

یادداشت فنی

ارایه روشی برای انتخاب مناسب حفر تونل بر اساس تصمیم‌گیری چند معیاره

سید میلاد محمدی کری بزرگ^۱، سید حسن مدنی^{۲*}، حامد ملاداودی^۳، شبیر ارشد نژاد^۴

۱. کارشناس ارشد مهندسی معدن - مکانیک سنگ، دانشگاه صنعتی امیرکبیر، seydmilad95@gmail.com

۲. استادیار دانشکده مهندسی معدن دانشگاه صنعتی امیرکبیر، hmadani@aut.ac.ir

۳. استادیار دانشکده مهندسی معدن دانشگاه صنعتی امیرکبیر، davoodi@aut.ac.ir

۴. استادیار دانشگاه آزاد اسلامی واحد محلات، گروه مهندسی معدن، s_arshadnejad@yahoo.com

دریافت: ۱۴۰۱/۰۸/۱۵ - پذیرش: ۱۴۰۱/۱۲/۱۱

چکیده

انتخاب روش حفاری تونل یکی از مهم‌ترین مراحل اجرای تونل است و نتایج انتخاب نادرست روش حفار ممکن است منجر به ایجاد موقعیت‌های فاجعه‌بار شود. در انتخاب گزینه مناسب برای حفر یک تونل پارامترهای مختلفی موثرند که مهم‌ترین آن‌ها پارامترهای زمین‌شناسی و ژئوتکنیکی، هندسی، اجرایی، اقتصادی و پارامترهای مربوط به زیرساخت‌ها و شرایط لازم برای روش‌های حفاری است و روش‌های موجود متکی به تخمین پارامترهای ژئومکانیکی توده سنگ و سنگ بکر و همچنین برخی پارامترهای فیزیکی سنگ‌ها است که در آن‌ها عوامل موثر به صورت همه جانبه در نظر گرفته نشده‌اند. در این پژوهش، مدلی برای ارزیابی همه جانبه و انتخاب مناسب‌ترین روش حفاری تونل از بین روش‌های چالزنی و آتشباری، چالزنی و آتشباری کنترل شده، کند و پوش، روش حفاری اتریشی، ماشین حفاری بازویی و حفاری با سپر معمولی (TBM) ارایه شده است. در این مدل پس از مطالعه و بررسی مباحث مربوط، ۳۱ شاخص که در ارزیابی موثرترند در نظر گرفته شد و از آنجا که اهمیت شاخص‌ها در ارزیابی یکسان نیست برای تعیین وزن آن‌ها پرسشنامه‌ای تهیه و با تجمیع نظر خبرگان وزن‌دهی شد که هزینه ماشین‌آلات و تجهیزات با 7/9 درصد بیشترین وزن در بین شاخص‌ها را دارد. امتیازدهی به هر یک از شاخص‌ها برای هر یک از روش‌های حفاری نیز به وسیله پرسشنامه‌های ارزیابی حاوی سوالات به صورت مقداردهی عددی مانند امتیازدهی روش نیکلاس در استخراج ذخایر معدنی انجام گرفت که در آن با توجه به مطلوب و یا نامطلوب بودن هر یک از ویژگی‌ها برای روش‌های حفاری از امتیازهای ۰، ۱، ۲، ۳، ۴ و ۱۲۱- استفاده می‌شود. سرانجام برای محاسبه امتیاز نهایی هر روش از روش وزن‌دهی ساده (SAW) به طور سلسله مراتبی استفاده شد. در این روش با توجه به شرایط زمین‌شناسی و ژئوتکنیکی و پارامترهای هندسی تونل موجود، امتیاز هر شاخص در وزن نهایی آن شاخص ضرب می‌شود و از حاصل جمع آن‌ها امتیاز نهایی هر روش به دست می‌آید. در نهایت روشی که بیشترین امتیاز را داشته باشد به عنوان روش مناسب حفر انتخاب می‌شود.

برای اعتبارسنجی، نتایج مربوط به تونل راه پاتاوه - دهدشت (تونل شماره ۱) که از سه زون زمین‌شناسی عبور می‌کند پیاده‌سازی و در نهایت برای زون ۱ و ۲ روش چالزنی و آتشباری و برای زون ۳ روش حفاری اتریشی (NATM) انتخاب شد در حالی که روش ارایه شده توسط کارفرما بر اساس سایر روش‌های موجود برای انتخاب روش حفاری تونل برای هر ۳ زون روش چالزنی و آتشباری بوده و توصیه شده بود که برای مناطق با مقاومت کمتر از چکش هیدرولیکی استفاده شود.

کلمات کلیدی

انتخاب روش مناسب، حفر تونل، فرآیند تحلیل سلسله مراتبی، تونل پاتاوه - دهدشت



۱- مقدمه

انتخاب روش حفاری تونل گامی مهم برای شروع حفاری است زیرا این انتخاب صحیح روش حفاری از نقطه نظر اقتصادی، تکنیکی و ایمنی بسیار مهم است. با توجه به پیچیدگی‌هایی که در مشخصه‌های زمین‌شناسی و ژئوتکنیکی و نیز محدودیت‌های روش‌های مختلف حفاری تونل وجود دارد، نمی‌توان یک روش حفاری را برای همه شرایط به کار برد، بنابراین برای یک شرایط خاص باید از روشی مناسب استفاده کرد. روش‌های مختلفی در انتخاب شیوه حفر تونل‌ها ارایه شده‌اند که همگی بر اساس تجربه و به صورت، فرمول، جدول و یا نمودار است و نیز متکی بر تخمین پارامترهای ژئومکانیکی توده سنگ و سنگ بکر و همچنین برخی پارامترهای فیزیکی سنگ‌ها است و نمی‌توان یک روش را به راحتی بر دیگر روش‌ها برتر دانست و همه آن‌ها کاستی‌هایی دارند و هیچ کدام یک مدل جامع برای انتخاب روش حفاری تونل ارایه نداده‌اند.

اولین روش برای انتخاب روش حفاری تونل در سال ۱۹۷۱ توسط فرانکلین^۱ ارایه شد، در این روش برای انتخاب روش حفر یک نمودار پیشنهاد شده که در آن شاخص بار نقطه‌ای و فاصله‌داری ناپیوستگی غالب در توده سنگ به عنوان پارامترهای اصلی در نظر گرفته شده است [1].

در سال ۱۹۷۵ ویور^۲ روشی را ارایه داد که بر اساس یک ساختار امتیازدهی مانند سیستم طبقه‌بندی RMR بنا شده است. محدوده مقادیر مجموع امتیازهای روش ویور بین صفر تا ۱۰۰ و متشکل از ۷ پارامتر است. امتیاز کلی در این روش حاصل جمع امتیازات هر پارامتر است [2].

کریستن^۳ در سال ۱۹۸۲ روشی را بر اساس تشخیص قابلیت حفاری به صورت یک فرمول تجربی و بر مبنای ساختار و پارامترهای سیستم طبقه‌بندی Q ارایه داد [2].

در ادامه و در سال ۱۹۹۴ پتیفر^۴ و فوکس^۵ روشی را ارایه دادند که بر اساس نمودار اصلاح شده فرانکلین بنا شده و در استاندارد انگلستان (BS 5930) متداول است. این روش در چندین پروژه سدسازی با موفقیت مورد استفاده قرار گرفته است [3].

در سال ۲۰۰۰ روش پیشنهادی شرکت کاترپیلار ارایه شد

که در صورتی که روش‌های حفر مکانیزه بدون چالزنی و آتشباری مورد توجه باشد، می‌توان از آن استفاده کرد که این شرکت بر اساس رده‌بندی ماشین‌آلات تولیدی خود (سه دسته سبک، متوسط و سنگین) چهار نمودار کاربردی را پیشنهاد کرده است [3].

تسیامباوس^۶ و ساروگلو^۷ در سال ۲۰۱۰ مدلی با استفاده از جمع‌آوری جامعه آماری نسبتاً بزرگ و جدید با کمک سیستم طبقه‌بندی GSI پیشنهاد کرده و به کمک دو نمودار، مطرح کردند که نمودار اول برای اندیس بار نقطه‌ای کمتر از ۳ مگاپاسکال و نمودار دوم برای بیش از ۳ مگاپاسکال است [1].

در ادامه آن یک راهنمایی برای انتخاب روش حفاری توسط وزارت صنعت، معدن و تجارت ارایه شده است. این راهنما مستلزم استفاده از نمودارهای اصلاح شده روش تسیامباوس و ساروگلو است که در این نمودارها علاوه بر اصلاح محدوده‌های رسم شده در روش تسیامباوس و ساروگلو، از نمودار GSI اصلاح شده کابی (۲۰۰۴) بهره می‌گیرد که دارای مزیت رقومی شده دو محور خود است [4].

