

زیرگذر جوادیه

آبان ماه سال 1389 وقتی پل کابلی جوادیه به بهره‌برداری رسید و به عنوان یک نماد مدرن شهری جلوه‌ای تازه به محلات جنوب پایتخت بخشید، همه منتظر تخریب پل قدیمی جوادیه بودند تا تلاش برای توسعه و تغییر چهره این نقطه از شهر تهران تکمیل شود. پل قدیمی جوادیه بالغ بر 70 سال بود که با عبور از روی خطوط راه آهن و به موجب برقراری دسترسی‌های محلی، از تفکیک محلات موجود در شمال و جنوب این خطوط جلوگیری و حتی شرایط عبور ایمن عابران پیاده از حریم ریل‌های راه آهن را فراهم کرده بود. اما پل قدیمی جوادیه که توسط مهندسان و تکنسین‌های آلمانی احداث شده بود، در شرایط موجود نه با جنبه‌های زیباشناختی پل کابلی جوادیه هماهنگ بود و نه به دلیل تعارض با طرح توسعه راه آهن، ارزش مقاوم‌سازی و بهسازی داشت. ضمن اینکه یکی از دلایل احداث پل کابلی جوادیه به این شیوه، تامین ارتفاع آزاد مورد نیاز برای توسعه خطوط راه آهن و فراهم ساختن امکان استفاده از قطارهای دو طبقه در آینده بود. از این حیث پل قدیمی جوادیه به دلیل ارتفاع آزاد اندکی که داشت، مانعی در برابر چنین طرح‌هایی به حساب می‌آمد. البته نباید فراموش کرد که پل جدید سازه‌ای در جهت توسعه مسیرهای بزرگراهی و پل قدیمی سازه‌ای به منظور برقراری مسیرهای دسترسی محلی بود و از این رو پل کابلی جوادیه نمی‌تواند به عنوان جایگزینی برای پل قدیمی به شمار بیاید.

