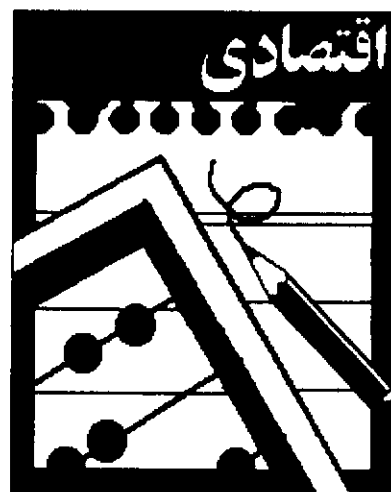


# آزاد راه شمال؛

## تخریب یا سازندگی؟



روزی که خبر قطعی شدن ساخت آزاد راه تهران - شمال انتشار یافت علامت سؤال بزرگی در ذهن کسانی که نگران مسائل زیست محیطی هستند، و نیز کسانی که می‌دانند که هزاران پروژه پر هزینه - و غالباً ضروری - در کشور به دلیل نبود اعتبار، نیمه‌کاره به حال خود رها شده و بسیاری از مناطق کشور هنوز از داشتن راه‌های ارتباطی منطبق با نیازهای روز محرومند، نقش بست.

چه ضرورتی باعث شده که علی‌رغم مخالفت جدی و توأم با استدلال با ساخت این بزرگراه، گروهی معدود براحداث آن اصرار می‌ورزند؟

ساخت این آزاد راه در شرایطی آغاز شده که متروی تهران هنوز به بهره‌برداری نرسیده است. مترویی که سازندگانش وعده کرده بودند نخستین خط آن در نخستین سالروز درگذشت امام خمینی (ره) به بهره‌برداری خواهد رسید، اما نه آن وعده عملی شد و نه وعده‌های بعدی، و لذا عملیات ساخت مترو با وجود سرمایه‌گذاری هنگفت بانکها، بهره‌برداری از چند معدن و منبع و پیش‌فروش مغازه‌ها و غرفه‌های ایستگاهها هنوز لنگ لنگان ادامه دارد.

ساخت این آزاد راه در زمانی آغاز شده است که

به گفته نایب رئیس کمیسیون برنامه و بودجه مجلس شورای اسلامی «ده هزار طرح تولیدی به علت کمبود نقدینگی نیمه تمام مانده است» (کیهان ۷/۱۵/۷۶) اشاره نایب رئیس کمیسیون برنامه و بودجه فقط به طرح‌های تولیدی است، اگر قرار باشد عدد طرح‌های نیمه تمام عمرانی را هم که به دلیل کمبود نقدینگی بلا تکلیف مانده‌اند بر رقم فوق بیفزائیم، آن عدد چند برابر خواهد شد.

با توجه به این حقایق، و با در نظر گرفتن شرایط کنونی اقتصاد کشور به راستی این کدامین مصلحت عالی بوده که ساخت این آزاد راه را در نظر عده‌ای منطقی و لازم جلوه داده است؟

همین گروهی که بر ضرورت احداث این آزاد راه تأکید دارند، دلایل گوناگونی ارائه کرده‌اند؛ از جمله این که راه مرکز ایران به شمال کوتاه می‌شود. مصرف سوخت و استهلاک وسائط نقلیه کاهش می‌یابد،

میلیون‌ها ساعت وقت صرفه‌جویی می‌شود، و... اما این استدلال‌ها قانع‌کننده نبوده و نیست. در پس این استدلال‌ها حقایقی وجود دارد که متأسفانه کسی به آنها توجه نکرده، و یا اگر توجه کرده، جسارت ابرازش را نداشته است.

مهمترین انگیزه ساخت این آزاد راه را باید در امید سازندگانش به سودهای سرشاری که از طریق شهرک‌سازی در مسیر آن عاید می‌شود، جستجو کرد.

روزنامه رسالت در شماره ۳۲۰۵ خود (۱۴ بهمن سال گذشته) به نقل از آقای یدالله طاهرزاده نماینده چالوس و نوشهر خبر داده که در مسیر این آزاد راه ۵ شهرک ۶۰۰ هزار نفری ساخته خواهد شد. آقای طاهرزاده همچنین اعلام کرد: سالانه ۲۰ میلیون نفر برای گذران اوقات فراغت و استراحت به کرانه‌های دریای خزر مسافرت می‌کنند اما هنوز مردم از راه‌هایی که دارای استانداردهای کافی باشد برخوردار نیستند و جاده‌های ارتباطی خطرات فراوانی را برای مسافرت در بر دارد...»

از سخنان فوق خوش‌بینی مفرطی می‌تراود! خوش‌بینی از این بابت که یک سوم مردم ایران می‌توانند سالی یک بار به سواحل دریای مازندران

سفر کنند و خستگی را از تن و روان خود بردایند. از سخنان فوق همچنین بدبینی مفرطی می‌تراود! بدبینی از این بابت که نبود جاده استاندارد برای مردم - مسافران شمال - خطرات فراوانی ایجاد می‌کند.

قضایات بابت این ادعا را که سالی ۲۰ میلیون ایرانی برای استراحت به شمال می‌روند به مردم وامی‌گذاریم، اما در مورد خطرات جاده‌های چهارگانه‌ای که تهران را به شمال ارتباط می‌دهند (فیروزکوه، هراز، چالوس، و تهران - قزوین - رشت) از مسئولین پلیس راه نیروی انتظامی و وزارت راه درخواست می‌کنیم مجموع حوادث رانندگی سالانه در این چهار محور وعده کشته‌شدگان و مجروحان این حوادث را جمع بزنند و اعلام کنند آیا مجموع این حوادث و تلفات می‌تواند با یکی از محورهای خطر خیزی که هر روزه در گوشه و کنار کشور دهها قربانی می‌گیرد برابری کند؟

هم اکنون در محور قزوین - تاکستان و زنجان همه هفته چند حادثه خونبار روی می‌دهد و اگر مجموع حوادث این محور و چند محور خطر خیز دیگر را با محورهای چهارگانه فوق‌الذکر مقایسه کنیم معلوم خواهد شد کدام مناطق کشور از لحاظ راه‌سازی نیاز به توجه بیشتری دارند.

از طرفی، محور قزوین - تاکستان و زنجان را بدان جهت برای مقایسه انتخاب کردیم که اکنون یک سال از بهره‌برداری بزرگراه قزوین - زنجان گذشته و ما در خبری می‌خوانیم «به دلیل گران‌سوارس و نبود امکانات رفاهی و خدماتی بزرگراه قزوین - زنجان بی‌استفاده مانده است» روزنامه ایران ۱۳۷۶/۶/۲۵.

راه تهران به چهار استان زنجان - آذربایجان غربی - آذربایجان شرقی و اردبیل از این محور می‌گذرد، محوری که حجم عظیمی از کالا و مسافر را جا به جا می‌کند. وقتی مردم نتوانند و یا نخواهند عوارض تعیین شده برای عبور از بزرگراه زنجان - قزوین را بپردازند، چگونه می‌توان انتظار داشت سرمایه‌گذاری عظیم ساخت آزاد راه تهران - شمال (چنانکه سازندگانش گفته‌اند) از محل عوارض آمد و

اما باعث خط خوردن آن از دستور کارمان نشد. از طرفی، ما با یک سد ظاهراً غیر قابل عبور در مورد آگاهی از مسیر این بزرگراه و سایر مشخصات آن مواجه بودیم.

