

مانع «تردد آزاد» در آزادراه شمال

انسداد و بازگشایی «قطعه میانی آزادراه تهران-شمال» در طول هفته و بعضا در طول روز، از حالت معمول خارج شده و برخلاف «وعده تکمیل کار تا پایان ۱۴۰۰»، مسافران این پرتددترین مسیر بین‌شهری، مدام با ترافیک‌های طاقت‌فرسا به‌ویژه در تعطیلات غافلگیر می‌شوند. مرداد پارسال هنگام افتتاح قطعه ۲ عنوان شد «افتتاح تونل البرز، آزمایشی است و تا پایان سال تکمیل می‌شود» اما هنوز تردد در این مسیر به شکل شیفت‌بندی انجام می‌شود. مردم درباره این مسیر یک برداشت دارند؛ اما مسوولان درباره مانع تردد آزاد در آزادراه تهران-شمال توضیح دیگری می‌دهند.

به گزارش سایت خبری پرسون، غافلگیری مسافران مسیر تهران-شمال با انسداد مسیر میانی آزادراه شمال، همچنان ادامه دارد. این غافلگیری مربوط به انسداد تونلی است که در «مدیریت زمان»، «تنظیم جریان ترافیک» و «برنامه‌ریزی زمان سفر»، نقش قابل توجهی دارد. این در حالی است که هم‌اکنون این پرسش که مانع «تردد آزاد» در آزادراه شمال چیست، به یک ابهام ذهنی برای مسافران این مسیر و افکار عمومی تبدیل شده است.

در حالی که قسمت شرقی تونل البرز واقع در منطقه ۲ آزادراه تهران-شمال، مرداد سال گذشته افتتاح شد اما مسافران این مسیر تنها در روزها و ساعات خاصی مجوز تردد در این مسیر را دارند.

در آن زمان اعلام شد کارهای مربوط به قسمت شرقی تونل البرز که یکی از سه قسمت این تونل به طول ۶/۴ کیلومتر را تشکیل می‌دهد، تمام شده است و تا پایان ۱۴۰۰ این بخش از تونل به‌طور کامل و دائمی زیربار ترافیک خواهد رفت. این در حالی است که با گذشت بیش از ۸ ماه از زمان افتتاح این بخش از آزادراه، همچنان مسافران این مسیر در برخی ایام و ساعات به ویژه روزهای اوج ترافیک و تردد در مسیر تهران-شمال (روزهای تعطیل)، غافلگیر شده و با انسداد مسیر میانی آزادراه در محل تونل البرز مواجه می‌شوند.

سوال این است که عامل و دلیل این انسداد چیست؟ این در حالی است که فلسفه ساخت آزادراه تهران-شمال، و به‌ویژه این بخش از آن در محدوده تونل البرز، کاهش بار ترافیکی در زمان اوج تردد به‌ویژه در ایام تعطیل سال است. این محدوده (تونل البرز) که بخش شرقی آن (تردد از سمت جنوب به شمال)، در مرداد سال گذشته و در اواخر دولت دوازدهم از سوی رئیس‌جمهوری وقت افتتاح شد، همچنان در ساعات محدودی از شبانه‌روز و تنها در روزهایی که تردد در محور تهران-شمال محدود، روان و عادی است، بازگشایی می‌شود. اما در روزها و ساعات اوج بار ترافیکی بسته است و تردد از محور کندوان در جاده چالوس-جاده قدیم- که به موازات تونل البرز و قطعه ۲ قرار دارد انجام می‌شود.

این در حالی است که رئیس‌جمهوری وقت، هفتم مرداد سال گذشته در مراسم افتتاح سمت شرقی تونل البرز (مسیر رفت به سمت شمال) اعلام کرد: در سال ۹۸ قطعه اول این پروژه را از تهران افتتاح کردیم و مهم این بود که کرج نجات پیدا کرد. به گفته وی، کرج در ایام تعطیلات، تابستان و نوروز همیشه قفل بود و با این افتتاح مردم دیگر از تهران و از این مسیر و آزادراه جدید به سمت شمال حرکت می‌کنند بدون آنکه به کرج کاری داشته باشند. به گفته وی، معضل دیگر با این افتتاح، حل شد. تونل کندوان و اطرافش در زمستان با مشکلات زیادی مواجه می‌شد که این تونل البرز به بهره‌برداری رسید.