پیچیدگی، هزینه بالای عملیات و وسعت تشکیلات سازمانی، لزوم به کارگیری شیوه‌های تصمیم‌گیری مناسب و انجام تصمیم‌های مستدل را برای مدیران روشن می‌سازد. پیچیدگی ذاتی بسیاری از محیط‌های تصمیم‌گیری از جمله انتخاب روش حفاری تونل، لزوم جامع‌نگری در تصمیم‌گیری‌ها را ایجاب می‌کند. امروزه لوازم بهره‌گیری از افراد مختلف با مشاغل، تخصص‌ها، تجربیات، سوابق و دیدگاه‌های علمی گوناگون کاملاً متداول شده است. همه این موارد، ضرورت استفاده از روش‌های تصمیم‌گیری‌های گروهی و چند معیاره را بیش از پیش مشخص می‌کند [5].

در این مطالعه سعی بر آن است که مشکلات مدلهایی که تاکنون ارایه شده‌اند تا حدودی برطرف شده و روشی ارایه شود که مساله انتخاب روش حفاری را از تمام زوایا به دقت مورد بررسی قرار می‌دهد و با به کارگیری شاخص‌های متعدد، ارزیابی همه جنبه‌ای را میسر می‌کند، همچنین برای شاخص‌های مهم‌تر درجه اهمیت بیشتر در نظر می‌گیرد. در پایان نیز برای هر روش حفاری امتیازی تعلق می‌گیرد و روشی که بیشترین امتیاز را بر اساس شرایط خاص منطقه مورد مطالعه داشته باشد به عنوان روش مناسب حفاری انتخاب می‌شود.

¹ Franklin

² Weaver

³ Kristen

⁴ Pettifer

⁵ Fookes

⁶ Tesiambouse

⁷ Sarogluoe

۲- شاخص‌های ارزیابی

۲-۱-۴- فاصله داری درزه‌ها

این پارامتر عبارت از فاصله متوسط عمودی مابین دو ناپیوستگی مجاور متعلق به یک سری دسته درزه و تعیین‌کننده ابعاد تک بلوک سنگ سالم است. طبقه‌بندی مربوط به فاصله‌داری ناپیوستگی‌ها که توسط انجمن جهانی مکانیک سنگ (ISRM) در سال ۱۹۷۸ پیشنهاد شده در جدول ۱ آورده شده است [4].

جدول ۱- طبقه‌بندی فواصل ناپیوستگی‌ها [4]

فاصله (میلی‌متر)	وضعیت درزه‌ها نسبت به هم
< ۲۰	بی‌نهایت نزدیک
۲۰ تا ۶۰	خیلی نزدیک
۶۰ تا ۲۰۰	نزدیک
۲۰۰ تا ۶۰۰	متوسط
۶۰۰ تا ۲۰۰۰	باز (دور)
۲۰۰۰ تا ۶۰۰۰	خیلی باز (خیلی دور)
> ۶۰۰۰	بی‌نهایت باز (بی‌نهایت دور)

۲-۱-۵- تداوم درزه‌ها

منظور از تداوم، طول اثر ناپیوستگی است که در یک رخمون مشاهده می‌شود. از روی تداوم می‌توان معیاری تقریبی از گسترش فضایی یک ناپیوستگی را برآورد کرد. در سنگ‌های متراکم و سخت منتهی شدن ناپیوستگی به ناپیوستگی‌های دیگر، تداوم را کاهش می‌دهد. انجمن جهانی مکانیک سنگ (ISRM) با استفاده از معمول‌ترین طول اثر هر سری از ناپیوستگی‌ها که در رخمون‌ها اندازه‌گیری شده‌اند، تداوم درزه را مطابق جدول ۲ طبقه‌بندی کرده است.

جدول ۲- طبقه‌بندی تداوم ناپیوستگی‌ها [4]

تداوم درزه	طول اثر (متر)
خیلی کم	< ۱
کم	۱ تا ۳
متوسط	۳ تا ۱۰
زیاد	۱۰ تا ۲۰
خیلی زیاد	> ۲۰

۲-۱-۶- مچاله‌شوندگی

این ویژگی عبارت از تغییر مکان‌های بزرگ وابسته به زمان در اطراف تونل است که در صورت تجاوز از تنش حدی برشی مواد، تونل وارد رفتار خزشی می‌شود. روش‌های تئوری و تجربی زیادی برای مچاله‌شوندگی ارائه شده است که در آن از عدد

از آنجا که قانون مشخصی برای انتخاب روش حفاری تونل وجود ندارد، تصمیم‌گیری در مورد آن در بیشتر مواقع بر اساس تجارب مشابه تا بر اساس محاسبات نظری انجام می‌گیرد [6]. روش حفاری اصولاً باید بر اساس اندرکنش‌های پیچیده‌ای که بین عوامل متعددی مانند شرایط زمین‌شناسی، ایمنی، هزینه و ملاحظات زمان بندی وجود دارد، تعیین شود.

به طور کلی پارامترهای موثر در انتخاب روش حفاری تونل در پنج دسته کلی پارامترهای زمین‌شناسی و ژئوتکنیکی، هندسی، اجرایی، زیرساخت‌ها و شرایط لازم و پارامترهای اقتصادی رده‌بندی می‌شود که در ادامه تشریح شده است.

۲-۱-۲- پارامترهای زمین‌شناسی و ژئوتکنیکی

۲-۱-۱- مقاومت فشاری تک محوره

بر اساس تقسیم‌بندی انجمن بین‌المللی مکانیک سنگ (ISRM) سنگ‌های مختلف بر اساس مقاومت فشاری تک محوره از سنگ‌های با مقاومت بسیار بالا (۲۵۰ تا ۷۰۰ مگاپاسکال) تا سنگ‌های با مقاومت بسیار پایین (۱ تا ۵ مگاپاسکال) بر اساس اصلاح طبقه‌بندی دیر و میلر^۱ تقسیم‌بندی می‌شود.

۲-۱-۲- مقاومت کششی

از جمله پارامترهای مهم ژئومکانیکی که بر مکانیزم حفاری و پایداری سنگ تاثیر دارد، مقاومت کششی طبق گزارش DAUB^۲، محدوده کاربرد ماشین‌های مکانیزه را می‌توان بر اساس این پارامتر تعیین کرد. محدوده این ماشین‌ها معمولاً بین ۰٫۵ تا ۲۵ مگاپاسکال است. از روش چالزنی و آتشباری معمولاً در هر مقاومت کششی می‌توان استفاده کرد. ماشین‌های بازویی نیز بر حسب وزن خود تا مقاومت ۱۵ مگاپاسکال قابل کاربردند [7].

۲-۱-۳- مقاومت برشی درزه‌ها

از نظر مقاومت برشی درزه‌ها را به سه گروه زیر تقسیم‌بندی می‌کنند [4]:

- ضعیف: درزه‌هایی تمیز با سطح صاف یا درزه‌هایی پر شده از موادی با مقاومت کمتر از مقاومت توده سنگ اصلی
- متوسط: درزه‌هایی تمیز با سطحی ناصاف
- مقاوم: درزه‌هایی که با موادی با مقاومت مساوی یا بیشتر از توده‌سنگ اصلی پر شده‌اند.

¹ Dear and Miller² Deutscher Ausschuss for unterirdisches bauen

۲-۱-۱- وجود حفرات و مواد کارستی

افزایش تخلخل از یک سو کاهش مقاومت فشاری تک‌محوری را در پی دارد و از سوی دیگر موجب کاهش چگالی سنگ می‌شود که حفرپذیری سنگ را آسان‌تر می‌کند. وجود حفرات انحلالی ممکن است مشکلاتی را در چرخش ماشین‌های حفاری تمام مقطع ایجاد کند.

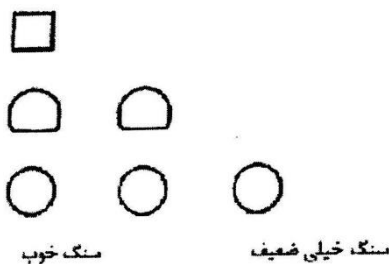
۲-۲- پارامترهای هندسی

۲-۲-۱- شکل مقطع تونل

شکل فضای زیرزمینی بر اساس نوع کاربری، وضعیت زمین‌شناسی، بزرگی و امتداد تنش‌های برجای منطقه، بار تخمینی اعمال شده از زمین و توزیع آن انتخاب می‌شود.