در شهر یورما، همزمان با دسترسی یافتن به نقشه این بزرگراه مطلبی را به شرح زیر در یکی از روزنامه‌ها خواندیم.

### راز این سوداگری شگفت انگیز چیست؟

آنچه این روزها درباره کلاردشت می شنویم، به درستی نغمه‌ای است جانسوز که باز خمه‌هایی در درده نواخته می شود.

«کلاردشت بهشت ایران ما است» شگفتا که این ترکیب زیبای واژگان، نه بر بیریق طبیعت دوستان و دلمشغولان میهن، بلکه بر سیاهه داد و ستد سوداگرانی نقش بسته است که بی دریغ چوب حراج بر کلاردشت ما زده‌اند. به راستی اینهمه آگهی حراج زمین در کلاردشت، از صافی نظارت کدام سازمان مسئول گذشته است؟

در کلاردشت چه دگرگونی پدید آمده که اینگونه می توان از اقصی نقاط ایران، مردم را به خانه سازی در آن اغوا کرد؟

در یکی از پریها هو ترین آگهی‌های ما خوانیم که در زیباترین چشم‌اندازهای کلاردشت، پهنه‌های ۴۰۰ متری زمین به ازای ۴۰ هزار تومان پیش پرداخت و ده قسط ماهانه ۳۶ هزار تومانی واگذار می شود. یعنی هر متر مربع زمین هزار تومان. به نظر نمی رسد حتی چاله‌های نمکی کویر لوت را هم بتوان به این ارزانی واگذار کرد. پس راز این سوداگری شگفت انگیز زمین در کلاردشت چیست؟ اینها، نغمه‌های ناموزونی از آن زخمه‌های جانسوز است. اما به هر رو، این نکته را چه کسی پاسخگو است که به سادگی و در روز روشن و در انتظار میلیون هائفر ایرانی می توان زمین‌های بهشت ایران را به چوب حراج بست و زیباترین چشم‌انداز طبیعی و یکی از جلوه‌های کم نظیر طبیعت خاورمیانه و قطب صنعت جهانگردی ایران را عرضه ساخت و تازهای سوداگرانه قرار دارد؟ سنجیده آنست که در مقابل این موج حراج پریابها، سازمان‌هایی که مسئولیت قانونی دارند، زودتر به تحقیق و بررسی بپردازند و افکار عمومی را از پیچیدگیهای پنهان این آگهی‌ها آگاه سازند. ن. کرمی (همشهری ۷۶/۶/۱۶)

اگر نویسنده این مطلب می دانست که مسیر آزادراه تهران-شمال-چنان انتخاب شده است که از نزدیکی کلاردشت (مرزن آباد) بگذرد و با یک جاده مناسب به آن متصل شود هرگز دچار شگفت زدی نمی شد.

و اگر صاحبان قسمت‌هایی از اراضی کوهستانی مختلفی که مسیر این بزرگراه از آن می گذرد (و در سطور آتی و نقشه چاپ شده مشخص است) از آینده



با عرض تبریک و تسلیت بمناسبت رجعت پیکر مطهر فرزند شهید جناب عالی [توضیح اینکه پیکر فرزند دکتر منافی که در جنگ تحمیلی به شهادت رسید همان روزها پیدا شده بود] به استحضار می رساند این ماهنامه گزارشی تحلیلی در مورد آزادراه تهران-شمال را در دست تهیه دارد. کارشناسان ماهنامه معتقدند صرف نظر از جنبه‌های اقتصادی موضوع، احداث این آزادراه که ساخت ۵ شهرک ۶۰۰ هزار نفری هم در مسیر آن پیش بینی شده از لحاظ زیست محیطی تبعات منفی متعددی دارد که پیش و پیش از همه، جناب عالی و کارشناسان دلسوز و مسئولیت شناس سازمان حفاظت محیط زیست بر آن اشراف و آگاهی دارید. بدین لحاظ موجب سپاس خواهد بود اگر موافقت فرمائید طی یک مصاحبه از نقطه نظرهای جناب عالی و همکاران محترم آن آگاه شویم و خوانندگان ماهنامه را هم، که عموماً مدبران و کارشناسان رشته‌های مختلف هستند، در جریان آن بگذاریم.

این درخواست بی پاسخ ماند. روابط عمومی ماهنامه در روزهای ۱۲/۱۲ - ۱۲/۱۴ - ۱۲/۱۹ - ۱۲/۲۲ و ۱۳۷۵/۱۲/۲۵ و سپس در روزهای ۱/۱۰ - ۱/۱۶ و ۱۳۷۶/۱۱/۱۸ پی گیر موضوع شد. نه جواب دادند. مصاحبه می کنیم و نه گفتند از مصاحبه معذوریم. سکوت معنی داری بودا. معنی دار بودن این سکوت با مطالعه فرازهای آتی این گزارش مشخص خواهد شد، و خوانندگان درخواهد یافت در همین دوران چه کشمکش پشت پرده جریان داشته است.

انتخابات پرتب و تاب ریاست جمهوری و سپس انتخاب وزرا و معرفی آنان به مجلس توجه هیأت تحریریه را موقتاً از این موضوع حیاتی منحرف کرد.

شد و سائط نقلیه مستهلک شود؟ نه! واقعیت این نیست، واقعیت را باید در برنامه ریزی برای گسترش بورس بازی زمین جستجو کرد!

### سکوت معنی دار!

یکی از کسانی که قاطعانه با ساخت آزادراه تهران-شمال مخالفت کرد مدیر کل سازمان محیط زیست تهران بود. او احداث این آزادراه را یک فاجعه زیست محیطی تلقی کرد و با استناد به تبصره ۸۲ قانون برنامه توسعه اقتصادی - اجتماعی و فرهنگی کشور خواستار جلوگیری از اجرای این پروژه شد. (متن کامل این تبصره را در شماره گذشته همین ماهنامه و در گزارشی که با عنوان «محیط زیست؛ یک زن و هزار و یک مشکل» چاپ شده است، آورده ایم)

اما صدای این شخص و صدای چند ده نفر دیگری که با ساخت این آزادراه مخالفت کردند، در هیاهوی تبلیغاتی «برنامه‌های سازندگی» گم شد. رسانه‌ها نیز به موضوع بها ندادند (جز روزنامه سلام که بعدها گزارشی در این باره نوشت) و کارهای اولیه ساخت آزادراه طی مراسم پرشکوهی آغاز شد.

اما ما - یعنی «گزارش» - چه کردیم؟ ما روز ۷۵/۱۲/۱۱ نامه‌ای را ابتدا با نامبر و سپس به وسیله نامه به سازمان محیط زیست فرستادیم که مضمون آن چنین بود.

«جناب آقای دکتر هادی منافی معاون محترم رئیس جمهور و سرپرست سازمان حفاظت محیط زیست سلام علیکم؛

خسیر داشتند تعجب نمی‌کردند که چرا عده‌ای به سراغشان رفته‌اند و با اصرار قصد خرید اراضی آنان را دارند!

