المواد حصوية ناتجة عن طحن الركام الناتج عن الزلازل من مناطق مختلفة، مثل موقع مدينة إدلب، وموقع مدينة أريحا، وموقع جسر الشغور وتمت مقارنة النتائج مع عينة معيارية لمواد حصوية ناتجة عن طحن الأحجار الكلسية من أحد المقاالت الحجرية المعتمدة في شمال غرب سوريا، وذلك من أجل تحديد ملاءمة هذه المواد للاستعمال تبيّن أن بعض المواد المعاد تدويرها تُظهر قيمةً مقبولةً وتلبي المعايير المطلوبة، في حين يتطلّب استعمال البعض الآخر دراسات إضافية لضمان جودتها. أظهرت النتائج أن معاملات الاهتزاء لعينات المواقع الثلاثة تتجاوز الحد المسموح به للمواد حصوية المستعملة في الطبقة السطحية للطرق مع ذلك، يمكن الاستفادة من هذه المواد في طبقات ما تحت الأساس، لكن مع التركيز على بعض التحفظات. فلا يُنصح باستعمال المواد المعاد تدويرها من المواقع الثلاثة في تركيبة الطبقة السطحية للطرق.

**الكلمات المفتاحية:** زلازل، بنية تحتية، مواد معاد تدويرها، تطبيقات الطرق.

## **Recycling Earthquake Rubble in Idlib: Evaluation of Properties and Its Use Road Construction**

Dr. Abbas Al haj Ali Al Abbas

**Civil Engineering, Idleb University**

### **Abstract:**

Studies on recycling earthquake rubble for use in road applications are of great importance in the field of civil engineering. These studies aim to assess the properties of these materials and determine their suitability for use in road infrastructure applications. The study includes several different tests that evaluate characteristics potentially affecting the performance of these materials. These include the Los Angeles abrasion test to assess resistance to wear and degradation, the sand equivalent test to evaluate the suitability of aggregates for base layers, and the particle size distribution (gradation) test. Several samples of aggregate mixtures produced by crushing earthquake debris from different locations — such as Idlib, Ariha, and Jisr al-Shughur — were evaluated and compared with a standard sample of crushed limestone aggregates obtained from a certified quarry in northwestern Syria, in order to assess the suitability of these materials. It was found that some recycled materials exhibit acceptable values and meet the required standards, while others require further study to ensure their quality. The results showed that the abrasion values of the samples from the three sites exceed the permissible limits for aggregates used in road surface layers. However, these materials can be used in sub-base layers, albeit with certain precautions. Therefore, it is not recommended to use recycled materials from these three locations in layer of roads.

**Keywords:** Earthquakes, Recycled Materials, Road Applications.

### 3. مقدمة

الزلزال هو ظاهرة طبيعية تتمثل في اهتزازات قوية تحدث في قشرة الأرض نتيجة لانزلاق الصخور على طول الشقوق الأرضية (Li et al., 2017). تسبب الزلزال في أضرار جسيمة على البنى التحتية والمجتمعات المتأثرة. شهدت سوريا وتركيا سلسلة من الزلزال التي تسببت في خسائر بشرية ومادية كبيرة. تضررت البنى التحتية في المناطق المتأثرة بشكل خاص جراء هذه الزلزال، ما أدى إلى حاجة ماسة لإعادة بناء وإصلاح البنية التحتية المتضررة (Naddaf, 2023).

إعادة تدوير الركام المتكون نتيجة للزلزال والحروب تعد خطوة مهمة نحو تحسين البنية التحتية والحفاظ على الموارد. يمكن استعمال الركام المتكون من الأنقاض لإعادة بناء الطرق، والساحات العامة، والمنشآت العامة، والخاصة. تعد هذه العملية حلًا مستدامًا وصديقًا للبيئة، إذ تقلل من كمية النفايات المرسلة إلى مكبات النفايات، وتتوفر مواد بناء بأسعار منخفضة (Rashwani et al., 2023). إن إعادة تدوير الركام يتيح العديد من الفوائد، منها:

1- **تقليل التكلفة:** يمكن أن يكون استعمال الركام المعد تدويره أرخص من استعمال المواد الجديدة في البناء والتشييد (Rashwani et al., 2021; Makul et al., 2021; al., 2023)

2- **حماية البيئة:** يقلل إعادة تدوير الركام من الحاجة إلى استخراج المواد الطبيعية، ما يساهم في الحفاظ على الموارد الطبيعية وتقليل التلوث البيئي (Ozbakkaloglu et al., 2017; Paine et al., 2009)

3- **تحسين البنية التحتية:** يمكن استعمال الركام في بناء الطرق والساحات العامة والمباني، ما يسهم في تحسين البنية التحتية المتضررة (Wijayasundara et al., 2013) (Zhang et al., 2019) (Ho et al., 2013) (al., 2017)

