هماهنگی کارفرما، مشاور و پیمانکار برای کاهش ۱۵ درصدی تأخیر در پروژه‌های بزرگ ضروری است

گزارش ویژه درباره‌ی ۱۲ پروژه‌ی بزرگ عمرانی در ۱۰ سال گذشته نشان می‌دهد که بیشتر تأخیرها نه به‌دلیل کمبود منابع، بلکه به‌دلیل ضعف در هماهنگی میان دستگاه‌ها رخ داده است

(گزارش از مهندس فرهاد نیک‌پی)

تهران/ هفت‌روز/ ۱۲ مهر ۱۴۰۴: گزارش تازه‌ای که روز سه‌شنبه در نشست تخصصی هماهنگی پروژه‌های بزرگ عمرانی در تالار همایش‌های شهر ارغوان‌دشت ارائه شد، نشان می‌دهد که بیش از ۶۰ درصد تأخیرهای ثبت‌شده در ۱۲ پروژه‌ی بزرگ عمرانی در ۱۰ سال گذشته نه به‌دلیل کمبود منابع مالی، بلکه به‌دلیل ضعف در هماهنگی میان دستگاه‌های اجرایی رخ داده است. این گزارش که حاصل بررسی ۱۲ پروژه‌ی بزرگ در ۱۰ سال گذشته است، تأکید می‌کند که اگر ساز و کار مشخصی برای هماهنگی میان کارفرما، مشاور و پیمانکار تعریف شود، می‌توان تا ۱۵ درصد از زمان اجرای این پروژه‌ها را کاهش داد.

به گفته‌ی نویسندگان گزارش، در بسیاری از این پروژه‌ها تصمیم‌های کلیدی درباره‌ی مسیر، استانداردها یا تأمین اعتبار بدون مشورت با مشاور و پیمانکار گرفته شده و همین امر باعث شده است که اجرا ناچار شود چند بار متوقف یا اصلاح شود. در نمونه‌ی پروژه‌ی بزرگراه شمالی ـ جنوبی، که ۱۴۰ کیلومتر طول دارد، تغییر مسیر در فاز دوم بدون هماهنگی با پیمانکار باعث شد ۱۸ ماه کار متوقف بماند و هزینه‌ی پروژه ۲۳ درصد بالا برود.

در این گزارش آمده است که در ۷ پروژه از ۱۲ پروژه‌ی بررسی‌شده، کارفرما بدون مشورت با مشاور و پیمانکار تغییر در طراحی یا استانداردها اعمال کرده است. در ۵ پروژه نیز تأخیر ناشی از تأمین‌نشدن به‌موقع زمین یا مجوزهای محیط‌زیست بوده است. نویسندگان گزارش تأکید می‌کنند که این موارد را نمی‌توان صرفاً به پیمانکار نسبت داد، زیرا بخش بزرگی از آن‌ها خارج از کنترل اجرایی پیمانکار رخ داده است.

گزارش همچنین نشان می‌دهد که در پروژه‌هایی که جلسه‌های هماهنگی هفتگی با حضور نمایندگان کارفرما، مشاور و پیمانکار برگزار شده، میانگین تأخیر به ۶ درصد رسیده است، در حالی که در پروژه‌های بدون این جلسه‌ها، تأخیر به ۲۸ درصد رسیده است. به گفته‌ی نویسندگان، این جلسه‌ها نباید صرفاً جلسه‌ی گزارش باشند، بلکه باید برای حل مشکل و تصمیم‌گیری سریع تشکیل شوند.

در بخش دیگری از گزارش، پیشنهاد شده است که برای پروژه‌های بالای ۵۰۰ میلیارد تومان، یک «دفتر هماهنگی پروژه» تشکیل شود که نماینده‌ی تام‌الاختیار هر سه طرف در آن حضور دائمی داشته باشد. این دفتر می‌تواند تغییرات را در کمتر از ۷۲ ساعت بررسی کند و از تصمیم‌های شتاب‌زده جلوگیری کند. نویسندگان گزارش برآورد کرده‌اند که هزینه‌ی این دفتر کمتر از ۱ درصد کل هزینه‌ی پروژه خواهد بود.

