

ارتباط لیتولوژی و ساختارهای تکتونیکی با انواع ناپایداری‌های شیب‌های سنگی در مسیر آزادراه قزوین - رشت

مهناز فیروزی*، محمدحسین قبادی^۱، علی نورزاد^۲

علی اصغر سپاهی گرو^۱

۱. دانشگاه بوعلی سینا، همدان، دانشکده علوم پایه، گروه زمین‌شناسی،

۲. دانشگاه شهید بهشتی، دانشکده مهندسی عمران، آب و محیط زیست

پذیرش ۹۷/۰۷/۰۸

تاریخ دریافت ۹۶/۱۰/۲۷

چکیده

آزادراه قزوین-رشت از مهم‌ترین محورهای ارتباطی کشور در شمال ایران است. مسیر آزادراه از سازندهای مختلف با ویژگی‌های زمین‌شناسی متفاوت عبور می‌کند. شیب زیاد دامنه‌ها و وجود چندین دسته درزه و گسل باعث شده تا در امتداد مسیر مذکور لغزش‌های متعددی به وقوع پیوسته و یا در حال وقوع باشند. در این پژوهش، تحقیق جامع درباره پراکندگی زمین‌لغزش‌ها و انواع آن‌ها در مسیر آزادراه انجام شده است. بدین‌صورت که ضمن شناسایی زمین‌لغزش‌های رخ داده در منطقه، موقعیت آن‌ها در نقشه زمین‌شناسی ثبت و ارتباط آن‌ها با سازندهای زمین‌شناسی و ساختارهای تکتونیکی بررسی شده است. مناطق و واحدهای سنگی مستعد به‌وقوع زمین‌لغزش با در نظر گرفتن تراکم سطحی زمین‌لغزش‌ها و درصد فراوانی آن‌ها در هر واحد زمین‌شناسی با بهره‌گیری از نرم‌افزار ARC GIS 10.2 به ترتیب اهمیت مشخص شدند. نتایج تحقیق نشان می‌دهد علیرغم ناهمگنی قابل توجه لیتولوژی، ویژگی‌های زمین‌شناسی مهندسی و ساختارهای تکتونیکی، شباهتی بین انواع لغزش‌ها و پراکندگی آن‌ها وجود دارد. در طول این مسیر چهار نوع لغزش شناسایی شده‌اند، که عبارتند از ۱. گسیختگی‌های صفحه‌ای، گوه‌ای، واژگونی و سقوط، در سنگ‌های مقاوم و نسبتاً مقاوم آندزیت، تراکی آندزیت و بازالت‌های متعلق به سازند کرج، آهک‌های اوربیتولین‌دار کرتاسه و کنگلومرای فیجن. در سنگ‌های ذکر شده چندین دسته درزه موجود

*نویسنده مسئول firuzi.mahnaz@yahoo.com

بوده است که سطوح درزه‌ها دارای هوازگی متوسط تا شدید است. بازشدگی آن‌ها بین ۱-۰/۵ میلی‌متر است. مقاومت برشی درزه‌ها نیز متوسط است که با توجه به جهت غالب درزه‌ها نسبت به رویه شیروانی نوع گسیختگی‌ها تغییر کرده است. ۲. ریزش و پوشش سنگ‌ریزه‌ای در کلاهک سیلیسی و زمین‌لغزش چرخشی در زون آرژیلیتی-سرسییتی واحد سنگ‌شناسی A، ۳. ریزش سنگ در سنگ‌های متشکل از توف کربناتی و آندزیتی در واحد سنگ‌شناسی EV2 متعلق به سازند کرج. بالا بودن سطح آب زیرزمینی در کیلومتر ۷۵۰+۸۰ مسیر آزادراه باعث کاهش مقاومت اشباع به دلیل محتوی بالای اکسید آهن از قبیل گوتیت در سیمان توف‌های آندزیتی شده است و ۴. جریان واریزه‌ای و زمین‌لغزش چرخشی در خاک‌های برجای سازند شمشک به دلیل بافت لپیدوبلاستیک اسلیت‌ها و استعداد فرسایش‌پذیری بالای آن‌ها با توجه به آب و هوای مسیر در حد فاصل منجیل-رودبار.

واژه‌های کلیدی: آزادراه قزوین-رشت، زمین‌لغزش، سازند کرج، زون آرژیلیتی-سرسییتی، شمشک، بافت لپیدوبلاستیک، نرم افزار ARC GIS 10.2

مقدمه

زمین‌لغزش‌ها نقش مؤثری در تخریب آزادراه‌ها، جاده‌ها و مسیرهای راه آهن دارند و موجب خسارات جانی و مالی زیادی می‌شوند [۱]. شناخت مناطق مستعد رانش و عوامل مؤثر بر آن می‌تواند در برنامه‌ریزی برای انجام اجرای ایمن پروژه‌های عمرانی و کاهش یا حذف خطر مؤثر واقع گردد. نتیجه شناخت مناطق مستعد لغزش، موجب ارائه راهکارهای مناسب برای تثبیت شیروانی‌های مستعد گسیختگی می‌شود.

بررسی‌های گسترده‌ای در رابطه با تأثیر زمین‌شناسی بر زمین‌لغزش‌ها انجام شده است [۲]، [۳]. به‌عنوان مثال تاوولاریس و همکاران در سال ۲۰۱۸ با استفاده از سیستم مهندسی سنگ (Rock Engineering system; RES) که شامل لیتولوژی، تکتونیک، هیدرولوژی، جهت شیب، فاصله از جاده، بارندگی است، به پیش‌بینی مناطق مستعد لغزش در مناطق پاناگوپولو و مالاکاسا در یونان پرداخته‌اند [۴]. هم‌چنین میزان تأثیر ساختارهای زمین‌شناسی نیز در ایجاد ناپایداری‌های سنگی به‌وسیله عبدالله و همکاران در سال ۲۰۱۴ در عربستان بررسی شده است [۵]. پهنه‌بندی زمین‌لغزش در سنگ‌های هوازده گرانیت در جنوب ایتالیا در

سال ۲۰۱۸ با استفاده از روش آماری در محیط GIS ارزیابی شده است. نقشه هوازدگی گرانیت‌ها به‌عنوان یکی از پارامترهای مهم در تعیین میزان خطر تهیه و استفاده شده است [۶].

براساس بازدیدهای صحرایی از مسیر و پژوهش‌هایی که مؤلفان در سال ۱۳۹۳ [۷] و ۲۰۱۷ [۸] انجام داده‌اند مشخص شد که آزادراه به‌دلیل تنوع سنگ‌شناسی و ساختارهای تکنیکی در مرحله بهره‌برداری به‌وسیله ناپایداری‌های سنگی تهدید می‌شود. لغزش‌های مهمی مانند لغزش گلدیان که شهر رودبار را تهدید کرد و خسارات فراوانی به باغ‌های زیتون وارد کرد. لغزش فتلک که موجب مدفون شدن کامل روستای فتلک با اهالی آن شد [۹]. زمین‌لغزش منجیل که در تاریخ ۹۲/۴/۴ کیلومتر ۸۰۰-۱۰۲+۵۰۰ آزادراه را مسدود کرد [۱۰]، ریزش سنگ‌ها در محدوده منجیل - رودبار در مسیر آزادراه در بیست و دوم خرداد ۱۳۹۶ و بالاخره انسداد آزادراه مواصلاتی بر اثر این لغزش‌ها و سنگ‌ریزش‌ها [۱۱]، اهمیت توجه به ناپایداری‌های مسیر بررسی شده را روشن‌تر می‌سازد. هدف از این پژوهش تعیین پراکندگی زمین‌لغزش‌ها در انواع واحدهای سنگی مسیر آزادراه قزوین-رشت است که تأثیر نقش زمین‌شناسی، تفاوت در خصوصیات ژئوتکنیکی و ساختارهای تکنیکی در ایجاد و پراکندگی زمین‌لغزش‌ها را در مسیر نشان می‌دهد. ارائه روش‌های مناسب تثبیت، هدف نهایی این پژوهش است.

روش تحقیق

در این پژوهش با انجام بازدیدهای صحرایی و با استفاده از عکس‌های هوایی در طول مسیر آزادراه قزوین-رشت، موقعیت، پراکندگی و نوع زمین‌لغزش‌ها شناسایی شد. سپس با استفاده از نرم افزار ARC GIS 10.2 نقشه زمین‌شناسی و نقشه زمین‌لغزش‌ها، رقومی‌سازی شده‌اند. در ادامه، ضمن محاسبه مساحت سازندها، واحدهای سنگ‌شناسی منطقه و مساحت زمین‌لغزش‌های رویداده در آنها، میزان حساسیت هر سازند نسبت به انواع زمین‌لغزش‌ها تعیین شد و درصد فراوانی زمین‌لغزش برای هر واحد سنگ‌شناسی محاسبه شد. پراکندگی ریزش‌های سنگی در انواع واحدهای سنگی تعیین شد. در ادامه، به‌منظور بررسی نقش لیتولوژی (جنس سنگ، بافت، ترکیب کانی‌شناسی، هوازدگی، آلتراسیون و فرسایش) از واحدهای سنگی سازند کرج، شمشک، آهک‌های اوریتولین‌دار کرتاسه و کنگلومرای فجن