4- **الاستدامة:** يسهم إعادة تدوير الركام في تعزيز مفهوم الاستدامة في البناء والتشييد، تم استعمال الركام المعاد تدويره من مخلفات البناء والهدم بدلاً للركام الطبيعي في السنوات الأخيرة من أجل تقليل الاستهلاك المرتفع للموارد الطبيعية (Sonawane & Pimplikar, n.d) (Kazberuk Kosior & Grzywa, 2014)

5- **خلق فرص عمل:** تساهم إعادة تدوير ركام الزلازل في خلق فرص عمل جديدة في مجال جمع وفرز ومعالجة الركام. بما أن هذه العمليات تتطلب العمالة اليدوية والتقنيات المتخصصة، فإنها توفر فرص عمل لسكان المحليين وتعزز الاقتصاد المحلي. تُعد منطقة إدلب واحدة من أكثر المناطق تضرراً من الزلزال الأخير في سوريا، ما أدى إلى وجود كميات كبيرة من الركام. تهدف هذه الدراسة إلى تقييم إمكانية إعادة تدوير ركام الزلازل في شمال غرب سوريا واستعماله في إعادة بناء البنية التحتية والمنشآت المتضررة. كما وستشمل الدراسة إجراء اختبارات على عينات من الركام من ثلاثة مواقع في موقع مدينة إدلب) موقع مدينة إدلب، أريحا، جسر الشغور) لفحص خصائصها بهدف تدوير الركام من أجل إعادة استعماله في أعمال البنية التحتية، وتطبيقات الطرق.

#### 4. طريقة البحث

الدراسة تهدف إلى تقييم إمكانية إعادة تدوير ركام الزلازل في شمال غرب سوريا واستعماله في تطبيقات الطرق والخرسانة من أجل إعادة تأهيل البنية التحتية والمنشآت المتضررة. إذ تقسم مراحل

العمل إلى:

**4.1 جمع المعلومات:** مراجعة المصادر العلمية المتعلقة بإعادة تدوير ركام الزلازل مثل الكتب والمجلات العلمية وتقارير المؤسسات الدولية والمواقع الإلكترونية.

**4.2 تحليل المعلومات:** تحديد الخصائص الفيزيائية والكيميائية لركام الزلازل، وتقدير إمكانية إعادة تدويره في تطبيقات البناء / والطرق، وتحليل الفوائد الاقتصادية والبيئية والاجتماعية لإعادة التدوير.

**4.3 تحديد التجارب:** تحديد نوعين من التجارب الأساسية اللازمة لتحديد مواصفات المواد في: تطبيقات الخرسانة وتطبيقات الطرق.

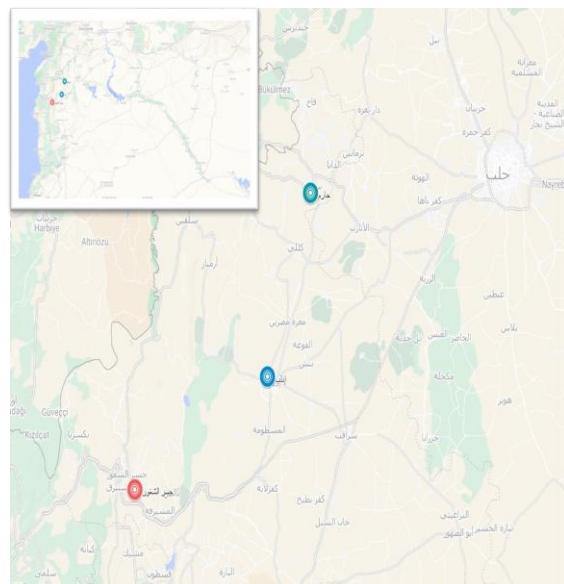
**4.4 جمع العينات:** جمع عينات من ركام الزلازل من ثلاثة مناطق في إدلب: موقع مدينة إدلب، أريحا، جسر الشغور.

**4.5 . إجراء التجارب:** إجراء التجارب على عينات الركام لفحص خصائصها.

**4.6 تحليل النتائج:** تحديد ملائمة ركام الزلازل / الاعمال العدائية للاستعمال في تطبيقات البناء والطرق، وتحديد النسبة المئوية لاستعماله، وتقدير التأثير البيئي والاقتصادي لإعادة التدوير.

شملت الدراسة إجراء اختبارات على عينات من الركام جمعت من ثلاثة مناطق في إدلب (موقع مدينة إدلب، أريحا، جسر الشغور) ومقارنتها مع تجارب تمت على مواد مقلع نظامية ناتجة عن طحن الأحجار الكلسية من مدينة سرمنا كما هو موضح في الشكل رقم 1.