فاصله حرف تا واقعیت

اما بررسی‌ها و تجربه مسافران این مسیر در روزها و هفته‌های گذشته از زمان افتتاح این تونل در مرداد سال گذشته تاکنون- نشان می‌دهد، عملا مشکل همچنان به قوت خود باقی است و اتفاقا تونل البرز که تنها بخش شرقی آن یعنی مسیر تردد در این تونل از سمت جنوب به شمال (مسیر رفت به شمال)، افتتاح شده است تنها در ساعات محدود در برخی از روزهای هفته بازگشایی می‌شود. اما در ساعات پیک تردد و ایام تعطیل این تونل بسته است.

این در حالی است که این تونل نقش بسیار زیادی در کنترل بار ترافیکی مسیر تهران-شمال دارد و بازگشایی همیشگی آن می‌تواند در مدیریت زمان، تنظیم جریان ترافیک و برنامه‌ریزی زمانی سفر نقش قابل توجهی داشته باشد. چرا که مسافران این مسیر با اطلاع از اینکه آیا این تونل برای همیشه بسته بوده یا همیشه باز است، طوری برنامه‌ریزی می‌کنند که تهاجمی سفر نکنند و در نتیجه به دلیل غافلگیر شدن و عدم اطلاع درست از باز بودن یا نبودن این تونل که مدت زمان سفر به شمال کشور را حدود ۴۰ دقیقه کاهش می‌دهد، با مشکلات ترافیکی روبه‌رو نشوند.

اما این روزها مانند هفته‌ها و ماه‌های گذشته، مسافران این مسیر، دچار غافلگیری مداوم می‌شوند. چرا که مسافران، فارغ از جدول هفتگی مربوط به ساعات بازگشایی و مسدودی بخش شرقی تونل البرز (تنها بخشی از این تونل سه‌قلو که در ظاهر آماده شده و زیر بار ترافیک رفته است)، در ایام سفرهای مربوط به تعطیلات مناسبی، دچار عدم قطعیت در برنامه‌ریزی می‌شوند.

به تونل البرز یک تونل سه‌قلو شامل بخش شرقی (مسیر رفت از جنوب به شمال)، بخش غربی (مسیر بازگشت از شمال به جنوب) و یک مسیر میانی است. این تونل در انتهای قطعه ۲ آزادراه تهران-شمال قرار دارد و با طول بیش از ۶ کیلومتر از طول‌ترین تونل‌های آزادراهی به شمار می‌رود. با این

تونل منطقه پیچ سرهنگ و پل زنگوله به هم متصل می‌شود. ۷۰ درصد مسیر منطقه ۲ آزادراه تهران - شمال را تونل تشکیل می‌دهد، این مسیر ۵۹ دستگاه تونل به طول ۳۷/۵ کیلومتر در باند رفت و برگشت و ۳۰ دستگاه پل بزرگ به طول ۳/۴ کیلومتر در باند رفت و برگشت دارد، در این مسیر طولانی‌ترین پل ۳۳۰ متر طول دارد.

منطقه ۲ آزادراه تهران-شمال ۲۲ کیلومتر طول دارد و دارای چهار خط عبوری شامل دو خط رفت و دو خط برگشت است، منطقه ۲ آزادراه از انتهای منطقه یک در سهراهی شهرستانک آغاز و در محدوده پل زنگوله وارد جاده چالوس می‌شود، با تکمیل منطقه ۲ آزادراه، مسیر کل آزادراه تهران-شمال نسبت به محور موجود کرج - چالوس، ۶ کیلومتر دیگر کوتاه‌تر می‌شود.

فرضیه مسافران از علت انسداد تونل

تحقیقاتی در این باره نشان می‌دهد، درباره اینکه چرا این تونل در برخی از ساعات باز اما در برخی دیگر از ساعات به‌ویژه زمان پیک تردد در محور چالوس بسته می‌شود فرضیه‌هایی وجود دارد.

یکی از قوی‌ترین این فرضیه‌ها آن است که مبدا این انسداد آن هم در زمان اوج ترافیک و تردد در مسیر تهران- شمال به دلیل حمایت از رستوران‌هایی باشد که در موازات این مسیر در جاده قدیم (جاده چالوس)، قرار دارند. این فرضیه این روزها به عنوان یک گمانه‌زنی قوی در ارتباط با علت انسداد تونل البرز در مسیر رفت به شمال از سوی مسافران مطرح می‌شود. چرا که در زمان افتتاح این تونل، در مرداد سال گذشته، اگر چه اعلام شده بود این افتتاح آزمایشی است اما مسوولان اعلام کردند: کار تونل البرز به اتمام رسیده و با دستور رئیس‌جمهوری، تونل از تاریخ ۷ مرداد ۱۴۰۰، قابل عبور خواهد بود.

