



تردد ایمن از تهران تا شمال

ساخت آزادراه تهران-شمال اهدافی مانند افزایش ظرفیت تردد بین شهری مرکز کشور به شمال، کاهش تصادفات، کاهش زمان سفر، کاهش مصرف سوخت و کاهش آلایندگی‌های زیست محیطی را دنبال می‌کند.

خلیج فارس در حال احداث است و قطعات مختلفی در حال اجراست.

• ساخت مسیر برگشت منطقه ۲

چند سال زمان می‌برد؟

بلافاصله بعد از اتمام منطقه یک در سال ۹۸، همه تجهیزات و پیمانکاران به منطقه دو منتقل شدند و در ۴٫۵ سال باند رفت منطقه ۱۲ احداث شد. طبق اولویت بندی، بهره‌برداری از این منطقه در مراحل مختلف صورت می‌گیرد. آزادراه تهران - شمال محورهای جنوبی البرز را به منطقه توریستی شمال کشور در استان مازندران متصل می‌کند. مسیر تهران-شمال، بخشی از کریدور شمال - جنوب در بخش آزادراهی است. با تکمیل این آزادراه، بخش‌های بیشتری از کریدور شمال-جنوب زیر بار ترافیک می‌رود. جمعیت زیادی در استان‌های شمالی، تهران و البرز و همچنین مردم سراسر کشور می‌توانند از این آزادراه برای ترددی روان، راحت و بدون دغدغه استفاده کنند.

ساخت آزادراه تهران-شمال اهدافی مانند افزایش ظرفیت تردد بین شهری مرکز کشور به شمال، کاهش تصادفات، کاهش زمان سفر، کاهش مصرف سوخت و کاهش آلایندگی‌های زیست محیطی را دنبال می‌کند. آزادراه ۱۲۱ کیلومتری تهران-شمال از دره کن در شهر تهران شروع می‌شود و در تقاطع ورودی شهر چالوس در مازندران به اتمام می‌رسد. نخستین منطقه آزادراه که به بهره‌برداری رسید منطقه ۴ از مرز آباد تا چالوس به طول ۲۰ کیلومتر است که سال ۹۱ تکمیل شد. منطقه یک آزادراه که سال ۹۸ ساخته شد مسیر تهران به شمال را بسیار کوتاه می‌کند و نیاز نیست از تهران به کرج تردد شود و مستقیم تردد به سمت شهرستانک خواهد بود. منطقه ۲ نیز به طول ۲۲ کیلومتر آماده شده است. ۸۶ درصد طول ۲۲ کیلومتری منطقه ۲ تونل و پل است، ۱۶ رشته تونل و ۹ پل بزرگ، ۱۱ دیوار حائل بلند به طول یک کیلومتر در این منطقه ساخته شده است. برای رفاه حال مردم یک باند آزادراه که زودتر آماده شده به بهره‌برداری می‌رسد که از شهرستانک تا پل زنگوله در استان مازندران است. این منطقه همیشه شاهد بار ترافیکی سنگینی است که با ساخت مسیر رفت بخشی از بار ترافیک کاهش می‌یابد. باند دوم نیز الان با پیشرفت فیزیکی ۴۵ درصد در حال احداث است. منطقه ۲ آزادراه تهران-شمال تونل کندوان و گردنه‌های ورودی و خروجی به سمت مازندران را حذف می‌کند و ایمنی سفر به این ترتیب بسیار بالا می‌رود. باند رفت طوری طراحی شده که در مواقع پیک سفر، از شمال به جنوب و از جنوب به شمال بتوانیم از آن استفاده کنیم. تابلوهای این باند دو طرفه است و تا افتتاح باند برگشت می‌توان در مواقع پیک از این محدوده به صورت رفت یا برگشت استفاده کنیم. آزادراه تهران-شمال تقریباً از تهران تا شهرستانک دو خطه است و از شهرستانک تا پل زنگوله به صورت دو باند تفکیک شده مورد تردد قرار خواهد گرفت. مبلغ هزینه شده برای این باند ۵ هزار و ۱۰۰ میلیارد تومان است که ارزش روز آن ۸ تا ۱۰ هزار میلیارد تومان است. این یک باند از منطقه ۲ را می‌توان ابرپروژه از نظر اجرایی و مالی دانست. منظره آزادراه تهران-شمال در محدوده منطقه ۲ بسیار زیباست و یکی از زیباترین مسیرهای جاده‌ای کشور است. آزادراه تهران-شمال بزرگترین پروژه راهسازی کشور و پرهزینه‌ترین پروژه است؛ این آزادراه تونل و پل‌های بسیاری دارد، اهمیت ساخت این آزادراه در مرحله نخست افزایش ایمنی سفر است. بعد از افتتاح منطقه یک حتی یک تصادف منجر به فوت برائثر ایمنی نداشتیم.