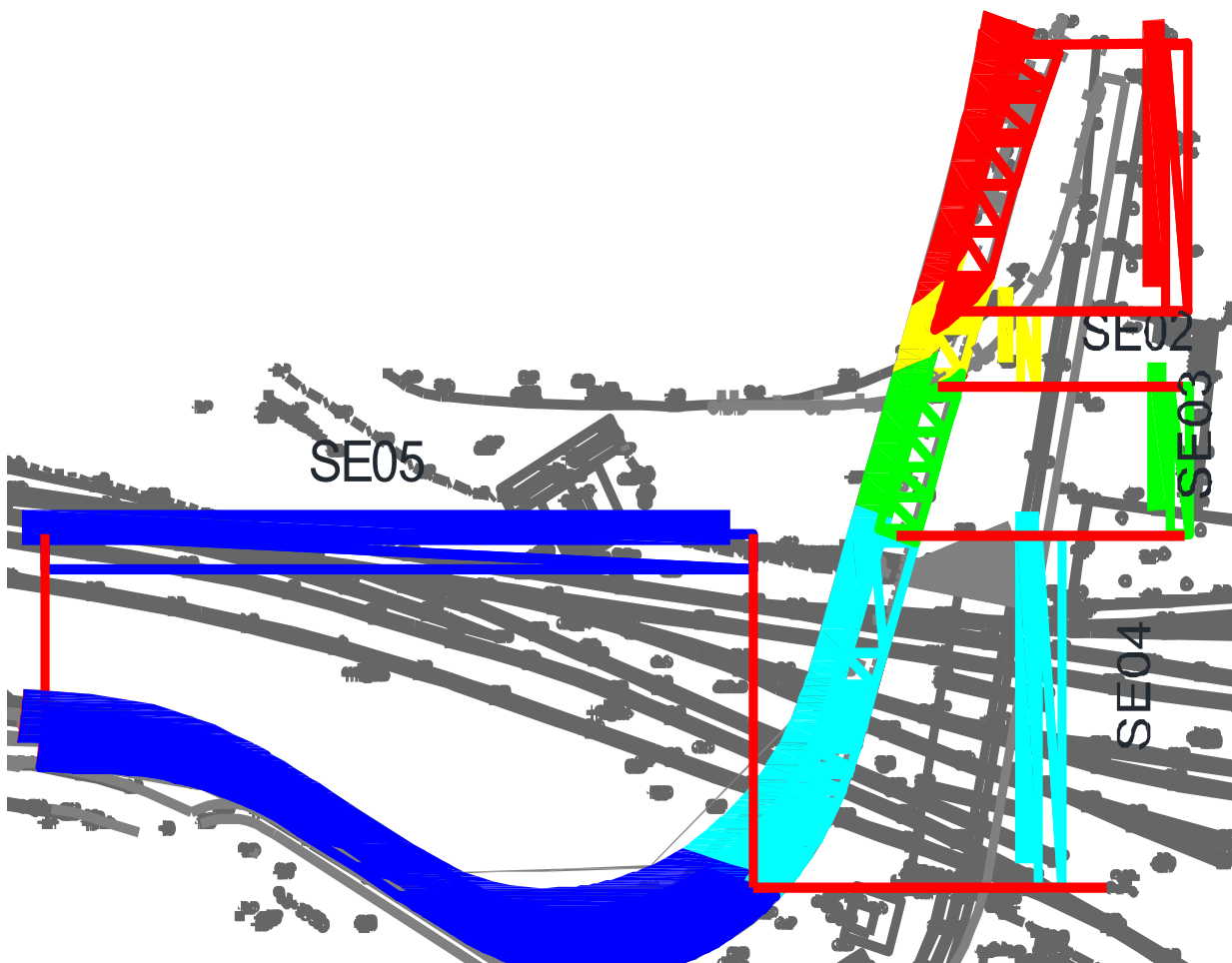
بنابراین از فروردین ماه سال 1392 تلاش برای احداث یک مسیر زیرگذر، حذف‌فصل میدان بهداری تا خیابان نوری آغاز شد تا ضمن برقراری ارتباط میان محلات موجود در پهنه‌های شمالی و جنوبی خطوط راه آهن، شرایط تخریب پل قدیمی جوادیه فراهم شود.

مقاطع مختلف پروژه

طول زیرگذر جوادیه با احتساب رمپ‌های ورودی و خروجی به 450 متر می‌رسد. عرض این مسیر حدود 8/30 متر می‌باشد؛ معبری که شرایط ایجاد دو لاین رفت و برگشت را تامین می‌کند و البته در قوس‌های مسیر به منظور فراهم کردن ایمنی تردد، اندکی افزایش عرض می‌یابد. این زیرگذر همچنین از پیاده‌روهایی با عرض 0/6 متر در هر طرف برخوردار است. رمپ جنوبی پروژه از خیابان نوری در محله جوادیه آغاز شده و پس از عبور از زیر خطوط راه آهن، به واسطه یک زیرگذر 80 متری مسقف، وارد یک زیرگذر ترانشه باز می‌شود. این مسیر در ادامه به منظور عبور از زیر یکی از معابر محلی منطقه که قرار است در آینده با هدف دسترسی آسان به ایستگاه مترو غرب پل جوادیه احداث شود، وارد یک زیرگذر 13 متری می‌گردد. رمپ شمالی زیرگذر جوادیه که این مسیر را به میدان بهداری متصل می‌کند، در واقع آخرین مقطع اجرایی پروژه به شمار می‌رود.

ویژگی های پروژه

مسیر زیرگذر در طول مابین دو پل طرح و در شمال و جنوب آنها ما بین دو ردیف دیوار حایل واقع می‌گردد. دیوارهای حایل مذکور به منظور حفظ خاک دست نخورده پشت دیوار- مشابه کوله‌های پلها- به روش ردیف شمع ستون‌های بتنی مسلح درجا با عملکرد طره‌ای و دیوار پوسته نمای قائم متکی بر آنها اختیار شده است.



