



عکس: کارگاه ساخت

مدیرکل امور مجریان آزادراه‌ها در گفت‌وگو با «ایران اقتصادی» اعلام کرد

آزادراه تهران - شمال چه مقدار مصرف سوخت را کاهش می‌دهد؟

گفت‌وگو

باند رفت قطعه ۲ آزادراه تهران-شمال اخیراً با حضور رئیس‌جمهور به بهره‌برداری رسید، این آزادراه یکی از خاص‌ترین و پیچیده‌ترین پروژه‌های راهسازی کشور است به خصوص که در منطقه جغرافیایی ویژه‌ای از نظر توپوگرافی قرار گرفته و در مناطق بسیار سخت کوهستانی و همچنین مناطق خاص از نظر محیط زیستی و منابع طبیعی قرار دارد.

همه این موارد می‌تواند تا در اجرای این پروژه از ابنیه سنگین، تونل‌های آزادراهی و پل‌های خاص استفاده شود؛ این پروژه به ۴ قطعه تقسیم شده و مجموعاً کل آزادراه به ۱۲۲ کیلومتر می‌رسد، قطعه نخست آن به طول ۲۲ کیلومتر در سال ۱۳۹۸ به بهره‌برداری رسید، قطعه ۲ هم تیرماه امسال به بهره‌برداری رسید. قطعه ۴ هم در سال ۱۳۹۴ به طول ۲۰ کیلومتر مورد بهره‌برداری قرار گرفت؛ طول قطعه ۳ این آزادراه متغیر است، چون هنوز در حال طراحی آن هستیم و بین ۴۷ تا ۵۳ کیلومتر تغییر می‌کند، لذا طول کل آزادراه هم بین ۱۲۰ تا ۱۳۳ کیلومتر ممکن است متغیر باشد.

● **باند برگشت (شمال) به تهران-شمال چه زمانی تکمیل می‌شود؟**

ساخت باند برگشت که همان باند شرقی مسیر قطعه ۲ آزادراه تهران-شمال است با پیشرفت ۳۵ درصدی در دست احداث قرار دارد و کارگاه آن هم فعال است که حد فاصل شهرستانک تا پل زنگوله می‌شود؛ پیمانکار ساخت را آغاز کرده و اگر تأمین اعتبار مناسب انجام شود تا پایان سال ۱۴۰۳ فرایند احداث باند برگشت قطعه ۲ آزادراه تهران-شمال به اتمام رسیده و به بهره‌برداری می‌رسد.

● **سهم دولت در ساخت آزادراه تهران-شمال چقدر است؟ بخش خصوصی چه سهمی در سرمایه‌گذاری دارد؟**

همه آزادراه‌هایی که شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل و نقل کشور در دست ساخت دارد یا برنامه احداث

ساخت و توسعه زیربنای حمل و نقل اهداف مختلفی را دنبال می‌کند که مهم‌ترین آن افزایش ایمنی و کاهش مخاطرات حمل و نقلی است. یکی از زیرساخت‌های مهم حمل و نقل که بیش از ۹۰ درصد جابه‌جایی بار و مسافر را در کشور دارد، حمل و نقل جاده‌ای است. در این نوع حمل و نقل، ساخت آزادراه‌ها به عنوان راه شریانی اهمیت زیادی دارد. در کشور حدود ۳ هزار کیلومتر آزادراه در حال بهره‌برداری و بیش از هزار کیلومتر نیز در دست ساخت است. یکی از مهم‌ترین آزادراه‌های کشور که بیش از ۳۰ سال است در دست ساخت قرار دارد آزادراه تهران-شمال است. ساخت ایمنی تردد تا حفظ محیط زیست را دنبال می‌کند. «محمود ملازینل»، معاون توسعه آزادراه‌های شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل و نقل کشور در گفت‌وگو با «ایران اقتصادی» یکی از مهم‌ترین ویژگی‌های آزادراه تهران-شمال را کاهش مصرف سوخت عنوان کرد. او با تشریح جزئیات باند ۲ این آزادراه که اخیراً افتتاح شد، تأثیرات افتتاح این باند را در بخش‌های مختلف توضیح داد.