آزادراه تهران-شمال

بواسطه نوع کار،

قرار گرفتن در

صعب‌العبورترین منطقه

کشور و بافت ریزشی

و پیچیده البرز، کار

دشواری در مهندسی

بود، در واقع پروژه شامل

اینپه ممتد سنگین

پیوسته به هم تونل،

پل، دیواره‌های حائل...

است. در سال‌های اخیر

با توافق دولت و بنیاد

مستضعفان به صورت

سرمایه‌گذاری

مشترک، پروژه به

پیمانکار داخلی

سپرده شد و بعد از

سال‌ها، پروژه از رکود

چندین ساله خارج

شد



عکس: شرکت ساخت

معاون وزیر راه و شهرسازی در گفت‌وگو با «ایران اقتصادی»؛

خروج آزادراه تهران-شمال از رکود چندین ساله

گفت‌وگو

ساخت آزادراه تهران-شمال که تا پیش از سال ۹۳ در دست پیمانکار خارجی بود از آن سال به پیمانکاران داخلی واگذار شد. مسیر ساخت این آزادراه در یکی از صعب‌العبورترین مناطق کشور واقع شده و ساخت آن را می‌توان نمونه‌ای از توان داخلی در راهسازی عنوان کرد. خیرالله خادمی، معاون وزیر راه و شهرسازی و مدیرعامل شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل و نقل در گفت‌وگو با «ایران اقتصادی»، واگذاری اجرای آزادراه تهران-شمال به پیمانکاران داخلی را نقطه عطف احداث این آزادراه دانست. به گفته خادمی از سال ۹۳ ساخت آزادراه سرعت گرفته است و برنامه این است که در صورت تأمین مالی، آزادراه تهران-شمال تا ۶ سال آینده تکمیل شود.

• توسعه زیرساخت‌های

حمل و نقل در بخش آزادراهی به نظری می‌رسد با افتتاح بخش مهمی از آزادراه تهران-شمال، وارد فاز جدیدی شده است. برنامه ساخت و تکمیل آزادراه‌ها در سال ۱۴۰۲ را چگونه ارزیابی می‌کنید؟

در سال ۱۴۰۲ در بخش توسعه زیرساخت‌های حمل و نقل ریلی، آزادراهی و بزرگراهی پروژه‌های بزرگی به نتیجه می‌رسد و مورد بهره‌برداری

قرار می‌گیرد. در بخش آزادراهی بخش‌هایی برابر ۲۹۳ کیلومتر از ۵ آزادراه مهم افتتاح می‌شود که عدد قابل توجهی است و با این بهره‌برداری‌ها، ۱۰ درصد طول آزادراه‌های کشور در یک سال افزایش می‌یابد. به این ترتیب ساخت آزادراه نزدیک به ۳٫۵ برابر متوسط سالانه خواهد بود که به نسبت آمار سالانه ساخت آزادراه که حدود ۸۵ کیلومتر است، اتفاق مهمی در توسعه زیرساخت‌های حمل و نقل است. در حال حاضر حدود ۳۵۰ هزار میلیارد تومان طرح‌های نیمه تمام داریم.

بهره‌برداری از فاز نخست قطعه ۲ آزادراه تهران-شمال به طول ۲۲ کیلومتر، آزادراه شیراز-اصفهان که طولانی‌ترین آزادراه کشور است به طول ۲۱۲ کیلومتر، باقیمانده آزادراه منجیل-رودبار به عنوان گلوگاه آزادراه قزوین-رشت به طول ۸۰٫۵ کیلومتر که حدود ۷٫۵ کیلومتر آن تونل و پل است بخشی از برنامه‌هایی است که توسط شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل و نقل در برنامه تکمیل و بهره‌برداری امسال قرار دارد. همچنین تکمیل و بهره‌برداری از بخشی از آزادراه مرند-تبریز و بخشی از آزادراه مراغه-هشتگرد از دیگر برنامه‌های شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل و نقل است.

• برای تکمیل راه‌های شریانی،

چند کیلومتر آزادراه نیاز داریم؟

در حوزه آزادراهی ۲ هزار و ۸۰۰

کیلومتر آزادراه وجود دارد که نیاز کشور حداقل به ۱۰ هزار کیلومتر مسیر آزادراهی، بزرگراهی و ریلی در کشور در حال اجراست که ارزش روز این پروژه‌ها ۳۰۰ هزار میلیارد تومان بوده و پیشرفت فیزیکی ۳۵ تا ۴۰ درصدی دارد. زیرساخت‌های حمل و نقل از عوامل پیشرفت کشورهاست و متناسب با رشد اقتصادی باید زیرساخت‌های حمل و نقل توسعه پیدا کند. موقعیت جغرافیایی ایران ویژه بوده و در پل ارتباطی شرق و غرب دنیا قرار گرفته است، بهترین مسیر حمل و نقل بار و مسافر عبور از کشور ماست؛ اگر مسیرهای اصلی را توسعه دهیم ارزش‌ترین و کوتاه‌ترین مسیر ایران است و باید در این زمینه برنامه داشته باشیم. در حال حاضر ۸۲ هزار کیلومتر مسیر جاده اصلی و فرعی بزرگراهی و آزادراهی و ۱۳۰ هزار راه روستایی در کشور وجود دارد و در کل ۲۱۰ هزار کیلومتر راه در کشور موجود است.