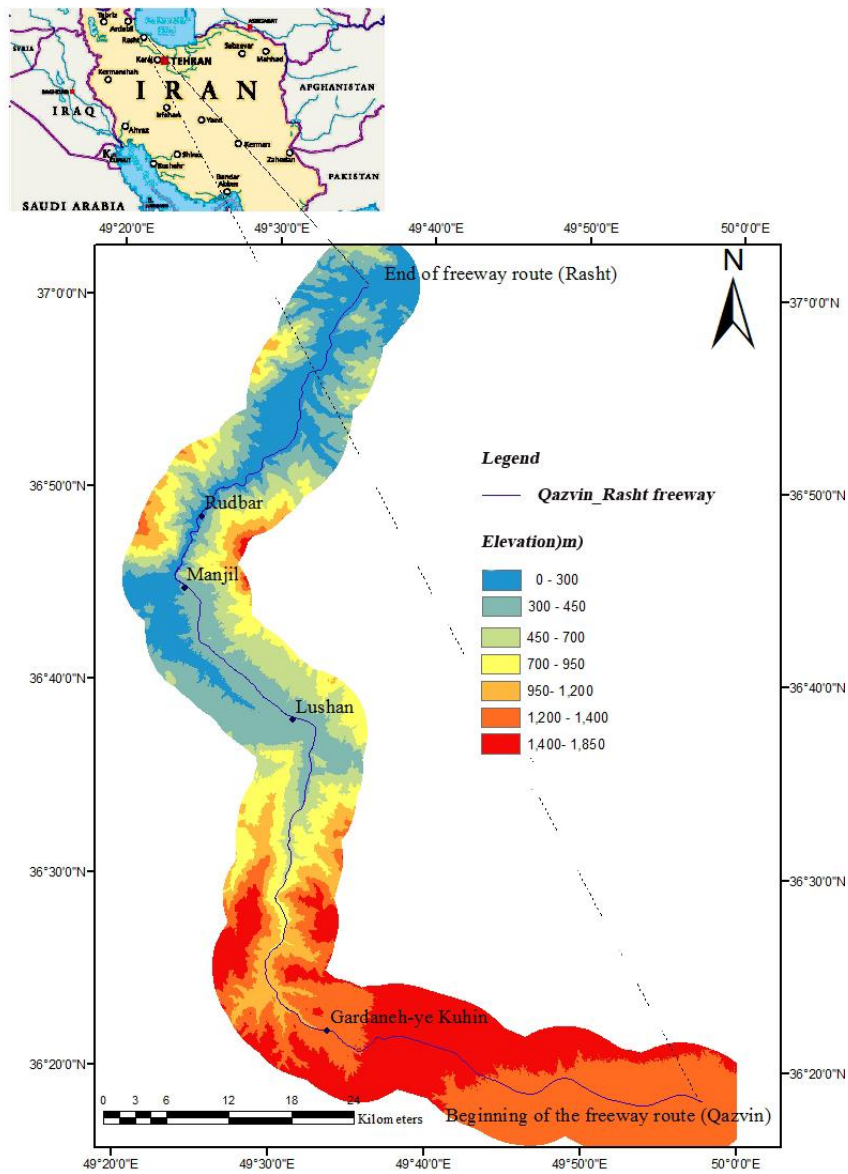
نمونه‌برداری انجام شد. سپس خصوصیات ژئوتکنیکی نمونه‌ها با انجام آزمون‌های آزمایشگاهی از قبیل وزن مخصوص خشک، درصد تخلخل، مقاومت فشاری تک‌محوری طبق استاندارد (ISRM ۱۹۷۹) تعیین شد. در مرحله بعد برای تعیین نقش ساختارهای تکتونیکی برداشت مشخصات هندسی دسته درزه‌ها و مشخصات فیزیکی آنها (مواد پرکننده، میزان بازشدگی، وضعیت زبری و هوازدگی سطوح درزه‌ها، وضعیت آب) و مقاومت برشی روی درزه‌های با سطوح صاف انجام گرفت سپس نتایج به دست آمده از تراکم نسبی و درصد فراوانی با ویژگی‌های زمین‌شناسی، ژئوتکنیکی و ساختارهای تکتونیکی هر سازند مطابقت داده شد.

موقعیت مسیر

مسیر آزادراه با طول ۱۳۸ کیلومتر در سال ۱۳۸۸ بهره‌برداری شد. غالباً جاده به صورت بغل‌بری (ترانشه‌زنی) در دل کوه احداث شده و در محل تلاقی با دره‌ها از روی خاکریزها یا پل‌های ساخته شده عبور می‌کند. این مسیر که از ارتفاعات البرز با امتداد تقریبی شمالی جنوبی می‌گذرد، شهرستان قزوین را به استان گیلان وصل می‌کند، یک پروژه ملی می‌باشد. مسیر آزادراه از مناطقی با ارتفاع مختلف عبور می‌کند که برای نشان دادن این ارتفاع مسیر بر روی تصاویر SRTM ماهواره لندست در محیط نرم‌افزار Arc GIS و Global Mapper رقمی شده و مورد پردازش قرار گرفته است که در شکل ۱ موقعیت و تصاویر ماهواره‌ای مسیر آزادراه نشان داده شده است.

ژئومورفولوژی و آب و هوا

اقلیم در وقوع زمین‌لغزش‌ها یک اثر مهم و آنبداشته و برخی از عناصر اقلیمی چون بارندگی و دما نقش مهمی رادر وقوع زمین‌لغزش‌های مسیر آزادراه ایفاء می‌کند نقطه شروع مسیر در ارتفاع حدود ۱۴۰۰ متری است، اما نقاط میانی جاده، ارتفاعی معادل ۵۰۰ متر دارد. انتهای آزادراه در جنوب غرب امامزاده هاشم به ارتفاع ۲۷۰ متری ختم می‌شود. با توجه به بلندترین نقطه ارتفاعی در مسیر آزادراه با ارتفاع ۱۴۰۰ متر و وجود اختلاف نسبتاً زیاد در ارتفاع، منطقه در چند اقلیم متفاوت قرار گرفته است. به طوری که در ابتدای مسیر، (گردنه کوهین) به علت ارتفاع زیاد از سطح دریا، زمستان‌ها سرد و نسبتاً طولانی و تابستان‌ها معتدل است. حداکثر دمای مطلق سالانه در گردنه کوهین حدود ۳۸ تا ۴۰ درجه سانتی‌گراد در روزهای



شکل ۱. مسیر آزادراه قزوین - رشت روی تصاویر ماهواره‌ای SRTM

گرم تیرماه و حداقل دما نیز ۱۳- درجه، در شب‌های ماه‌های آذر و دی گزارش شده‌اند. تعداد روزهای یخبندان ۶۰ روز در سال است [۱۲]. در این نقاط از مسیر به دلیل اختلاف شدید حداکثر و حداقل درجه حرارت در طی فصول سال و حتی در یک شبانه روز، هوازدگی مکانیکی شدید است. با کاهش ارتفاع به سمت مناطق پست یعنی میانه مسیر (منطقه لوشان) از شدت فرایند مزبور کاسته می‌شود. در حد فاصل منجیل- رودبار (تقریباً اواخر مسیر) به دلیل زیاد بودن میزان بارش و دمای متوسط، هوازدگی شیمیایی نسبت به هوازدگی مکانیکی غلبه دارد.

زمین‌شناسی و زمین‌شناسی ساختمانی

مسیر آزادراه قزوین - رشت از دیدگاه زمین‌ساختاری در زون البرز قرار دارد. به‌طور کلی زون البرز جزء کمربند چین‌خورده آلپ - هیمالیا است. زون ساختمانی البرز که در بخش مرکزی کمربند فعال آلپ - هیمالیا قرار دارد. متشکل از ورقه‌های تراستی و رورونده است و از زمان تریاس پسین (رخداد آلپی جوان) متحمل کوتاه‌شدگی شده است [۱۳]. این رشته جبال از نقطه نظر چین‌شناسی و زمین‌ساختی اختصاصات یکنواختی نداشته و به‌همین دلیل به بخش‌های البرز شرقی و کپه داغ، البرز مرکزی و البرز غربی تقسیم شده است. مسیر بررسی شده در بخش البرز مرکزیاز رشته کوه‌های البرز از دره سفید رود و محور قزوین به رشت شروع می‌شود و در امتداد سواحل جنوبی دریای مازندران پایان می‌یابد. نقشه زمین‌شناسی و درصد فراوانی سازندهای موجود در طول مسیر به ترتیب در شکل‌های ۲ و ۳ نشان داده شده است. در این پژوهش از نقشه‌های زمین‌شناسی منطقه با مقیاس ۱:۱۰۰۰۰۰ در چهار صفحه (شیت) تاکستان، جیرود، رودبار و رشت، نقشه زمین‌شناسی ۱:۲۵۰۰۰ رودبار (خلیل‌آباد) [۱۴]، [۱۵]، [۱۶]، [۱۷] و [۱۸] و همچنین از نقشه‌های زمین‌شناسی تهیه شده به وسیله شرکت‌های مهندسی مشاور پارس، پاسیلو و هراز راه در سال ۱۳۸۴ با مقیاس ۱:۲۰۰۰ استفاده شده است. بررسی‌های زمین‌شناسی صورت گرفته منحصر به نواری به عرض ۱۳۰۰ متر در حاشیه آزادراه است. با توجه به شکل ۳ حدود ۳۹ درصد از کل مسیر را سازند کرج به سن ائوسن زیرین تا میانی تشکیل می‌دهد. از نظر سنگ‌شناسی، بخشی از این سازند از رخساره دریایی و بخشی نیز از رخساره قاره‌ای تشکیل شده است. رخساره دریایی شامل سنگ‌های آذرآواری از قبیل توف‌ها و توفیت‌ها، آهک و غیره است. توف‌ها و توفیت‌ها دارای

