



آزادراه به انتها می‌رسد

۱۰۰ درصد این امکان را داریم که در ساخت قطعه ۳ آزادراه از پیمانکار و مشاوران ایرانی استفاده کنیم. اما مذاکره با یک کشور خارجی برای سرمایه‌گذاری در ساخت قطعه ۲ را شروع کرده‌ایم و مذاکرات تا حدی پیش رفته است.

قطعه دو و سال آینده باند دیگر این قطعه به بهره‌برداری می‌رسد.

● تکمیل قطعه دو چه زمانی خواهد بود؟ هزینه نهایی ساخت این قطعه را چقدر برآورد می‌کنید؟ تا سال آینده منطقه دو را کامل می‌کنیم. پیش‌بینی می‌کنیم بین ۶ تا ۸ سال آینده منطقه ۳ آزادراه را به بهره‌برداری برسانیم. پیش‌بینی ما برای هزینه ساخت منطقه دو ۲۲ هزار میلیارد تومان است که مبلغ ۸ هزار و ۲۰۰ میلیارد تومان آن تاکنون هزینه شده است. برای منطقه ۳ نیز هنوز برآورد کاملی از کل هزینه نشده است.

● منطقه دو آزادراه چه ویژگی‌های فنی دارد که باعث شده پروژه «خاص» تلقی شود؟ این پروژه یکی از پیچیده‌ترین طرح‌های آزادراهی کشور در اجرا با حجم عملیات قابل توجه است. به منظور ساخت منطقه ۲ آزادراه تهران-شمال ۱،۸ میلیون مترمکعب خاکبرداری صورت گرفته است که ۹۶۰ هزار مترمکعب آن در مسیر رفت اجرا شده است، ۶۰۰ هزار مترمکعب خاکریزی در کل منطقه ۲ که ۲۰۰ هزار مترمکعب آن در مسیر رفت انجام شده است و ۱۰۵ هزار تن آسفالت که ۳۵ هزار تن آن در باند غربی اجرایی شده است. ۱۵ هزار مترمکعب اساس، ۲۲،۶ هزار متر مکعب زیراساس در کل منطقه ۲ که به ترتیب ۵،۶ هزار مترمکعب و ۷ هزار مترمکعب آن مختص باند رفت مسیر منطقه دو آزادراه تهران-شمال است.

حجم حفاری تونل‌های منطقه ۲ آزادراه تهران-شمال ۴،۳ میلیون مترمکعب است. این اقدام یکی از کارهای سنگین این پروژه محسوب می‌شود که در ۴۳ رشته تونل به طول بیش از ۳۹ کیلومتر در کل منطقه ۲ اجرایی شده و ۱،۳ میلیون مترمکعب حفاری در ۱۶ رشته تونل به طول بیش از ۱۲ کیلومتر در باند رفت اجرایی شده است.

منطقه ۲ آزادراه تهران-شمال پروژه‌ای است که ۸۶ درصد آن ابنیه فنی است و ساخت ۲۰ دستگاه پل بزرگ در حدود ۳ کیلومتر، ۳۲ دستگاه آبرو به طول ۳۸۳ متر، ۸۴ دستگاه گالری به طول ۳ هزار و ۸۸۷ متر و ۲۸ دستگاه دیوار به طول ۲ هزار و ۷۱۴ متر در کل منطقه ۲ این پروژه نمونه‌ای مثالزدنی در کل کشور است. احداث ۱۶ رشته تونل به طول ۱۲ هزار و ۳۰۰ متر، ۹ دستگاه پل بزرگ به طول ۹۸۷ متر، ۱۵ دستگاه آبرو به طول ۱۸۷ متر، ۴۳ دستگاه گالری به طول ۲ هزار و ۲۷۹ متر و ۱۱ دستگاه دیوار به طول ۸۸۸ متر اعدادی هستند که نشان‌دهنده همت مهندسان ایرانی در ساخت این پروژه است. توجه به منظر راه با استفاده از تجربیات مهندسین مشاور داخلی با رعایت اصول اساسی حفاظت از محیط زیست و چشمناز بودن مسیر نیز یکی دیگر از ویژگی‌های این آزادراه است.

استفاده از توان و تخصصی مهندسان ایرانی و بومی‌سازی تجهیزات مورد نیاز در این ابرپروژه از ویژگی‌های ماندگار این بخش از آزادراه تهران-شمال است. ساخت پل‌های بلند و بزرگ مسیر با استفاده از قالب‌های شاریو توسط پیمانکاران ایرانی و ساخته شده در داخل کشور یکی از اختراعات این پروژه است و ساخت پلی به بلندی ۳۲۰ متر طول و ۴۰ متر ارتفاع یکی از نمونه‌های این اقدام است.

بیشترین حجم تأسیسات بکار رفته در پروژه‌های آزادراهی در منطقه دو آزادراه تهران-شمال از دیگر ویژگی‌های بارز این پروژه است. رکورد بیشترین میزان کابل‌کشی، سیستم‌های نظارت تصویری و فیبرنوری و سیستم‌های تهویه در تونل‌ها برای اولین بار در این پروژه آزادراهی به ثبت رسیده است.