الشكل رقم 1 مناطق جمع عينات ركام الزلزال/ الاعمال العدائية<sup>5</sup>



## ٤. اختبارات تطبيقات الطرق

تتطلب فهم وتقدير الخصائص الفيزيائية والميكانيكية للتربة والمواد الحصوية في مجال الهندسة المدنية استعمال مجموعة متنوعة من الاختبارات والتحاليل. يعد تقدير الكثافة الجافة الحقلية وحساب درجة الرص جزءاً أساسياً من هذه العمليات، إذ يساعد في فهم الحالة الرصية للتربة بعد تأثير الآليات والعوامل المختلفة. إضافة إلى ذلك، يُجرى اختبارات مثل قياس مقاومة المواد الحصوية على الصدم والاهتزاء بالاحتكاك واختبار المعادل الرملي واختبار التدرج الحبي واختبار امتصاص الماء، لتقدير صلاحية هذه المواد للاستعمال في الطرق والبنية التحتية. وفي النهاية، يُعد دليل اللدونة أداة مهمة لتحديد حدود السيولة واللدونة في التربة، ما يساهم في تحسين جودة التصميم والتنفيذ في مشاريع الهندسة المختلفة.

## 5.1 اختبار لوس أنجلس

أجري اختبار لوس أنجلس (AASHTO T96) Los Angeles abrasion لقياس مقاومة المواد الحصوية على الصدم والاهتراء بالاحتكاك بغية تحديد صلاحيتها للاستعمال في أعمال الطبقات المختلفة للطرق وأعمال البناء.

### 5.1.1 العينة المعيارية

أجري اختبار لوس أنجلس على العينة المعيارية التي جمعت من مقلع في مدينة سرمنا وزنها 5 كغ وكانت أقطار الحصويات المستعملة (25+19+12.5+9.5) ملم، إذ كانت عدد الدورات للجهاز بمقدار 500 دورة وعدد الكرات الفولاذية 12 كما يظهر في الجدول (1.1)

#### الجدول (1.1): تطبيقات الطرق - اختبار لوس أنجلس على العينة المعيارية

3346	وزن المواد المحجوزة على المنخل N12 الذي فتحته
	مقدار بـ mm 1.7 غ
% 33.08	عامل الاهتراء %

تظهر نتائج اختبار لوس أنجلوس أن عينة منطقة سرمنا المعيارية أعطت معامل اهتراء قيمته 33.08 % علماً ان معامل الاهتراء وفقاً لدليل المواصفات الوطنية السورية يجب ألا يزيد للمواد الحصوية المستعملة في البيتون عن 30 % والاعمال الطرق يجب ألا يزيد عن قيمه 40 % في طبقه الأساس و 50 % في طبقة ما تحت الأساس لذلك يمكن استعمال هذه الحصويات في طبقة الأساس وما تحت الأساس في الطرق

### 5.1.2 عينة موقع مدينة إدلب

أجري اختبار لوس أنجلوس على عينة من ركام الزلازل التي جمعت من موقع مدينة إدلب وزنها 5 كغ وكانت أقطار الحصويات المستعملة (25+19+12.5+9.5) ملم، إذ كانت عدد الدورات للجهاز بمقدار 500 دورة وعدد الكرات الفولاذية 12 كما يظهر في الجدول (1.2)

الجدول (1.2): تطبيقات الطرق - اختبار لوس أنجلوس على الركام الخرساني المعاد تدويره من موقع مدينة إدلب

نكرار التجربة		البلد
تجربة 2	تجربة 1	
2760	1634	وزن المواد المحجوزة على المنخل N12 الذي فتحته
%44.8	%67.3	مقدمة بـ mm1.7 عامل الاهتزاء %

تظهر نتائج اختبار لوس إنجلوس أن عينه من منطقة إدلب أعطت معامل اهتزاء قيمته 67.3% عند التجربة 1 وكررت التجربة لأن النتيجة شاذة وأعطت في التجربة 2 قيمة اهتزاء 44.8% تعتمد التجربة 2 على "معامل الاهتزاء" وفقاً لدليل المواصفات الوطنية السورية يجب ألا يزيد للمواد الحصوية المستخدمة في أعمال الطرق يجب ألا يزيد عن قيمه 40% في طبقة الأساس و50% في طبقة ما تحت الأساس لذلك يمكن استعمال الحصويات في طبقة ما تحت الأساس في الطرق.

## 3 عينة موقع مدينة أريحا

أجري اختبار لوس أنجلوس على عينة من ركام الزلزال التي جمعت من موقع مدينة أريحا وزنها 5 كغ وكانت أقطار الحصويات المستعملة (25+19+12.5+9.5) ملم، إذ كانت عدد الدورات للجهاز بمقدار 500 دورة وعدد الكرات الفولاذية 12 كما يظهر في الجدول (1.3)

**الجدول (1.3): اختبار لوس أنجلوس على الركام الخرساني المعد تدويره من موقع مدينة أريحا**

كرار التجربة			البند
تجربة 3	تجربة 2	تجربة 1	
2914	2800	2608	وزن المواد المحجوزة على المنخل N12 الذي فتحته
%41.72	%44	%47.84	مقدمة بـ mm1.7 عامل الاهتراء %

تظهر نتائج اختبار لوس أنجلوس ان عينة منطقة أريحا أعطت معامل اهتراء قيمته 47.84 % عند التجربة 1 وكررت التجربة لأن النتيجة شاذة وأعطت في التجربة 2 قيمة اهتراء 44 % وفي التجربة 3 قيمة اهتراء 41.72 % تعتمد التجربة 3 علماً أن معامل الاهتراء وفقاً "لدليل المواصفات الوطنية السورية يجب ألا يزيد للمواد الحصوية المستعملة في الطرق عن قيمة 40 % في طبقة الأساس و 50 % في طبقة ما تحت الأساس لذلك يمكن استعمال الحصويات في طبقة ما تحت الأساس في الطرق.

