

بزرگراه امام علی

شرح پروژه

بزرگراه امام علی به مثابه حلقه ارتباطی بسیاری از شریانهای اصلی تهران ایفای نقش می کند. آغاز عملیات احداث این بزرگراه 9 کیلومتری از بلوار ارتش تا مسیل باختر، حاکی از ضرورت رفع هزاران معارض ملکی و جابجایی صدها کیلومتر معارض تاسیساتی بود. فرایند رفع معارض ملکی این بزرگراه به خودی خود یک پروژه مجزای پرچالش و مهم بود. چراکه می بایست در اسرع وقت با مالکان بالغ بر 7 هزار واحد مسکونی وارد مذاکره شده و نسبت به تملک ایشان اقدام می گردید. به این ترتیب مناطق 7،8،13،14،15،16 شهرداری تهران مکلف به انجام این امر شدند. در مدت زمان قریب به یک سالی که فرایند آزاد سازی پوسته طرح از معارضین ملکی به طول انجامید، بخش عمده‌ای از عملیات احداث تقاطع های اصلی و فرعی که تعداد آنها به 25 تقاطع (11 تقاطع اصلی و 14 تقاطع فرعی) و 56 پل می رسید. به عنوان اولویت نخست پروژه در طی یک سال به انجام رسید. با اتمام عملیات اجرایی این پروژه حدود 35 کیلومتر مسیر بزرگراهی از شمال تا جنوب شهر تهران در اختیار شهروندان قرار گرفت. ادامه بزرگراه امام علی (ع) فارغ از 28 تقاطع اصلی و فرعی که در این بزرگراه امام علی (ع) از محله دارآباد تا بزرگراه صالح آباد، تفاوت محسوسی با نزدیک ترین رقبایش یعنی بزرگراه 17 کیلومتری یادگار امام خمینی (ره) و بزرگراه 20/8 کیلومتری شهید صیاد شیرازی دارد.

امتداد بزرگراه امام علی(ع) در منطقه 20 و اتصال به حرم مطهر امام خمینی (ره) در قالب طرح حرم حضرت شاه عبدالعظیم (ع) تا حرم حضرت امام خمینی (ره) موجب تسهیل دسترسی شهروندان به حرم مطهر امام خمینی (ره) و گلزار شهدای بهشت زهرا (س) و همچنین رونق اقتصادی جنوب شهر تهران گشته که تحول عظیمی را به همراه دارد. با بهره برداری از بزرگراه امام علی (ع)، حجم ترافیک عبوری به داخل شبکه معابر شهری کاهش یافته و گره ترافیکی شرق منطقه 20 نیز رفع گردید.

از ویژگی های بارز این بزرگراه وجود تقاطع های بزرگ می باشد که برخی از آنها همچون میدان شهید محلاتی و تقاطع آن با بزرگراه امام علی(ع) سه طبقه اند و برخی تقاطع ها مانند دماوند، پیروزی، آزادگان و دولت آباد که با مدل پیچیده ای ساخته شده اند، شمال به جنوب تهران را بدون چراغ راهنمایی به هم وصل می کنند. در حدفاصل شمال خیابان پیروزی تا میدان شهید محلاتی به دلیل تراکم بافت مسکونی، مفرر گردید بزرگراه تا حد ممکن در حریم 45 متری مطالعه و همزمان نیز اجرا گردد. مطابق با آخرین طرح مصوب، بزرگراه از خیابان کرمان تا میدان شهید محلاتی در پوسته 57/5 متری و به صورت دوطبقه (در تراز صفر و منفی یک) و از محدوده شمال خیابان کرمان تا انتهای پروژه، مسیر در پوسته 57 تا 73 متری و محورهای عبوری (در تراز منفی یک) ترافیکی به همراه کندروهای واقع در تراز صفر ترافیکی (تراز همسطح) اجرا شد. باند شمال به جنوب از ابتدا تا انتهای پروژه در طبقه زیرین بوده (تراز منفی یک) و باند جنوب به شمال از حدفاصل خیابان صفا تا شما خیابان کرمان در طبقه زیرین (تراز منفی یک) و به تدریج در محدوده خیابان کرمان به تراز صفر ترافیکی (تراز همسطح) تا میدان شهید محلاتی انتقال یافته است. در ضمن در محدوده شمال خیابان کرمان کندروهای اطراف بزرگراه در بعضی از موارد به صورت کنسولی و در تراز صفر ترافیکی (تراز همسطح) اجرا شده است.