از دیدگاه شکل هندسی، مقطع تونل به سه دسته زیر تقسیم می‌شود [10]:

- تونل قوسی شکل (نعل اسبی، نعل اسبی اصلاح شده، تخم مرغی)
- تونل‌های دایره‌ای شکل
- تونل‌های با مقطع چهارضلعی (دوونقه‌ای، چهارگوش)



شکل ۱- شکل‌های مختلف مقاطع حفاری تونل

۲-۲-۲- ابعاد مقطع تونل

از دیدگاه سطح مقطع، تونل‌ها به سه دسته زیر تقسیم می‌شوند [7]:

- تونل کوچک مقطع با مساحتی کمتر از ۱۰ مترمربع (مانند اغلب تونل‌های معدنی، اکتشافی یا پیشاهنگ و تونل‌های تاسیساتی)
- تونل متوسط مقطع با مساحتی بین ۱۰ تا ۳۰ مترمربع (مانند تونل ارتباطی بین دو تونل اصلی راه و یا آزاد راه، پناهگاه‌های زیرزمینی)
- تونل بزرگ مقطع با مساحتی بیش از ۳۰ مترمربع (مانند تونل‌های راه و آزاد راه، مترو، راه آهن، ایستگاه‌های راه آهن زیرزمینی، مغار نیروگاه‌ها و نظایر آن)

توده سنگ N، عرض تونل B استفاده می‌شود، مقدار N از رابطه ۱ به دست می‌آید [4].

$$N = \frac{RQD}{J_n} \times \frac{J_r}{J_a} \times J_w \quad (1)$$

که در آن:

RQD: شاخص کیفیت توده سنگ

J_n : امتیاز مربوط به تعداد دسته درزه‌ها

J_r : امتیاز مربوط به زبری درزه‌ها

J_a : امتیاز مربوط به هوازدگی درزه‌ها

J_w : امتیاز مربوط به شرایط آب‌های درزه‌ای

۲-۱-۲- آب‌های زیرزمینی

وجود آب در تونل باعث ناپایداری جبهه کار و دیواره‌های آن و آسیب به تجهیزات، قطعات الکتریکی و مکانیکی و مشکل شدن حمل مواد حفاری شده می‌شود. در صورت استفاده از روش مکانیزه باید میزان فشار آب به کله حفار و سپر نیز مورد توجه قرار گیرد [8]. علت ناپایداری در جبهه کار و دیواره‌ها، کاهش مقاومت ماده سنگ و مقاومت برشی ناپیوستگی‌ها در اثر فشار آب است [9].

۲-۱-۳- وجود مواد ساینده از جمله کوارتز

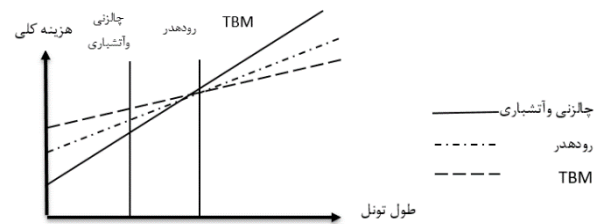
سایش سنگ را می‌توان با فرسایش یا کنده شدن ذرات سطحی وسایل و ابزارهای حفاری در اثر تماس و اصطکاک با آن تعریف کرد. در تونل‌زنی به روش حفاری و آتشیاری، حفاری سنگ‌های بسیار سخت و ساینده ممکن است تاثیر کمی بر روی هزینه‌های تونل‌سازی داشته باشد ولی در تونل‌زنی مکانیزه با TBM این ویژگی‌ها تاثیرات زیادی بر عملیات حفر تونل دارد و ممکن است آن را دچار وقفه ناگهانی کند. از جمله مشکلاتی که به دلیل ساینده بودن سنگ برای TBM ممکن است پیش آید می‌توان به قابلیت دسترسی پایین ماشین به دلیل زمان زیاد لازم برای تعویض برش‌دهنده‌ها، هزینه بالای برش‌دهنده‌ها و نرخ نفوذ پایین آن را بر شمرد. هرچه فاصله دیسک‌ها از مرکز دوران بیشتر باشد مقدار سایش تیغه آن به دلیل افزایش پیمایش بیشتر خواهد شد [11].

۲-۱-۴- وجود گسل در مسیر حفر تونل

افزایش تخلخل، از یک سو کاهش مقاومت تراکمی تک محوره را در پی دارد و از سوی دیگر موجب کاهش دانسیته سنگ می‌شود که حفرپذیری سنگ را بهتر می‌کند. وجود حفرات انحلالی می‌تواند مشکلاتی را در چرخش ماشین‌های حفاری تمام مقطع ایجاد کند.

۲-۲-۳- طول تونل

یکی از مهم‌ترین پارامترهای هندسی که علاوه بر ایجاد محدودیت‌های فنی، تاثیر قابل توجهی بر ارزیابی اقتصادی انتخاب روش تونلسازی دارد، طول تونل است. در پروژه‌های تونلسازی طول تونل حداقل یا حداکثری برای هر روش وجود دارد که ساخت تونل در طولی کمتر از آن، از لحاظ فنی و اقتصادی قابل توجه نیست.



شکل ۲- رابطه طول تونل با هزینه روش‌های مختلف تونلسازی [12]

۲-۲-۴- شیب تونل

شیب تونل یکی دیگر از پارامترهای محدود کننده برای اولویت‌بندی انتخاب گزینه‌های مناسب برای حفاری تونل است. مهم‌ترین عوامل محدودکننده در شیب تونل، ماشین‌آلات ترابری و حفاری‌اند. اگر مسیر حفاری در جهت شیب باشد باید مشکل نفوذ آب به تونل را هم بر آن افزود.

۲-۲-۵- انحنای مسیر تونل

مواجهه با شرایط نامناسب زمین‌شناسی در مسیر تونل همچون برخورد با زون‌های برشی، گسل، جریان آب زیرزمینی و نظایر آن مشکلات فراوانی را بر پروژه تحمیل می‌کند. در اغلب موارد برای اجتناب از برخورد به چنین نواحی‌ای در مسیر حفر تونل انحنایی به وجود می‌آورند. کمترین شعاع مجاز برای قوس‌ها در مسیر تونل در روش‌های مختلف متفاوت است و به عوامل بسیاری همچون نوع ماشین‌آلات حفاری و تجهیزات ترابری بستگی دارد.

۲-۳- پارامترهای اجرایی

۲-۳-۱- آهنگ پیشروی

آهنگ پیشروی در زمان کل ساخت و ساز و هزینه حفاری تاثیر بسیاری دارد. در شرایط عادی، مشخص شده است که آهنگ پیشروی در روش TBM خیلی بیشتر از روش چالزنی و آتشیاری است (۱/۵ تا ۶ برابر). از سوی دیگر در روش چالزنی و آتشیاری پیشروی در مناطق خردشده با توجه به تطبیق پذیری بالای روش، پیشرفت آسان‌تر است [13].

۲-۳-۲- انعطاف پذیری

انعطاف‌پذیری در روش حفاری به قابلیت تطبیق آن روش با تغییرات در نیمرخ، مرز و شرایط توده سنگ بستگی دارد. روش TBM انعطاف‌پذیری کمتر یا بدون انعطاف‌پذیری نسبت به روش چالزنی و آتشیاری است. تغییر قطر TBM تقریباً محدود است و به طراحی ماشین و همترازی در طول ساخت و ساز سنگی دارد [14].

۲-۳-۳- لرزش مجاز زمین

یکی از عواملی که باعث محدود شدن استفاده از روش آتشیاری در محیط‌های شهری می‌شود، میزان لرزش مجاز زمین است. در انتخاب روش حفر تونل در محیط‌های شهری و یا در نزدیکی مناطق حساس، میزان ارتعاش و کاربرد روش آتشیاری باید مورد مطالعه قرار گیرد [15].

۲-۳-۴- ثبات زمین

کیفیت زمین اطراف تونل عامل تعیین‌کننده‌ای برای ثبات تونل‌های ایجاد شده در سنگ و خاک است. اگر زمین اطراف تونل را سنگ‌های همگن و سخت تشکیل دهند، معمولاً نیاز به هیچ‌گونه فعالیت اضافی برای تقویت و نگهداری فضای حفاری شده نیست. در صورتی که زمین اطراف تونل را سنگ‌ها و خاک‌های ضعیف تشکیل دهند، برای جلوگیری از بدتر شدن شرایط توده سنگ اطراف تونل باید اقدام به تقویت و نگهداری زمین کرد [16].

۲-۳-۵- زمان اجرا

در هر پروژه مهندسی افزایش زمان اجرا باعث افزایش هزینه‌ها، تاخیر در بهره‌برداری و بازگشت سرمایه و در نهایت کاهش جذابیت اقتصادی طرح می‌شود. در حفر تونل‌ها به دلیل ماهیت و محیط عملیات مدت اجرای پروژه اهمیت ویژه‌ای دارد زیرا تنش‌ها و تاثیرات محیطی زیادی بر طرح اثر کند، ممکن است مشکلات فنی زیادی را موجب شوند [17].