عکس: شرکت ساخت

سرپرست مجری آزادراه تهران-شمال در گفت‌وگو با «ایران اقتصادی»

کاهش ۹۰ درصدی تلفات در آزادراه تهران-شمال

گفت‌وگو

افزایش ایمنی و راحتی سفر مهمترین هدف احداث آزادراه تهران-شمال است تا با انتقال حجم بار ترافیک از جاده فعلی تهران-چالوس به آزادراه، علاوه بر افزایش ایمنی سفر، مصرف سوخت و آلاینده‌های زیست محیطی نیز به طرز چشمگیری کاهش یابد. آزادراه تهران-شمال ۴ قطعه دارد که قطعه یک و چهار و

مسیر رفت قطعه دو آن به بهره‌برداری رسیده است. منطقه دو آزادراه تهران-شمال به طول ۲۲ کیلومتر از انتهای منطقه یک آزادراه در سه راهی شهرستانک شروع و در محدوده پل زنگوله وارد جاده چالوس می‌شود که احداث این منطقه ۶ کیلومتر دیگر از جاده موجود کرج-چالوس را کوتاه می‌کند. «محمود محسن‌زاده»، سرپرست مجری آزادراه تهران-شمال در گفت‌وگو با «ایران اقتصادی» با اشاره به افتتاح مسیر رفت قطعه دو آزادراه تهران-شمال از کاهش ۶۴ کیلومتری مسیر تهران-شمال با افتتاح فاز یک، چهار و مسیر رفت فاز ۲ خبر داد. به گفته محسن‌زاده اجرای این فاز به‌صورت کامل داخلی بوده است.

باند ۱۵،۵ کیلومتر است، تونل البرز که قبلاً افتتاح شده با اتصال به این ۱۵،۵ کیلومتر در مجموع طول مسیر را به ۲۲ کیلومتر می‌رساند. مسیر برگشت قطعه دو نیز ۲۲ کیلومتر است. باند برگشت تا پایان ۱۴۰۳ به بهره‌برداری می‌رسد. هزینه پروژه ۵ هزار و ۱۰۰ میلیارد تومان بود که ارزش روز آن ۸ هزار و ۲۰۰ میلیارد تومان است. عبور ۸۰ درصد مسیر از داخل تونل، تعداد ۶۰ رشته تونل در باند رفت و برگشت در مجموع به‌طول ۳۹،۲ کیلومتر، تعداد ۲۹ دستگاه پل بزرگ در باند رفت و برگشت در مجموع به‌طول ۳،۶ کیلومتر، حجم عملیات خاکی به میزان ۱،۸ میلیون مترمکعب، وجود طولانی‌ترین تونل آزادراهی، تونل‌های سه‌قلو البرز هریک به طول ۶،۴ کیلومتر و طولانی‌ترین پل مسیر به طول ۳۳۰ متر از ویژگی‌های دیگر منطقه دو آزادراه تهران-شمال است.

● با توجه به مخاطرات جاده فعلی تهران-چالوس، آزادراه

موضوعات مربوط به حمل و نقل بار است؟ فعلاً نگاه ترانزیتی به این آزادراه نداریم اما اگر آزادراه کامل شود، امکان عبور ترافیک سنگین را خواهد داشت و بعد از تکمیل، قسمتی از کریدور شمال-جنوب خواهد شد.

● برای ساخت قطعه باقیمانده چه برنامه‌ای دارید؟ برای فاز ۳ در حال مذاکره با سرمایه‌گذار داخلی و خارجی هستیم و مذاکرات تا حدی پیش رفته است. اما اگر آزادراه کامل شود، امکان عبور ترافیک سنگین را خواهد داشت و بعد از تکمیل، قسمتی از کریدور شمال-جنوب خواهد شد.

● این قطعه نیز با سرمایه و پیمانکاری داخلی ساخته می‌شود؟ ۱۰۰ درصد این امکان را داریم که در ساخت قطعه ۳ آزادراه از پیمانکار و مشاوران ایرانی استفاده کنیم. اما

با بهره‌برداری از فاز دو آزادراه تهران-شمال، تا چه میزان اهداف احداث این مسیر تحقق پیدا می‌کند؟

اهداف کلی ساخت آزادراه تهران-شمال، ایجاد راه ارتباطی سریع و ایمن در کریدور شمال-جنوب، صرفه‌جویی مصرف سوخت، کاهش میزان آلودگی، توسعه صنعت توریسم، کاهش استهلاک خودرو، اشتغالزایی، افزایش ظرفیت عبور، کاهش زمان سفر و کاهش میزان تصادفات منجر به فوت است. قطعه دو ۶ کیلومتر مسیر تهران تا شمال (چالوس) را کوتاه می‌کند. در مجموع قطعه یک، دو و چهار مسیر تهران تا چالوس را نسبت به جاده فعلی ۶۴ کیلومتر کوتاه می‌کند. کاهش ۵،۸ میلیون لیتر مصرف سوخت در سال کاهش ۱،۹ میلیون ساعت زمان سفر، کاهش ۲۳۹ تن آلودگی در سال و ۳ هزار نفر اشتغالزایی از ویژگی‌های دیگر فاز دو آزادراه تهران-شمال است که از آن بهره‌مند خواهیم شد.



هدف از ساخت آزادراه راحتی و افزایش ایمنی سفر است. این دو، ملاک برای احداث آزادراه است. مثلاً جاده چالوس ایمن نیست و حوادث مختلف در آن اتفاق می‌افتد و تلفات جاده‌ای در طول سال در این مسیر داریم اما از زمان ایجاد آزادراه ۹۰ درصد حوادث جاده‌ای نسبت به جاده چالوس کاهش یافته است

برش

● با توجه به مخاطرات جاده فعلی تهران-چالوس، آزادراه