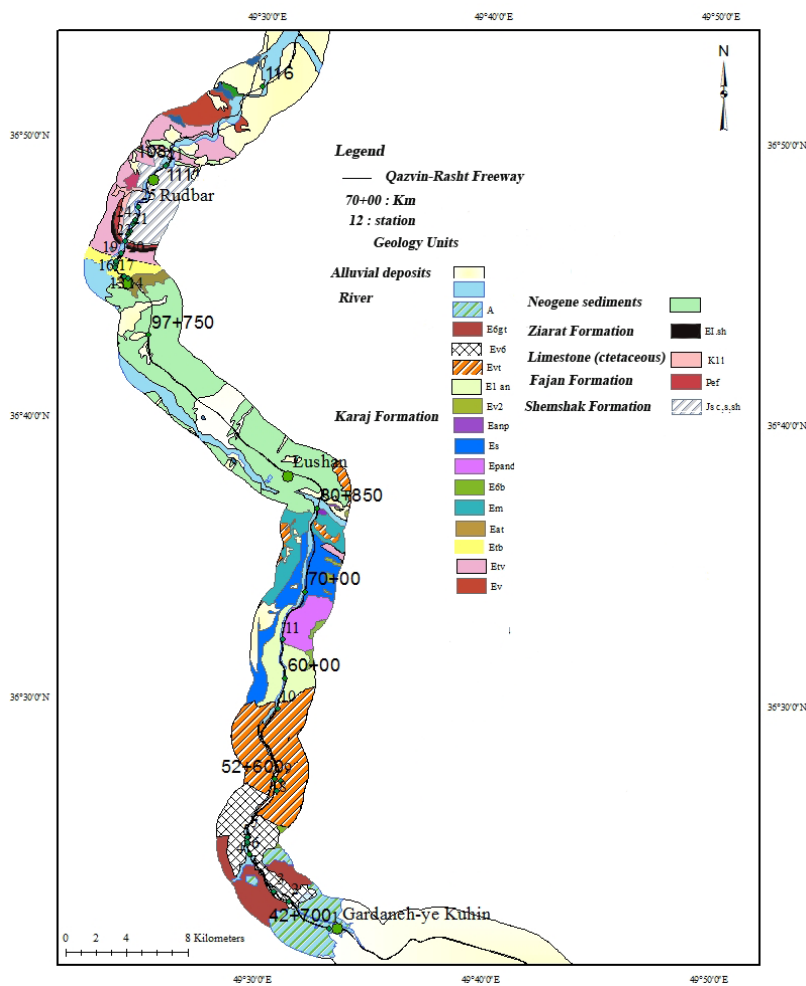
لایه‌بندی مشخص و واضح است. در رخساره قاره‌ای فعالیت ولکانیکی اهمیت بیش‌تری دارد. گدازه‌های مجموعه ولکانیکی بیش‌تر از جنس آندزیت، آندزیت - بازالت و ریوداسیت است که بافت پورفیری و گلوموپورفیری (غیر پورفیری) دارند. آگلومرا، برش‌های ولکانیکی، ماسه سنگ‌هائی که اجزاء آن آتشفشانی است، به‌انضمام شیل، سیلت سنگ و کنگلومرا نیز از همراهان مجموعه ولکانیکی البرز هستند. در حد فاصل گردنه کوهین تا لوشان از کیلومتر ۴۷+۱۰۰ تا ۸۰+۸۰۰ از واحدهای سنگ‌شناسی E6v گدازه‌های بازالتی، تراکی بازالتی - تراکی آندزیتی، گدازه‌های کوارتز آندزیتی، آندزیتی، تراکی آندزیتی، آندزیتی بازالتی قهوه‌ای تیره E6an، توف شیشه‌ای لیتیک‌دار بلورین داسیتی - آندزیتی سبز زیتونی تا سبز رنگ E6gt، توالی گدازه‌های آندزیت کوارتز دار، توف ماسه‌ای قرمز رنگ، توف آهکی E6vt، تناوبی از ماسه‌سنگ و کنگلومرا با میان لایه‌های توفی به‌رنگ خاکستری تیره و قهوه‌ای رنگ Es، تناوب ماسه‌سنگ بامیان لایه‌هایی از مارن و توف قرمز رنگ Em تشکیل شده است. در ابتدای مسیر توف‌های این سازند به‌طور گسترده‌ای دستخوش دگرسانی آرژیلی - آلونیتی (A) شده‌اند که در عکس‌های هوایی به‌رنگ سفید مشخص است. در این واحد سنگی ریزش و سقوط سنگ در قسمت‌های مرتفع و در قسمت‌های پایین گلووانه اتفاق افتاده است. مسیر از کیلومتر ۱۰۰ تا ۱۱۳ کیلومتری مجدداً از توف‌های قهوه‌ای چین‌خورده و آندزیت‌های قهوه‌ای شدیداً آتره شده با لایه‌بندی ماسه‌سنگ سخت و مقاوم قهوه‌ای رنگ در قسمت‌های پایین‌تر Evt، آگلومرا به رنگ خاکستری و دایک‌هایی از جنس آندزیت‌ها Etb متعلق به سازند کرج تشکیل شده است. البته در این بین سازند کنگلومرای فجن به سن پالئوسن در ۶۰۰ + ۱۰۴ کیلومتری مسیر آزادراه قرار گرفته است. از نگاه سنگ‌شناسی، این سازند شامل ضخامت متغیری از کنگلومرای پلی میکتیک همراه با بین لایه‌های ماسه‌سنگ توفی است. قلوه‌های کنگلومرا بیش‌تر بازالت و آندزیت با گردشگی و جورشدگی خوب با یک سیمان تقریباً سخت به هم‌دیگر پیوسته‌اند و قطر آنها از چند میلی‌متر تا ۲۵ سانتی‌متر متغیر است. سیمان این سازند به‌رنگ قرمز دیده می‌شود که بر اثر وجود اکسیدهای آهن در سیمان آنها به این رنگ در آمده و یک مشخصه سازند فجن در این قسمت از مسیر است. ولی به‌طور محلی، سازند فجن نوعی کنگلومرای آتشفشانی (آگلومرا) است که به‌طور دگرشیب سنگ آهک‌های اوربیتولین‌دار کرتاسه زیرین را می‌پوشاند و در بالا با سازند آهکی زیارت هم شیب

است. این سازند در نقشه زمین‌شناسی با علامت Pef نشان داده شده است. سازند زیارت عمدتاً شامل سنگ آهک نومولیت دار همراه با شیل به‌رنگ خاکستری روشن تا خاکستری، متوسط تا ضخیم لایه هستند. این رسوبات با سن ائوسن پیشین تا میانی به‌صورت هم شیب بر سازند فجن و با مرزی تدریجی در زیر سازند کرج قرار گرفته‌اند که در نقشه زمین‌شناسی با علامت E1sh نشان داده شده است. سن این سازند پالئوسن تا ائوسن میانی است که شامل آهک‌های ضخیم لایه تا توده‌ای، گاهی الیتی که به‌گونه هم‌شیب روی واحد شیلی سازند شمشک قرار گرفته‌اند. از نظر مورفولوژی شیب بسیار زیادی در ۶۵۰+۱۰۴ تا ۹۰۰+۱۰۸ دارند. این لیتولوژی با علامت KII نشان داده شده است. نام سنگ بایو میکرواسپارایت است کانی اصلی تشکیل‌دهنده سنگ، کلسیت است که تقریباً تمام سنگ را در بر گرفته است.

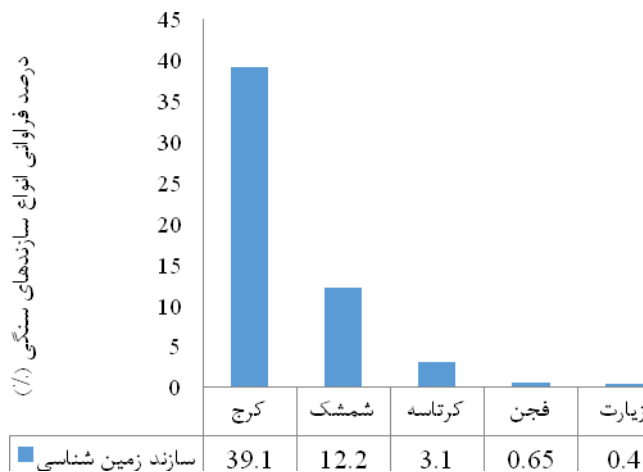
در کیلومتر ۹۰۰+۱۰۸ تا ۸۰۰+۱۱۱ مجموعه‌ای شامل شیل، ماسه سنگ با میان لایه‌های کنگلومرا در مسیر رخنمون دارند. این مجموعه در چینه‌شناسی البرزسازند شمشک است. مسیر از نظر مورفولوژیکی در شیب‌های مرتفع و تند واقع شده است و سن سازند تریاس _ ژوراسیک است. شیل‌های این مجموعه نازک لایه‌اند. رنگ بیش‌تر آنها سبز زیتونی است. گه‌گاه لایه‌های ذغال‌دار سیاه‌رنگ و حتی لایه‌های زغال خالص (گرافیت) نیز همراه آنها دیده می‌شود. شیل‌ها در منطقه رودبار تحت تأثیر دگرگونی ناحیه‌ای قرار گرفته‌اند در درجات ضعیف‌تر به اسلیت تبدیل شده‌اند. اسلیت‌های یاد شده بسیار ترد و شکننده هستند و به‌دلیل چین‌خوردگی شدید خیلی خرد و شکسته و بهم ریخته‌اند. در نقشه زمین‌شناسی ارائه شده سازند شمشک با علامت Jsc, s, sh مشخص شده‌اند.

با توجه به نقشه سائزموکتونیک ایران و نقشه‌های زمین‌شناسی، گسل‌های اصلی منطقه، راستای شرقی-غربی، شمال‌غربی-جنوب‌شرقی و شمال‌شرقی-جنوب‌غربی دارند. از مهم‌ترین و مشخص‌ترین گسل‌های منطقه می‌توان به گسل شمال قزوین اشاره کرد. این گسل با راستای شرقی-غربی، موجب راندگی گدازه‌های آتشفشانی ائوسن بر نهشته‌های آبرفتی پلیوسن شده است. هم‌چنین گسل‌های دیگری نیز در محدوده اجرای ترانشه‌ها قرار دارند از جمله راندگی کوه‌های البرز، گسل بره سر-کلیشم، لوشان، منجیل، هرزه ویل است. گسل هرزه ویل با امتداد N100 در نزدیکی سد منجیل از مجموعه توف آگلومرا و آندزیت ائوسن

عبور می‌کند که باعث درزه شدن مجموعه سنگ‌های مسیر آزادراه شده است. علاوه بر این، گسل‌های کوچک مقیاسی که در نقاط متعددی مسیر را قطع کرده و در مواردی با ترانشه‌های بررسی شده، تقاطع ایجاد کرده‌اند.



شکل ۲. نقشه زمین‌شناسی و موقعیت ایستگاه‌ها در مسیر آزادراه قزوین-رشت



شکل ۳. درصد سازندهای سنگی موجود در مسیر آزادراه قزوین - رشت

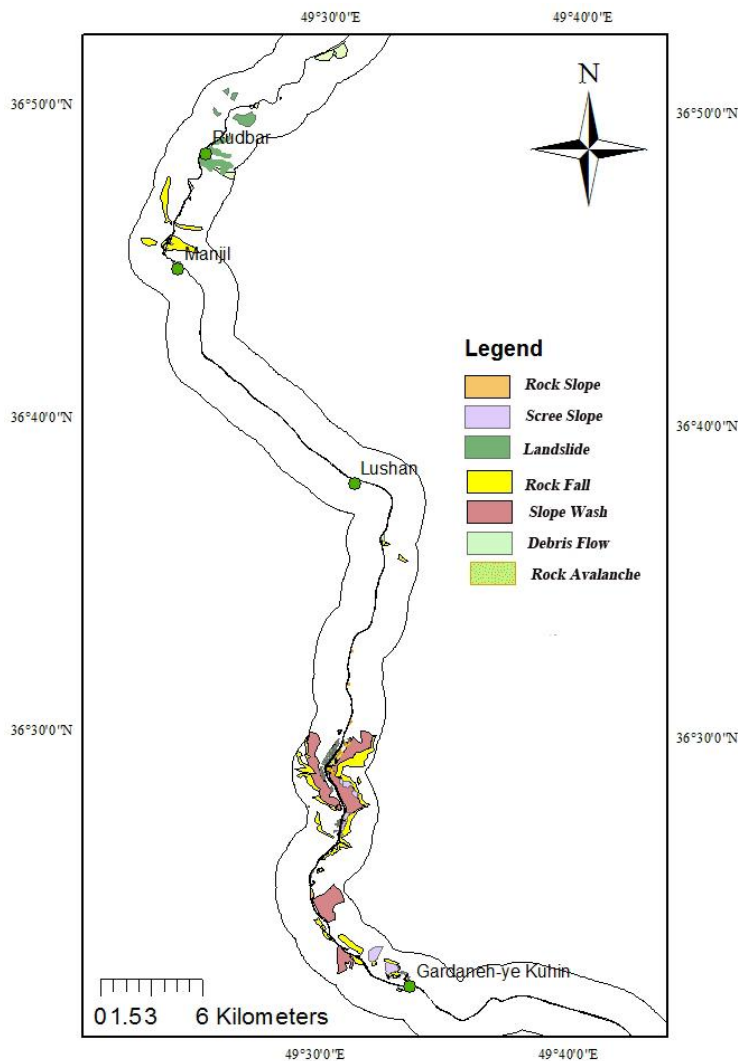
انواع ناپایداری دامنه‌ای

رخنمون‌های سنگی و مصالح درگیر باناپایداری دامنه‌ها در طول مسیر طیبازدیدهای صحرایی بررسی شده‌اند. انواع مختلفی از ناپایداری دامنه‌ای در مسیر دیده می‌شوند در شکل ۵ الف تا خ نمایی از انواع ناپایداری‌ها در طول مسیر نشان داده شده است. متداولترین آنها ریزش‌ها و سقوط سنگ^۱، گسیختگی صفحه‌ای، گوه‌ای و خمشی، حرکات جریانی^۲، لغزش‌ها^۳، شستشوی شیب^۴، پوشش سنگریزه^۵ و بهمن واریزه‌ای^۶ هستند. انواع مختلف ناپایداری‌های دامنه‌ای متناسب با نوع سازندها تقسیم‌بندی شده‌اند. شکل‌های ۴ و ۵ تنوع ناپایداری‌های دامنه‌ای را در مسیر آزادراه قزوین - رشت نشان می‌دهند.