۲-۳-۶- ایمنی، بهداشت و محیط زیست

محیط‌های کاری به ویژه ساخت فضاهای زیرزمینی، خطرات خاص و منحصر به فردی دارند که پرسنل فعال در آن‌ها باید آگاهی‌های لازم را نسبت به این خطرات داشته باشند. این حوادث باید در برنامه ایمنی کارگاه شناخته شده و پیش‌بینی‌های لازم ارایه شود [18].

۲-۳-۷- مدیریت

مدیریت پروژه، برنامه‌ریزی و هدایت پروژه در چهارچوب زمان، هزینه و کیفیت مشخص به سوی ایجاد نتایج مشخص آن

و شوی ماشین‌آلات، ساخت و حمل بتن، ایجاد فضای سبز در طول اجرای پروژه نیازی است که اجرای پروژه بدون آن ممکن نیست.

۲-۴-۵- فضاهای لازم برای کارخانه تولید قطعات بتنی

ماشین‌آلات لازم برای کارخانه تولید قطعات پیش‌ساخته بتنی شامل قالب، ماشین‌آلات ساخت شبکه آرماتور و تجهیزات عمل‌آوری بتن است که باید در فضایی مناسب نصب شوند. ابعاد فضای کارخانه تولید قطعات پیش‌ساخته بتنی باید شامل انبار آرماتور و قطعات فلزی، کارگاه آرماتوربندی، قالب‌ها، تجهیزات عمل‌آوری و محل انباشت قطعات پیش‌ساخته باشد [21].

۲-۵-۵- عوامل اقتصادی

۲-۵-۱- هزینه ماشین‌آلات و تجهیزات

این هزینه‌ها شامل دو جزء هزینه‌های مالکیت و هزینه‌های عملیاتی است که هزینه‌های عملیاتی شامل هزینه سرمایه‌گذاری، استهلاک و هزینه بیمه، مالیات و انبارداری می‌شود و هزینه‌های عملیاتی شامل هزینه‌های سوخت، خدمات، تعمیرات، لاستیک، اقلام خاص و اپراتور ماشین را در بر دارد [22].

۲-۵-۲- هزینه نیروی انسانی

تعداد و مدت زمان نیروی انسانی مورد نیاز از روی فعالیت‌های پروژه و در نظر گرفتن حجم عملیات و بر اساس برآورد فعالیت‌هایی که باید انجام گیرد، مشخص می‌شود. با معلوم شدن نوع شغل و تعداد نیروی انسانی مورد نیاز، می‌توان مدت زمان مورد نیاز به نیروی انسانی را مشخص کرد. هزینه نیروی انسانی ممکن است ۳۰ تا ۴۰ درصد بودجه کل یک پروژه تونل‌سازی را به خود اختصاص دهد [22].

۲-۵-۳- هزینه تامین مصالح

در هر یک از روش‌های حفاری تجهیزات و مصالح معینی مورد نیاز است. روش چالزنی و آتشیاری نیاز به تامین مواد منفجره و چاشنی‌های انفجاری و سایر مصالح برای آتشیاری به عنوان هزینه تامین مصالح دارد. در روش‌های حفاری تونل به صورت نیمه مکانیزه و مکانیزه نیز تهیه برش‌دهنده‌ها و قطعات جایگزین قطعات فرسوده، به عنوان هزینه تامین مصالح در نظر گرفته می‌شود. سایر هزینه تامین مصالح مورد نیاز پروژه مانند سیمان، تورسیم و نظایر آن باید به طور مجزا مشخص و محاسبه شود [23].

۳- وزن‌دهی شاخص‌ها

اهمیت هر شاخص در انتخاب روش حفاری متفاوت است به همین دلیل باید ضریب اهمیت هر شاخص تعیین شود. در پروژه

است. مدیریت پروژه فعالیت‌های برنامه‌ریزی، سازماندهی، نظارت بر اجرا و هدایت اجرا را در بر می‌گیرد و سعی دارد تا با استفاده درست از منابع، نتایج مشخص و مورد انتظار را با هزینه توافق‌شده قبلی در موعد درست خود تحویل دهد. مدیریت پروژه در اجرای این مهم از دو بازوی قدرتمند برنامه‌ریزی و کنترل پروژه بهره می‌گیرد [19].

۲-۴-۲- زیرساخت‌ها و شرایط لازم برای هر روش

۲-۴-۱- راه‌های دسترسی

به علت رفت و آمد افراد و حمل مصالح، تجهیزات و ماشین‌آلات به کارگاه باید راه دسترسی برای اتصال به نزدیک‌ترین راه موجود در منطقه با استاندارد لازم، احداث شود. در هنگام طراحی و اجرای راه دسترسی باید به موقعیت ساختگاه، محل احداث پروژه، محل برپایی تجهیز کارگاه، حفاری‌ها، خاکبرداری یا خاکریزی احتمالی آینده و هر عامل احتمالی دیگری که ممکن است در آینده بخشی از راه را دچار اختلال یا انسداد کند توجه شود [20].

۲-۴-۲- تجهیز و آماده‌سازی

گزینه‌های مختلف حفر تونل نسبت به میزان تاثیر تجهیز و آماده‌سازی برای هر روش اولویت‌بندی می‌شوند. به عنوان مثال، در حفاری با TBM باید در مجاورت دهانه تونل فضای کافی برای مونتاژ TBM در نظر گرفته شود تا هم تخلیه قسمت‌های مختلف دستگاه که به محل کارگاه حمل می‌شود و هم مراحل نصب آن به آسانی انجام گیرد زیرا برای مونتاژ TBM نیاز به ماشین‌آلات بزرگ با وزن زیاد است بنابراین علاوه بر فضای کافی باید بستر محل مونتاژ نیز مناسب و از قبل آرماتوربندی، بتن‌ریزی و ریل‌گذاری شده باشد.

۲-۴-۳- برق‌رسانی

در مورد تامین انرژی برق کارگاه‌ها امکان استفاده از شبکه برق شهری و یا دیزل ژنراتور باید مورد بررسی قرار گیرد. مساله مهم در این مورد، برآورد حداکثر برق مورد نیاز است. در صورت استفاده از شبکه برق سراسری، برای اطمینان از تامین برق در موارد قطع برق شبکه سراسری باید از دیزل ژنراتور نیز به عنوان برق اضطراری استفاده کرد. میزان توان مصرفی مورد نیاز بستگی به روش حفاری، نوع تجهیزات و تعداد ساختمان‌ها در کارگاه دارد.

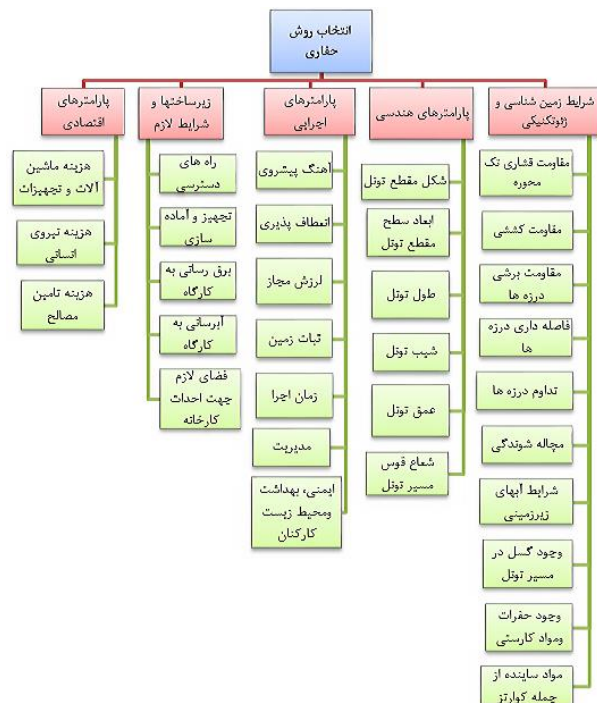
۲-۴-۴- آبرسانی

تامین آب شرب سالم مورد نیاز برای استفاده در تولید مصالح (بتن و ملات‌ها)، امور بهداشتی پرسنل، تراکم مصالح خاکی، شست

(۴)

ضریب نرمال سطح دوم \times ضریب نرمال سطح اول = ضریب نهایی میانگین ضرایب اولیه در هر یک از شاخص‌های سطح یک یعنی شاخص‌های زمین‌شناسی و ژئوتکنیکی، هندسی، اجرایی، زیرساخت‌ها و شرایط لازم و شاخص‌های اقتصادی متفاوت است و این نشان‌دهنده تفاوت اهمیت هر کدام از آن‌ها است. به این ترتیب ضریب شاخص‌ها در سطح یک با نرمال‌سازی اعداد میانگین شاخص‌های سطح دو محاسبه می‌شود. ضرایب مربوط به شاخص‌های سطح یک در جدول ۴ آورده شده است. ضریب نهایی هر شاخص از رابطه ۴ محاسبه می‌شود:

ضرایب نهایی شاخص‌ها در جدول ۵ ارائه شده است.



