

اتمام حفاری تونل های عمیق خط یک قطارشهری تبریز

به گزارش روابط عمومی سازمان قطار شهری تبریز بعد از ظهر یکشنبه مصادف با ولادت با سعادت حضرت زینب(س) و ایام الله مبارک دهه فجر عملیات حفاری تونل های عمیق خط یک مترو تبریز به ایستگاه نهایی رسید. همزمان در مراسمی که به این منظور در میدان امام حسین لاله برگزار گردید مقامات و مسوولان سازمان ها و نهاد های دولتی به بیان گزارش درخصوص این پروژه پرداختند

اتمام حفاری تونل های عمیق خط یک قطارشهری تبریز

به گزارش روابط عمومی سازمان قطار شهری تبریز بعد از ظهر یکشنبه مصادف با ولادت با سعادت حضرت زینب(س) و ایام الله مبارک دهه فجر عملیات حفاری تونل های عمیق خط یک مترو تبریز به ایستگاه نهایی رسید.

همزمان در مراسمی که به این منظور در میدان امام حسین لاله برگزار گردید مقامات و مسوولان سازمان ها و نهاد های دولتی به بیان گزارش درخصوص این پروژه پرداختند.

مهندس پور مهدی معاون هماهنگی امور عمرانی استانداری در این مراسم بیان داشت: قطار شهری تبریز از گذشته دور به دلیل عدم تزریقات مالی و سایر مسایل، پیشرفت خاصی نداشت، تصریح کرد: با این حال، از نخستین روز آغاز مسئولیت در مدیریت استان به همراه شهردار تبریز، برای پیشرفت این پروژه همدل شدیم.

پورمهدی با مرور پیشرفت های پروژه مترو در دو سال گذشته یادآور شد: فاز اول خط یک قطار شهری تبریز با فعالیت پنج رام، در حال خدمت رسانی است، تونل عمیق خط یک نیز اتمام رسیده و سه رام واگن نیز در حال انتقال، به تبریز است.

معاون عمرانی استاندار آذربایجان شرقی در عین حال، متذکر شد: به پیشرفت های صورت گرفته قانع نیستیم و امیدواریم با حفظ همین مودت و همدلی، بتوانیم به زودی شاهد پیشرفت پروژه در سایر خطوط نیز باشیم.

دکتر صادق نجفی دیگر سخنران این مراسم بود ضمن عذرخواهی از مردم و اهالی منطقه که در طول این سالها متحمل زحمات و مشقات فراوانی شده اند اظهار داشت: اگر در گذشته اعتبارات دولتی و شهرداری، به موقع صرف پروژه شده بود، امروز حفاری هر کیلومتر از تونل های مترو، با هزینه ای به مراتب کمتر از هزینه کنونی صورت می گرفت.

وی با بیان این که شهرداری در دوره های قبل بیشترین تاخیرها را در تزریق اعتبارات لازم به مترو داشته است، گفت: با این حال، شهرداری تبریز در دو سال گذشته، پروژه قطار شهری را به عنوان اولویت نخست توسعه و عمران شهر تبریز مورد توجه قرار داده و در همین راستا، 400 میلیارد تومان را به این پروژه تزریق کرده است.

نجفی با اشاره به محدودیت های ترافیکی و آشفتگی های محدوده میدان امام حسین (ع) در اجرای این پروژه گفت: با تمام وجود از شهروندانی که در این چند سال با اجرای این پروژه و تاخیر 10 ساله آن، متحمل زحمت شده اند عذرخواهی می کنیم و امیدواریم در آینده ای نزدیک، حرکت مترو در این مسیر، تلخی های اجرای پروژه را به حلاوت و آرامش تبدیل کند.

مهندس پشمینه آذر مدیر عامل سازمان قطار شهری تبریز در این مراسم با ارایه گزارشی از اقدامات مهم انجام گرفته برای پروژه مترو تبریز بیان داشت: بیشتر شهروندان تنها چند شفت و محوطه کارگاهی این پروژه را مشاهده می کردند این در صورتی است که بخش عظیم پروژه در زیر زمین اجرا شده است.

وی در ادامه سخنانش افزود: دقت پروژه در نوع خود کم نظیر بوده و انحراف آن حتی به سانتی متر هم نمی رسد که این امر از توانمندی های فنی و عمرانی شهرداری تبریز حکایت دارد. پیش بینی 15 قلم تجهیزات، ارتباطی و تهویه را از دیگر بخش های این مسیر 16 کیلومتری خواند و گفت: با این حال، مهم ترین قسمت پروژه در خط یک، حفاری تونل به طول 16 کیلومتر بوده که امروز شاهد اتمام آن هستیم.

پروژه حفاری تونل عمیق خط یک قطار شهری تبریز شهر در بخش مرکزی شهر، از سمت شرق به غرب با اجرای دو تونل از محل ایستگاه شماره 7 بوسیله دو دستگاه ماشین حفار تونل T.B.M

سپردار به روش فشار تعادل زمین (E.P.B.S Earth Pressure Balance Shield) ساخت شرکت NFM فرانسه احداث می گردد. به دلیل اینکه عمده مسیر تونل خط یک متروی تبریز در مصالح شن و ماسه و لای بوده و عمدتاً در زیر سطح آبهای زیر زمینی واقع می باشد، حفاظت جبهه کار از نکات ضروری می باشد که با توجه به ملاحظات اقتصادی و محدودیت طرح (عبور از زیر بافت مسکونی) بهترین گزینه استفاده از دستگاه سپر تعادل فشار خاک (E.P.B.S) تشخیص داده شد. این نوع دستگاهها بیشترین کاربری را در زمین های سست و در زیر سطح ایست آبی دارند و بیشترین محدوده تغییرات وضعیت زمینهای سست و خاکی را پوشش می دهند.

پس از خرید دستگاه های حفار از شرکت NFM فرانسه به مبلغ 19,500,000 دلار توسط سازمان قطار شهری و برگزاری مناقصه برای احداث تونل های عمیق در سال 1384 برنده شدن شرکت مهندسی پل و ساختمان الموت به مبلغ 486,479,213,749 ریال بر اساس فهرست بهای راه باند سال 84 شروع گردید. مدت اولیه پیمان 51 ماه شمسی و تاریخ تحویل زمین 84/4/22 می باشد. نظارت بر عملیات اجرای به مهندسین مشاور گنو به روش مناقصه از طریق بالاترین امتیاز تجربی و مالی (QCBS) در زمستان 1385 واگذار گردید.

عملیات حفاری تونل سه‌هنگ از مهر ماه سال 87 و تونل سبلان از خرداد ماه سال 88 آغاز گردید. تونل سبلان در تاریخ 94/6/21 با ورود دستگاه حفار به ایستگاه 16 به اتمام رسیده و تونل سه‌هنگ نیز بر اساس برنامه زمان بندی پروژه در 25 بهمن ماه سال 94 به اتمام رسید.