

آزادراه تهران-شمال؛ کابوس محیط زیست یا آسایش مسافران؟

گرما و کلافگی در صف مارپیچ ماشین‌ها. جاده‌ای که قفل شده و تعطیلاتی که در راه حرام می‌شود.



ترافیک جاده‌های شمال در عید فطر ۱۳۹۳

تصاویر جاده‌های شمال ایران در تعطیلات عید فطر امسال حس درماندگی را القا می‌کنند. در بعضی محورهای تهران به شمال، مسافران ۲۰ ساعت یعنی تقریباً یک روز کامل تعطیلات خود را در ماشین‌هایشان انتظار کشیدند.

راه برگشتی نیز نبود. پلیس جاده‌ها را پس از ساعتی بست. تعطیلاتی که می‌توانست آسایش تن و جان باشد، خوره روح در جاده‌های زیبا اما باریک و کم ظرفیت شمالی شد.

جاده‌ها را باید بزرگ کرد، مدام باید بر عرض آن‌ها افزود تا بتوانند میلیون‌ها نفر تشنه کرانه‌های خزر را به شمال «برسانند».

این پاسخ مسافران به مشکلات جاده‌های شمال است. اگر از آنان که در راه مانده‌اند بپرسید پاسخ مساله را در تمام کردن هر چه سریع‌تر پروژه «آزاد راه تهران-شمال» می‌دانند. پروژه‌ای که چند سال است آغاز شده اما هنوز مشخص نیست

ساخته خواهد شد یا خیر؟ و آیا ساخته شدنش می‌تواند ماریج بی‌انتهای ماشین‌ها را زودتر به ویلاها و چادرهای کنار دریا برساند؟

نمایندگان مجلس با مسافران کلافه هم عقیده‌اند. آن‌ها از تمام نشدن این پروژه چند ساله به خشم آمده‌اند. می‌گویند این دغدغه «مردم تمام کشور است». اما سازمان حفاظت محیط زیست می‌گوید این آزادراه نه تنها چاره درد نیست، بلکه زخم طبیعت ایران را عمیق‌تر می‌کند. چه باید کرد؟

«آزاد راه باید هرچه سریع‌تر تکمیل شود»

ترافیک عظیم تعطیلات چهار روزه عید فطر سال ۱۳۹۳ برخی نمایندگان مجلس، از جمله نماینده لاهیجان، را به این صرافت انداخت که سراغی از پروژه نیمه کاره آزاد راه بگیرند.



آزادراه تهران شمال سال‌هاست در دست احداث است

ابوذر ندیمی پس از تعطیلات فطر به به خبرگزاری «خانه ملت» گفت ترافیک شدید در جاده های منتهی به استان های شمالی در روزهای گذشته این ضرورت را ایجاب کرده که به وضعیت محورهای ارتباطی سریع‌تر رسیدگی شود تا علاوه بر کاهش هزینه های مالی گردشگری، زمان سفرها نیز تقلیل یابد.

او تکمیل آزاد راه تهران-شمال را خواسته تمامی مردم کشور دانست و گفت: «علاوه بر آن، تکمیل یازده کیلومتر باقی مانده از آزاد راه قزوین-رشت در محدوده منجیل نیز باید در اولویت کاری وزارت راه و شهرسازی باشد».

این نماینده مجلس به همراه تعدادی دیگر از نمایندگان که از ترافیک‌های طولانی جاده‌های شمال به ستوه آمده‌اند قرار است به زودی جلسه‌ای مشترک با علی لاریجانی، رییس مجلس، جهانگیری معاون اول رئیس جمهور و آخوندی وزیر راه و شهرسازی برگزار کنند.

نمایندگان استان‌های شمالی به ویژه استان مازندران می‌گویند تکمیل آزاد راه تهران-شمال علاوه بر تسهیل گردشگری مردم، کریدور شمال به جنوب ایران را نیز کامل می‌کند که انجام آن باعث آسان شدن حمل و نقل کالا نیز می‌شود.

«احداث آزادراه تهران-شمال اشتباهی بزرگ»

کار احداث این آزاد راه، همان که باید مسافران را آزاد از هر ترافیکی به شمال برساند، خوابیده است. کار پیش نمی‌رود. پروژه ۱۸ سال پیش به بنیاد مستضعفان واگذار شد، اما هنوز نمی‌توان از تهران تا چالوس حتا در آن دوچرخه راند.



فعالان محیط زیست عوارض این پروژه را بر منابع طبیعی سنگین و منفی ارزیابی می‌کنند

توقف عملیات گرچه بسیاری را کلافه کرده، اما بعضی‌های دیگر معتقدند از ابتدا این پروژه نمی‌بایست شروع می‌شد.

محمد باقر صدوق یکی از این افراد است. از او به عنوان «چهره ماندگار محیط زیست کشور» تقدیر شده و پیش‌تر مدیرکل محیط زیست استان تهران و مرکزی بوده است.

او که پیش‌تر از سمت خود در سازمان حفاظت محیط زیست استعفا داده بود در اردیبهشت سال ۱۳۹۳ پروژه آزاد راه تهران-شمال را «اشتباه بزرگ سازمان حفاظت محیط زیست کشور» خواند، پروژه‌ای که به گفته او باعث شد تا شش شهر کشور برای احداث آن حذف شوند.