شکل ۳- شاخص‌های انتخاب روش حفاری

جدول ۴- میانگین ضرایب اولیه و نرمال شاخص‌های سطح یک

ضرایب نرمال (درصد)	میانگین ضرایب اولیه	شاخص‌های سطح اول
۲۱٫۵۴۱	۷۹٫۱۴۲	زمین‌شناسی و ژئوتکنیکی
۲۰٫۹۵۸	۷۶٫۹۹۹	هندسی
۱۹٫۹۰۰	۷۳٫۱۱۲	اجرایی
۱۸٫۱۵۸	۶۶٫۷۱۴	زیر ساخت و شرایط لازم
۱۹٫۴۴۱	۷۱٫۴۲۸	اقتصادی
۱۰۰	۳۶۷٫۳۹۸	مجموع

حاضر مساله انتخاب روش مناسب حفاری بر اساس تصمیم‌گیری چند معیاره دارای شاخص‌هایی (معیارها) است که در دو سطح عنوان شده (شکل ۳) و گزینه‌ها (روش‌های حفاری) نیز مشخص است. برای رتبه‌بندی روش‌های مختلف ارزیابی شده و دو روش SAW^۱ و AHP^۲ به عنوان مناسب‌ترین روش انتخاب شد. به این ترتیب که روش SAW، به صورت سلسله مراتبی بر روی مساله اجرا و رتبه‌بندی انجام شده است. با توجه به نمودار شاخه درختی انتخاب روش مناسب حفاری، اهمیت شاخص‌ها در سطح اول و دوم یکسان نیست و باید برای هر سطح ضریب اهمیتی جداگانه در نظر گرفته شود، به طوری که مجموع ضرایب در هر سطح برابر با ۱ شود. به این منظور پرسشنامه‌ای با توجه به شاخص‌ها تهیه شد. این پرسشنامه بین ۲۹ نفر از مدیران شرکت و مدیران پروژه، اساتید دانشگاهی، مهندسان مشاور و سایر عواملی که در این بحث صاحب نظر توزیع شد. پس از پر شدن پرسشنامه در مجموع ۲۸ پرسشنامه قابل قبول بود. بر اساس اهمیت هر شاخص اعداد بین ۰ تا ۱۰۰ بیشترین اهمیت را دارد. با توجه به تعداد افرادی که هر گزینه را انتخاب کرده‌اند، می‌توان وزن هر شاخص را مشخص کرد. به این منظور ضریبی متناسب با اهمیت هر یک از گزینه‌ها، از ۰ تا ۱ طبق جدول ۳ در نظر گرفته شده است.

جدول ۳- ضریب اهمیت هر گزینه در پرسشنامه‌های تعیین وزن شاخص‌های ارزیابی

عدد اختصاصی	۰	۱	۲	۳	۴	۵	۶	۷	۸	۹	۱۰
ضریب اهمیت	۰	۰/۱	۰/۲	۰/۳	۰/۴	۰/۵	۰/۶	۰/۷	۰/۸	۰/۹	۱

وزن اولیه هر شاخص (w_j) طبق رابطه ۲ محاسبه می‌شود:

$$w_j = \left(\frac{1}{N} \sum_{i=0}^{10} \frac{i}{10} K_i \right) \times 100 \quad (2)$$

که در آن:

N : تعداد کل افرادی که پرسشنامه‌ها را پر کرده‌اند
 K_0 تا K_{10} : به ترتیب تعداد افرادی است که گزینه‌های صفر تا ۱۰ را انتخاب کرده‌اند.

به این ترتیب وزن اولیه (w_j) هر شاخص محاسبه شد. وزن نرمال شده هر شاخص (w_j') از رابطه ۳ محاسبه می‌شود:

$$w_j' = \frac{w_j}{\sum w_j} \quad (3)$$

ضرائب یاد شده در جدول ۴ ارائه شده است.

¹ Simple Additive Weighting

² Analytical Hierarchy Process

جدول ۵- ضرایب اولیه، نرمال و نهایی برای شاخص‌های سطح دوم

سطح اول	نماد	(شاخص‌های سطح دوم)	وزن اولیه	وزن نرمال	وزن نهایی
شرایط زمین شناسی و ژئوتکنیکی	S _{A1}	مقاومت فشاری تک‌محوره	۸۷,۸۵۷	۱۱,۱۰۱	۲,۳۹۱
	S _{A2}	مقاومت کششی	۷۳,۵۷۱	۹,۲۹۶	۲,۰۰۰
	S _{A3}	مقاومت برشی درزه‌ها	۶۸,۹۲۸	۸,۷۰۹	۱,۷۸۶
	S _{A4}	فاصله‌داری درزه‌ها	۷۲,۸۵۷	۹,۲۰۵	۱,۹۸۳
	S _{A5}	تداوم درزه‌ها	۶۷,۸۵۷	۸,۵۷۴	۱,۸۴۶
	S _{A6}	مچاله‌شوندگی	۶۸,۴۲۸	۱۰,۹۲۰	۲,۳۵۲
	S _{A7}	شرایط آب‌های زیرزمینی	۸۱,۷۸۵	۱۰,۳۳۳	۲,۲۲۶
	S _{A8}	وجود گسل در مسیر تونل	۸۷,۸۵۷	۱۱,۱۰۱	۲,۳۹۱
	S _{A9}	حفرات و مواد کارستی	۸۶,۴۲۸	۱۰,۹۲۰	۲,۳۵۲
	S _{A10}	مواد ساینده از جمله کوارتز	۷۷,۸۵۷	۹,۸۳۷	۲,۱۱۹
پارامترهای هندسی	S _{B1}	شکل مقطع تونل	۸۸,۹۲۸	۱۹,۷۶۱	۴,۱۴۱
	S _{B2}	ابعاد سطح مقطع تونل	۷۳,۲۱۴	۱۶,۲۶۹	۳,۴۰۹
	S _{B3}	طول تونل	۸۷,۸۵۷	۱۹,۵۲۳	۴,۰۹۱
	S _{B4}	شیب تونل	۵۸,۵۷۱	۱۳,۰۱۵	۲,۷۲۷
	S _{B5}	عمق تونل	۷۷,۸۵۷	۱۷,۳۰۱	۳,۶۲۶
	S _{B6}	شعاع قوس مسیر	۶۶,۵۷۱	۱۴,۱۲۶	۲,۹۶۰
پارامترهای اجرایی	S _{C1}	آهنگ پیشروی	۶۵,۷۱۴	۱۲,۸۴۰	۲,۵۵۵
	S _{C2}	انعطاف‌پذیری	۶۷,۱۴۲	۱۳,۱۱۹	۲,۶۱۰
	S _{C3}	لرزش مجاز زمین	۶۶,۷۸۵	۱۳,۰۴۹	۲,۵۹۶
	S _{C4}	ثبات زمین	۷۵,۰۰۰	۱۴,۶۵۴	۲,۹۱۶
	S _{C5}	زمان اجرا	۹۲,۵۰۰	۱۸,۰۷۳	۳,۵۹۶
	S _{C6}	ایمنی، بهداشت و محیط زیست کارکنان	۷۳,۵۷۱	۱۴,۳۷۵	۲,۸۶۰
	S _{C7}	مدیریت	۷۱,۰۷۱	۱۳,۸۸۶	۲,۷۶۳
زیرساخت‌ها و شرایط لازم	S _{D1}	راه‌های دسترسی	۶۵,۷۱۴	۱۹,۷۰۰	۳,۵۷۷
	S _{D2}	تجهیز و آماده‌سازی	۷۲,۵۰۰	۲۱,۷۳۴	۳,۹۴۶
	S _{D3}	برق‌رسانی به کارگاه	۷۱,۷۸۵	۲۱,۵۲۰	۳,۹۰۷
	S _{D4}	آبرسانی به کارگاه	۶۳,۲۱۴	۱۸,۹۵۰	۳,۴۴۱
	S _{D5}	فضای لازم برای احداث کارخانه	۶۰,۳۵۷	۱۸,۰۹۴	۳,۲۸۵
شاخص‌های اقتصادی	S _{E1}	هزینه تامین مصالح	۶۴,۶۴۲	۳۰,۱۶۶	۵,۸۶۴
	S _{E2}	هزینه نیروی انسانی	۶۱,۷۸۵	۲۸,۸۳۳	۵,۶۰۵
	S _{E3}	هزینه ماشین‌آلات و تجهیزات	۸۷,۸۵۷	۴۱,۰۰۰	۷,۹۷۱

۴- امتیازدهی

نحوه امتیازدهی به هر یک از روش‌ها بر اساس شاخص‌های مورد نظر شبیه امتیازدهی روش نیکلاس در استخراج ذخایر معدنی است که به صورت امتیازدهی عددی مطرح شده است.