1. Rock fall
2. Debris flow
3. Landslide
4. Slope wash
5. Scree slope
6. Rock avalanche



شکل ۴. نمایی از زمین لغزش‌های رخ داده در مسیر آزادراه قزوین - رشت، الف) سقوط بلوک‌های سنگی در قسمت بالای ترانشه و زمین لغزش در سری سنگ‌های آندزیت با آلتراسیون شدید (ایستگاه اول: کیلومتر ۷۰۰+۴۲). ب) سقوط و ریزش بلوک‌های سنگی در سری سنگ‌های آندزیتی و پوشش سنگریزه‌ایی در قسمت پایین ترانشه (ایستگاه ۹: کیلومتر ۶۰۰+۵۲، عکس به-سمت جنوب شرق گرفته شده است. پ) ریزش بلوک‌های سنگی در سری سنگ‌های آندزیتی و نهشته‌های آذرآواری (ایستگاه ۱۰: کیلومتر ۹۰۰+۵۷). ت) سقوط و ریزش بلوک‌های سنگی در سری سنگ‌های آگلومرای خاکستری (ایستگاه ۱۵: کیلومتر ۱۴۰). ج) زمین لغزش منجیل که در تاریخ ۹۲/۴/۹۲ اتفاق افتاد و از کیلومتر ۸۰۰-۱۰۲+۵۰۰ آزادراه را مسدود کرد. عکس روبه جنوب گرفته شده است. چ) گسیختگی صفحه‌ای به موازات شیب توپوگرافی و ریزش در سری کنگلومراهای هوازده سازند شمشک در ناحیه خلیل آباد رودبار (ایستگاه ۲۱: کیلومتر ۱۰۵).



شکل ۵. میزان پراکندگی زمین‌لغزش‌ها و تنوع آن‌ها در مسیر آزادراه قزوین - رشت

پراکندگی ریزش‌های سنگی روی انواع واحدهای سنگی

برای پراکندگی ریزش‌های سنگی روی انواع واحدهای سنگی میزان تراکم لغزش در واحد، درصد فراوانی پدیده زمین‌لغزش با توجه به روابط ۱ و ۲ تعیین شده‌اند. تراکم نسبی و

نمودار ستونی درصد فراوانی انواع ناپایداری‌های دامنه‌ای در واحدهای سنگی به ترتیب در جدول ۲ و شکل ۶ محاسبه و ارائه شده است. در سازند کرج درصد فراوانی سقوط سنگ، واژگونی سنگ، بهمن سنگ، پوشش سنگ‌ریزه‌ای و لغزش سنگ‌ریزه‌ای و لغزش ترکیبی بالاترین مقدار را شامل می‌شوند. در سنگ‌های متعلق به سازند شمشک استعداد جریان واریزه‌ای و زمین‌لغزش‌ها افزایش یافته است. در کنگلومراهای فجین و آهک‌های سازند زیارت و کرتاسه، پدیده ریزش‌های سنگی بیش‌تر شکل می‌گیرند.

تعیین میزان تراکم لغزش در واحد: برای محاسبه میزان تراکم زمین‌لغزش

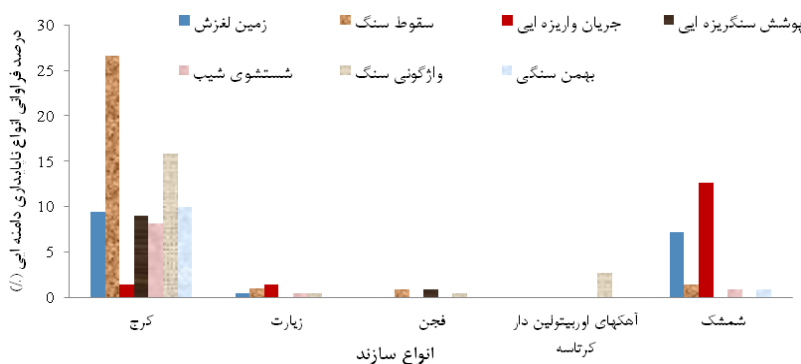
$$(1) \% L_I = A_L / A_T$$

که L_I : میزان تراکم زمین‌لغزش، A_L : مساحت متأثر از زمین لغزش، A_T : مساحت کل واحد سنگ‌شناسی.

تعیین درصد فراوانی پدیده زمین لغزش در هر واحد سنگ شناسی

$$(2) \% L_F = N_L / N_T$$

که L_F : درصد فراوانی زمین لغزش در هر واحد سنگ‌شناسی، N_L : تعداد زمین‌لغزش‌های ثبت شده در هر واحد سنگ‌شناسی، N_T : تعداد زمین‌لغزش‌های ثبت شده در کل منطقه.



شکل ۶. نمایش درصد فراوانی انواع ناپایداری‌های دامنه‌ای در واحدهای سنگ‌شناسی مسیر آزادراه قزوین - رشت

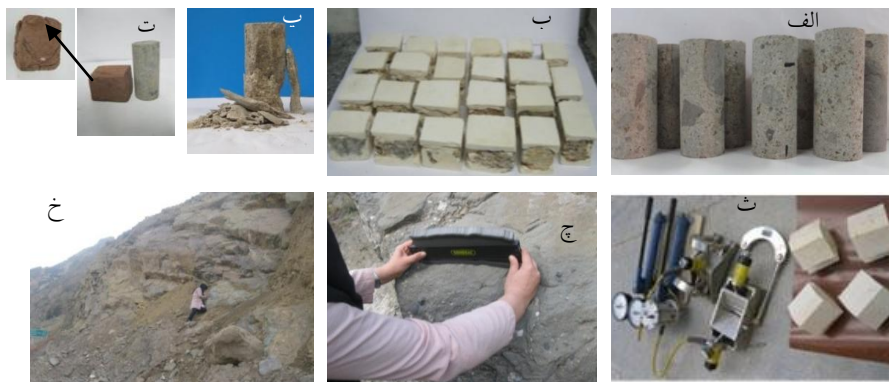
جدول ۲. رابطه انواع ناپایداری‌های دامنه‌ای با واحدهای سنگ‌شناسی

میزان تراکم L ₁ (نوع حرکت)							مساحت هرواحد Km ²	واحدهای سنگ‌شناسی		
پوش ش سنگر یزه ابی	جریان واریزه ابی	زمین لغزش	سقوط سنگی	بهمن سنگی	واژگونی سنگ	شستشوی شیب		A	E6v	Evt
۲۹/۹	-	۳	۱۹/۶	-	-	۴	۱۱/۴			
۶	-	۱۰/۲	۱۲/۴	۶/۱۸	۱۳/۷	۱۷	۱۷/۷			
۲/۲	-	۱/۲	۱۶	۱/۸	-	۲۰/۶	۳۰/۷			
۵	-	-	۶۱	-	۳	-	۱۴/۳			
-	-	۱/۲	-	-	-	-	۲/۵			
-	۵	-	-	۲	-	۱	۰/۶۸	Elsh	زیارت	
۴	-	-	۴۵	-	۵	-	۱/۳	Pef	فجن	
-	-	-	-	-	۰/۱۸	-	۰/۲۶	K11	آهکهای اوربیتولین دار	کرنا سه
-	۱۵	۳۵/۳	۱/۵	-	-	-	۱۴/۱	Js,c,s,sh	شمشک	زورا سیک

خصوصیات ژئوتکنیکی نمونه‌های سنگی مسیر آزادراه قزوین-رشت

ناپایداری شیروانی‌های سنگی تحت تأثیر ویژگی‌های مهندسی سنگ بکر و توده سنگ مسیر آزادراه قرار داد. ویژگی‌های مهندسی توده سنگ در درجه اول به خصوصیات فیزیکی ناپیوستگی‌های موجود در توده سنگ وابسته است. به همین منظور برای تعیین خواص مهندسی توده سنگ، خواص ناپیوستگی‌های موجود در توده سنگ بررسی شد. در این پژوهش با تهیه و حمل بلوک‌های سنگی دست‌نخورده از سنگ‌های موجود در مسیر آزادراه قزوین-رشت به آزمایشگاه دانشگاه بوعلی سینا همدان، نمونه‌های استوانه‌ای از سنگ‌های مسیر و با درجات متفاوت هوازدهی و آلتراسیون تهیه شده است. برای نمونه‌هایی از سنگ که درجه هوازدهی زیاد است و امکان تهیه نمونه‌های استوانه‌ای میسر نبوده است از نمونه‌های مکعبی براساس استاندارد ASTM-C170 [۱۹] استفاده شده است. مطابق با استاندارد (۱۹۷۹) ISRM [۲۰]، آزمون‌های تعیین خصوصیات فیزیکی شامل چگالی خشک و درصد تخلخل روی نمونه‌هایی از سنگ‌های مسیر انجام شده است از میانگین نتایج برای توصیف

خصوصیات فیزیکی نمونه‌ها براساس رده‌بندی آنون (۱۹۷۹) [۲۱] استفاده شد نتایج آزمایش‌های تک‌محوری در حالت خشک و اشباع و رده‌بندی آن‌ها براساس دیر و میلر ۱۹۶۶ در جدول ۴ ارائه شده است. در شکل ۷ الف تا ت تصاویر نمونه‌های استوانه‌ای و مکعبی شکل استفاده شده نشان داده شده است. خواص فیزیکی ناپیوستگی‌ها به وسیله بازدیدهای صحرایی و با انجام آزمایش‌های آزمایشگاهی تعیین شده است. برای محاسبه پارامترهای مقاومت برشی درزه‌ها، آزمایش برش مستقیم روی درزه‌های مصنوعی انجام شد. شکل ۷ ث نمونه‌ای از دستگاه آزمایش مقاومت برشی مستقیم سنگ به‌همراه نمونه‌های آماده شده برای انجام آزمایش موردنظر را نشان می‌دهد. در این پژوهش برای تعیین JRC از پروفیل گیج استفاده شده است. بدین منظور ابتدا پروفیل گیج روی سطح درزه گذاشته می‌شود و سپس نیمرخ سطح درزه روی کاغذ رسم می‌شود. در مرحله بعد با انطباق این نیمرخ روی نیمرخ‌های استاندارد که به وسیله بارتون و کوبی (۱۹۷۷) [۲۲] ارائه شده، مقدار JRC تعیین می‌شود. شکل ۷ ح تصویری از پروفیل گیج است که برای تعیین JRC به‌کار برده شده است. همچنین نحوه اندازه‌گیری شیب و امتداد درزه‌ها، گسل‌ها و دامنه با استفاده از کمپاس در شکل ۷ خ نشان داده شده است.