سود ساخت آزاد راه تهران- شمال در همین اراضی نهفته است. زمین‌هایی که اکنون ارزشی اندک دارند ولی اگر آزاد راه ساخته شود قیمتشان سر به فلک خواهد زد. اگر واقعیت غیر از این است چرا نقشه مسیر واقعی بزرگراه مورد بحث پیش از قطعی شدن احداث آن منتشر نشد؟

## سود واقعی احداث شهرکهای ۶۰۰ هزار نفری در مسیر آزاد راه تهران - شمال به جیب چه کسانی سرازیر می‌شود؟

خواهند بود در خود جای دهند. ساکنان این شهرک‌ها کجا کار خواهند کرد؟ در چالوس؟ در نوشهر؟ یا در رامسر؟ جواب معلوم است. ساکنان دورترین این شهرک‌ها نسبت به تهران، با یک ساعت رانندگی (زمانی که هم اکنون ساکنان شهرک‌های اقماری کرج برای رسیدن به میدان آزادی در تهران صرف می‌کنند) به منطقه کن خواهند رسید و نیم ساعتی هم در شهر رانندگی خواهند کرد تا به محل کار خود برسند.

واقعیت این است، این است و جز این نیست. سه دهه پیش نویسنده‌ای در روزنامه‌ای اطلاعات مطلبی نوشت با عنوان «تهران غول شهر- مگالاپولیس- می‌شود» و با استفاده از نظریات کارشناسی نخبگان رشته‌های مختلف ثابت کرد با روشی که صاحبان سرمایه و قدرت و بساز و بفروشها پیش گرفته‌اند. روزی خواهد رسید که جمعیت تهران و حومه آن از ده میلیون نفر فراتر خواهد رفت، و... که این توسعه علاوه بر مصائبی که برای خود تهرانها همراه می‌آورد موجب عقب ماندگی سایر مناطق کشور خواهد شد.

مازاد بیریم هر چند در تهران گسترش یابد میزبان جرم و جنایت در آن فزونی خواهد گرفت. مازاد بیریم بزرگ کردن تهران (و چند شهر دیگر) به بهای عقب افتادگی و محرومیت قسمت اعظم کشور تمام شده است.

مازاد بیریم هم اینک از هر ۳/۵ نفر ایرانی یک نفر در استان کم و سستی به نام تهران زندگی می‌کند.

مازاد بیریم که با وجود ساخت دهها بزرگراه درون و حومه شهری تهران هر روز با دشواری تازه‌ای از لحاظ آمد و شد مردمش مواجه می‌شود.

مازاد بیریم مادام که تهران جاذبه‌های کاذب- مشاغل کاذب و امیدهای کاذب عرضه کند نمی‌توان به آبادانی مناطق مستعد کشور دل بست و تا وقتی چنین جاذبه‌هایی وجود دارد، روند مهاجرت به این شهر نیز ادامه می‌یابد و تشدید هم خواهد شد.

گرچه گفته شده است آن ۵ شهرک ۶۰۰ هزار نفری همه مسکونی نیست، بلکه برخی از آنها جنبه تفریحی و استراحتگاهی دارد، اما چه کسی می‌رود در وسط کوه‌ها مبلغ کلانی بپردازد و ویلانی بخرد برای آنکه مثلاً ماهی یک بار چند روزی در آن استراحت کند؟

خیر! این شهرک‌ها مسکونی خواهند شد و علاوه بر سه میلیون نفر ساکنانشان باید عده دیگری را هم که عهده‌دار تأمین خدمات آن سه میلیون نفر

### تصویری از آینده

چهار دهه پیش کرج شهرک کوچکی بود که تهرانیها آن را یک بیلاق تلقی می‌کردند. بزرگراه خلوت آن، فقط در برخی از روزهای تابستان آمد و شد قابل توجهی را شاهد بود. آن هم بیشتر در شب‌ها و روزهای جمعه.

اکنون کرج شهری است با وسعت و جمعیت شهر تهران در ۴ دهه پیش و بزرگراه تهران- کرج به مثابه بلواری است که تهرانیهای کرج نشین برای رفتن از خانه به محل کار خود و بازگشت از محل کار به خانه خود در کرج- مهر دشت- شهرک پردیس- شهریار- گوهردشت- کُردان- حصارک- عظیمیه و دیگر شهرک‌های اقماری کرج از آن عبور می‌کنند. در امتداد کرج به سوی غرب شهر هشتگرد در دست احداث است و لذا بزودی بزرگراه تهران- کرج باید باز آمد و شد تهران نشینانی را که به خانه‌دار شدن در آن دلخوش کرده‌اند تحمل کند. (به این موضوع نمی‌پردازیم که هم اکنون کسانی هستند که در تهران زندگی می‌کنند ولی محل کارشان در قزوین و حومه آن است!)

اگر شهرک‌های ۶ گانه آزادراه تهران- شمال ساخته شود، ترافیک آن به بزرگراه تهران- کرج سرازیر نمی‌شود، بلکه به منطقه‌ای در شمال غربی تهران (منطقه کن) منتقل خواهد شد. اما بهرحال، همه راه‌ها به تهران ختم می‌شود! لابد کسانی خواهند پرسید چه اشکالی در این کار است؟

هیچ‌ا هیچ اشکالی در کار نخواهد بود اگر: مازاد بیریم تابستان همین امسال نزدیک بود تهران از لحاظ تأمین آب آشامیدنی تجربه جیره بندی را از سر بگذراند.

مازاد بیریم دهها سال است همه‌اهل فن و کارشناسان رشته‌های مختلف علوم (شهرسازی- جامعه‌شناسی- جرم‌شناسی و اقتصاد دانان) رشد تهران را غیر منطقی و مخرب دانسته‌اند.

مازاد بیریم تهران سالهاست یکی از آلوده‌ترین شهرهای جهان از لحاظ هوا است.

## شرکت سکو ایران



تحت لیسانس کارخانجات سکو ایتالیا

### تولیدکننده:

پروفیل، در، پنجره، پارتیشن، نمای شیشه‌ای، سقف کاذب و نرده، از سیستم پیش ساخته و پیش رنگ شده

دفتر مرکزی: تهران، خیابان ویلای

شمالی، شماره ۲۶۴، ساختمان سکو

تلفن: ۸۸۰۱۸۱۷ - ۸۹۳۸۶۶ - ۸۹۶۶۷۸

۸۸۰۱۹۰۳ - ۸۹۴۹۵۶

تلکس: SEIR ۲۱۴۳۲۷ فاکس: ۸۸۰۲۵۰۰

دولتمردان آن روزگار، نویسنده را به لقب «هذیان‌نویس» مفتخر کردند، امروز ما برای تهران ۱۰ سال آینده چه عنوانی را می‌توانیم بکار گیریم؟ عنوانی گویاتر از «غول شهر» هم وجود دارد؟

### طرحی که ۲۰ سال بایگانی شد

اندیشه ساخت آزاد راه تهران - شمال به سازندگان کنونی آن تعلق ندارد. در اواخر رژیم گذشته که دلارهای بادآورد نفتی عده زیادی از دولتمردان وقت را به نوعی جنون برای اجرای طرحهای بزرگ دچار کرده بود، و در شرایطی که مردم بسیاری از شهرهای درجه دو و سه و روستاها از اولیه‌ترین امکانات محروم بودند، اندیشه ساخت آزادراه شمال شکل گرفت.