### 5.1.4 عينة موقع جسر الشغور

أجري اختبار لوس أنجلوس على عينة من ركام الزلازل التي جمعت من موقع جسر الشغور وزنها 5 كغ وكانت أقطار الحصويات المستعملة (25+19+12.5+9.5) ملم، إذ كان عدد الدورات للجهاز بمقدار 500 دورة وعدد الكرات الفولاذية 12 كما يظهر في الجدول (1.4).

الجدول (1.4): تطبيقات الطرق - اختبار لوس انجلوس على الركام الخرساني المعاد تدويره من موقع جسر الشغور

نكرار التجربة	البيان
تجربة 1	وزن المواد المحجوزة على المنخل N12 الذي فتحته
2860	مقدمة بـ mm 1.7
%42.8	عامل الاهتراء %

تظهر نتائج اختبار لوس أنجلوس أن عينة منطقة جسر الشغور أعطت معامل اهتراء قيمته 42.8% عند التجربة 1 علماً أن معامل الاهتراء وفقاً لدليل المواصفات الوطنية السورية يجب ألا يزيد للمواد الحصوية المستعملة في أعمال الطرق يجب ألا يزيد عن قيمة 40% في طبقة الأساس و50% في طبقة ما تحت الأساس لذلك يمكن استعمال الحصويات في طبقة ما تحت الأساس في الطرق.

### 2.5 اختبار المعادل الرملي Sand equivalent S.E

أجري اختبار المعادل الرملي T 176) Sand equivalent S.E (AASHTO لتحديد نسبة الشوائب والمواد الغضارية في المواد الحصوية لمعرفة مدى صلاحيتها لأعمال الطرق.

### 5.2.1 العينة المعيارية:

أجري اختبار المعادل الرملي على العينة المعيارية التي جمعت من مقلع في مدينة سرمنا إذ تظهر نتائج الاختبار في الجدول (1.5).

رقم المحاولة	ارتفاع الغضار مع الرمل h1	ارتفاع الرمل h2	المعادل الرملي %	المعادل الرملي الوسطى %
3	2	1		
15	14.5	15.5		
8.7	8.5	9		
58	58.6	58.1		
	58.2%			

### الجدول (1.5): تطبيقات الطرق - اختبار المعادل الرملي للعينة المعياري

أن قيمة اختبار المعادل الرملي على العينة المعيارية التي جمعت من مقلع في مدينة سرمنا 58.2% وحسب ما هو منصوص عليه في الكود السوري فإن قيمة المكافئ الرملي للمواد المستعملة في الطرق في طبقة الأساس فيجب ألا تقل عن 35% وفي طبقة ما تحت الأساس لا تقل عن 25% لذلك يمكن استخدام هذه المواد في طبقة الأساس وطبقة ما تحت الأساس.

### 5.2.2 عينة موقع مدينة إدلب:

أجري اختبار المعادل الرملي على عينة من ركام الزلزال التي جمعت من موقع مدينة إدلب إذ تظهر نتائج الاختبار في الجدول (1.6).

### الجدول (1.6) تطبيقات الطرق - اختبار المعادل الرملي للركام المعاد تدويره من موقع مدينة إدلب

إن قيمة اختبار المعادل الرملي على العينة التي جمعت من محطة تدوير أنفاص في موقع مدينة إدلب 28.4% وحسب ما هو منصوص عليه في الكود السوري فإن قيمة المكافئ الرملي للمواد المستعملة في الطرق في طبقة الأساس فيجب ألا

نقل عن 35% وفي طبقة ما تحت الأساس لا نقل عن 25% لذلك يمكن استعمال هذه المواد طبقة ما تحت الأساس.

### 5.2.3 عينة موقع مدينة أريحا:

أجري اختبار المعادل الرملي على عينة من ركام الزلزال التي جمعت من أريحا إذ تظهر نتائج الاختبار في الجدول (1.7).