شکل ۷. الف) نمونه‌های استوانه‌ای آماده شده برای آزمایش مقاومت فشاری تک‌محوری از ایستگاه ۱۶، ب) نمونه‌های مکعبی آماده شده از قسمت پایین ترانشه ایستگاه ۱ واحد A، پ) نحوه شکست در نمونه سنگی از واحد E6v، ت) نمونه‌های استوانه‌ای و مکعبی آماده شده برای آزمایش مقاومت فشاری تک‌محوری از ایستگاه ۱۰، در عکس سمت، ج) نمونه‌ای از توف آندزیتی بعد از اشباع نشان داده شده است. چ) دستگاه آزمایش برش مستقیم سنگ به‌همراه نمونه‌های آماده شده برای انجام آزمایش، ح) اندازه‌گیری سطح درزه با شانه زبری، خ) اندازه‌گیری شیب و امتداد درزه‌ها و دامنه با استفاده از کمپاس

برای تعیین مقاومت فشاری سطوح درزه (JCS) از چکش اشمیت استفاده شده که به وسیله انجمن بین‌المللی مکانیک سنگ (ISRM) در سال ۱۹۷۹ توصیه شده است. برای هر نمونه سنگ، حداقل ۲۰ آزمایش انجام و سپس با استفاده از روابط تجربی بارتون و کوبی (۱۹۷۷) [۲۲] مقدار JCS در هر یک از ایستگاه‌ها محاسبه شده است.

$$\text{Log JCS (MPa)} = 0.00088 \gamma_d R + 1.01 \quad (۳)$$

در رابطه (۳)، R شاخص عدد سختی اشمیت و γ_d وزن واحد حجم خشک سنگ بر حسب KN/m^3 است.

با مقایسه نتایج مقاومت فشاری سطح درزه که حاصل استفاده از چکش اشمیت است و مقاومت تراکمی تک‌محوری سنگ می‌توان سطوح درزه را براساس هوازده‌گی که به وسیله سنگ و گهرویی در سال ۱۹۸۹ (جدول ۳) [نقل از ۲۳] ارائه شده، طبقه‌بندی کرد. نتایج طبقه‌بندی در جدول ۴ نشان شده است.

جدول ۳. رده‌بندی سطوح درزه براساس هوازده‌گی (سینک و گهرویی ۱۹۸۹) [نقل از ۲۳]

توصیف هوازده‌گی سطح درزه	ضریب هوازده‌گی (σ_c / JCS)
تازه _ کمی هوازده	۱/۲
هوازده‌گی متوسط	۱/۲-۲
کاملاً هوازده	۲

با توجه به جدول ۴، از نظر میزان مقاومت، سنگ‌های ولکانیکی سازند کرج در واحدهای سنگ‌شناسی E6v، آهک‌های اوربیتولین‌دار کرتاسه K11 و کنگلومرای فجن Pef براساس طبقه‌بندی مهندسی سنگ بکر دیر و میلر ۱۹۶۶ [۲۴] در رده‌های خیلی بالا (A) و بالا (B) قرار می‌گیرند. براساس طبقه‌بندی آنون ۱۹۷۹ [۲۱]، نمونه‌های ایستگاه‌های ۶ و ۹ در گروه سنگ‌های دارای وزن واحد حجم متوسط قرار می‌گیرند. هم‌چنین براساس تخلخل، در گروه سنگ‌های با تخلخل متوسط واقع می‌شوند. تخلخل متوسط، شرایط را برای حضور آب فراهم کرده است. برخلاف سنگ بکر بسیار محکم و مقاوم، در توده سنگ‌ها، درزه‌ها، در سه و گاه در چهار دسته متعامد دیده می‌شوند (جدول ۴). بازشدگی در بین درزه‌ها عموماً متوسط بوده است و گاهاً با رس پرشده است. سطح درزه‌ها براساس طبقه‌بندی سینک و

گهرویی ۱۹۸۹ (جدول ۳) [نقل از ۲۳] از هوازدگی کم تا کاملاً هوازده برخوردار است. سیستم درز و شکاف ناشی از عملکرد تکنونیک زمینه ساز گسیختگی‌های سنگی، سقوط سنگ و حرکت گوه سنگی است.

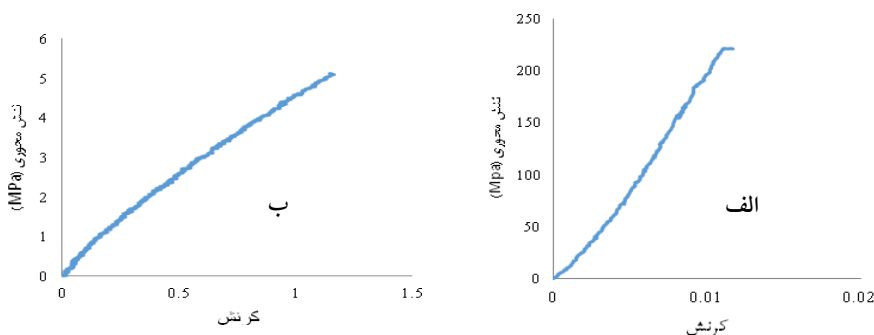
چنان‌که گفته شد واحد سنگ شناسی A تحت تأثیر دگرسانی قرار گرفته است. با توجه به جدول ۴ توده سنگ تشکیل دهنده کلاهدک A از سرسیت، کائولینیت، آرژیلیت در زمینه‌ایی از کوارتز قرار دارد (زون سیلیسی)، همین عامل کوارتز باعث بالارفتن مقاومت سنگ تا ۱۷۷ مگاپاسکال شده است که براساس طبقه‌بندی دیر و میلر ۱۹۶۶ در رده A قرار گرفته و به‌صورت صخره‌ای با شیب ۸۰ درجه مشاهده می‌شود. ولی جنس توده‌سنگ تشکیل‌دهنده در قسمت پایین ترانشه از سرسیت، آرژیلیت، کائولینیت، گوتیت، ژپس و لوکوسین (زون آرژیلیتی - سرسیتی) است. مقاومت فشاری این توده آتره شده براساس مقاومت فشاری تک‌محوری (جدول ۴) ۳/۸۴ مگاپاسکال بوده است و از نظر طبقه‌بندی مهندسی سنگ دیر و میلر ۱۹۶۶ در رده پایین (E) قرار می‌گیرد. هوازدگی و دگرسانی در این توده سنگی به قدری پیشرفته است که ناپیوستگی‌های درون توده سنگ تقریباً محو شده و به‌سختی قابل شناسایی هستند.

در شکل ۸ نمودارهای تنش-کرنش برای سنگ‌های آندزیتی سازند کرج در ابتدای مسیر و سنگ موجود در کلاهدک (زون سیلیسی) و زون آرژیلیتی-سرسیتی A با استفاده از نتایج آزمایش تک‌محوری رسم شده است. براساس این نمودارها دو نوع رفتار تشخیص داده شد که عبارتند از: ۱. پلاستیک-الاستیک: که در نمونه‌های کلاهدک سیلیسی و آندزیت‌های سازند کرج مشاهده شده است. بخش پلاستیک در این دسته از سنگ‌ها بسیار کم است و رفتار آنها در آزمایش فشاری تک‌محوری به‌صورت شکننده بوده است، طوری‌که با صدای زیاد و حالت انفجاری گسیخته می‌شود. ۲. پلاستیک-پلاستیک که در نمونه‌های زون آرژیلیتی-سرسیتی در واحد سنگ شناسی A مشاهده شده است.

با توجه به جدول ۴، در واحد سنگ‌شناسی EV2 مقاومت تک‌محوری توف آندزیتی در حالت خشک ۵۳/۱ مگاپاسکال بوده است که در حالت اشباع به ۱۴/۱ مگاپاسکال می‌رسد در توف کربناتی مقاومت تک‌محوری متوسط است. در این ترانشه سنگی به‌دلیل بالا بودن سطح

آب زیرزمینی و تفاوت مقاومت سنگ در حالت اشباع ناپایداری لغزش‌ها عمدتاً به صورت ریزش‌های سنگی است (شکل ۴ پ).

چنان‌که در جدول ۴ ارائه شده است با تشدید هوازدگی در کنگلومراها میزان تخریب افزایش یافته و مقدار مقاومت تک‌محوری و برشی کاهش یافته است در این مرحله از هوازدگی ذرات و کانی‌های سنگ از هم جدا شده‌اند. به طوری که کنگلومراهای کاملاً هوازده فاقد چسبندگی هستند. برای اسلیت‌ها به دلیل بافت لپیدوبلاستک و ساختمان ورقه‌ای انجام آزمایش تک‌محوری امکان‌پذیر نیست و برای اندازه‌گیری مقاومت از آزمایش بار نقطه‌ای در بدترین حالت (جهت موازی بر شیبستوزیته) استفاده شده است. بدین صورت که از نمونه‌های مکعبی شکل با ابعاد بین ۳۰ تا ۸۵ میلی‌متر و با نسبت ابعاد $(W < D > W)$ (۳/۱)، به صورت بلوکی در هر دو حالت خشک و اشباع تحت آزمایش قرار گرفت و از مقادیر شاخص مقاومت بار نقطه‌ای به دست آمده، میانگین گرفته شد. مقادیر میانگین بار نقطه‌ای در حالت خشک $2/3 \text{ MPa}$ و در حالت اشباع نمونه‌ها به علت جذب آبی که نمونه‌ها در اثر اشباع شدن داشته گسیخته نمی‌شوند از این رو، در حالت اشباع نتیجه خاصی حاصل نشد.