پس از مقدمه چینی‌های لازم، در سال ۱۳۵۳ گروه مهندسیین دفتری- طائفانی سه پروژه برای ساخت آزاد راه تهران- شمال طراحی و ارائه کردند، اما به دلایل متعدد، و بویژه به دلیل افت درآمد نفت، طرح موقتاً بایگانی شد. وقوع انقلاب اسلامی این طرح را همچنان در بایگانی نگاه داشت تا این که در سال ۱۳۷۲ طرح مورد بحث نخست در هیأت دولت و سپس در سازمان برنامه و بودجه به بحث و بررسی گذاشته شد، اما سازمان برنامه با اجرای آن موافقت نکرد و هیأت دولت هم از تصویب آن منصرف شد. این طرح سپس به بنیاد مستضعفان و جانبازان راه یافت و سرانجام قرارداد اجرای آن به امضای مهندس ترکان وزیر راه و ترابری دولت آقای هاشمی رفسنجانی و محسن رفیق‌دوست رئیس بنیاد مستضعفان و جانبازان رسید. در همین اوان برای ساخت آزاد راه شرکتی تشکیل شد که مشخصات آن و نیز ترکیب اعضای هیأت مدیره‌اش در شماره ۷۱ همین ماهنامه (دی ۷۵) صفحه ۸ چاپ شده است.

برای آزاد راه سه مسیر در نظر گرفته شده بود که از میان آنها مسیر تهران- چالوس از طریق کن، سولقان، دو آب، پل زنگوله، مرزن آباد، و در نهایت چالوس انتخاب شد.

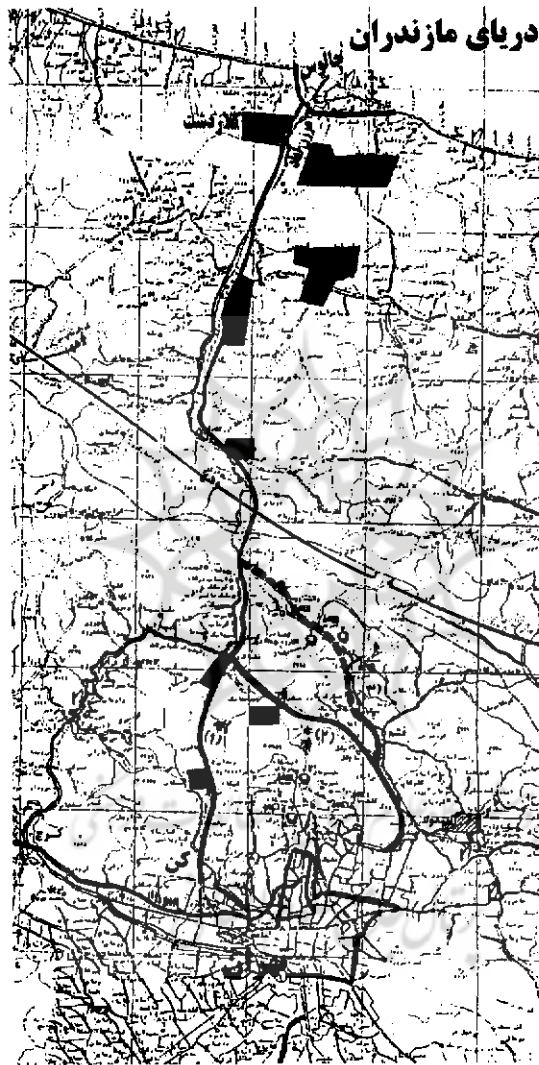
به دلیل انتخاب این مسیر از هم اکنون برای اتصال لشکرک، آهار و شهرستانک به آزاد راه تهران - شمال اقدامات زیادی شروع شده که چون حیات وحش و جنگلها و مزارع و مراتع منطقه را به خطر انداخته است، اداره حفاظت از

محیط زیست شهرستان کرج به استناد ماده ۹ قانون مجازات اسلامی به دادگستری شکایت و اعلام جرم کرده است.

مسیر آزاد راه تهران- شمال در کیلومتر صفر با یک تقاطع غیر همسطح به اتوبان ۷۶ متری شمال عباس آباد راه می‌یابد و در کیلومتر ۱۲۱ با تقاطع همسطح دیگری به چالوس می‌رسد. سوای تقاطع‌های بالا چهار تقاطع

غیر همسطح دیگر می‌تواند مرزن آباد را به کلاردشت و دشت نظیر یا دو آب را به شهرستانک و آهار و پل زنگوله را به یوش (زادگاه نیما)، بلده و سیاه بیشه متصل کند.

در مسیر آزاد راه ۲۶ کیلومتر تونل ایجاد خواهد شد و ۲۰۰۰ متر پل‌های کوچک و بزرگ نیز بر پا می‌شود. این ساخت و سازها بیش از ۱۵ میلیون متر مکعب خاکریزی و خاکبرداری دارد که معلوم نیست این حجم سنگین را به کجا منتقل خواهند کرد. چون



مسیر انتخاب شده برای آزادراه تهران-چالوس... محل احداث شهرک‌های نیز در نقشه مشخص شده است.

طبق نظر کارشناسان به هر نقطه‌ای که انتقال باید ضایعات زیادی را به دنبال خواهد داشت.

ضایعات زیست محیطی ساخت این آزاد راه چنان انکارناپذیر است که طبق گزارشهایی قابل اطمینان، سازمان حفاظت محیط زیست یک سال قبل از شروع اجرای آن، مخالفت خود را ابراز کرده بود.

زمانی که ساخت آزاد راه تهران- شمال پس از ۲۰

سال بار دیگر بطور جدی مطرح شد موافقان ساخت آن دلایل متعددی را برای توجیه این برنامه ارائه کردند. از جمله، در همان زمان گفته شد که این راه در کمتر از پنج سال و با هزینه‌ای معادل یکصد میلیون دلار ساخته می‌شود و برای برگشت این سرمایه نیز گفته شد طبق آمارهای موجود در سال ۱۳۷۱ روزانه بیش از ۴۲۰۰ خودرو از جاده تهران- چالوس عبور کرده‌اند که پس از احداث آزادراه با توجه به نزدیکتر شدن راه و دو ساعت و نیم صرفه‌جویی در زمان عبور از آزاد راه بیش از ۸۰ درصد از رانندگان این جاده و به موازات آن ۴۰ درصد از عبورکنندگان جاده رودهن- آمل و در حدود ۲۵ درصد از خودروهای کوچک و بزرگ عبوری راه قزوین- رشت به آزاد راه تهران- شمال جذب خواهند شد که حجم ترافیک آزاد راه را به ۹۷۰۰ وسیله در روز می‌رساند.

باز هم براساس پیش‌بینی‌های طراحان پروژه اگر میزان آمد و شد در این آزادراه هر سال رشدی معادل ۵ درصد داشته باشد در سال ۱۳۷۹ رقم عبور خودروها از مرز ۱۴۳۳۰ می‌گذرد. این افراد با را فراتر گذاشته‌اند و گفته‌اند با توجه به جاذبه‌های بهره‌گیری از آزاد راه، سفرهای توریستی نیز که برای استفاده از دریا و شهرهای شمال کشور انجام می‌شود اگر رشدی معادل ۲۰ درصد داشته باشد و ۵ درصد هم برای مسافرت رفت و برگشت به جمهوری‌های سابق شوروی در نظر گرفته شود در نهایت حجم ترافیک این راه در سال ۱۳۷۹ به بالاتر از رقم ۱۸۰۰۰ در روز خواهد رسید و براین اساس برای عبور خودروها عوارض گوناگونی پیشنهاد کرده‌اند. از جمله برای خودروهای سواری مبلغی حدود ۳۰۰۰ تومان پیش‌بینی شده است. بر این مبنا مدافعان طرح گفته‌اند در کمتر از ۱۵ سال می‌توانند سرمایه ساخت آزاد راه را برگشت دهند. اما طراحان به این پیش‌بینی‌ها بسنده نکرده‌اند و آمار دیگری را ارایه داده‌اند تا بهتر بتوانند نظر تصمیم‌گیرندگان و کارشناسان خبره را جذب کنند، زیرا رشد سالانه ترافیک را ۸ درصد و رشد عوارض دریافتی را ۱۰ درصد و بهره‌وری و کارمزد بانکی را هم ۱۸ درصد تعیین کرده‌اند و در کنار این آمارها، پیشنهاد کرده‌اند که ۲۳۰۰ هکتار زمین بین راهی برای ساخت ۵ شهرک اختصاص داده شود. براساس پیشنهاد این افراد، ۳۰۰ هکتار از این اراضی در ابتدای ورود به آزاد راه، ۱۰۰۰ هکتار در فاصله کیلومتر ۱۱۵ تا ۱۱۹ و ۱۰۰۰ هکتار دیگر نیز در حدود کیلومتر ۴۰ و ۶۵ و ۹۵ واقع است. آنها تأکید کرده‌اند که اگر این پیشنهادات عملی شود معادل ۳۵ درصد از عوارض دریافتی خودروها را کاهش خواهند داد که