رقم المحاولة	3	2	1	
ارتفاع الغضار مع الرمل h1	27.5	28.4	28	
ارتفاع الرمل h2	7.9	7.9	8	
المعادل الرملي %	28.7	27.8	28.6	
المعادل الرملي الوسطي %			%28.4	

الجدول (1.7): تطبيقات الطرق - اختبار المعادل الرملي للركام المعاد تدويره من موقع مدينة أريحا

رقم المحاولة	3	2	1	
ارتفاع الغضار مع الرمل h1	25.2	25	25	
ارتفاع الرمل h2	7.5	7.1	7.3	
المعادل الرملي %	29.8	28.4	29.2	
المعادل الرملي الوسطي %			%29.1	

إن قيمة اختبار المعادل الرملي على العينة التي جمعت من محطة تدوير أنقاض في موقع مدينة أريحا 29.1% وحسب ما هو منصوص عليه في الكود السوري فإن قيمة المكافئ الرملي للمواد المستعملة في الطرق في طبقة الأساس فيجب ألا نقل عن 35% وفي طبقة ما تحت الأساس لا نقل عن 25% لذلك يمكن استعمال هذه المواد طبقة ما تحت الأساس.

### 5.2.4 عينة موقع جسر الشغور:

أجري اختبار المعادل الرملي على عينة من ركام الزلزال التي تم جمعها من موقع جسر الشغور حيث تظهر نتائج الاختبار في الجدول (1.8).

الجدول (1.8): تطبيقات الطرق - اختبار المعادل الرملي للركام المعاد تدويره من موقع جسر الشغور

رقم المحاولة	1	29	3
ارتفاع الغبار مع الرمل h1	28.8	29	29.1
ارتفاع الرمل h2	7.7	7.4	7.8
المعادل الرملي%	26.7	25.5	26.8
المعادل الرملي الوسطي %	%26.4		

إن قيمة اختبار المعادل الرملي على العينة التي جمعت من محطة تدوير أنقاض في مدينة جسر الشغور 26.4% وحسب ما هو منصوص عليه في الكود السوري فان قيمة المكافئ الرملي للمواد المستعملة في الطرق في طبقة الأساس فيجب ألا تقل عن 35% وفي طبقة ما تحت الأساس لا تقل عن 25% لذلك يمكن استعمال هذه المواد في طبقة ما تحت الأساس

### اختبار التدرج الحبي Grain-size Analysis of Aggregate

لتحديد التدرج الحبي تم اعتماد (ASTM C136)

تم تحديد النسب المئوية الوزنية للحبات ذات قطرات معينة، بهدف تحديد إمكانية استعمال المواد الحصوية في الأعمال الهندسية.

### 5.3.1 العينة المعيارية:

أجري اختبار التدرج الحبي على العينة المعيارية التي جمعت من موقع في مدينة سرما حيث تظهر نتائج الاختبار في الجدول (1.9).

الجدول (1.9): التدرج الحبي لعينة المعيارية

فتحة المنخل mm	وزن محجوز gr	وزن محجوز gr	وزن محوّز تراكمي gr	النسبة المئوية المحوّزة %	النسبة المئوية الماراة %	الحد الأدنى	الحد الأعلى
50	224	224	224	2	100	100	100
37.5	794	794	1018	11	89	70	100
25	620	620	1638	18	82	45	80
12.5	1690	1690	3328	37	63	30	60
4.75	2234	2234	5562	62	38	20	50
2	1330	1330	6892	77	23	15	40
0.425	1446	1446	8338	93	7	5	25
0.075	616	616	8954	99	1	0	10
pan	9000	9000	9000	100	0	*	*

## 5.3.2 عينة موقع مدينة إدلب

أجري اختبار التدرج الحبي الرملي على عينة من ركام الزلازل التي تم جمعها من موقع مدينة إدلب حيث تظهر نتائج الاختبار في الجدول رقم (1.10).

الجدول (1.10): اختبار التدرج الحبي للرخام المعاد تدويره من موقع مدينة إدلب

فتحة المنخل mm	وزن محجوز gr	وزن محجوز gr	وزن محوّز تراكمي gr	النسبة المئوية المحوّزة %	النسبة المئوية الماراة %	الحد الأدنى	الحد الأعلى
50	186	186	186	2	100	100	100
37.5	568	568	754	8	92	70	100
25	726	726	1480	16	84	45	80
12.5	844	844	2324	26	74	30	60
4.75	1808	1808	4132	46	54	20	50
2	1820	1820	5952	66	34	15	40
0.425	1634	1634	7586	84	16	5	25
0.075	604	604	8190	91	9	0	10
pan	9000	9000	9000	100	0	*	*

## 5.3.3 عينة موقع مدينة أريحا

أجري اختبار التدرج الخبي الرملي على عينة من ركام الزلازل التي جمعت من موقع مدينة أريحا إذ تظهر نتائج الاختبار في الجدول (1.11).