مهندس فرهاد نیک‌پی، مشاور ارشد پروژه‌ی بزرگراه شمالی ـ جنوبی، در حاشیه‌ی نشست گفت: «ما بارها دیده‌ایم که یک تصمیم کوچک در ماه اول، در ماه دهم به یک بحران بزرگ تبدیل می‌شود. اگر همه‌ی طرف‌ها از همان ابتدا بدانند که چه کسی چه تصمیمی می‌گیرد، بسیاری از این مشکل‌ها اصلاً به وجود نمی‌آید.» او افزود که مشاور پروژه‌ی او در ۱۸ ماه گذشته ۳۱ نامه‌ی رسمی درباره‌ی تغییر مسیر ارسال کرده است که هیچ‌کدام پاسخ داده نشده‌اند.

در مقابل، مهندس کامران پیمانی، مدیر یکی از شرکت‌های پیمانکار عضو کنسرسیوم اجرای بخش شرقی بزرگراه، گفت که پیمانکار نیز گاهی مجبور است بدون دریافت به‌موقع صورت‌وضعیت، نیروی کار و تجهیزات را نگه دارد. او تأکید کرد که در برخی موارد، پیمانکار برای جلوگیری از توقف کار، هزینه‌ها را از جیب خود پرداخت کرده است. به گفته‌ی او، هرگونه راه‌حل باید هر دو طرف را در برابر ریسک‌های غیرقابل‌کنترل بیمه کند.

گزارش پیشنهاد کرده است که از ابتدای سال ۱۴۰۵ آزمایشی در ۳ پروژه‌ی بزرگ اجرا شود و نتایج آن پس از ۱۸ ماه ارزیابی شود. اگر این آزمایش موفق باشد، قرار است به ۱۰ پروژه‌ی دیگر تعمیم داده شود. مسئولان وزارت راه و شهرسازی هنوز درباره‌ی این پیشنهاد اظهارنظر رسمی نکرده‌اند، اما انتظار می‌رود تا پایان آبان ماه تصمیم نهایی اعلام شود.

مدیریت ترافیک در محور ۷۲ کیلومتری آبگینه ـ سرخه‌دشت از ۱۵ آذر

ساعت تردد سنگین‌وزن در ۱۲ ایستگاه محدود می‌شود

آبگینه/ ۱۰ آبان: مدیریت ترافیک در محور ۷۲ کیلومتری آبگینه ـ سرخه‌دشت از ۱۵ آذر وارد مرحله‌ی تازه‌ای می‌شود. در این مرحله تردد سنگین‌وزن در ۱۲ ایستگاه محدود می‌شود. این تصمیم پس از ۱۸ ماه بررسی داده‌های ترافیکی و ۳ ماه آزمایش محدودیت‌ها گرفته شده است.

بر اساس این طرح، تردد خودروهای بالای ۳۵ تن در ساعت‌های ۷ تا ۱۰ و ۱۶ تا ۱۹ فقط در ۴ ایستگاه مجاز است. در ساعت‌های دیگر، این خودروها باید از مسیر جایگزین عبور کنند. فاصله‌ی این مسیر جایگزین تا ۴۰ کیلومتر است. مسئولان می‌گویند هدف، کاهش ترافیک در ساعت‌های اوج و کاهش تصادف‌های زنجیره‌ای است.

در ۱۸ ماه گذشته، ۶۳ تصادف در این محور ثبت شده که ۱۱ نفر در آن جان باخته‌اند. بیشتر این تصادف‌ها در ساعت‌های شلوغ و در فاصله‌ی کوتاه میان ایستگاه‌ها رخ داده است. به گفته‌ی مسئولان، بسیاری از این تصادف‌ها به‌دلیل ترمز ناگهانی و فاصله‌ی کم خودروها با یکدیگر بوده است.