با توجه به مطلوب و یا نامطلوب بودن هر یک از ویژگی‌ها برای روش‌های حفاری از امتیازهای ۰، ۱، ۲، ۳، ۴ و ۱۲۱- استفاده شده است. از امتیاز ۱۲۱- برای غیرممکن بودن بکارگیری روش حفاری با توجه به مشخصه مورد نظر استفاده شده است. امتیاز صفر در صورتی استفاده می‌شود که امکان اجرای روش

وسیله نرم افزار SPSS بررسی و در صورت نرمال نبودن با جایگزینی داده‌ها نرمال‌سازی شد و در نهایت میانگین‌گیری برای هر یک از خانه‌های جدول پرشده توسط افراد، انجام شد. در نهایت عدد اختصاصی برای هر بخش جدول ارائه شده از ضرب میانگین حاصل از پرسشنامه در ضریب اهمیت محاسبه شده برای آن شاخص به دست می‌آید. اگر عملکرد بی‌مقیاس شده گزینه i ام روی شاخص j ام، r_{ij} و w_j وزن معیار j ام باشد، مقدار نهایی (P_{ij}) هر گزینه i بر اساس شاخص j طبق رابطه ۴ محاسبه می‌شود:

$$P_{ij} = \frac{1}{N} \sum_{j=1}^m W_j \times r_{ij} \quad (5)$$

پیشنهادی با وجود شاخص مورد نظر خیلی کم ولی غیرممکن نباشد. با این امتیاز شانس بکارگیری روش افزایش پیدا نمی‌کند. در صورتی که استفاده از روش حفاری مورد بررسی با توجه به آن مشخصه امکان‌پذیر باشد، امتیاز ۱ یا ۲ منظور می‌شود. امتیاز ۳ و ۴ نشان‌دهنده مطلوبیت اجرای روش حفاری با توجه به آن شاخص است. پرسشنامه برای ۲۹ نفر از افراد جامعه آماری شامل مدیران شرکت‌ها، مدیران پروژه، اساتید دانشگاهی، مهندسان مشاور و سایر عوامل صاحب‌نظر در بحث انتخاب روش حفاری و عوامل موثر در آن توزیع شد. با بررسی اولیه پرسشنامه‌ها ۱ مورد به دلیل عدم همکاری مناسب و پاسخ‌های نادرست و بعضاً تکراری کنار گذاشته شد و ۲۸ پرسشنامه کامل برای تحلیل انتخاب و سپس داده‌های اختصاص یافته برای هر یک از شاخص‌ها از نظر نرمال بودن به

جدول ۶- امتیاز مربوط به شاخص‌های اجرایی برای هر یک از روش‌های حفاری تونل

شاخص	راحتی راه‌های دسترسی	تجهیز و آماده‌سازی کارگاه	برق‌رسانی به کارگاه	آبرسانی به کارگاه	فضای لازم برای کارخانه تولید قطعات پیش ساخته بتنی
شرح روش	-	-	-	-	-
چالزنی و آتشیاری	۱۱،۶۲	۱۱،۱۳	۹،۹۰	۸،۲۳	۲،۲۳
چالزنی و آتشیاری کنترل شده	۱۱،۲۴	۱۱،۹۸	۹،۶۳	۷،۱۲	۲،۲۳
کند و پوش	۹،۰۷	۱۳،۲۴	۱۲،۹۸	۱۱،۶	۱۰،۹۱
اتریشی (NATM)	۱۰،۰۹	۱۲،۱۲	۱۱،۱۶	۹،۰۹	۱،۲۹
ماشین حفاری بازویی	۱۱،۶۲	۱۳،۱۰	۱۳،۵۳	۹،۵۸	۲،۲۳
TBM	۱۱،۱۱	۱۳،۳۹	۱۳،۸۱	۹،۸۳	۱۲،۳۲

جدول ۷- امتیاز مربوط به زیرساخت‌ها و شرایط لازم برای هر روش

شاخص	هزینه تامین مصالح	هزینه نیروی انسانی	هزینه ماشین آلات و تجهیزات	
شرح روش	-	-	هزینه‌های عملیاتی ماشین آلات	هزینه‌های سرمایه‌ای
چالزنی و آتشیاری	۲۰،۹۴	۱۸،۸۱	۲۵،۶۲	۲۸،۱۸
چالزنی و آتشیاری کنترل شده	۱۹،۰۶	۱۷،۰۱	۲۴،۷۶	۲۵،۹۰
کندوپوش	۱۴،۰۳	۱۴،۴۱	۲۲،۴۹	۱۸،۷۸
اتریشی (NATM)	۱۵،۷۱	۱۵،۴۱	۲۳،۰۵	۲۲،۴۹
ماشین حفاری بازویی	۱۲،۳۵	۱۲،۸۲	۱۲،۵۲	۱۲،۵۲
TBM	۵،۶۵	۷،۶۰	۵،۴۰	۴،۸۴

جدول ۸- امتیاز شاخص‌های اقتصادی برای هر یک از روش‌های حفاری تونل

مدیریت	ایمنی، بهداشت و محیط‌زیست کارکنان	زمان اجرا	ثبات زمین	لرزش مجاز	انعطاف پذیری	آهنگ پیشروی	شاخص
-	-	-	-	-	-	-	شرح روش
۶,۰۲	۴,۲۹	۷,۸۳	۴,۳۴	۱,۸۵	۹,۰۴	۳,۵۵	چالزنی و آتشیاری
۷,۹۹	۶,۷۴	۶,۵۵	۷,۶۰	۴,۲۶	۸,۵۷	۳,۶۵	چالزنی و آتشیاری کنترل شده
۸,۵۸	۶,۷۴	۷,۸۳	۷,۱۸	۷,۷۹	۷,۳۶	۷,۲۱	کند و پوش
۸,۶۸	۸,۰۷	۸,۶۰	۸,۷۴	۸,۴۴	۹,۷۹	۶,۶۷	اتریشی (NATM)
۸,۰۹	۷,۷۶	۹,۲۴	۸,۷۴	۸,۸۱	۹,۰۴	۸,۲۱	ماشین حفاری بازویی
۹,۳۷	۱۰,۳۱	۱۲,۰۷	۹,۵۸	۹,۳۶	۲,۰۵	۹,۱۲	TBM

جدول ۹- امتیاز شاخص‌های زمین‌شناسی و ژئوتکنیکی برای هر یک از روش‌های حفاری تونل

فاصله‌داری درزه‌ها					مقاومت برشی درزه‌ها			مقاومت کششی			مقاومت فشاری تک‌محوره					شاخص		
(سانتی‌متر)					(مگاپاسکال)			(مگاپاسکال)			(مگاپاسکال)							
۹	۲۰	۹۰	۲۰۰	۲۸۱	مقاوم	متوسط	ضعیف	۲۵	۲۵-۱۵۱	۱۵	۲۸	۲۰۰	۲۰۰-۱۰۰	۱۰۰	۵۰-۲۵۱	۲۵	۷	شرح روش
۵,۸	۵,۷۳	۵,۳۸	۴,۸۸	۳,۶	۳,۷۵	۳,۱	۲,۶	۵,۳۶	۵,۵۷	۵,۵۰	۷,۹	۷,۹۴	۶,۹۱	۶,۲۳	۳,۱۴	-۱۰۲,۹۹		چالزنی و آتشیاری
۵,۵	۶,۰۱	۵,۴۵	۴,۴۶	۳,۸	۳,۹۰	۳,۱	۲,۶	۵,۳۶	۴,۸۶	۴,۹۳	۷,۵	۷,۵۱	۷,۶۸	۶,۰۶	۳,۵۸	-۱۷۵,۴۲		چالزنی و آتشیاری کنترل شده
۶,۰	۵,۴۵	۵,۳۱	۵,۲۴	۶,۰	۳,۳۲	۳,۶	۳,۱	۳,۷۹	۵,۵۷	۶,۲۹	۱,۸	۱,۷۹	۳,۵۸	۵,۰۳	۶,۹۱	۸,۷۹		کند و پوش
۶,۵	۶,۰۱	۵,۳۸	۴,۹۵	۴,۳	۳,۵۱	۳,۶	۳,۹	۵,۳۶	۵,۵۰	۶,۱۵	۶,۴	۶,۴۰	۷,۷۷	۷,۶۰	۷,۱۷	۵,۹۷		اتریشی (NATM)
۶,۸	۷,۰۸	۶,۳۷	۵,۵۲	۵,۳	۴,۰۴	۴,۹	۳,۹	۳,۵۷	۴,۷۹	۵,۵۷	۶,۱	۶,۱۴	۷,۲۵	۷,۷۷	۵,۲۹	۳,۰۷		ماشین حفاری بازویی
۶,۸	۵,۲۴	۵,۶۶	۴,۶۷	۳,۹	۲,۹۹	۳,۷	۴,۱	۵,۵۰	۶,۲۲	۶,۹۳	۷,۵	۷,۵۱	۷,۶۸	۷,۹۴	۷,۳۴	۷,۵۹		TBM