● **پروژه آزادراه تهران-شمال و قطعه ۲ آن که اخیراً افتتاح شد در چه وضعیتی است؟**

برسیم. شرکت‌های آب و برق منطقه‌ای تهران به شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل و نقل کشور برای تأمین برق و نیز جمع‌آوری آب‌های سطحی محل احداث پروژه آزادراه تهران-شمال کمک زیادی کردند و همکاری خوبی از خود نشان دادند.

● **نرخ عوارض قطعه ۲ آزادراه تهران-شمال چقدر است؟**

شرکت ساخت و شرکت آزادراه پیشنهاد خود را برای نرخ عوارض که حدود ۵۰ تومان برای این قطعه است به وزارت راه و شهرسازی ارائه کرده، اما هنوز تصمیمی گرفته نشده است. نرخ عوارض سه قطعه از جمله قطعه اول، تونل البرز و قطعه دوم به صورت یکجا در همان ورودی آزادراه دریافت می‌شود. با بهره‌برداری از قطعه اول و باند رفت قطعه دوم آزادراه تهران-شمال، مسیر ۲ ساعت و ۱۰ دقیقه کاهش می‌یابد. با بهره‌برداری از قطعه دوم آزادراه تهران-شمال ما شاهد کاهش ۵۰ دقیقه‌ای مسیر و ۵ کیلومتری طول مسیر خواهیم بود.

● **ساخت این قطعه از نظر فنی و مهندسی چگونه است؟**

قطعه دوم آزادراه تهران-شمال همراه با تونل البرز به طول ۲۲ کیلومتر دارای بیشترین حجم تونل و پل در یک پروژه است، به طوری که ۸۶ درصد مسیر از پل و تونل تشکیل شده که این موضوع نشان‌دهنده حجم سنگین عملیات اجرایی به همراه پیچیدگی‌های فنی در ساخت یک آزادراه است.

در این مسیر ۱۶ تونل به طول ۱۲ کیلومتر و ۳۰۰ متر و دارای ۹ پل به طول یک کیلومتر قرار دارد. میزان سرمایه‌گذاری صورت گرفته در این مسیر ۵ هزار و ۱۰۰ میلیارد تومان بوده که ارزش روز آن ۸ هزار و ۲۰۰ میلیارد تومان است.

هزینه ساخت این پروژه‌ها ۵۰-۵۰ است که ۵۰ درصد آن توسط دولت و ۵۰ درصد بنیاد مستضعفان بوده، اما در حال حاضر بنیاد ۲ هزار میلیارد تومان بیشتر سرمایه‌گذاری کرده است. باند برگشت (شرقی) فاز ۲ این آزادراه ۲۵ درصد پیشرفت دارد و در صورت تأمین اعتبار تا پایان سال ۱۴۰۳ بهره‌برداری می‌شود. باند برگشت به علاوه تونل غربی البرز به ۱۴ هزار میلیارد تومان اعتبار نیاز دارد.

● **اقدامات انجام شده برای ساخت منطقه سوم آزادراه تهران-شمال را بفرمایید.**

کار مطالعاتی منطقه ۳ در حال انجام است و مذاکرات اولیه با چین انجام شده تا در قبال تهاژت نفت، کار مهندسی منطقه ۳ را اجرا کنند؛ با وجود این در قراردادها ذکر شده که برای این پروژه ۸۰ درصد از پیمانکاران ایرانی استفاده شود. پروژه آزادراه تهران-شمال در قطعات یک، ۲ و ۴ با تأمین مالی ۵۰ درصدی دولت و ۵۰ درصد بنیاد مستضعفان ساخته می‌شود؛ اما در حال حاضر بنیاد در تأمین مالی آورده ۲۰۰۰ میلیارد تومان از دولت جلودار است.