12 کیلومتر از مسیر این بزرگراه تا پایان سال 1387 احداث گردید و با دستور شهردار وقت تهران مقرر گردید، روند اجرایی 23 کیلومتر باقیمانده آن به سرعت پیگیری شود. بدین منظور مسیر 23 کیلومتری بزرگراه امام علی (ع) به چندین زیر پروژه مسیل باختر تا خیابان پیروزی، خیابان پیروزی تا میدان شهید محلاتی، میدان شهید محلاتی تا بزرگراه خاوران تا بزرگراه بعثت، بزرگراه بعثت تا خیابان شهید رستگار مقدم، خیابان شهید رستگار مقدم تا کمربندی شهر ری و کمربندی شهر ری تا بزرگراه صالح آباد تقسیم گردید.

اهداف طرح

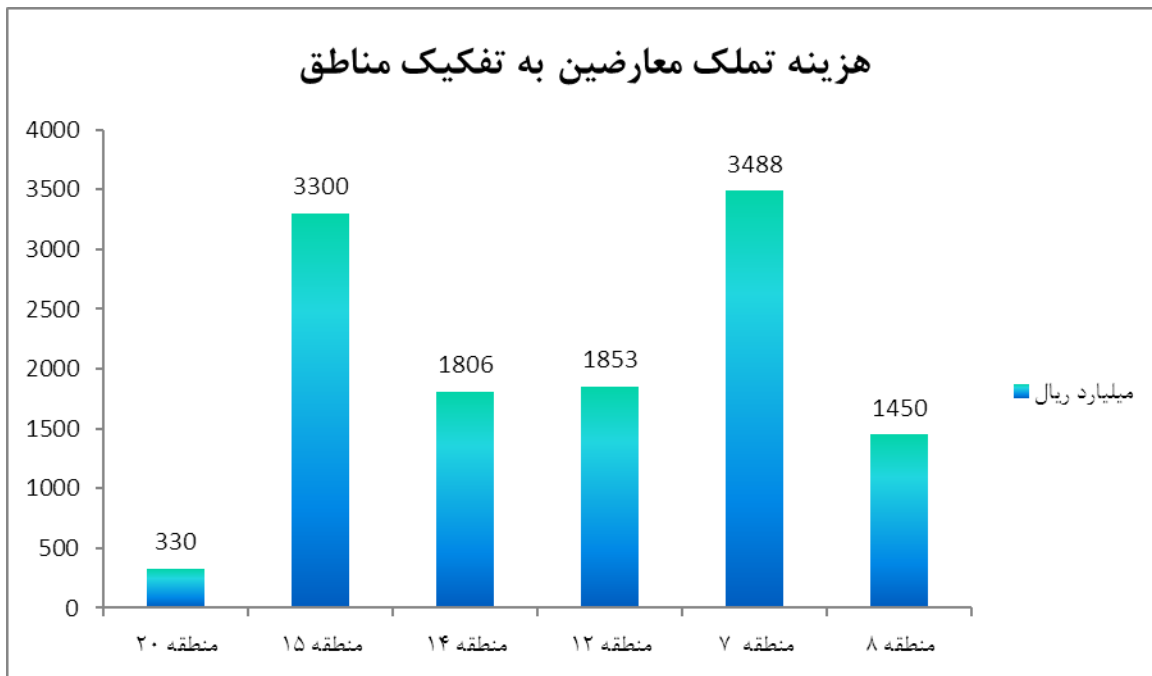
اهداف طرح جامع شهر تهران مرتبط با پروژه طراحی بدنه بزرگراه امام علی(ع) به شرح زیر می باشند:

- ارتقاء نقش های فرا ملی، ملی و منطقه ای شهر تهران با استفاده مناسب از ظرفیت ها و سرمایه های فیزیکی، اجتماعی، انسانی و مالی اقتصادی شهر
- رونق فعالیت و توسعه اقتصادی تهران با حفظ و پالایش پهنه های کنونی فعالیت و بهره وری مناسب از این فضاها برای ایجاد فرصت های شغلی جدید و تأمین اشتغال
- حفاظت از محیط زیست (به ویژه آب، هوا، صدا و منابع طبیعی) و ایمن سازی شهر در مقابل سوانح طبیعی و سایر مخاطرات و آسیب ها
- بهبود وضعیت شبکه های ارتباطی و نظام حمل و نقل با توسعه زیرساخت ها و سیستم های حمل و نقل همگانی (به ویژه قطار شهری) و اعمال مدیریت تقاضای سفر