شکل ۸. نمودارهای تنش-کرنش در آزمون مقاومت فشاری تک‌محوری الف) برای سنگ‌های آندزیتی متعلق به سازند کرج، ب) زون آرژیلیتی-سرسیستی در واحد سنگ‌شناسی A

جدول ۴- خصوصیات ژئوتکنیکی واحدهای سنگ‌شناسی در مسیر آزادراه قزوین-رشت

سنگ‌های سخت و نرم (واحد شناسی EV2)	سازند شمشک				اسبیت
	کنگلومرا سالم	کنگلومرای هوازده	خاک برچای حاصل از هوازدهی کنگلومرا	GM	
توف آندزیتی	-	-	-	GM	-
کلریت + ایلیت + پلاژیوکلاز + فلدسپات + کوارتز + اکسید آهن + گروتیت	-	-	-	کوارتز + ایلیت + کلریت	کوارتز + فلدسپات + میکا (بات سنگ لیبویلاستیک)
-	-	-	۰/۱	-	-
-	-	-	۲۱	-	-
-	-	-	-	-	-
۲/۳۲	۲/۴	۲/۱	-	-	۲/۲۸
۴/۴۵	۲/۷۵	۱۷/۸	-	-	۴/۷۶
۵۳/۱	۹۹/۸	۳۵/۸	-	-	-
۱۴/۱	۷۸/۹	۳۶/۹	-	-	-
پالاستیک-پالاستیک	الاستیک	پالاستیک	-	-	-
D	B	E	-	-	-
۰/۲	۱/۱	۰/۶	-	-	۰/۴۶
۸	۲۹/۳	۱۸۷	-	-	۷/۸
۶۰/۱۰۲	۴۰/۴۰	۶۶/۱۱	-	-	۶۵/۴۱
۱	۳	۳	-	-	۳
۷۰/۱۰۰	۳۵/۳۶	۶۱/۱۷	-	-	۳۰/۱۹۵ و ۳۰/۴۰
۲-۳	۱-۳	۱-۳	-	-	۰/۱
۲۰	۲۰	۰/۶-۲	-	-	۰/۲-۰/۶
۰/۱-۰/۵	کمتر از ۰/۱	۰/۱-۰/۵	-	-	۱-۰/۵
رُس	-	پرشدهگی با گل حدود ۵ cm	-	-	گاه‌گاه رس
۱۲/۱	۳۵/۶	۱۷/۳	-	-	-
موج دار صاف	موج دار - زیر	موج دار صاف	-	-	-
کاملاً هوازده	متوسط هوازده	کاملاً هوازده	-	-	موج دار - زیر
آب جریان دارد	مضطرب	مضطرب	-	-	مضطرب

نشریه زمین شناسی مهندسی، جلد پانزدهم، شماره ۱ بهار ۱۴۰۰

سنگهای سخت و مقاوم		سنگهای کراتنه (KII)		کلاسیک سخت و مقاوم (واحد سنگ شناسی) A		توف کربناتی
بازالت (Evg) (ایستگاه ۹)	آگنومرا (Etb)	آگنومرا فیچر (Pef)	آگنومرا کراتنه (KII)	زون آریلیتی-سرسیستی	زون سیلیسی	
-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	کائولینیت+گوئیت+ژیپس و زمیندایی از کوارتز	کائولینیت، آریلیت در زمیندایی از کوارتز	-
-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-
۲/۲۷	۲/۲۳	۲/۲۲	۲/۳۶	۲/۲۳	۲/۵۸	۲/۶۵
۵/۸	۸/۶۴	۳/۶۵	۶/۳۷	۱۸/۸۲	۰/۸۹	۱/۸۳
۱۴/۸	۸/۹	۱۱/۸۱	۸/۱	۵/۱۲	۱۷۷	۶/۶
۱۰۰/۱	۵/۸	۷/۸۳	۵/۷	۱/۸۲	۱۰۲	۵/۶
الاستیک	الاستیک-پلاستیک	الاستیک-پلاستیک	الاستیک-پلاستیک	پلاستیک	الاستیک-پلاستیک	الاستیک-پلاستیک
B	B	B	B	E	A	C
۰/۲	۰/۲۴	۰/۳	۱/۱۲	۰/۱۸	۰/۵	۰/۳۵
۳/۷	۲/۷	۲/۴	۲/۸	۸	۳/۱	۱۴/۸
۷/۳۱۵	۴۵/۴۰	۸۲/۲۴۰	۵۸/۲۹۸	۴۹/۱۰	۸۰/۱۰	۶۰/۱۰۲
۳	۳	۳	۲	۴	۴	۱
۹۰/۲۹۰ و ۸۸/۷	۳۲/۲۲۰	۳۲/۲۲۰	۵۱/۲۹۶	۶۰/۲۰ و ۶۰/۳۴۰	۶۰/۲۰ و ۶۰/۳۴۰	۷۰/۱۰۰
۳-۱۰	۱/۵-۲	۱/۵-۲	۱/۵-۲	۰/۵-۲	۰/۵-۲	۳-۳
۰/۲-۰/۶	۱۰-۵۰	۲۰-۵۰	۲۰-۴۰	موج دار صاف	موج دار صاف	۲۰
۰/۸-۰/۵	۱۰-۲۰	-	-	۱-۳	۱-۳	۰/۱-۰/۵
تمیز	-	-	-	تمیز و گاه ژیبس	با مواد دگرسان شده	رس
۶۷/۱	۴۹/۴	۴۸/۱	۵۱/۳۸	-	۴/۵	۳۷/۷
موج دار- زیر	موج دار- زیر	موج دار زیر	موج دار زیر	موج دار صاف	موج دار زیر	موج دار صاف
متوسط هوزده	متوسط هوزده	متوسط هوزده	متوسط هوزده و نیمه (اختلا)	کاملاً هوزده	متوسط هوزده	کاملاً هوزده
خشک	مروط	رنگ برگشتگی	رنگ برگشتگی	آب تراوش می کند	مروط	آب جریان دارد

ترکی اندزیت (ایستگاه ۶) Ev6	
-	نام شای
-	نوع کانی ها
-	چسبندگی (kg/cm ²)
-	زاویه اصطکاک داخلی (φ°)
-	نقدپذیری (cm/sec)
۲/۴۹	وزن واحد حجم خشک (gr/cm ³)
۴/۵۲	تخلخل (%)
۱۰۹	مقاومت فشاری تک محوری در حالت خشک (MPa)
۲۰/۵	مقاومت فشاری تک محوری در حالت اشباع (MPa)
الاستیک-پلاستیک	رفتار سنگ قبل از شکست
B	طبقه بندی سنگ براساس دیر و میهر (۱۹۶۶)
۰/۸	چسبندگی (MPa)
۳۳/۶	زاویه اصطکاک داخلی (φ°)
۶۰/۳۶۰	شیب/ جهت قیپ رویه شیروانی
۴ دسته درزه منظم و گسل	تعداد دسته درزه‌ها
۴۹/۲۵۰، ۶۵/۲۷۵	شیب/ زاویه شیب درزه غالب
۲	دراز (متر)
۰/۴-۰/۶	فاصله داری (سامتی متر)
۰/۱-۰/۵	پازشدگی (میلی متر)
از هوازدگی سنگ	پزشدگی
۳۷/۱	مقاومت فشاری سطح درزه (JCS) براساس دیر ۱۹۶۶
موج دار- زبر	وضعیت زبری (JRC)
کاملاً هوازده	هوازدگی
خشک	وضعیت آبداری

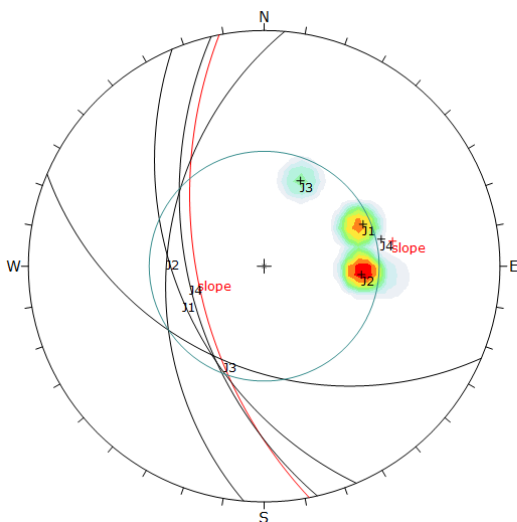
بحث

ارتباط لیتولوژی و خصوصیات ژئوتکنیکی سنگ بکر و توده سنگ پس از انجام آزمون‌های آزمایشگاهی و صحرایی با پراکندگی ریزش‌های سنگی مطابقت داده شد. سپس پایدارسازی آن‌ها مورد توجه قرار گرفت. با توجه به جداول ۲ و ۴ انواع لغزش‌های موجود در مسیر در ۴ گروه قرار داده شد، که عبارتند از: ۱. گسیختگی‌های صفحه‌ای، گوه‌ای، واژگونی و سقوط سنگ در دامنه‌هایی با شیب تند در سنگ‌های دارای چندین دسته درزه با مقاومت متوسط تا بالا از قبیل سنگ‌های ولکانیکی سازند کرج، آهک‌های اوریتولین‌دار کرتاسه و کنگلومرای فجن، ۲. لغزش در ترانشه‌هایی متشکل از کلاهدک در واحدهای سنگ‌شناسی A و دامنه‌هایی که از سنگ‌های آندزیتی مقاوم در قسمت بالا و از نهشته‌های آذرآواری در قسمت پایین دامنه تشکیل شده‌اند. ۳. لغزش در دامنه‌هایی که از توالی سنگ‌هایی سست و مقاوم تشکیل شده‌اند مانند توف‌های کربناته و آندزیتی در واحد سنگ‌شناسی EV2 و ۴. جریان واریزه‌ایی و زمین‌لغزش چرخشی در خاک‌های برجای

اسلیت‌ها و کنگلومراهای سازند شمشک، در ادامه سازوکار تشکیل و ارتباط بین پارامترهای ذکر شده به‌طور مفصل آورده شده است.