ادامه جدول ۹- امتیاز شاخص‌های زمین‌شناسی و ژئوتکنیکی برای هر یک از روش‌های حفاری تونل

شرح روش	تداوم درزه‌ها (متر)			مچاله‌شوندگی (درصد)			شرایط آب‌های زیرزمینی				مسیب تونل	وجود گسل در کارستی	حفرات و مواد جمله کوارتز	مواد ساینده از
	۷	۱-۱	۱۰-۲۰	۲۰	۳۰	۴۰	شکل	مربوط	جریانی	خوردندگی				
چالزنی و آتشیاری	۳/۴۹	۳/۳۶	۴/۲۹	۴/۳۵	۵/۰۴	۴/۲۶	۴/۳۶	۸/۵۰	۵/۲۴	۱/۶۷	۱/۹۸	۳/۴۱	۱/۶۸	۳/۷۸
چالزنی و آتشیاری کنترل شده	۳/۳۶	۳/۴۹	۴/۶۱	۴/۶۱	۲/۲۸	۳/۸۶	۳/۷۸	۸/۳۴	۴/۸۴	۱/۶۶	۲/۳۰	۴/۴۴	۳/۲۷	۲/۸۰
کندوپوش	۲/۹۰	۴/۰۲	۴/۳۵	۶/۶۶	۷/۵۶	۷/۶۴	۶/۲۱	۸/۴۲	۷/۴۷	۴/۰۵	۳/۱۸	۷/۶۸	۷/۸۱	۵/۲۲
اتریشی (NATM)	۴/۸۸	۵/۲۱	۵/۶۷	۵/۳۰	۶/۶۳	۶/۴۶	۶/۳۸	۸/۴۲	۷/۳۱	۴/۶۱	۳/۴۱	۶/۷۴	۶/۰۴	۷/۳۵
ماشین حفاری بازویی	۵/۰۱	۵/۱۴	۴/۸۸	۴/۸۱	۶/۲۱	۵/۲۰	۳/۹۴	۸/۳۴	۷/۰۷	۴/۲۱	۳/۱۸	۷/۶۰	۷/۲۲	۲/۸۷
TBM	۴/۶۱	۴/۶۸	۴/۸۸	۵/۳۴	۶/۴۶	۵/۲۰	۳/۶۱	۸/۳۴	۷/۲۳	۴/۹۲	۳/۱۰	۶/۶۶	۶/۲۱	۲/۳۶

جدول ۱۰- امتیاز شاخص‌های هندسی برای هر یک از روش‌های حفاری تونل

شرح روش	دایره ای	شکل مقطع تونل	شکل مقطع تونل			سطح مقطع تونل (متر مربع)			طول تونل (کیلومتر)		
			شکل مقطع تونل	شکل مقطع تونل	شکل مقطع تونل	۷	۱۰	۲۰	۷	۲ تا ۳	۳ تا ۶
چالزنی و آتشیاری	۱۴/۷۹	۱۵/۳۸	۱۵/۲۳	۱۵/۳۸	۱۲/۵۴	۱۱/۷۹	۹/۴۹	۱۵/۳۴	۱۱/۱۰	۱۱/۱۰	۵/۴۰
چالزنی و آتشیاری کنترل شده	۱۴/۶۴	۱۶/۱۲	۱۵/۹۷	۱۵/۸۲	۱۲/۲۹	۱۰/۹۶	۷/۹۱	۱۴/۶۱	۱۰/۰۸	۱۰/۰۸	۶/۴۳
کندوپوش	۱۳/۰۱	۱۳/۷۵	۱۲/۲۷	۱۳/۰۱	۵/۸۴	۸/۷۶	۱۰/۴۷	۱۴/۱۷	۴/۹۶	۴/۹۶	-۸۷/۵۳
اتریشی (NATM)	۱۵/۰۸	۱۴/۹۳	۱۳/۷۵	۱۰/۹۴	۷/۲۴	۱۰/۵۹	۱۳/۲۷	۱۴/۰۲	۱۳/۰۰	۱۳/۰۰	۱۱/۸۳
ماشین حفاری بازویی	۱۴/۶۴	۱۵/۶۷	۱۵/۶۷	۱۳/۱۶	-۲۶۴/۹۹	۱۲/۴۲	۱۱/۶۹	۱۱/۲۵	۱۳/۱۵	۱۳/۱۵	۱۲/۴۲
TBM	۱۶/۵۶	-۵۰/۱/۱۴	-۵۰/۱/۱۴	-۵۰/۱/۱۴	-۳۲۳/۸۱	۶/۶۵	۱۱/۵۶	-۳۱۷/۶۹	۱۰/۰۸	۱۰/۰۸	۱۵/۶۳

ادامه جدول ۱۰- امتیاز شاخص‌های هندسی برای هر یک از روش‌های حفاری تونل

شعاع قوس مسیر تونل (متر)			عمق تونل			شیب تونل (درصد)			شاخص
>۲۰۰۰	۳۰۰ تا ۲۰۰۰	<۳۰۰	عمیق	نیمه عمیق	کم عمق	۶ تا ۱۸	۴ تا ۶	< ۴	شرح روش
۱۱/۴۲	۱۰/۹۹	۱۱/۶۳	۱۳/۹۸	۱۲/۳۰	۹/۹۷	۹/۳۵	۱۰/۳۲	۹/۹۳	چالزنی و آتشیاری
۱۰/۷۸	۱۰/۷۸	۱۱/۲۰	۱۴/۱۱	۱۲/۸۲	۱۳/۰۷	۸/۷۶	۹/۷۴	۹/۲۵	چالزنی و آتشیاری کنترل شده
۱۰/۶۷	۱۰/۷۹۶	۱۱/۱۰	-۳۷۵/۶۷	-۲۰۳/۳۲	۱۳/۳۴	۴/۰۹	۷/۱۱	۱۰/۴۲	کندوپوش
۱۰/۸۹	۹/۴۱	۷/۸۲	۸/۲۸	۱۰/۷۴	۱۳/۲۱	۷/۰۱	۹/۳۵	۱۰/۰۳	اتریشی (NATM)
۱۰/۷۸	۱۰/۳۶	۱۰/۵۷	۱۳/۰۸	۱۲/۱۷	۱۰/۸۷	۴/۰۹	۷/۶۹	۹/۹۳	ماشین حفاری بازویی
۹/۹۳	۷/۵۰	۱/۵۸	۱۳/۵۹	۱۲/۵۶	۱۳/۸۵	-۳۶۶/۷۵	۶/۵۲	۱۰/۵۲	TBM

۵- مطالعه موردی و پیاده سازی روش

حفاری، محاسبه و در نهایت بهترین روش پیشنهادی برای حفاری هر زون طبق جدول ۱۳ ارایه شد.

۶- نتیجه‌گیری

در این پژوهش مدلی به صورت مقداردهی عددی ارایه شد که با در نظر گرفتن ۳۱ شاخص و با توجه به ضریب اهمیت هر یک از آن‌ها قادر به انتخاب مناسب‌ترین روش حفاری تونل از بین روش‌های چالزنی و آتشیاری، چالزنی و آتشیاری کنترل‌شده، کند و پوش، روش حفاری اتریشی، ماشین حفاری بازویی و حفاری با سپر معمولی (TBM) است و همچنین از بین معیارهای در نظر گرفته شده برای انتخاب روش حفاری تونل، معیار هزینه ماشین‌آلات و تجهیزات با وزن ۷/۹ درصد، بالاترین وزن را دارد و همانگونه که نتایج پیاده کردن مدل بر روی یک پروژه نشان می‌دهد، این مدل قادر است روش مناسب حفاری را با توجه به شاخص‌های مختلف موثر در انتخاب، ارایه دهد. برای حفر بعضی از تونل‌ها با طول زیاد یا به طور کلی تونل‌هایی که به صورت ترکیبی باید حفر شوند نیز می‌توان از این مدل برای انتخاب روش‌های حفاری استفاده کرد.