لجدول (1.11): اختبار التدرج الخبي للركام المعاد تدويره من موقع مدينة أريحا

الحد الأعلى	الحد الأدنى	النسبة المئوية الماردة %	النسبة المئوية الممحوزة %	وزن محجوز تراكمي gr	وزن محجوز gr	فتحة المنخل mm
100	100	100	5	496	496	50
100	70	86	14	1420	924	37.5
80	45	77	23	2254	834	25
60	30	56	44	4400	2146	12.5
50	20	27	73	7294	2894	4.75
40	15	16	84	8446	1152	2
25	5	5	95	9512	1066	0.425
10	0	2	98	9812	300	0.075
*	*	0	100	10000	10000	pan

## 5.3.4 عينة موقع جسر الشغور:

أجري اختبار التدرج الخبي الرملي على عينة من ركام الزلازل التي جمعت من موقع جسر الشغور إذ تظهر نتائج الاختبار في الجدول (1.12)

الجدول (1.12): اختبار التدرج الخبي للركام المعاد تدويره من موقع جسر الشغور

الحد الأعلى	الحد الأدنى	النسبة المئوية الماردة %	النسبة المئوية الممحوزة %	وزن محجوز تراكمي gr	وزن محجوز gr	فتحة المنخل mm
100	100	100	0	0	0	50
100	70	82	18	1652	1652	37.5
80	45	74	26	2316	664	25
60	30	58	42	3802	1486	12.5
50	20	40	60	5418	1616	4.75
40	15	28	72	6504	1086	2

## 5.4 حدود أتربرغ حد السائلة - دليل اللدونة:

أجري اختبار حدود أتربرغ حد السائلة - دليل اللدونة limit- plasticity Atterberg Limits, liquid

(AASHTO T89,AASHTO T90) index حيث هو الحد بين السائلة

للترابة وحالة اللدونة فيها. ويمكن قياسها بجهاز كازاغراند وهو عبارة عن جرن نحاسي نصف كروي، يسقط من ارتفاع 1 سم على قاعدة من الإيبونيت وذلك بواسطة حركة ميكانيكية بسيطة.

## 5.4.1 العينة المعيارية

أجري اختبار حدود أتربرغ على العينة المعيارية التي جمعت من مقلع في مدينة سرما إذ تظهر نتائج الاختبار في الجدول (1.13).

الجدول (1.13): حدود أتربرغ حد السائلة - دليل اللدونة للعينة المعيارية

رقم المحاولة	وزن اللعبة فارغ gr	وزن اللعبة مبللة رطبة gr	وزن العلبة مبللة gr	وزن التربة جاف gr	وزن التربة رطب gr	عدد الضربات %	الرطوبة %	الرطوبة %	رقم المحاولة
1	58.84	108.74	98.48	49.90	39.64	25.9	13	25.9	1
2	58.84	94.59	89.00	35.75	30.16	18.5	41	18.5	2
دليل اللدونة Plasticity Index/					السائلة حد السائلة Liquid Limit/				
3.6					23				

تجربة حد السائلة بالنسبة للعينة المعيارية من مقلع سرما فقد كانت قيمتها 23% وحسب الكود السوري يجب ألا تزيد قيمته عن 25% اي ان هذه العينة تعتبر مقبولة حسب الكود السوري، دليل اللدونة 3.6 وحسب الكود السوري يجب ألا يزيد عن 6 وهو محق.

## 5.4.2 عينة موقع مدينة إدلب:

تم اجراء اختبار حدود أتربرغ حد السيولة - دليل اللدونة على عينة من ركام الزلازل التي جمعت من موقع مدينة إدلب إذ تظهر نتائج الاختبار في الجدول (1.14). (14)

الجدول (1.14): حدود أتربرغ حد السيولة - دليل اللدونة لركام المعاد تدويره من موقع مدينة إدلب

رقم المحاولة	وزن العلبة فارغ gr	وزن العلبة مليئة رطبة gr	وزن العلبة مليئة مليئة gr	ن العلبة مليئة gr	وزن التربة ورطب gr	وزن التربة وجاف gr	الرطوبة %
1	58.52	138.53	128.45	80.01	69.93	14.4	45
2	58.84	106.97	97.66	48.13	38.82	24.0	17
دليل اللدونة				Plasticity Index/ السيولة حد			
2.8				Liquid Limit/			
21							

تجربة حد السيولة بالنسبة للعينة من موقع ادلب فقد كانت قيمتها 21% وحسب الكود السوري يجب ان لا تزيد قيمته عن 25% اي ان هذه العينة تعتبر مقبولة حسب الكود السوري، دليل اللدونة 2.8 وحسب الكود السوري يجب ان لا يزيد عن 6 وهو محقق.

## 5.4.3 عينة موقع مدينة أريحا:

أجري اختبار حدود أتربرغ حد السيولة - دليل اللدونة على عينة من ركام الزلازل التي تم جمعها من موقع مدينة أريحا حيث ظهر نتائج الاختبار في الجدول (1.15).