اثر ضد تورمی دارد. ولی از هم اکنون آثار تورم این پیشنهادات آشکار شده است، چرا که از یک سو نرخ اتومبیل‌های مسافرکش بین تهران-چالوس بالا رفته و از سوی دیگر قیمت زمین‌های بین راهی و پیرامون آزاد راه بالا و بالاتر می‌رود. اما این فقط نرخ تورم زمین نیست که ممکن است عواقب ناگواری را در پی داشته باشد. بلکه عوارض و عوامل گوناگون دیگری هم هست که به موازات ساخت آزاد راه رفته رفته ظاهر خواهد شد. به عنوان مثال هم اکنون این پرسش مطرح است وزارت نیرو با شرکتهای آب و فاضلاب چگونه می‌توانند برق و آب شرب بیش از سه میلیون نفر ساکنان شهرکهای اقماری را تأمین کنند؟

پرسش دیگر این است که در این شهرکها با چه امکاناتی می‌توانند شهرداری‌های مجهز و سرویس‌ده تشکیل دهند یا وسایل مخابراتی را چگونه تأمین خواهند کرد؟  
آیا طراحان پروژه با وزارت آموزش و پرورش تماس گرفته‌اند تا دریابند این وزارتخانه امکانات و

## برای آنکه آزاد راه را بسازند، نامه‌ها و اعتراض‌های مکرر معاون رئیس جمهور را نادیده و ناشنیده گرفتند و کردند کاری را که قصد انجامش را داشتند.

تسکین کرده‌اند که به تأیید وزارت راه و ترابری و هیأت محترم دولت رسیده است»  
اما، درباره این مسأله توضیح نمی‌دهد که چرا پروژه مورد بحث با مخالفت شدید سازمان برنامه و بودجه روبه رو شد و کارشناسان سازمان مزبور آن را غیرقابل قبول دانستند، چون نمی‌توانستند با دریافت عوارض پنجاه هزار ریالی که تا پایان قرارداد احتمالاً به بالای دو بیست و سیصد هزار ریال خواهد رسید موافقت کنند.

رئیس هیأت مدیره شرکت گفته است: فقط ۳۲ کیلومتر از این راه ۱۹۸ کیلومتری از منطقه کن-سولقان می‌گذرد و بقیه در امتداد

جاده فعلی چالوس از میان کوهها و ناهمواریها عبور می‌کند که سنگلاخی و فاقد درخت است و سپس با تأکید اضافه می‌کند فقط ده کیلومتر از میان جنگلهای شمال می‌گذرد، اما همچنانکه در آغاز گزارش ذکر کردیم مسیر این بزرگراه را همچون اسرار درجه اول نظامی مخفی نگاه داشته بودند.

مهندس میری مجری طرح می‌گوید تمامی کارهای مطالعاتی پروژه توسط وزارت راه انجام شده

آمادگی لازم برای ایجاد مدارس ابتدایی و راهنمایی و دبیرستان در این شهرکها را دارد؟

### نامه‌ای به رئیس جمهور

رئیس هیأت مدیره شرکت احداث و بهره‌برداری آزادراه تهران-شمال می‌گوید: «آزادراه تهران-شمال ضایعه زیست محیطی ندارد و کارشناسان پدیدکامل و جمع‌بندی جامع برنامه‌احداث این آزادراه را طراحی و



# سپاکام



مخابرات

الکترونیک

کامپیوتر

- \* آموزش
- \* تأمین اقلام از داخل و خارج
- \* مشاوره فنی و بازرگانی
- \* پشتیبانی فنی
- \* تعمیر و نگهداری
- \* راه‌اندازی
- \* نصب

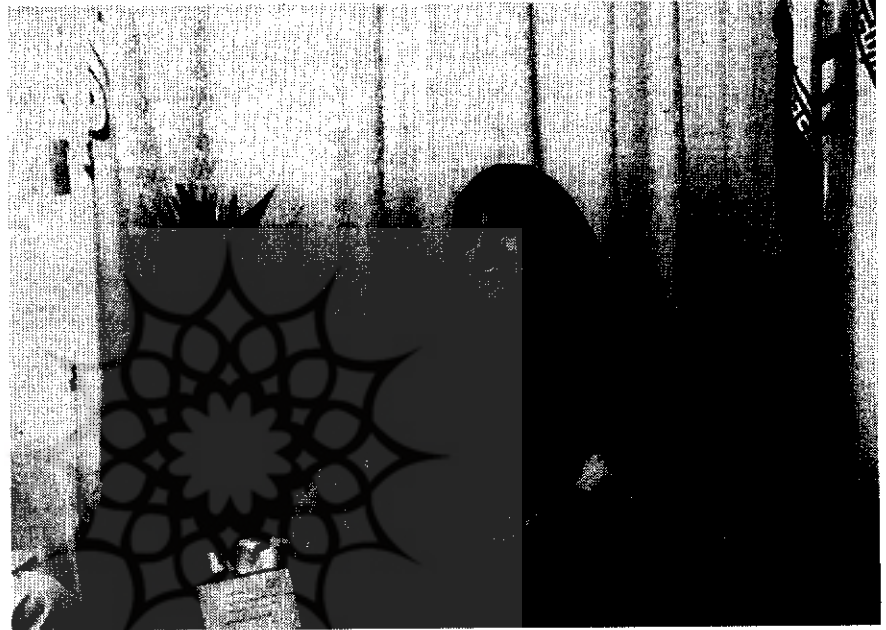
دفاتر نمایندگی در استانهای:  
شعبه خراسان: ۰۵۱-۸۲۸۰۳۵ شعبه خوزستان: ۰۶۱-۳۳۹۰۱۵  
شعبه اصفهان: ۰۳۱-۶۱۵۶۲۰

دفتر مرکزی:  
تهران، میرداماد غربی، تقاطع آفریقا، پلاک ۲۷۸  
تلفن: ۰۳-۸۷۷۶۵۶۱، فاکس: ۸۷۷۶۵۶۱

و نتیجه آن هم در اختیار سازمان حفاظت محیط زیست گذاشته شده و مورد تأیید قرار گرفته است. این هم نوعی رازداری و پنهانکاری است؟

