

大城事

隆市中心隧道挖掘竣工

7地底捷運站完成76.49%

(吉隆坡21日讯) 双溪毛糯—加影捷运位于吉隆坡市中心长9.5公里的地下隧道挖掘工程已宣告完成, 7个地底捷运站工程进度已完成76.49%, 比预期的74%快了2%。

与此同时, 截至3月, 全长51公里的雪州双溪毛糯—加影捷运整体工程完成了61.2%, 从双溪毛糯到士曼丹站预计在2016年年尾可以运作, 而双溪毛糯往加影则预计在2017年7月竣工。

武吉免登最具挑战

捷运公司 (MRT Corp) 总执行长拿督沙里尔莫达指出, 运用高科技的可变密度式隧道掘进机 (Variable Density TBM) 和团队合作下, 7个地底捷运站隧道已破土而出, 完成挖掘工作。

他说, 在地下隧道挖掘过程, 武吉免登区的挖掘工作极具挑战, 因隆市的地质分成石灰岩 (Limestone), 加上有部分不确定的土质, 增添挖掘工作的复杂性。

“在高科技机器的运作下, 可变密度式隧道掘进机成功解决种种难题, 且将路陷情况的发生率减至最低。”

同时, 他提及, 捷运地下隧道承包商马矿业金务大在不久前, 宣布获得英国安全协会颁发国际安全荣誉。

他今日出席地下隧道挖掘工程竣工仪式时, 这么指出。

出席嘉宾尚有吉隆坡市长拿督斯里阿末菲沙、马矿业金务大副董事经理拿督夏忠泰和捷运工程经理古斯塔克拉斯等。

众人也带领媒体走下中央艺术坊站约4层楼深的地下, 巡看挖掘完毕的隧道。



■一众嘉宾身著荧光色背心、安全帽和指定鞋子参观竣工的地下隧道; 右2为阿末菲沙。

地底工程保留地面空间

阿末菲沙认为, 在市中心的捷运站以地底站方式建筑, 将能减少使用地面土地, 让地面保留更多公共空间。

他说, 当捷运工程在地底下进行, 路面上的土地仍可进行其他活动, 建筑物之间的衔接和公共空间对城市发展非常重要。

他坦言, 鉴于隆市地质是石灰岩, 每当有人建议在吉隆坡进行地底下工程时, 都会感到很紧张。

“这种地质会引发地陷, 不过在可变密度式隧道掘

进机运作下, 成功克服各项挑战, 也减少发生地陷的几率。”

此外, 阿末菲沙指出, 衔接性的公共交通系统能吸引更多人使用公共交通工具, 有效减轻道路交通阻塞的情形。

他说, 吉隆坡有52个大型发展工程, 其中包括捷运和生命之河, 他有信心捷运能引领吉隆坡成为世界级城市。

“我去过很多外国城市, 一个公交系统完善的城市将更具吸引力。”

他希望捷运工程竣工后, 能提升公交使用率, 让公交与私人交通工具的比例成为40对60。



■阿末菲沙 (左2) 为地下隧道挖掘工程竣工仪式签名见证。

巴生谷捷运第2线5月公开展示

巴生谷捷运第2线 (双溪毛糯—沙登—布城) 计划将在5月开始, 在超过15个地点进行维持3个月的公开展示 (Public Display)。

沙里尔莫达在记者会上指出, 当8月结束公开展示, 将会向陆路公共交通委员会申请工程的批准。

他说, 申请过程可能耗时数月, 不过他有信心获得批

准。 “若获得批准, 预计在明年第一季就可以开始动工。”

谈及如何减少在工程工地发生意外的几率, 沙里尔莫达强调, 安全第一是工地最注重的事, 且会确保工程安全至上。

“就像挖掘隧道的时候, 选用可变密度式隧道掘进机便能减少发生地陷事故的几率。”



■选用可变密度式隧道掘进机, 可减少发生地陷事故的几率。