الجدول (1.15): حدود أتربرغ حد السيولة - دليل اللدونة للركام المعد تدويره من موقع مدينة أريحا

رقم المحاولة	وزن العلبة فارغ gr	وزن العلبة ملئة رطبة gr	العلبة ملئة gr	وزن التربة رطبة gr	وزن التربة جاف gr	ردد الضربات %	الرطوبة %	عدد الضربات
1	58.84	108.74	98.48	49.90	39.64	25.9	39.64	13
2	58.84	94.59	89.00	35.75	30.16	18.5	30.16	41
دليل اللدونة				Plasticity Index/		السيولة حد		Liquid Limit/
				3.6				23

تجربة حد السيولة بالنسبة للعينة من موقع اريحا فقد كانت قيمتها 23% وحسب الكود السوري يجب ألا تزيد قيمته عن 25% اي ان هذه العينة تعتبر مقبولة حسب الكود السوري، دليل اللدونة 3.6 وحسب الكود السوري يجب ألا يزيد عن 6 وهو محقق

## 5.4.4 عينة موقع جسر الشغور .

أجري اختبار حدود أتربرغ حد السيولة - دليل اللدونة على عينة من ركام الزلازل التي جمعت من موقع جسر الشغور حيث تظهر نتائج الاختبار في الجدول (1.16).

## الجدول (1.16) حدود أتربرغ حد السيولة - دليل اللدونة للركام المعاد تدويره من موقع مدينة إدلب

رقم المحاولة	وزن العلبة فارغ gr	وزن العلبة رطبة gr	وزن العلبة مليئة gr	وزن التربة جاف gr	وزن التربة رطب gr	الرطوبة %	عدد الضربات
1	58.83	103.44	93.42	44.61	34.59	29.0	10
2	58.83	104.65	59.34	45.82	36.51	25.5	29
Liquid Limit/ السائلة حد السيولة				Plasticity Index/ دليل اللدونة			
26.2				3.18			

تجربة حد السيولة بالنسبة للعينة من موقع إدلب فقد كانت قيمتها 26.2% وحسب الكود السوري يجب ألا تزيد قيمته عن 25% أي أن هذه العينة تعتبر مقبولة بتسامح بسيط حسب الكود السوري، دليل اللدونة 3.18 وحسب الكود السوري يجب ألا يزيد عن 6 وهو محقق

## 6. مناقشة النتائج

## 6 نتائج تجارب تطبيقات الطرق

يحتوي الجدول (1.17) على نتائج تجارب تطبيقات الطرق

## الجدول (1.17): نتائج تجارب تطبيقات الطرق

مصدر العينة	مقلع في سردا	موقع مدينة إدلب	موقع مدينة أريحا	موقع جسر الشغور	موقع جسر
معامل الاهتزاء %	33.1	67.3	47.8	44	42.8
المعادل الرملي %	58.2	44.8	41.7	29.1	26.4

الدرج الحبي	محقق	محقق	محقق	محقق	محقق
حد السيولة	26.2	23	21	16.1	
نيل اللدونة	3.18	3.6	2.8	2.4	
اختبار امتصاص الماء للمواد الخشنة %	7.5	7	9.1	3.4	
اختبار امتصاص الماء للمواد الناعمة %	5.1	5.3	12	4.5	
الكتافة الجافة المخبرية gr/cm <sup>3</sup>	1.97				
الكتافة الجافة الحقلية gr/cm <sup>3</sup>	1.94				
نرجة الرص %	98.6				

بناء على نتائج الفحوصات المخبرية التي أجريت على عينات من المواد المستخرجة من موقع (موقع مدينة إدلب، موقع مدينة أريحا، موقع جسر الشغور) لتقدير ملاءمتها للاستخدام في تطبيقات الطرق.

1. اختبار لوس أنجلوس: أظهرت النتائج أن معاملات الاهتزاء لعينات الموقع الثلاثة تتجاوز الحد المسموح به للمواد الحصوية المستعملة في الطرق. مع ذلك، يمكن الاستفادة من هذه المواد في طبقات ما تحت الأساس مع الأخذ بعين الاعتبار بعض التحفظات وإجراء المزيد من الدراسات.

2. اختبار المكافئ الرملي:

أشارت النتائج إلى أن قيم المكافئ الرملي للعينات الثلاثة تلبي متطلبات استخدامها في طبقات ما تحت الأساس للطرق.

3. اختبار التدرج الحبي: كانت نتائج هذا الاختبار مطابقة للمواصفات لجميع العينات.

4. اختبار حد السيولة: أظهرت النتائج أن قيم حد السيولة للعينات الثلاثة مقبولة حسب الكود السوري.

5. اختبار دليل اللدونة: كانت نتائج هذا الاختبار مطابقة للمواصفات لجميع العينات.

6. اختبار امتصاص الماء: أظهرت النتائج أن قيم امتصاص الماء لعينة موقع

مدينة إدلب تتجاوز الحد المسموح به، بينما كانت قيم العينات الأخرى مقبولة.

7. اختبار بروكتور: أظهرت النتائج أن درجة رص عينة موقع جسر الشغور مقبولة

7. الاستنتاجات

□ لا يمكن استعمال عينات المواقع الثلاثة في الطبقة السطحية الإسفلтиة للطرق.