۱. زمین لغزش در دامنه‌هایی با شیب تند در سنگ‌هایی با مقاومت متوسط و بالا

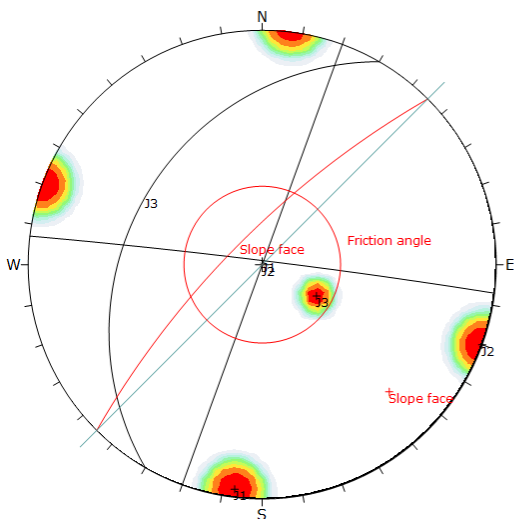
با توجه به گسترش سطحی سازند کرج بیش‌ترین تعداد گسیختگی‌های صفحه‌ای، گوه‌ای، واژگونی، سقوط سنگ و بهمن سنگی در این سازند مشاهده می‌شود. از نظر ویژگی‌های مهندسی آندزیت‌ها، تراکی آندزیت‌ها و بازالت‌ها مقاومت فشاری خوبی دارند ولی دارای دسته درزه‌های فراوان با فاصله‌داری متوسط بین (۰/۶-۰/۲) متر و در اکثر موارد سطوح درزه‌ها کمی زبر و متوسط تا شدیداً هوازده، بازشدگی سطح دیواره‌ها بین ۵-۱ میلی‌متر بوده که با توجه به آب و هوای سردسیری و انجماد و ذوب مکرر یخ، با وجود آب در درزه‌های سنگ توسعه سیستم درزه‌ها خیلی سریع‌تر از حالت عادی صورت گرفته و این موضوع سقوط و واژگونی قطعات سنگی را تسهیل می‌کند. به‌عنوان مثال در واحدهای سنگ‌شناسی متشکل از سنگ‌های با مقاومت متوسط و دارای دسته درزه‌ها با بازشدگی ۲۰-۱۰ میلی‌متر (Etb3) سقوط سنگ به بیش‌ترین مقدار خود از لحاظ تراکم نسبی رسیده است (۶۱=سقوط سنگ) (L₁). در شکل ۹ تصاویر استریوگرافی ایستگاه‌های ۶ و ۹ مسیر با استفاده از نرم افزار Dips v6.1 [۲۵] آورده شده است. چنان‌که مشاهده می‌شود، در ایستگاه ۶ (شکل ۹ الف) ناپایداری صفحه‌ای حاصل، تحت تأثیر دسته درزه چهارم (J4) و ناپیوستگی گوه‌ای، حاصل برخورد دسته درزه‌های دوم و سوم و چهارم روی خواهد داد. بیش‌ترین جهت یافتگی در جهت N۲۴۷ است. در استریوگرافی مربوط به ایستگاه ۹ (شکل ۹ ب)، ناپایداری گوه‌ای روی می‌دهد. استفاده از موانع حفاظت از سنگ در مناطق کوهستانی در سراسر جهان به‌طور گسترده کاربرد دارد که برای جلوگیری از سقوط و رها شدن سنگ طراحی شده‌اند. سیستم‌های ذکر شده از شبکه‌های فولادی انعطاف پذیر متصل به کابل‌های سیم کشی تشکیل شده است که به‌نوبه خود به‌وسیله لنگرهای فولادی به زمین متصل می‌شوند [۲۶]. استفاده از این سیستم‌ها برای مهار و کنترل سنگ‌های در حال سقوط پیشنهاد می‌شود. هم‌چنین از پیچ سنگ‌ها برای بلوک‌هایی که احتمال واژگونی، گوه‌ای و صفحه‌ایی در آن‌ها وجود دارد نیز می‌توان استفاده کرد.



Color	Density Concentrations
Lightest Green	0.00 - 4.10
Light Green	4.10 - 8.20
Medium Green	8.20 - 12.30
Green	12.30 - 16.40
Yellow-Green	16.40 - 20.50
Yellow	20.50 - 24.60
Orange	24.60 - 28.70
Red-Orange	28.70 - 32.80
Red	32.80 - 36.90
Darkest Red	36.90 - 41.00

Maximum Density	40.52%
Contour Data	Pole Vectors
Contour Distribution	Finer
Counting Circle Size	1.0%

الف



Color	Density Concentrations
Lightest Green	0.00 - 3.40
Light Green	3.40 - 6.80
Medium Green	6.80 - 10.20
Green	10.20 - 13.60
Yellow-Green	13.60 - 17.00
Yellow	17.00 - 20.40
Orange	20.40 - 23.80
Red-Orange	23.80 - 27.20
Red	27.20 - 30.60
Darkest Red	30.60 - 34.00

Maximum Density	33.31%
Contour Data	Pole Vectors
Contour Distribution	Finer
Counting Circle Size	1.0%

ب

شکل ۹. تصاویر استریوگرافی الف) ایستگاه ۶، ب) ایستگاه ۹. توجه شود که در این شکل‌ها صفحات ناپیوستگی، صفحه دامنه و دایره اصطکاک نمایش داده شده است.

۲. زمین لغزش در دامنه‌های متشکل از سنگ‌های سخت و نرم

توف‌های کربناته و آندزیتی در حالت خشک مقاومت متوسطی دارند. برعکس در حالت اشباع مقاومت توف آندزیتی کاهش یافته و به ۱/۱۴ مگاپاسکال می‌رسد. چون در این قسمت از مسیر سطح آب زیرزمینی بالاست و جریان آب وجود دارد، به دلیل زیاد بودن اکسید آهن در سیمان توف‌های آندزیتی، مسئله شسته شدن و کاهش مقاومت این مواد را در دامنه مشرف به مسیر آزادراه به همراه دارد (شکل ۷ ت). این موضوع موجب کاهش پایداری شیب‌ها می‌شود.

۳. گسیختگی در کلاhek سخت و مقاوم

با توجه به جدول ۱ بیش‌ترین تراکم نسبی پوشش سنگریزه‌ای و سقوط در واحد سنگ‌شناسی A (ایستگاه ۱) مشاهده می‌شود (شکل ۴ الف). در کلاhek سیلیسی موجود با ارتفاع بیش‌تر از ۶۰ متر و با شیب قائم سقوط سنگ و ریزش واریزه $(19/6) = L_1$ (سقوط سنگ) و $(29/9) =$ (پوشش سنگریزه‌ای) L_1 اتفاق می‌افتد. در حالی که در قسمت پایین دست دامنه زمین لغزش چرخشی به وقوع می‌پیوندد. هر جا که رطوبت خاک بالاست و جریان آب زیرزمینی وجود دارد، گلروانه‌ها ایجاد می‌شوند. در واقع فراوانی خاک رس (سریسیت + آرژیلیت + کائولینیت) و رطوبت خیلی زیاد باعث تغییر از خاکروانه به گلروانه می‌شود. به دلیل سختی و مقاومت متفاوت سنگ در زون‌های دگرسانی در قسمت‌های مرتفع میانگین مقاومت تراکمی تک‌محوری ۱۷۷ MPa است. در حالی که در قسمت‌های پایین دامنه به ۳/۸۴ MPa می‌رسد. تفاوت نوع لغزش می‌تواند به دلیل تحمل تنش‌های متفاوت ناشی از صلبیت لایه‌های سخت و مقاوم کلاhek و تغییر شکل در لایه‌های شکل‌پذیر زیرین و هم‌چنین نفوذپذیری متفاوت دولایه است. در شکل ۸ تغییر حالت شکست سنگ از حالت ارتجاعی به حالت خمیری در نمونه‌های سنگی برداشت شده از قسمت بالا و پایین ترانشه نشان داده شده است که گویای مطلب مذکور است. از طرفی ناپیوستگی‌های برداشت شده در قسمت بالادست دامنه شامل ۴ دسته درزه است که از تراکم و تقاطع دسته درزه‌ها، انواع گسیختگی‌ها و سقوط سنگ رخ خواهد داد. دسته درزه‌ها دارای هوازگی متوسط هستند که گاهاً با رس پرشده‌اند و مقاومت برشی متوسط دارند. ولی در قسمت پایین ترانشه هوازگی و دگرسانی به قدری پیشرفته است که ناپیوستگی‌ها درون توده سنگ تقریباً محو شده‌اند و به سختی قابل شناسایی هستند

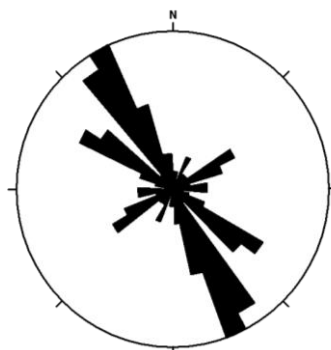
از طرفی وجود مواد پر کننده یعنی ژئوپس، بدلیل انحلال‌پذیری، وقوع زمین‌لغزش را تسهیل می‌کند. گوزتی در سال ۱۹۹۶ بیان کرد تفاوت‌های موجود در انواع زمین‌لغزش‌ها می‌تواند به تفاوت‌های سنگ‌شناسی و زمین‌شناختی مربوط شود [۲۷].

ریزش سنگ‌ها در قسمت بالادست دامنه می‌تواند به جاده آسیب برساند در این شرایط از بین بردن بلوک‌های دارای احتمال ریزش با استفاده از آتشیاری کنترل شده و لگ‌گیری آن‌ها بهترین روش برای ایمنی جاده در این قسمت است. استفاده از زهکش‌های افقی و قائم به‌دلیل پایین نگه داشتن سطح آب زیرزمینی و باربرداری مناسب برای پایدارسازی ترانشه مورد نظر پیشنهاد می‌شود.

۴. حرکات جریانی و زمین‌لغزش چرخشی در سازند شمشک

بیش‌ترین تراکم نسبی و درصد فراوانی زمین‌لغزش و حرکات جریانی در سازند شمشک دیده می‌شود ($L_I = 19/6$) زمین‌لغزش و $L_I = 15$ (جریان واریزه‌ای). در این قطعه از مسیر اسلیت‌ها به‌فراوانی دیده می‌شوند اسلیت‌ها به‌دلیل ساختمان ورقه‌ای، خردشدگی شدید و فرسایش‌پذیری زیاد با توجه به آب و هوای مسیر در حد فاصل منجیل - رودبار، ضخامت زیادی از خاک‌های سطحی اسلیتی را در دامنه‌ها تشکیل می‌دهند که زمینه را برای ایجاد زمین‌لغزش‌های چرخشی مستعد کرده است. در جاهائی که ضخامت پوشش خاک کم و شیب دامنه‌ها بیش‌تر است، بیش‌تر ناپایداری‌های دامنه‌ای به‌صورت حرکت جریانی دیده می‌شود. براساس بازدیدهای صحرائی در طول مسیر، کنگلومراها به‌صورت توده کریستالین درجا، هوازده شده‌اند. به‌ترتیبی که ساختمان ظاهری کنگلومرا از هم نپاشیده، رنگ سنگ به قهوه‌ای تبدیل شده است. فرایند هوازدهگی با کاهش مقاومت کنگلومراها به تشکیل مناطق مستعد زمین‌لغزش کمک می‌کند. مقاومت کنگلومراهای بدون هوازدهگی در حالت خشک از $99/8$ مگاپاسکال به $35/8$ مگاپاسکال در هوازدهگی شدید، کاهش یافته است (جدول ۴). در ایستگاه ۲۵، ۱۲ درزه برداشت شده است. بر این اساس درزه‌ها دارای راستای NE و جهت شیب SW است. در صورتی‌که آب وارد این واحد گردد، جهت کلی حرکت آن در جهت غالب شیب یعنی SW است. درزه‌های این ایستگاه دهانه باز و تداوم کم دارند. درزه‌ها بدون مواد پرکننده است. این درزه‌ها می‌توانند مقاومت توده سنگ را پایین آورند. از دو دسته درزه برداشت شده، دسته درزه اول درزه‌های صاف و موازی هستند که هم‌جهت با برگوارگی

توسعه یافته‌اند. دسته درزه دوم دارای سطح ناصاف است. برمبنای رده‌بندی توده‌های سنگی براساس فاصله ناپیوستگی‌ها که توسط ISRM (۱۹۷۹) ارائه شده است، اسلیت‌ها در رده بد قرار دارند، بنابراین وجود هوازدگی بالا و امکان ایجاد نهشته‌های سست انتظار می‌رود.