همچنین رئیس‌جمهوری وقت نیز یکی از مزایای بازگشایی و افتتاح این تونل در مرداد سال گذشته را کاستن از بارترافیکی محور قدیم در ایام تعطیلات و اوج تردد در این مسیر اعلام کرد. حال سوال مهم این است که چرا بعد از ۸ ماه از افتتاح تونل، این تونل اتفاقاً در همان ایامی که باید باز باشد تا بتواند از بار ترافیکی جاده قدیم بکاهد، مسدود می‌شود؟

پاسخ مسوولان درباره انسداد تونل

برای رسیدن به پاسخ این سوال با مسوولان مربوطه گفت‌وگو کرد. بنا بر اعلام مسوولان مرتبط، افتتاح ۷ مرداد ۱۴۰۰، افتتاح آزمایشی و موقتی بوده و هنوز برخی کارها و تجهیزات عمرانی تونل تمام نشده است؛ از آن جمله تهویه‌های درون تونل کامل نیست و یکی از دلایل مهمی که در زمان پیک ترافیک تونل بسته می‌شود همین کامل نبودن سیستم تهویه است. از سوی دیگر، بخش‌های دیگر قطعه ۲ که قبل و بعد از تونل البرز قرار دارد هنوز ساخته نشده است و سر و ته تونل هنوز به جاده قدیم متصل است.

باید قطعه ۲ آزادراه کامل شود و فعالیت‌های عمرانی در تونل نیز به‌طور کامل به پایان برسد که بتوان آن را برای همیشه و به صورت دائمی بازگشایی کرد. آنها علت باز بودن این تونل به‌طور کامل در ایام نوروز را به دلیل رانش زمین در محدوده سد سیاه بیشه عنوان می‌کنند که به موازات تونل البرز و در جاده قدیم، تردد را با مشکل مواجه کرده بود و از تونل البرز به عنوان مسیر جایگزین حرکت خودروها از جنوب به شمال استفاده شد.

به گفته مسوولان شرط بازگشایی کامل تونل تکمیل آن است. یافته‌هایی براساس اظهارات مسوولان مربوطه نشان می‌دهد هنوز دستک‌های ترافیکی و اتاقک‌هایی که محل قرارگیری تجهیزات برقی و دوربین‌های تونل البرز است تکمیل نشده است و آن طور که برنامه‌ریزی شده قرار است تا پایان ۱۴۰۱ بخش شرقی تونل (مسیر رفت به سمت شمال) کامل شده و برای همیشه بازگشایی شود. در حالی که در زمان افتتاح آزمایشی اعلام شده بود این تونل تا پایان ۱۴۰۰ به‌طور کامل بازگشایی خواهد شد.

اما بخش غربی تونل که در واقع مسیر بازگشت از شمال به سمت تهران است هنوز کامل نشده است. مسوولان مربوطه اعلام کردند به شرط آنکه همه کارها در منطقه ۲ آزادراه به خوبی پیش برود و تامین مالی به موقع انجام شود منطقه ۲ آزادراه به‌طور کامل در اواخر دولت سیزدهم یعنی سال ۱۴۰۴ افتتاح خواهد شد.

وضعیت منطقه ۳ آزادراه

آن طور که مسوولان مرتبط اعلام کردند، منطقه ۳ آزادراه تهران- شمال هنوز در مرحله انجام مطالعات قرار داشته و کار عمرانی در آن شروع نشده است. علت این موضوع آن است که منطقه ۳ آزادراه به طول ۴۸ کیلومتر طولانی‌ترین قطعه از آزادراه تهران- شمال است که اتفاقاً مسیری که این منطقه از آن عبور خواهد کرد و در آن احداث خواهد شد، صعب‌العبورترین بخش از مسیر تهران-شمال محسوب می‌شود. بنابراین اجرای آن بسیار پیچیده‌تر و دشوارتر از سایر منطقه‌های آزادراه تهران-شمال است.

این در حالی است که به دلایلی که عنوان شد برآورد هزینه‌های اجرای این منطقه از آزادراه بسیار زیاد است و بودجه‌های دولتی کفاف ساخت این بخش از آزادراه را نخواهد داد. برای تامین مالی ساخت این قطعه از آزادراه، بحث جذب فاینانس و سرمایه‌گذاری خارجی مطرح است که آن هم به دلیل وجود تحریم‌ها با دشواری‌های زیادی همراه است.