□ يمكن استعمال عينات المواقع الثلاثة في طبقات ما تحت الأساس للطرق مع الأخذ بعين الاعتبار بعض التحفظات وإجراء المزيد من الدراسات:

□ يمكن استعمال المواد المعاد تدويرها المأخوذة من الأماكن الثلاثة (إدلب، أريحا، جسر الشغور) في طبقة ما تحت الأساس للطرق ويمكن استعمالها تجاوزاً في طبقة الأساس.

□ لا يمكن استعمال العينات المأخوذة من الأماكن الثلاثة في الطبقة السطحية الإسفلтиة.

□ يلزم إجراء المزيد من الاختبارات لتقدير سلوك هذه المواد على المدى الطويل.

## 8. التوصيات

بناءً على نتائج التحليلات والتجارب، توصي الدراسة بما يلي:

### 1. استعمال المواد المعاد تدويرها في تطبيقات الطرق

طبقة ما تحت الأساس: يمكن الاستفادة من المواد المعاد تدويرها المستخرجة من موقع (موقع مدينة إدلب، القياسات، جسر الشغور) في إنشاء طبقة ما تحت الأساس للطرق.

طبقة الأساس: مع الأخذ بعين الاعتبار بعض التحفظات، يمكن استعمال المواد المعاد تدويرها من الموقع المذكورة في طبقة الأساس، لكن يتطلب ذلك دراسات ومزيداً من الاختبارات المذكورة سابقاً للتأكد من ملائمتها ومقاومتها للمطلبات الهندسية.

### 2. قيود استعمال المواد المعاد تدويرها في الطبقة السطحية

لا يُنصح باستعمال المواد المعاد تدويرها من الموقع الثالثة (موقع مدينة إدلب، موقع مدينة أريحا، موقع جسر الشغور) في تركيبة الطبقة السطحية الإسفنجية للطرق، وذلك لضمان جودة عالية ومتانة الطبقة وتجنب أي أخطار محتملة على سلامة مستعملي الطريق.

## المراجع .

1. 327. [https://doi.org/10.1061/\(ASCE\)MT.1943-5533.0000587](https://doi.org/10.1061/(ASCE)MT.1943-5533.0000587)
2. Ho, N. Y., Lee, Y. P. K., Lim, W. F., Zayed, T., Chew, K. C., Low, G. L., &
3. <https://www.researchgate.net/publication/316846160>
4. Kosior-Kazberuk, M., & Grzywa, M. (2014). Recycled Aggregate Concrete as Material for Reinforced Concrete Structures. *Journal of Sustainable Architecture and Civil Engineering*, 7(2), 60–66. <https://doi.org/10.5755/J01.SACE.7.2.7135>
5. Li, G., West, A. J., Densmore, A. L., Jin, Z., Zhang, F., Wang, J., Clark, M., & Hilton, R. G. (2017). Earthquakes drive focused denudation along a
6. Makul, N., Fediuk, R., Amran, M., Zeyad, A. M., Klyuev, S., Chulkova, I., Ozbakkaloglu, T., Vatin, N., Karelina, M., & Azevedo, A. (2021). Design
7. Naddaf, M. (2023). Turkey–Syria earthquake: what scientists know. *Nature*, 614(7948), 398–399. <https://doi.org/10.1038/D41586-023-00364-Y>
8. Ozbakkaloglu, T., Gholampour, A., & Xie, T. (2017). Mechanical and Durability Properties of Recycled Aggregate Concrete: Effect of Recycled Aggregate Properties and Content. *Journal of Materials in Civil Engineering*, 30(2), 04017275. [https://doi.org/10.1061/\(ASCE\)MT.1943-5533.0002142](https://doi.org/10.1061/(ASCE)MT.1943-5533.0002142)
9. Paine, K., Dhir, R., Paine, K. A., Collery, D. J., & Dhir, R. K. (2009). Strength and deformation characteristics of concrete containing coarse recycled and manufactured aggregates.
10. Rashwani, A., Kadan, B., Seyedian Choubi, S., Alhammoudi, Y., Hanein, T., Guadagnini, M., Meral Akgul, C., & Provis, J. L. (2023). Rebuilding Syria from the Rubble: Recycled Concrete Aggregate from War–Destroyed Buildings. *Journal of Materials in Civil Engineering*, 35(4). [https://doi.org/10.1061/\(ASCE\)MT.1943-5533.0004654](https://doi.org/10.1061/(ASCE)MT.1943-5533.0004654)
11. Strategy for Recycled Aggregate Concrete: A Review of Status and Future Perspectives. *Crystals* 2021, Vol. 11, Page 695, 11(6), 695. <https://doi.org/10.3390/CRYST11060695>
12. tectonically active mountain front. *Earth and Planetary Science Letters*, 472, 253–265. <https://doi.org/10.1016/J.EPSL.2017.04.040>
13. Ting, S. K. (2013). Efficient Utilization of Recycled Concrete Aggregate in Structural Concrete. *Journal of Materials in Civil Engineering*, 25(3), 318–