پلان موقعیت حوزه طرح و جانمایی اجزای آن

تاریخ شروع : 92/01/28

تاریخ پایان: 95/01/16

کارفرمای اجرای طرح: سازمان محترم مهندسی و عمران شهر تهران
کارفرمای مطالعات طرح: سازمان محترم مشاور فنی و مهندسی شهر تهران
مدیریت طرح: شهرداری محترم منطقه 16 تهران
مشاور کارفرما: مهندسین مشاور گذر راه
پیمانکار طرح: مشارکت ارسا ساختمان - شهران سازه

اجزای طرح

1) محور اصلی شامل:

4 مسیر اصلی به نامهای 101، 102، 103 و 104 می باشد که مشخصات هر کدام به شرح ذیل می باشد:

جدول احجام

طول	واحد	شرح
226	متر طول	مسیر 101 دو لاین عبوری جهت ارتباط میدان بهداری به سمت 9 دی
467	متر طول	مسیر 102 یک لاین عبوری جهت ارتباط میدان راه آهن به جوادیه
467	متر طول	مسیر 103 یک لاین عبوری جهت ارتباط جوادیه به میدان بهداری
180	متر طول	مسیر 104 دو لاین عبوری جهت ارتباط میدان 9 دی به میدان بهداری

2) زیرگذرها شامل:

دو دستگاه پل یکی به طول 13 متر جهت عبور مسیر 104 از روی مسیرهای 102 و 103 و دیگری به طول 80 متر جهت عبور خطوط ریلی راه آهن از روی مسیر 102 و 103 (عرض دهانه 8.20 متر) می باشد.

جدول احجام

شرح	واحد	مقدار
پل SE02 به عرض 8.20 واقع در مسیر 102 و 103	طول	13
پل SE04 به عرض 8.20 واقع در مسیر 102 و 103 (محدوده ریلی)	طول	80

3) ترانشه‌ها روباز شامل:

بخش 03 ترانشه روباز بوده که در مسیر 102 و 103 واقع شده و دیوار طرفین آن با اجرای شمع و سرشمع متناظر تحکیم می‌گردد.

جدول احجام

شرح	واحد	مقدار
SE01- ترانشه رمپ ورودی به زیرگذر از سمت میدان بهداری	متر	55
SE03- ترانشه روباز بین SE02 و SE04 در شمال محدوده ریلی	متر	32
SE05- ترانشه رمپ خروجی زیرگذر جوادیه به سمت محله جوادیه	متر	190

معارضات تاسیساتی

پل قدیمی جوادیه محل عبور کابل‌های برق 20 و 63 کیلوولت بود. پس باید پیش از هر اقدامی در جهت برچیدن این سازه فرسوده، فکری برای جابجایی خطوط انتقال انرژی می‌شد. در بیشتر موارد، زیرزمینی کردن کابل‌های برق بهترین گزینه برای جابجایی این دسته از معارضات تاسیساتی است. در پروژه احداث زیرگذر جوادیه بیش از 120 متر شفت و گالری احداث شد تا شرایط برای جابجایی و رفع این مانع اجرایی فراهم شود. پروژه احداث زیرگذر جوادیه معارضات تاسیساتی دیگری از قبیل لوله‌های آب، گاز و کابل‌های فیبرنوری را نیز پشت سر گذاشت اما هنوز یک مانع اجرایی در مسیر توسعه این پروژه بود؛ خطوط راه‌آهن که اجرای یک مقطع 80 متری از دال بتنی زیرگذر منوط به جابجایی آن بود. این خطوط در نهایت با مشارکت شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران و البته طی یک برنامه زمان‌بندی طولانی مدت، به صورت نوبتی از پیش روی مسیر پیشرفت پروژه برداشته شدند تا فضای لازم برای احداث شمع‌ها و دال بتنی زیرگذر فراهم شود.