در همان ایامی که خبر ساخت آزاد راه تهران-شمال در رسانه‌های گروهی مطرح شد و تبلیغ برای فروش زمین‌های شهرکهای اقماری آغاز گردید دکتر منافی معاون رئیس جمهور و رئیس حفاظت محیط زیست وقت نامه‌ای مشرح و گویا برای آقای ترکان وزیر راه و ترابری وقت فرستاد که در آن بعد از توضیحات مفصل در پایان آن نامه درخواست کرده بود... خواهشمند است دستور فرماید مسئولان پروژه

سازمان حفاظت محیط زیست در زمینه مطالعات محیطی بزرگراه تهران شمال ضمن تقدیم تصویر مدارک مورد نظر جهت روشن شدن موضوع به استحضار می‌رساند سوابق مورد نظر وزارت راه که به رؤیت جنابعالی رسید صرفاً درخواست خط‌مشی‌های کلی جهت حفظ، بهسازی و زیباسازی محیط زیست و اطلاعات و ضوابط زیست محیطی بوده است که در همان زمان از طرف سازمان محیط زیست در اختیار نماینده وزارت راه و ترابری قرار گرفت. با عنایت به انجام اقدام لازم از طرف سازمان حفاظت محیط زیست و در جهت اجرای تبصره ۲ قانون برنامه دوم وزارت راه می‌بایستی



خانم دکتر معصومه ابتکار معاون رئیس جمهور و سرپرست تازه سازمان حفاظت محیط زیست... آیا او پرونده ساخت آزاد راه تهران-چالوس را می‌گشاید و پس از بررسی به عنوان مسئول ترین مقام در این مورد نظر خود را در مورد مقید یا مضربودن ساخت این آزاد راه از لحاظ مسائل زیست محیطی اعلام می‌کند؟

قبل از اقدام به هرگونه عملیات اجرایی، ضمن معرفی دقیق مسیر و مشخصات فنی عملیات اصلی و فرعی نسبت به انجام مطالعات ارزیابی زیست محیطی تمامی طول مسیر آزاد راه مورد نظر و ارایه گزارش نهایی به این سازمان اقدام لازم معمول دارند. اما نه تنها به این نامه، که به نامه‌های مشابه دیگر هم پاسخی داده نشده است تا جایی که دکتر منافی بعد از مدتی مکاتبه با وزارت راه، سرانجام نامه‌ای به شرح زیر مستقیماً به ریاست جمهوری آن زمان می‌نویسد:

حضرت آیت الله هاشمی رفسنجانی مقام معظم ریاست جمهوری بجا سلام و تحیات، عطف به فرمایشات آن جناب در جلسه مورخ ۷۵/۱۱/۱۷ شورای عالی محیط زیست مبنی بر ارایه مدارکی از طرف وزارت راه و ترابری در مورد عدم اقدام به موقع از طرف

نتیجه مطالعات اثرات توسعه در محیط زیست خود را در رابطه با آزاد راه به سازمان ارایه نماید لذا خواهشمند است اوامر لازم بر عهده وزارت راه و ترابری در این زمینه صادر فرمایند»

و از دفتر ریاست جمهوری نیز نامه‌ای به این مضمون برای شخص آقای ترکان وزیر راه و ترابری ارسال می‌شود «جناب مهندس ترکان وزیر راه و ترابری، به پیوست تصویر نامه شماره ۱۰۹۹۲ مورخ ۷۵/۱۲/۱۰ سازمان حفاظت محیط زیست در خصوص مطالعات اثرات توسعه در محیط زیست در رابطه با آزاد راه تهران شمال جهت اطلاع و دستور مقتضی ارسال می‌گردد. محسن هاشمی»

آقای وزیر راه در مصاحبه‌ای با روزنامه کیهان شماره ۱۵۸۱۰ می‌گوید: «از نظر حفاظت محیط زیست

جای هیچگونه نگرانی نیست چون مهندسان مشاور این طرح مطالعات زیست محیطی را تدوین کرده‌اند» و روز بعد معاون تحقیقات سازمان حفاظت محیط زیست نامه‌ای خطاب به وزیر راه می‌نویسد که «استحضار حاصل گردید که مقام محترم وزارت راه و ترابری در مصاحبه مورخ ۷۵/۹/۲۰ اعلام داشته‌اند که مطالعات زیست محیطی آزاد راه تدوین گردیده است خواهشمند است دستور فرماید یک نسخه از مطالعات فوق‌الاشاره جهت بررسی به این سازمان ارسال دارند»

به موازات اقدامات فوق. جهاد سازندگی استان تهران نیز ضمن نامه شماره ۸/۳۶۱۳۲ در روز ۷۵/۹/۱۷ عملیات اجرایی بزرگراه را بدون در نظر گرفتن حساسیت‌های لازم از دیدگاه مدیریت جامع آبخیزداری تلقی کرده است.»

و استانداری تهران هم شرح مفصلی برای رئیس هیأت مدیره شرکت سازنده آزاد راه ارسال می‌کند که در آن درخواست شده «... خواهشمند است قبل از هرگونه اقدامی در این زمینه هماهنگی لازم با اداره کل حفاظت محیط زیست استان تهران معمول و نتیجه را اعلام دارند» چون این اقدامات نتیجه‌ای نمی‌دهد دکتر منافی به عالیترین مقام نظام متوسل می‌شود و با ارسال تصویر نامه‌های شماره ۳۴/۵۲۹ و شماره ۲۳-۳۴ که به عنوان مهندس ترکان وزیر راه و نامه شماره ۳۴/۲۱۵ که به عنوان دکتر حبیبی معاون اول رئیس جمهور نوشته بود استدعا می‌کند با توجه به اهمیت و حساسیت موضوع و به منظور جلوگیری از اتلاف بیت‌المال این سازمان را ارشاد فرموده و اوامر لازم را صادر کنند.»

این مرحله از اقدامات مصادف با شروع انتخابات ریاست جمهوری می‌شود و دولت آقای رفسنجانی جای خود را به آقای خاتمی می‌دهد و خانم دکتر معصومه ابتکار به معاونت ریاست جمهوری و ریاست سازمان حفاظت محیط زیست انتخاب می‌شود. بنابراین اکنون باید منتظر نشست و دید دولت جدید و همچنین رئیس تازه سازمان حفاظت محیط زیست در مورد این آزاد راه چه سیاستی را اتخاذ خواهند کرد. خانم دکتر ابتکار در نخستین روزهای شروع کار خود گفت: «پیش از هر چیز باید جایگاه محیط زیست را در نظام برنامه‌ریزی کشور مشخص کنیم» و سپس به ساخت و ساز آزاد راه تهران - شمال اشاره کرد و افزود: «رعایت مصلحت محیط زیست باید از اولویت برخوردار باشد و به همین سبب هم احداث این راه که بدون ارزیابی زیست محیطی و برخلاف تبصره ۲ قانون برنامه دوم شروع شده در اولویت کارهای ما قرار گرفته است تا در نهایت بتوانیم به یک تصمیم تازه دست یابیم. بویژه آنکه شهر تهران به یک حرکت

عمومی و مشارکت مردمی نیاز دارد. از آلودگیهای زیست محیطی که منجر به بیماریهای قلبی و عروقی و انواع سرطانها می شود باید جلوگیری کنیم» وی در توضیح بیشتری در این زمینه گفت: «در ترکیب دولت آقای خاتمی این دید و نگرش وجود دارد که اگر انجام یک طرح به بهای نابودی بخشی از طبیعت تمام می شود باید مانع از اجرای آن شد»

### نظریات کارشناسان

در ادامه این گزارش نظر چند کارشناس را که برخی موافق ساخت این آزادراه هستند و برخی مخالف آن از نظر خوانندگان گرامی می گذرانیم