نتایج مطالعه بر روی تونل شماره ۱ راه اصلی پاتاوه به دهدشت که در حدفاصل کیلومتر ۳۴+۷۴۰ تا ۳۵+۹۲۵ از بخش میانی این قطعه واقع شده و شامل سه زون زمین‌شناسی است و در مجموع طولی معادل ۱۱۸۵ متر را دارد، پیاده سازی شد. کارفرما بر اساس پارامترهای منطقه مورد مطالعه که در جدول ۱۱ آورده شده و با استفاده از روش‌های مختلف ارایه شده برای انتخاب روش حفاری تونل، روش مناسب بر اساس هر یک از آن‌ها را به دست آورد که در جدول ۱۲ ارایه شده است و در یک جمع‌بندی کلی، روش مناسب حفاری تونل به صورت چالزنی و آتشیاری، توسط کارفرما پیش‌بینی و توصیه شده است. البته بر حسب مورد در برخی از نواحی با توجه به شرایط توده سنگ و امکانات کارگاهی توصیه شده با چکش هیدرولیکی نیز حفر و پیشروی تونل انجام شود اما از آنجا که راندمان این روش پایین است برای هر سه زون روش چالزنی و آتشیاری توصیه شده است [24].

بر اساس روش مطالعه شده در این تحقیق نیز برای هر زون به صورت جداگانه مجموع امتیازهای هر کدام از روش‌های

جدول ۱۱- پارامترهای مورد استفاده در رویکردهای مختلف انتخاب روش حفر تونل‌ها [24]

Vs (km/s)	Vp (km/s)	Js	Jn	Jr	Ja	Lf (m)	Is (kg/cm ²)	GSI	ciσ (MPa)	Qc= Q.ci/100	Q	RQD	Zone
۱/۵۵۰	۲/۹۶۰	۱	۱۵	۱	۳	۱	۲۵	۴۰	۵۰	۰/۲۹	۰/۵۸	۶۵	I
۲/۸۰۰	۴/۶۰۰	۱	۱۲	۳	۱	۲	۵۰	۶۵	۹۰	۱۲/۶	۱۴/۰۳	۸۵	II
۰/۴۸۰	۱/۶۱۰	۱	۱۵	۱/۵	۴	۰/۵	۲۰	۳۰	۲۵	۰/۰۱۳	۰/۰۵	۳۵	III

جدول ۱۲- نتایج حاصل از روش‌های مختلف بررسی شده توسط کارفرما [24]

روش حفاری پیشنهادی	محدوده قرار گیری در نمودار	امتیاز حاصل از روش	ناحیه	روش
چالزنی و آتشیاری و یا خرد کردن با چکش هیدرولیکی سنگین	-	۷۲	زون ۱	ویور (Weaver)
چالزنی و آتشیاری	-	۹۰	زون ۲	
حفاری سخت و خرد کردن با چکش هیدرولیکی متوسط	-	۴۱	زون ۳	
حفر نسبتا دشوار (شیارزنی با ریپر)	-	۷۲٫۲	زون ۱	کریستن (Kristen)
حفر بسیار دشوار (خرد کردن با چکش سنگین و یا چالزنی و آتشیاری)	-	۱۹۱۲٫۵	زون ۲	
حفر نسبتا دشوار (شیارزنی با ریپر)	-	۲۱٫۸۷۵	زون ۳	
چالزنی و آتشیاری	Blast to fracture	-	زون ۱	فرانکلین (Franklin)
چالزنی و آتشیاری	Blast to fracture	-	زون ۲	
چالزنی و آتشیاری	Blast to fracture	-	زون ۳	
چالزنی و آتشیاری	Blasting	-	زون ۱	پتیفر و فوکس & Pettifer (Fookes)
چالزنی و آتشیاری	Blasting	-	زون ۲	
شکست با چکش هیدرولیکی	Hydraulic breaking	-	زون ۳	
حفر دشوار با چکش سنگین	Ripping	-	زون ۱	ساروقلو (Saroglou)
چالزنی و آتشیاری	Blasting	-	زون ۲	
حفر آسان با چکش سبک	Digging	-	زون ۳	

جدول ۱۳- انتخاب روش حفاری تونل بر اساس روش تصمیم‌گیری چند معیاره

روش پیشنهادی	بیشینه مقدار امتیاز	ناحیه
چالزنی و آتشیاری	۳۰۳٫۷۰۹	زون ۱
چالزنی و آتشیاری	۳۰۳٫۱۱۸	زون ۲
اتریشی (NATM)	۳۰۳٫۲۷۳	زون ۳

منابع

حفر مناسب، انتشارات سازمان نظام مهندسی معدن

ایران.

۵. عطایی، محمد، (۱۳۸۹)، تصمیم‌گیری چندمعیاره، انتشارات دانشگاه صنعتی شاهرود.

6. International Society for Rock Mechanics ISRM, (1981), Rock characterization, testing and monitoring, In: Brown ET (ed) ISRM suggested methods. Pergamon Press, Oxford, p 211.

7. AITES-ITA Working Group NO.14-2000, Recommendation and Classification for Tunnel Boring Machines (TBMs), www.ita-aites.org.

8. Nyqvist, L., (2005), Tunnelling options in long drives, Master thesis, Leula University Technology.

9. Palmström, A., (1995), RMI - a rock mass

1. Tsiambaos, G., Saroglou, H., (2010): "Excavatability assessment of rock masses using the geological strength index", Bull Eng Geol Environ, p. p. 13-270.

2. Dey, K., Ghose, A.K. (2008); "Predicting cuttability with surface miners (A rock mass classification approach)", Journal of mines, metals and fuels, p. p. 85-91.

3. Bell, F.G., (2004), Engineering geology and construction, Taylor and Francis Group, London, p791.

۴. وزارت صنعت، معدن و تجارت، دفتر نظارت امور معدنی، گردآورنده برنامه تهیه ضوابط و معیارهای معدن، (۱۳۹۴)، راهنمای پیش‌بینی رفتار تونل‌ها و انتخاب روش

- همایش منطقه‌ای معدن و علوم وابسته، صفحات ۲۸۵ تا ۲۹۷.
18. Brian Fulcher, Eric Hudson-Smith, Lok Hom. (2015). Decision Process and Criteria for Selection of a Preferred Tunneling Method. Kenny Construction Company, The Robbins Company, Geosite,Pty,Ltd.
۱۹. راهکار مدیریت، مدیریت پروژه، (۱۳۸۹). <http://www.mgtsolution.com/>
20. AITES-ITA, (1997), Characerisation of TBM for tunnelling flysches, Workshop: "The Gibraltar Crossing", www.ita-aites.org.
۲۱. تقی‌پور، سیاوش، رخشنده، مهدی، (۱۳۸۲)، طبقه‌بندی توده سنگ‌ها، انتشارات جهاد دانشگاهی واحد صنعتی امیرکبیر.
۲۲. مدیریت طرح‌های عمرانی (۱۳۸۲)، انتشارات قرارگاه سازندگی خاتم الانبیا، چاپ دوم.
23. University of Trondheim, (1998), "Hard rock Tunnel Boring Costs", University of Trondheim, The Norwegian Institute of Technology, pp 3545-3551.
۲۴. محمدی کری بزرگ، سیدمیلاد؛ ۱۴۰۰؛ «ارایه روشی برای انتخاب مناسب حفر تونل بر اساس تصمیم‌گیری چندمعیاره»، پایان‌نامه کارشناسی ارشد؛ دانشکده مهندسی معدن؛ دانشگاه صنعتی امیرکبیر.
- characterization system for rock engineering purposes, University of Oslo.
10. Sinha, R.S., (1989), Underground Structure Design and Instrumentation, Elsevier Science Publisher, B.V.
11. Aydan, O., Ulusay, R., Tokashiki, N., (2013), A New Rock Mass Quality Rating System: Rock Mass Quality Rating (RMQR) and Its Application to the Estimation of Geomechanical Characteristics of Rock Masses, Journal of rock mechanics and rock engineering, On line published, 4 Sep.
12. Isaksson, T., (2002), Model for estimation of time and cost based on risk evaluation applied on tunnel projects, Doctoral Thesis, Division of Soil and Rock Mechanics Royal Institute of Technolog Stockholm, Sweden.
13. Kaiser, P.K. & McCreath, D.R. (1994). Rock Mechanics Considerations for Drilled or Bored Excavations in Hard Rock. Tunnelling and Underground Space technology, 1994, Vol.9 No.4, pp 425–437.
14. Hansen, A.M. (2008). TBM vs D&B – Pros and Cons, AMH ConsultAS. Personal communication.
15. Holen, H. (1998). TBM vs Drill & Blast Tunnelling. Publication NO.11, Norwegian Tunnelling Society.
۱۶. حسن پور، جعفر، رستمی، جمال (۱۳۸۹)، عملکرد ماشین‌های تونل‌بری در سنگ سخت، نشر شرم، نشر فن آریا.
۱۷. محمودی، رضا، (۱۳۸۴)، حفر تونل‌ها با روش آتشیاری و توجه به افزایش سرعت پیشروی. مجموعه مقالات دومین