ب



الف

شکل ۱۰. الف) تصویر جهت یافتگی اسلیت‌ها، ب) رزدیاگرام کل درزه‌های موجود در ایستگاه ۲۶. با توجه به شکل می‌توان قضاوت کرد که حرکت کلی آب در اسلیت‌ها راستای SW دارد.

نتیجه‌گیری

۱. ناپایداری شیب‌های سنگی در مسیر آزادراه قزوین- رشت تحت تأثیر لیتولوژی، وضعیت چینه‌شناسی، وضعیت تکتونیکی قرار دارد. در توده سنگ‌هایی که سنک بکر آنها مطابق رده بندی دیر و میلر در رده A و B واقع می‌شوند و رفتار صلب دارند با داشتن چندین دسته درزه، گسیختگی‌های صفحه‌ای، واژگونی، گوه‌ای و سقوط سنگ در بیش‌ترین مقدار خود اتفاق می‌افتند.

۲. تفاوت در نوع دگرسانی به دلیل تغییر کانی‌های تشکیل‌دهنده سنگ باعث تغییر در نوع لغزش شده است. به طوری که در زون دگرسانی سیلیسی گسیختگی گوه‌ای، سقوط سنگ و پوشش سنگ‌ریزه‌ای و در زون دگرسانی آرژیلیتی- سربستی زمین لغزش چرخشی و گلروانه اتفاق افتاده است.

۳. جهت‌یابی ناپیوستگی‌ها در ایستگاه‌های شماره ۳، ۴، ۵، ۹ و ۱۶ نسبت به شیب رویه شیروانی طوری است که احتمال وقوع گسیختگی گوه‌ای در ایستگاه‌های مذکور وجود دارد. با مطالعه و بررسی آماری ناپیوستگی‌های موجود در مسیر آزادراه مشخص

- می‌شود که عملکرد فرایندهای تکنیک بر منطقه، باعث گسترش ناپیوستگی‌های متنوع در توده‌های سنگی شده است. استفاده از موانع حفاظت سنگی از قبیل تورهای سیمی فولادی و میل مهارها در ایستگاه‌های ذکر شده پیشنهاد می‌شود.
۴. در واحد سنگ‌شناسی (Ev2)، علاوه بر توالی سنگ‌های سست و مقاوم سطح آب‌های زیرزمینی بالا بوده و باعث کاهش مقاومت تراکمی توف‌های آندزیتی از ۵۳/۱ مگاپاسکال تا ۱۴/۱ مگاپاسکال شده است که می‌تواند عامل اصلی ناپایداری شیب‌ها شود. استفاده از شاتکریت همراه با زهکش‌های افقی زیرسطحی بین توف‌های آندزیتی و کربناتی به‌منظور پیش‌گیری از گسیختگی الزامی است.
۵. اسلیت‌ها به‌دلیل بافت لپیدوبلاستیک و وجود کانی‌هایی مانند میکا و فلدسپات استعداد فرسایش‌پذیری زیادی دارند. هم‌چنین وجود شکستگی‌ها در دو جهت با فواصل کم و دهانه باز، ورود آب را به داخل سنگ آسان کرده که یکی دیگر از عوامل بالارفتن فرسایش‌پذیری این قبیل سنگ‌ها است. در جاهائی که ضخامت پوشش خاک کم و شیب دامنه‌ها بیش‌تر است، بیش‌تر ناپایداری‌های دامنه‌ای به‌صورت حرکت جریان دیده می‌شود.

تقدیر و تشکر

از شرکت‌های مهندسی مشاور پارس، پاسیلو و هرازراه به‌دلیل در اختیار گذاشتن نقشه‌های زمین‌شناسی مورد نیاز تقدیر و تشکر به‌عمل می‌آید. هم‌چنین در این پژوهش از امکانات آزمایشگاهی و حمل و نقل دانشگاه بوعلی سینا همدان استفاده شده است. بدین وسیله کمال تشکر دارم.

منابع

1. Wei Z., Yin G., Wang J.G., Wan L., Jin L., "Stability analysis and supporting system design of a high-steep cut soil slope on an ancient landslide during highway construction of Tehran-Chalus", *Environ Earth Sci.* 67 (2012) 1651-1662.
2. Henriques C., Zêzere J.L., Marques F., "The role of the lithological setting on the landslide pattern and distribution", *Engineering Geology.* 189 (2015) 17-31.

3. Vezzoli L., Apuani T., Corazzato C., Uttini A., "Geological and geotechnical characterization of the debris avalanches and pyroclastic deposits of Cotopaxi Volcano (Ecuador). A contribute to instability-related hazard studies", *Journal of Volcanology and Geothermal Research*. 332(2017) 51-70.
4. Tavoularis N., Koumantakis I., Rozos D., Koukis G., "The contribution of landslide susceptibility factors through the use of Rock Engineering System (RES) to the prognosis of slope failures: An application in Panagopoula and Malakasal areas in Greece", *Geotechnical and Geological Engineering*. 36 (3) (2018) 1491-1508.
5. Abd-Allah A.M.A., El-Sawy E.K., Abu Seif E.S.S., El-Fakharani A., Sharaf M.A., "Rock slope stability and design in Arafat-Muzdalifa area, Saudi Arabia", *Arab J Geosci*. 7(2014) 4029-4042.
6. Borrelli L., Ciurleo M., Gullà G., "Shallow landslide susceptibility assessment in granitic rocks using GIS-based statistical methods: the contribution of the weathering grade map", *Landslides*. 15(6) (2018) 1127-1142.
۷. قبادی م. ح.، فیروزی م.، "اهمیت توجه به مطالعات زمین‌شناسی مهندسی در مرحله بهره‌برداری از سازه‌های خطی، مطالعه موردی: آزادراه قزوین-رشت"، هجدهمین همایش زمین‌شناسی مهندسی (۱۳۹۳).
8. Firuzi M., Noorzad A., Ghobadi M.H., "Rockfall hazard assessment in the right abutment of Sefidrud dam, Gilan (Iran)" و 4th International Conference on Long-Term Behavior and Eco-Friendly Dams. (2017) 152-158.
9. Shahrivar H., Nadim H., "The morphology, petting and processes of Rudbar and Fatalak landslides triggered by the 1990 Manjil-Rudbar earthquake in Iran" و M. Sc Thesis, University of Oslo, 212.

10. Ghobadi M.H., Firuzi M., Noorzad A., "A large-scale landslide and related mechanism: a case study in the Qazvin-Rasht freeway, Iran", *Environmental Earth Sciences*, (14)(76) (2017) 478, doi: 10.1007/s12665-017-6815-2.
11. <http://www.mehrnews.com/news/4002045>.
12. GRWA., (Gilan Regional Water Authority) (2016). <http://www.glrw.ir/>
13. Alavi M., "Tectonostratigraphic synthesis and structural style of the Alborz mountain system in Iran", *Geodynamics*. (1) 21(1996)1-33.
۱۴. سازمان زمین‌شناسی کشور، "نقشه زمین‌شناسی چهار گوش تاکستان، مقیاس ۱/۱۰۰۰۰" (۱۳۴۹).
۱۵. سازمان زمین‌شناسی کشور، "نقشه زمین‌شناسی چهار گوش زنجان، مقیاس ۱/۲۵۰۰۰" (۱۳۶۴).
۱۶. سازمان زمین‌شناسی کشور، "نقشه زمین‌شناسی چهار گوش جیرنده، مقیاس ۱/۱۰۰۰۰" (۱۳۴۹).
۱۷. سازمان زمین‌شناسی کشور، "نقشه زمین‌شناسی چهار گوش رودبار، مقیاس ۱/۱۰۰۰۰" (۱۳۴۹).
۱۸. سازمان زمین‌شناسی کشور، "نقشه زمین‌شناسی چهار گوش منجیل، مقیاس ۱/۲۵۰۰۰" (۱۳۹۶).
19. ASTM C170, "Standard test method for compressive strength of dimension stone", *Technical Bulletin*, Marble Institute of America. 1(3) (2014).
20. ISRM, "Commission on standardization of laboratory and field tests, suggested methods for determining water content, porosity, density, absorption and related properties and swelling and slake durability index properties", *International Journal of Rock Mechanics and Mining Science*. 16 (1979) 148-156.

21. Anon, "The description and classification of weathered rocks for engineering purposes. Geological society working party report", The Quarterly Journal of Engineering Geology. 28 (1995) 207–242.
22. Barton N., Choubey V., "The shear strength of rock joints in theory and practice", Rock mechanics. 10 (1-2)(1977)1-54.
۲۳. فریدونی. د.، "بررسی پایداری توده‌های سنگی شیب‌دار در مسیر گنجانمه _ شهرستانه" پایان‌نامه کارشناسی ارشد، دانشکده علوم پایه، دانشگاه بو علی سینا همدان. (۱۳۸۴).
24. Deere, D.U. and Miller, R.P "Engineering classification and index properties for intact rock", Technical report AFWLTR- 65- 116, A.F. Weapons Laboratory, Kirtland AFB, NM.(1966).
25. Rocscience., "Dips v6.1 graphical and statistical analysis of orientation data", Rocscience Inc, Toronto. (2008).
26. Escallón J.P., Wendeler C., Chatzi E., Bartelt P., "Parameter identification of rockfall protection barrier components through an inverse formulation", Engineering structures. 77 (2014) 1-16.
27. Guzzetti F., Cardinali M., Reichenbach P., "The influence of structural setting and lithology on landslide type and pattern", Environmental and Engineering Geoscience. 2 (4)(1996) 531-555.