کار مطالعاتی منطقه ۳ در حال انجام است و مذاکرات اولیه با چین انجام شده تا در قبال تهاژت نفت، کار مهندسی منطقه ۳ را اجرا کنند؛ با وجود این در قراردادها ذکر شده که برای این پروژه ۸۰ درصد از پیمانکاران ایرانی استفاده شود

قطعه یک، تعدادی از جت‌ف‌های تهویه هوای داخل تونل‌ها وارداتی بودند، اما برای قطعه ۲ به محصولات شرکت‌های داخل مراجعه کردیم. حتی «درز انبساط‌هایی که برای ارتباط میان پل‌ها استفاده می‌شود قبلاً از شرکت‌های خارجی خریداری می‌شد، برای قطعه ۲ آزادراه تهران-شمال در داخل طراحی و تولید شد؛ درز انبساط یک قطعه مکانیکی است که وقتی پل در هنگام گرما یا سرما منبسط یا منقبض می‌شود، این قطعه باز یا بسته می‌شود؛ برای ساخت پل‌های بزرگ از شرکت‌های خارجی خریداری می‌شد، اما این بار از شرکت‌های دانش بنیان داخل بهره

آنها را دارد به صورت مشارکتی سرمایه‌گذاری بخش خصوصی است، آزادراه تهران-شمال هم از این قضیه مستثنا نبوده و با مشارکت بنیاد مستضعفان در دست ساخت است که ۵۰ درصد سهم بنیاد و ۵۰ درصد هم سهم دولت است؛ بنیاد مستضعفان نشان داد اگرچه بخش حاکمیتی است اما مدیریت بسیار عالی و مهندسی شده در این پروژه دارد.

بالغ بر ۱۰ شرکت پیمانکار مختلف و بیش از ۱۵ شرکت مشاور در ساخت قطعه ۲ آزادراه تهران-شمال فعالیت داشتند؛ این قطعه به قطعات کوچک‌تر تقسیم شده بود و هر پیمانکار با صلاحیت‌های تکنیکال و مکانیکال بالا در این قطعه فعال بودند؛ چند پیمانکار کوچک داشتیم که اقدامات تأسیساتی، روشنایی، دوربین‌های مدار بسته و... را اجرا می‌کردند و تحت نظارت بنیاد مستضعفان بودند.

قطعه ۲ آزادراه تهران-شمال ۱۰۰ درصد ایرانی است. در ساخت بخش کوچکی از قطعه یک، چینی‌ها در ابتدای کار حضور داشتند، اما بنیاد مستضعفان کار را در دست گرفت و شرکت احداث آزادراه تهران-شمال راه‌اندازی کرده و پروژه را به اتمام رساند؛ صفر تا ۱۰۰ قطعه ۲ این آزادراه نیز تماماً ایرانی بوده و تمام قطعات، مهندسان، طراحی‌ها، تکنیسین‌ها و... محصول داخلی بودند، حتی جت‌ف‌هایی که در تونل‌های قطعه ۲ آزادراه نصب شده یک شرکت دانش بنیان داخلی طراحی و تولید کرده است. در ساخت



میزان صرفه‌جویی در مصرف سوخت خودروها با احداث این قطعه ۲ از آزادراه تهران-شمال چقدر است؟

بش

۱۷۵ میلیارد تومان صرفه‌جویی از محل کاهش ۵،۸ میلیون لیتر مصرف سوخت در یک سال با احداث این قطعه به سود کشور خواهد بود؛ قطعه ۲ آزادراه تهران-شمال به دلیل آنکه در موانع جاده موجود (جاده چالوس) احداث شده، تأثیر چندانی در کاهش زمان سفر ندارد و تنها ۵ کیلومتر را کاهش می‌دهد اما از آنجا که مسیر موجود، پیچ و قوس‌های متعددی دارد و روی زمان سفر اثرگذار است، در کاهش مصرف سوخت نیز به دلیل آنکه یک مسیر کاملاً آزادراهی و مستقیم است، تأثیر بسزایی دارد. ولی از لحاظ زمانی ۲۵ دقیقه با قطعه ۲ و ۲۰ دقیقه فقط با تونل البرز از زمان سفر کاهش می‌یابد و مجموعاً قطعه ۲، ۴۵ دقیقه به کاهش زمان سفر کمک می‌کند، ولی اصلی‌ترین اثرگذاری آزادراه تهران-شمال در کاهش زمان سفر، به قطعه یک برمی‌گردد که از نظر مسافتی، ۶۵ کیلومتر از طول راه را کاهش می‌دهد، به خصوص که مسافران تهرانی باید به کرج رفته و از ابتدای جاده چالوس به مازندران می‌رفتند ولی با افتتاح قطعه یک آزادراه تهران-شمال، الزام به سفر کرج از طول مسیر حذف شد.