نخستین آزادراهی که در سال ۱۴۰۲ افتتاح شد باند رفت منطقه ۲ آزادراه تهران-شمال، به طول ۲۲ کیلومتر است. این بخش از آزادراه از دوآب شهرستانک تا پل زنگوله به طول ۲۲ کیلومتر امتداد می‌یابد که کاهش ۵ کیلومتر از طول مسیر موجود کرج-چالوس، کاهش ۲۰ دقیقه‌ای از زمان سفر را به همراه دارد و با حذف گردنه کندوان و اصلاح قوس‌های موجود

در مسیر موجب افزایش ایمنی سفر خواهد شد.

• قطعه دو آزادراه تهران-شمال را می‌توانیم هم از نظر اجرا و هم تأمین سرمایه، پروژه‌های صددرصد داخلی تلقی کنیم؟

این آزادراه بواسطه نوع کار، قرار گرفتن در صعب‌العبورترین منطقه کشور و بافت ریزشی و پیچیده البرز، کار دشواری در مهندسی بود. در واقع پروژه شامل اینپه ممتد سنگین پیوسته به هم تونل، پل، دیواره‌های حائل... است. در سال‌های اخیر با توافق دولت و بنیاد مستضعفان به صورت سرمایه‌گذاری مشترک، پروژه به پیمانکار داخلی سپرده شد و بعد از سال‌ها پروژه

از رکود چندین ساله خارج شد. مشاوران و پیمانکاران داخلی قطعه دو آزادراه را می‌سازند. یکی از دلایل توقف چندین ساله پروژه، پیمانکاران خارجی بودند اما با ورود پیمانکاران توانمند داخلی و پرداخت سهم دولت و بنیاد، پروژه سرعت گرفت.

مهندسان و پیمانکارانی که برای این کار انتخاب شدند به



برای اتمام آزادراه تهران-شمال باند برگشت منطقه ۲ و منطقه ۳ باید تکمیل و ساخته شود. آیا برنامه زمانبندی پایان ساخت آزادراه تعیین شده است؟

در منطقه ۳، مشکل اجرا نداریم، پیمانکاران ما توانایی اجرای منطقه ۳ را دارند و تجهیزات حفاری را نیز داریم. اما تلاش ما این است که با توجه به هزینه بالای آن از منابع خارجی یا روش‌های تأمین مالی خارج از بودجه استفاده کنیم. بیشتر مذاکرات خارجی برای تأمین مالی است و اجرا ۸۰ تا ۱۰۰ درصد داخلی خواهد بود. زمانبندی اتمام آزادراه ۵ تا ۶ سال است اما این برنامه در صورت تأمین مالی به‌موقع اجرا می‌شود. برای اتمام آزادراه ۷۰ تا ۷۰ هزار میلیارد تومان منابع نیاز است، البته تلاش ما این است که منطقه ۳ را به صورت قطعه قطعه احداث و یک باند آن را به سرعت آماده کنیم. منطقه سوم آزادراه تهران-شمال در اولویت پایانی قرار گرفته و در این منطقه آب و هوای متعادل تری وجود دارد. هم‌اکنون مطالعات فاز سوم آزادراه تهران-شمال انجام شده و آماده شروع عملیات اجرایی است تنها منتظریم که سرمایه‌گذار از منابع خارجی یا داخلی برای تأمین منابع مالی پیشقدم شود.

برای تأمین سرمایه خارجی در حال مذاکره هستیم و با توجه به منابع هزار میلیارد تومانی برای ساخت و تکمیل این فاز از آزادراه تهران-شمال این عدد قابل توجهی است، بنابراین تأمین آن برای دولت بسیار سخت است اما به هر حال این پروژه باید به اتمام برسد و تکمیل شود.

پروژه آزادراه تهران-شمال دشوارترین پروژه کشور و منطقه خاورمیانه بوده و پروژه‌ای با این حجم تونل و پل پشت سرهم در طول ۱۲۱ کیلومتری آزادراه نداریم. موقعیت استراتژیک ایران در منطقه و عبور کریدورهای ترانزیتی شرق به غرب و شمال به جنوب از کشور از یک سو و تحولات و پیشرفت‌های اقتصادی از سوی دیگر، ضرورت توسعه شبکه آزادراهی کشور را به منظور افزایش درآمد‌های ملی، ایمنی و آسایش سفرهای جاده‌ای و کاهش هزینه‌های انرژی، کاهش قیمت تمام شده کالا و... چند برابر می‌کند.



برش