مهندس فرهاد نیک‌پی، مدیر طرح، گفت: «ما نمی‌خواهیم کسی را از جاده دور کنیم. می‌خواهیم مسیر را برای همه امن‌تر کنیم.» او افزود که ۴ ایستگاه جدید با ۲۸ خط عبور نصب شده و ۱۲ ایستگاه قدیمی بازسازی شده‌اند. به گفته‌ی او، ۹ دوربین هوشمند تشخیص پلاک و ۶ سامانه‌ی وزن‌سنج در حال عبور نیز در این محور فعال شده‌اند.

با این حال، برخی رانندگان از طولانی‌شدن مسیر گلایه دارند. حمید رضایی، راننده‌ی کامیون ۱۸ تنی، می‌گوید که مسیر جایگزین برای او ۶۰ کیلومتر اضافه‌سفر دارد و هزینه‌ی سوخت را بالا می‌برد. او پرسید که چرا برای کامیون‌های سبک‌تر هم همین مسیر تعیین شده است. مسئولان پاسخ داده‌اند که در مرحله‌ی دوم، معافیت برای خودروهای ۲۵ تن هم بررسی می‌شود.

شرکت مشاور طرح، شرکت مهندسی راه‌سازان پویا، اعلام کرده که ۱۲ دوربین سیار هم برای کنترل سرعت و توقف غیرمجاز در نظر گرفته شده است. این دوربین‌ها در ۳ نقطه‌ی پرحادثه مستقر می‌شوند. مسئولان می‌گویند اگر کاهش تصادف‌ها در ۶ ماه اول به کمتر از ۴۰ فقره برسد، طرح دائمی می‌شود.

(مشاور/ آبگینه ـ سرخه‌دشت)

مشاور ۱۲ پروژه‌ی بزرگ عمرانی: ۶۰ درصد تأخیرها به‌دلیل ضعف هماهنگی بوده است

گزارش ۱۰ ساله درباره‌ی ۱۲ پروژه‌ی بزرگ عمرانی نشان می‌دهد که بیشتر تأخیرها نه به‌دلیل کمبود منابع، بلکه به‌دلیل ضعف در هماهنگی میان دستگاه‌ها رخ داده است

(گزارش از مهندس فرهاد نیک‌پی)

تهران/ هفت‌روز/ ۱۲ مهر ۱۴۰۴: گزارش تازه‌ای که روز سه‌شنبه در نشست تخصصی هماهنگی پروژه‌های بزرگ عمرانی در تالار همایش‌های شهر ارغوان‌دشت ارائه شد، نشان می‌دهد که بیش از ۶۰ درصد تأخیرهای ثبت‌شده در ۱۲ پروژه‌ی بزرگ در ۱۰ سال گذشته نه به‌دلیل کمبود منابع مالی، بلکه به‌دلیل ضعف در هماهنگی میان دستگاه‌های اجرایی رخ داده است. این گزارش که حاصل بررسی ۱۲ پروژه‌ی بزرگ در ۱۰ سال گذشته است، تأکید می‌کند که اگر ساز و کار مشخصی برای هماهنگی میان کارفرما، مشاور و پیمانکار تعریف شود، می‌توان تا ۱۵ درصد از زمان اجرای این پروژه‌ها را کاهش داد.

به گفته‌ی نویسندگان گزارش، در بسیاری از این پروژه‌ها تصمیم‌های کلیدی درباره‌ی مسیر، استانداردها یا تأمین اعتبار بدون مشورت با مشاور و پیمانکار گرفته شده و همین امر باعث شده است که اجرا ناچار شود چند بار متوقف یا اصلاح شود. در نمونه‌ی پروژه‌ی بزرگراه شمالی ـ جنوبی، که ۱۴۰ کیلومتر طول دارد، تغییر مسیر در فاز دوم بدون هماهنگی با پیمانکار باعث شد ۱۸ ماه کار متوقف بماند و هزینه‌ی پروژه ۲۳ درصد بالا برود.