رفع معارض ملکی

روند تملک و تخریب ساختمان ها در این پروژه چندسالی متوقف و دوباره پس از گذشت سال ها با سرعت بیشتری از سرگرفته شد به طور کلی رفع معارض در پروژه های عمرانی از سخت ترین و زمان برترین اقدامات می باشد و گاهی یک پروژه را سالها به حالت تعلیق در می آورد، اما رفع و آزادسازی به موقع معارضین این پروژه، اجرای عملیات عمرانی را تسریع نموده است. فرآیند رفع معارضین ملکی بزرگراه امام علی جهت آزادسازی پوسته طرح و آغاز عملیات اجرایی را به جرئت می توان به خودی خود یک پروژه ای مجزای پرچالش و مهم برشمرد؛ چرا که می بایست در اسرع وقت با مالکان بالغ بر 7 هزار واحد مسکونی وارد مذاکره شده و نسبت به تملک و تخریب املاک ایشان اقدام می گردید. به این ترتیب مناطق 7، 8، 13، 14، 15 و 20 شهرداری تهران مکلف شدند تا ضمن توافق با مالکان واحدهای مسکونی معارض، زمینه آزادسازی پوسته ی طرح را فراهم نمایند. اجرای این فرآیند که از مرحله مذاکره تا مرحله تخریب حدود یک سال و نیم به درازا کشید، هزینه ای بیش از هزینه ساخت بزرگراه در برداشت گفتنی است در سایه ی حذف این معارضات، نواری از بافت متراکم و فرسوده شهری به طول چند ده کیلومتر و به عرض متوسط

60 تا 70 متر که تا پیش از آن ساخت، نوسازی یا حتی فروش املاک آن برای ده ها سال میسر نبود، آزاد و به نگرانی و بلا تکلیفی بلندمدت مردم نیز پایان داده شد.



رفع معارضات تاسیساتی

رفع معارضات تاسیساتی نیز همانند فرایند رفع معارضات ملکی در این پروژه خود یک پروژه اجرایی پیچیده و بسیار گسترده به حساب می آید. از این رو همزمان با رفع معارضات ملکی، مذاکرات پردامنه و مستمری با شرکت های خدماتی صورت گرفت تا زمینه جابجایی و یا حفظ شبکه معارضات تاسیساتی در محل فراهم شود. برای احداث مسیرهای تندروی بزرگراه می بایست شبکه عظیم و گسترده ای از تاسیسات شهری در طول و عرض پوستر طرح بدون ایجاد اختلال گسترده در شبکه خدمات رسانی تاسیسات شهری مجاور آن رفع معارض می شد. این فرایند دشوار، زمان بر و طبعاً پرهزینه از همان سال 1390 در دستور کار قرار گرفت و با برگزاری جلسات متعدد با شرکت های خدماتی، تا به امروز بیش از 420 کیلومتر شبکه تاسیسات جایگزین شبکه اولیه اجرا و به بهره برداری رسیده است. شبکه های آبرسانی، گازرسانی و فاضلاب، چاه های آب، ایستگاه های گاز، پست های برق، کابل های مخابراتی و فیبر نوری، تیرهای روشنایی، دکل ها و کابل های 63 کیلو ولتی و ... از جمله تاسیسات و شریان های حیاتی بودند که در این فرایند پرچالش یا جابجا شده و یا به روش های گوناگون در جای خود حفظ گردیده اند

احداث 56 پل در 25 تقاطع

در مدت زمان قریب به یک سالی که فرآیند آزادسازی پوسته طرح از معارضات ملکی به طول انجامید، مجریان طرح از فرصت استفاده کرده و اقدامات موثری را در بخش هایی از مسیر به انجام رساندند. بخش عمده ای از عملیات احداث تقاطع های اصلی و فرعی که تعداد آنها به 25 تقاطع (11 تقاطع اصلی و 14 تقاطع فرعی) و 56 پل می رسید، به عنوان اولویت نخست پروژه در طی همین یک سال به انجام رسید. به این ترتیب با اتخاذ یک شیوه راهگشای عمرانی، نه تنها هیچگاه تردهای عرضی شهروندان در طول مسیر بزرگراه امام علی دچار اختلال نشد، بلکه در کنار جریان ترافیک روزانه ی شهر، تقاطعها نیز احداث گردید.

مدت زمان ساخت پل ها

در طول 16 ماه کلیه پل های موجود در مسیر بزرگراه ساخته شد؛ البته به غیر از 56 پلی که تقاطع های اصلی و فرعی را تشکیل دادند، تعداد 27 پل نیز در بخش دو طبقه سازی بزرگراه (حداصل جنوب خیابان پیروزی تا جنوب میدان محلاتی) احداث شدند که با احتساب این پل ها، در مجموع 83 دستگاه پل و یا سازه پل شکل از شروع طرح تا به امروز احداث گردیده است. گفتنی است که تنها در تقاطع بزرگراه امام علی با بزرگراه شهید محلاتی که عملیات اجرایی آن شامل ساخت چند پل در چندین سطح می باشد، حدود 5/1 کیلومتر پل احداث شده است.