بسیاری از کارشناسان محیط زیست به عوارض مخرب این پروژه بزرگ جاده سازی اشاره می‌کنند. آن‌ها نسبت به فقدان مطالعات جامع زیست محیطی برای احداث این آزاد انتقاد دارند.

در این مطالعات می‌بایست بررسی آثار و پیامدهای زیست محیطی حاصل از عملیات راهسازی و ارائه پیشنهاد جهت کاهش اثرات منفی و بررسی میزان حجم خاکبرداری و خاکریزی، فرسایش، رسوب، پایداری شیب‌ها و ترانشه‌ها، کنترل ارتعاش و آلودگی صوتی، تهویه داخل تونل‌ها، تصفیه آب فاضلاب، زیبا سازی مناظر و چشم اندازهای طبیعی گنجانده می‌شد.

«تامین منابع آزادراه از اراضی طبیعی»

اگر سر بجنبانید، آن چه که باید موجب آسایش‌تان شود، ممکن است خواب را از چشم جنگل‌ها و محیط زیست‌تان برباید. اتفاق هولناکی که در میانه راه باعث شد تا پروژه برای مدتی متوقف شود آن بود که کاشف به عمل آمد هزینه این پروژه را مجری طرح می‌خواهد از طریق فروش زمین‌های منابع طبیعی تامین کند.

در سال ۱۳۸۹ هنگامی که برای تامین کسری بودجه، اقدام به فروش اراضی منابع طبیعی کردند، سازمان جنگل‌ها و اکنتش نشان داد و تا حدی مانع از این اتفاق شد. این اراضی به صورت جنگل‌های طبیعی و جنگل دست کاشت بودند. با این‌حال پروژه در سر راه خود مدام جنگل‌ها و مراتع را تراشیده و از بین برده و آب رودخانه‌ها را آلوده کرده است.

بیم آن می‌رود که با به پایان رسیدن این پروژه، بخش زیادی از اراضی طبیعی در حد فاصل تهران تا مازندران جنگل‌تراشی و آرام آرام به مناطق بیابانی تبدیل شود.

آزادراه، طعمه‌ای برای بورس بازان زمین

این آزاد راه ۱۲۱ کیلومتری با عبور از میان اراضی طبیعی می‌تواند ناگهان قیمت برخی زمین‌ها را چندین و چند برابر افزایش دهد. این همان چیزی است که بورس بازان و دلالان زمین به دنبالش هستند. خرید و فروش اراضی به صورت قانونی و یا حتی غیر قانونی. چیزی که چنگ اندازی به منابع طبیعی و محیط زیست تلقی می‌شود.

عباس آخوندی، وزیر راه در دولت حسن روحانی، هشدار داده است بورس بازان فکر دست اندازی به زمین‌های اطراف آزاد راه را از سر بیرون کنند.



خطر رواج بورس بازی و دست اندازی به منابع طبیعی در اطراف این آزاد راه نیز جدی است

او در شهریور ۱۳۹۲ با بازدید از این پروژه گفت: «برخی افراد فکر می‌کنند می‌توانند با خرید و فروش ملک در این «منطقه بورس زمین راه اندازی کنند و مثلاً اراضی حاشیه ای آزادراه تهران-شمال ارزشمند شود.

او فکر دست اندازی به این زمین‌ها را یک «فرضیه باطل» دانست و هشدار داد آزادراه از تهران آغاز و به چالوس ختم خواهد شد، بنابراین در مسیر راه هیچگونه دسترسی به اراضی حاشیه وجود نخواهد داشت.

بحث‌های مرتبط با دست اندازی به اراضی طبیعی در حاشیه بزرگراه یک بار دیگر در دهه هفتاد خورشیدی نیز داغ شده بود.

در آن زمان که معصومه ابتکار در دولت سید محمد خاتمی عهده دار مسئولیت سازمان حفاظت محیط زیست بود با سلب مسئولیت از سازمان تحت اداره خود گفته بود: «سازمان به طور قانونی فقط مسئول مناطق چهار گانه تحت نظارت خود است و مسئولیت قانونی برای مقابله با پدیده بورس بازی زمین در مناطق دیگر ندارد.

آزادراهی که اولویت نیست

کار خوابیده است. به دلایل مدیریتی، به دلیل نبودن بودجه، به دلیل آن که پیمانکار چینی که می‌بایست بخشی از آن را تکمیل می‌کرد با مشکل برخورد کرده و به دلیل آن که شاید خیلی‌ها پشیمان شده باشند وزیر راه می‌گوید چهار بانده کردن جاده هراز اکنون اولویت بیشتری نسبت به آزادراه دارد.

قرارگاه خاتم الانبیاء سپاه اعلام کرده اگر کسی حاضر به تکمیل این جاده نیست، آن‌ها با اشتیاق این پروژه را نیز قبول می‌کنند.

فعالان و حامیان محیط زیست نیز می‌گویند ای کاش از ابتدا، همان سال‌ها پیش، در این پروژه بزرگ اندک نظری هم به حفظ محیط زیست شده بود.

مسافران اما می‌پرسند تکلیف تعطیلات به هدر رفته آن‌ها در ترافیک ۲۰ ساعته چه می‌شود؟

+++++

برچیده تبرستان از رادیو زمانه 15 مرداد 93 / 7-8-14

<http://www.radiozamaneh.com/166751>