آقای دکتر غلامعباس توسلی استاد دانشگاه و رئیس انجمن جامعه شناسان

ایران می گوید: اگر آزاد راه تهران-شمال از منطقه یا مناطقی که تا کنون صد در صد حالت طبیعی خود را حفظ کرده است عبور کند، مسلماً تعادل موجود را، تعادل محیط زیست را، تعادل اکوسیستم منطقه را برهم می زند و هر قدر این محدوده، وسیعتر و گسترده تر باشد، به همان نسبت نیز آثار و پیامدهای بیشتری را پدید می آورد که نمی خواهم بگویم که حتماً زیانبخش و زیانبار است یا مفید و مثبت. لکن چنین برنامه ای با این ابعاد گسترده و چشمگیر می تواند برای نیازهای اجتماعی، اقتصادی، فرهنگی یا ارتباطی پاسخهایی مناسب و در خور داشته باشد. تغییر شکل محیط زیست یا ایجاد کارگاه و کارخانه و صنعت و تکنولوژی روز، خواه و ناخواه با تخریب طبیعت و برهم زدن موازنه های موجود رویارویی پیدا خواهد کرد که احتمالاً مشکلات تازه تری را هم آشکار خواهد ساخت. اما فراموش نکنیم که بشر از بدو خلقت، هیچگاه به خاطر تالی فاسدهایی که در برابرش وجود داشته تسلیم نشده و عقب نشینی نکرده و افزون بر آن به خاطر حفظ سلامت و نیازهای خود طبیعت را دستکاری هم کرده است. البته ما نمی توانیم محیط طبیعی و طبیعت را بکلی نابود کنیم یا برای جلوگیری از تخریب و اضمحلال آن دست به هیچ کاری نزنیم. این عملی نیست. پس راه حل چیست؟

اگر دور از دیدهای شخصی و سودجویانه و با پرهیز از سر و صداهای تبلیغاتی در مورد هر موضوعی که جنبه اجتماعی، اقتصادی، فرهنگی یا حتی سیاسی دارد با کارشناسان و متخصصان زبده و خبیره به شور پردازیم و آثار و پیامدهای مختلفش را به

**به بهانه جلوگیری از بورس بازی  
زمین نقشه مسیر آزاد راه را چون  
اسرار نظامی مخفی نگه داشتند،  
اما در همان حال کسانی سرگرم  
خرید زمین هائی بودند که به  
ساخت شهرکها اختصاص یافته  
است!**

نیست. از سوی دیگر اجرا و انجام چنین طرحی می تواند محیطهای بسته و سنتی روستاهای بین راهی را متحول و دگرگون کند و پویا و فعال سازد. اما این موضوع هم که ساخت چنین آزادراهی می تواند پیامدهای سوء و احتمالاً جبرانناپذیری بر محیط زیست و بر محیط انسانی داشته باشد در خور تأمل و تفکر است و آنچه که در این شرایط حساس می توان گفت اینست که چنین راه دراز و طولانی که از مناطق مختلف عبور می کند و بر مبنای طرح که بایستی تونل ها و پلهای زیادی هم در بین راه احداث شود مسلماً طبیعت سبز و خرم و شفاف آن را با تخریبهایی نیز روبه رو خواهد کرد که برای فرار از این گرفتاری و مخصصه می توانیم پروژه آزاد راه را مورد بازنگری مجددی قرار دهیم تا از همه ی آثار

و پدیده های زیانبخش احتمالی آن جلوگیری کنیم.

### حرفهای یک موافق

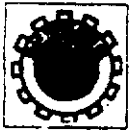
مهندس محمد توسلی حتی (کارشناس ترافیک

ارزیابی دقیق بکشانیم، مسلماً در اندک زمانی به یک یا چند راه حل مناسب و سالم و سازنده خواهیم رسید که به سود و مصلحت جامعه خواهد بود و با اقبال جامعه هم رو به رو خواهد شد. لکن با توجه به این که

تا کنون چنین مطالعاتی انجام نشده است. قهراً اظهار نظرهایی که شده، جنبه کلی و عام دارد. و از دیدگاه متخصصان خاصی مطرح شده است به دور از آنکه سایر حقایق را نیز مورد توجه قرار داده باشند.

پس به خاطر افزایش نیازهای روز افزون ارتباطی بین پایتخت و شمال کشورمان و تراکم وسایط نقلیه و حجم عظیم ترافیک و راههای باریک و پر پیچ و خم کنونی و نیز خواست مردم پایتخت به چند ساعت یا چند روز استراحت و تمدد اعصاب، ضرورت چنین آزادراهی را نمی توانیم انکار کنیم. حتی اگر هم بخواهیم به

گونه ی دیگری داوری و قضاوت کنیم می توانیم بگویم که تأخیر در انجام چنین طرح ملی و پربراری چندان هم شایسته ی ملت ما



## شرکت ایران هواسازان

سهامی خاص

بزرگترین تولید کننده هواکش های صنعتی - سایکلون - برده هوا در ایران

نماینده انحصاری معتبرترین سازندگان هواکش های صنعتی جهان

با بهره گیری از مدرن ترین سیستم های آزمایشگاهی از قبیل اتاق تست صدا - تونل باد

**سفارش خاص  
نیاز به  
تولید کننده خاص  
دارد**

تلفن: ۶۶۲۸۷۹۹-۸۸۲۱۸۳۳ فاکس: ۸۸۲۵۲۲۸

دفتر فروش: اللاب، اول خیابان مفتح، ساختمان جم، طبقه همکف

اقتصادی

و شهرسازی) با اشاره به اینکه احداث آزاد راه تهران- شمال را باید از سه دیدگاه فنی- زیست محیطی و اقتصادی به تجزیه و تحلیل کشاند و بنده نیز از دید فنی و شهرسازی به این پروژه می‌نگرم، می‌گوید: عنوان آزاد راه به راههای شش خطهای اطلاق می‌شود که دارای استانداردهای بالایی هستند و در آنها تمام جوانب ایمنی، رانندگی، شتاب، سبقت یا ورود از مقاطع همسطح تحت کنترل درآمده باشد.

وی با اشاره به نقائص جاده‌های هراز و چالوس می‌گوید:

احداث آزادراهی که بتواند مسافران تهران یا شهروندان شهرهای مرکزی و جنوبی کشورمان را به شمال برساند، ضرورت دارد. از طرفی، آزاد راه تهران- شمال باید به منزله راهی شناخته شود که جهانگردان خارجی را مفتون و جذب کند و برای کشورمان ارزآور باشد. این راه نه فقط جنبه‌های ارتباطی، اقتصادی دارد که جنبه‌ی سیاسی هم دارد، چرا که می‌تواند بهترین راه ارتباطی- ترانزیتی بین کشورهای آسیای میانه و بنادر خلیج فارس و دریای عمان شناخته شود.