احجام عملیات پروژه

فارغ از تقاطع ها که ساخت آنها در اولویت قرار داشت ، محور اصلی بزرگراه و یا همان باندهای تندرو که در تراز منفی یک قرار دارند نیز کارهای خاص به خود را در برداشت . فقط کافی است بدانیم بدون در نظر گرفتن تقاطع غیر همسطح بزرگراه امام علی با محور بزرگراه صالح آباد و همچنین طرح حرم تا حرم ، بیش از 7 هزار شمع به طول متوسط 25 متر در محور بزرگراه به کار رفته است و این یعنی بیش از 200 کیلومتر حفاری و احداث شمع که در نوع خود کم نظیر می باشد. بیشترین احجام عملیاتی مربوط به محور بزرگراه شامل حفاری شمع ها، دیوار سازی نما و خاکبرداری ها است. برای احداث بزرگراه امام علی 7 میلیون متر مکعب خاکبرداری و حدود 2 میلیون متر مکعب خاکریزی و سنگریزی صورت گرفت که این حجم کارهای خاکی در پروژه های شهری کمتر به چشم آمده است. از طرفی 65 هزار قطعه بتنی برای ساخت دیوارها و قرنیزهای مسیر تندروها به کار رفته است. همین اعداد و ارقام کافی برای درک عظمت و اهمیت کار کافی است. برای روکش تندروها و کندروهای بزرگراه بیش از 320 هزار تن آسفالت مصرف شده است که 40 هزار تن مربوط به کندروها و 280 هزار تن مربوط به تندروها می باشد. تهیه و پخش این حجم آسفالت در مدت زمانی کمتر از دو ماه به هیچ وجه در اذهان کارشناسان قابل انجام نبود. از طرفی باید به 40 کیلومتر طول خطوط روشنایی، 390 کیلومتر خط کشی ترافیکی، 16 دستگاه پل عابرپیاده، 12 کیلومتر مسیر ویژه تردد اتوبوس های تندرو و 3/5 کیلومتر تونل جمع آوری آبهای سطحی هم اشاره داشت تا بتوان به دشواری و سختی ساخت بزرگراهی با این عظمت پی برد.

شرح	واحد	مقدار
حفاری شمع	متر	200000
خاکبرداری	متر مکعب	7000000
خاکریزی و سنگ ریزی	مترمکعب	2000000
آسفالت	تن	320000

26 کیلومتر کمتر از 20 ماه

پیمانکاران متعددی در بخش های مختلف کاری به خدمت گرفته شدند تا پروژه بزرگراه امام علی به ثمر بنشیند. اگر مدت زمان صرف شده جهت رفع معارضات ملکی و تاسیساتی را نادیده بگیریم و تنها به دوران عملیات عمرانی بزرگراه نظر بیافکنیم، خواهیم دید که روز سوم خرداد ماه 1392 در واقع ظرف مدت زمانی کمتر از 20 ماه شاهد تکمیل بزرگراه 38 کیلومتری امام علی خواهیم بود. طرحی که بیش از 40 سال از ایده اولیه آن می گذرد، اکنون مانند بسیاری دیگر از رویاهای شهروندان پایتخت نشین به مرحله بهره برداری رسیده است. نکته جالب تر آنکه عملیات اجرایی محور اصلی بزرگراه عملاً از شهریور ماه سال گذشته و پس از رفع کامل معارضات ملکی و احداث تقاطع ها آغاز گردید و این یک رکورد قابل اعتنا در پروژه های شهری به حساب می آید. این در حالی است که در مقیاس سرعت معمول طرحهای عمرانی، احداث بزرگراهی با مشخصات بزرگراه امام علی حداقل 5 سال زمان طلب می کند. اکنون شهر ما یک بزرگراه شمالی - جنوبی به طول 38 کیلومتر دارد که شمالی ترین نقطه پایتخت را به جنوبی ترین نقطه آن متصل می نماید.

بزرگراه امام علی فارغ از تمام کارکردهای ترافیکی آن، به مثابه حلقه ارتباطی بسیاری از شریانهای اصلی تهران ایفای نقش می کند. این معبر شریانی در حقیقت عملکرد رینگ داخلی کمربندی شهر تهران را به واسطه دسترسی هایی که ایجاد می نماید، تا حدود زیادی بهبود می بخشد. از طرفی تصور اینکه از شمال تا جنوب پایتخت (و بالعکس) را بتوان فقط در نیم ساعت طی کرد، یک اتفاق خوشایند برای بسیاری از شهروندان به حساب می آید. مردم برای رسیدن به چنین روزی لحظه شماری کرده اند.

تاریخ بهره برداری از آخرین فاز : 92/03/03



omrani.tehran.ir

Photo by: Rasool Safizade



omrani.tehran.ir

Photo by: Rasool Safizade