مهندس توسلی می‌گوید: می‌دانیم که برای احداث آزاد راه تهران- شمال سه واریانت (محور) در نظر گرفته شده بود که از میان آنها به دلایل مختلف راه تهران- مرزن آباد- چالوس را برگزیدند. زیرا دو واریانت دیگر بایستی از راه اقدسیه، لشکرک به شبکه بزرگراه تهران وصل شود که این محور در منتهی‌الیه شرق تهران واقع شده است و برای اتصال به شبکه تهران با شبکه بین‌استانی راه ارتباطی مناسبی نیست. اما گزینه سوم از جاده کن به بزرگراه همت در شمال تهران گره می‌خورد. دلیل دیگری که به ساخت این راه اولویت و ارجحیت بخشیده است این که مسیر دو آب- چالوس از محدوده فعلی جاده چالوس می‌گذرد و جاده چالوس هم می‌تواند در دوران احداث بزرگراه به عنوان بهترین و نزدیکترین راه سرویس‌دهی مورد استفاده قرار گیرد که در نهایت هزینه‌های تمام شده پروژه را کاهش خواهد داد.

طراحان آزاد راه احداث چند شهرک اقماری بین راهی را پیش‌بینی کرده‌اند که هدف مورد انتظار از آنها، ایجاد جاذبه‌های توریستی و جهانگردی است، اما ضرورت قانونی ایجاب می‌کند که طبق مفاد قانون و شرح وظایف سازمان حفاظت محیط زیست، دیدگاهها و نظرات آن سازمان نیز لحاظ شود.

### نادیده گرفتن قانون

مهندس محمد باقر صدوق کارشناس مسائل زیست محیطی و مدیرکل حفاظت محیط زیست

استان تهران می‌گوید: روزی که ناگهان سر و صدای احداث آزاد راه تهران- شمال را به رسانه‌های گروهی کشاندند. شاید تمایل بر این بود که ما را در مقابل عمل انجام شده‌ای قرار دهند تا بمانند بسیاری از پروژه‌های دیگر، بدون هیچ گونه برخوردی، این طرح کلان را به پایان برسانند. اما، در روزهایی که پیروی از قانون و قانونمندی از سوی عالیترین مقامات نظام مورد تأکید قرار می‌گیرد و به همه دولتمردان و مسئولان تأکید می‌شود که باید قانون و قانونمندی را محور تمامی کارهای خویش قرار دهند، ما که مجری تبصره ۸۲ قانون برنامه دوم هستیم چگونه می‌توانیم نسبت به تخطی از قانون ساکت و خاموش بنشینیم و به نظاره بپردازیم.

لذا، یک ماه پیش از آنکه قرارداد اجرای پروژه آزادراه تهران- شمال بین آقایان ترکان وزیر راه و ترابری وقت و محسن رفیق‌دوست رئیس بنیاد مستضعفان و جانبازان به امضاء برسد، دقیقاً در روز بیست و پنجم مهرماه ۱۳۷۴ آقای دکتر منافی معاون رئیس‌جمهور و رئیس آن روز سازمان حفاظت محیط زیست، در نخستین اخطار قانونی و کتبی خود، ضمن نامه مشروح و مفصّلی که به وزیر راه و ترابری نوشتند در بخش پایانی آن تأکید کردند «... خواهشمند است دستور فرمایید پروژه قبل از اقدام به هرگونه عملیات اجرایی، ضمن معرفی دقیق مسیر و مشخصات فنی عملیات اصلی و فرعی نسبت به انجام مطالعات و ارزیابی زیست‌محیطی تمامی طول مسیر آزادراه مورد نظر و آرایه گزارش نهایی به این سازمان اقدام لازم معمول دارند.» لکن بدون توجه به این نامه که به استناد اصل پنجاهم قانون اساسی و تبصره ۸۲ قانون برنامه دوم و از سوی معاونت ریاست‌جمهوری و مدیریت حفاظت محیط زیست به یک مقام رسمی و اجرایی کشور و به یک همکار و هم‌حضور در جلسات هیأت وزیران، به وزیر راه و ترابری نوشته شده بود در روز ۷۵/۸/۱۳ قرارداد اجرای پروژه را به امضاء رساندند.

مدیرکل محیط زیست استان تهران با تأکید گفت «نه تنها به این نامه بلکه به تعداد زیادی از نامه‌های سازمان حفاظت محیط زیست که به خاطر اجرای قانون و مسئولیتی که در جهت حفاظت از محیط زیست و جلوگیری از آلودگی‌های زیست محیطی پایتخت کشورمان به عهده دارد به وزارت راه و ترابری و برخی دیگر از مقامات آن روز نوشته شد، پاسخی داده نشد.

وی در ادامه می‌گوید: بی‌شک ساخت راه و بزرگراه، کاری است ارزنده و لازم. لکن به چه شکلی؟ و با چه بهایی؟ به بهای زیر پا گذاشتن قانون؟ به بهای به خطر انداختن و تخریب محیط زیست؟

احداث این راه طبق نظر کارشناسی کارشناسان سازمان برنامه توجیه اقتصادی ندارد و حتی «اعتبار» دولتی هم ندارد لذا با توجه به این که بخش بزرگی از این راه، عمود بر کوهستان البرز واقع شده و شیب بسیار تند و زیادی دارد، الزاماً ساخت آن هزینه‌ی فوق‌العاده بالایی هم دارد. و به همین سبب هم برگشت سرمایه و هزینه‌ی کلان آن هم کار ساده‌ای نیست و با ذکر آمار و ارقام و واژه‌های دلچسبی که روی کاغذ نقش می‌بندد برگشت‌پذیر هم نخواهد شد. پس چه اصراری به ساخت آن هست؟؟

سرمایه‌گذاران آزادراه اطمینان یافته‌اند که حتی با دریافت عوارض چند هزار تومانی هم از خودروهایی عبوری نمی‌توانند هزینه آن را جبران کنند لذا در صدد ایجاد شهرکهای اقماری برآمده اند تا با فروش زمینهای بین‌راهی به هدف برسند. اما وقتی که کمترین عوارض دریافتی از اتومبیل‌ها و خودروهایی سواری بالای پنجاه هزار ریال باشد، فروش زمینها به چه قیمتی خواهد رسید و رشد تورم ناشی از آن تا کجا ادامه خواهد یافت؟

### نابودی حیات وحش

شمس لاله‌زاری کارشناس مسایل محیط زیست می‌گوید: در این دو دهه بیش از ۸ میلیون هکتار از اراضی جنگلی ما در همان محدوده‌ای که محل عبور آزاد راه تهران و شمال است نابود شده چون در حفظ و نگهداری آن کوتاهی کرده‌ایم و حالا هم که سازمان محیط زیست بعد از سالها خاموشی و سکوت کمر همت بسته است، چرا به حرف‌های منطقی و قانونی آنها گوش نمی‌دهیم؟ چرا اعتراضات قانونی آنها را بی‌پاسخی می‌گذاریم؟

کارشناسان و دست درکاران امور جنگل و محیط زیست معتقدند که آزاد راه تهران- شمال عوامل تخریبی زیادی دارد که نابودی حیات وحش و بسیاری از گونه‌های گرانقیمت و حمایت شده آنجا بمانند پلنگ، گربه وحشی، قوچ البرزی، عقاب جنگلی، عقاب طلایی، کبوتر جنگلی، قرقی، شاه بوف یا جغد جنگلی، را همراه دارد. از سوی دیگر خاکبرداری بیش از صد کیلومتر از این راه وضع جغرافیایی منطقه را زیر و رو می‌کند. طراحان طرح معتقدند که حجم خاکبرداری در حدود ۱۵ میلیون تن خواهد بود. اگر همین حجم را هم باور کنیم آن را به کجا منتقل می‌کنند؟ به وسط دره‌ها یا توی رودخانه‌ها می‌ریزند؟ شاید هم به کناره دریای خزر انتقال می‌دهند تا از پیشرفت آب دریا جلوگیری کنند!!