در این گزارش آمده است که در ۷ پروژه از ۱۲ پروژه‌ی بررسی‌شده، کارفرما بدون مشورت با مشاور و پیمانکار تغییر در طراحی یا استانداردها اعمال کرده است. در ۵ پروژه نیز تأخیر ناشی از تأمین‌نشدن به‌موقع زمین یا مجوزهای محیط‌زیست بوده است. نویسندگان گزارش تأکید می‌کنند که این موارد را نمی‌توان صرفاً به پیمانکار نسبت داد، زیرا بخش بزرگی از آن‌ها خارج از کنترل اجرایی پیمانکار رخ داده است.

گزارش همچنین نشان می‌دهد که در پروژه‌هایی که جلسه‌های هماهنگی هفتگی با حضور نمایندگان کارفرما، مشاور و پیمانکار برگزار شده، میانگین تأخیر به ۶ درصد رسیده است، در حالی که در پروژه‌های بدون این جلسه‌ها، تأخیر به ۲۸ درصد رسیده است. به گفته‌ی نویسندگان، این جلسه‌ها نباید صرفاً جلسه‌ی گزارش باشند، بلکه باید برای حل مشکل و تصمیم‌گیری سریع تشکیل شوند.

در بخش دیگری از گزارش، پیشنهاد شده است که برای پروژه‌های بالای ۵۰۰ میلیارد تومان، یک «دفتر هماهنگی پروژه» تشکیل شود که نماینده‌ی تام‌الاختیار هر سه طرف در آن حضور دائمی داشته باشد. این دفتر می‌تواند تغییرات را در کمتر از ۷۲ ساعت بررسی کند و از تصمیم‌های شتاب‌زده جلوگیری کند. نویسندگان گزارش برآورد کرده‌اند که هزینه‌ی این دفتر کمتر از ۱ درصد کل هزینه‌ی پروژه خواهد بود.

مهندس فرهاد نیک‌پی، مشاور ارشد پروژه‌ی بزرگراه شمالی ـ جنوبی، در حاشیه‌ی نشست گفت: «ما بارها دیده‌ایم که یک تصمیم کوچک در ماه اول، در ماه دهم به یک بحران بزرگ تبدیل می‌شود. اگر همه‌ی طرف‌ها از همان ابتدا بدانند که چه کسی چه تصمیمی می‌گیرد، بسیاری از این مشکل‌ها اصلاً به وجود نمی‌آید.» او افزود که مشاور پروژه‌ی او در ۱۸ ماه گذشته ۳۱ نامه‌ی رسمی درباره‌ی تغییر مسیر ارسال کرده است که هیچ‌کدام پاسخ داده نشده‌اند.

در مقابل، مهندس کامران پیمانی، مدیر یکی از شرکت‌های پیمانکار عضو کنسرسیوم اجرای بخش شرقی بزرگراه، گفت که پیمانکار نیز گاهی مجبور است بدون دریافت به‌موقع صورت‌وضعیت، نیروی کار و تجهیزات را نگه دارد. او تأکید کرد که در برخی موارد، پیمانکار برای جلوگیری از توقف کار، هزینه‌ها را از جیب خود پرداخت کرده است. به گفته‌ی او، هرگونه راه‌حل باید هر دو طرف را در برابر ریسک‌های غیرقابل‌کنترل بیمه کند.

گزارش پیشنهاد کرده است که از ابتدای سال ۱۴۰۵ آزمایشی در ۳ پروژه‌ی بزرگ اجرا شود و نتایج آن پس از ۱۸ ماه ارزیابی شود. اگر این آزمایش موفق باشد، قرار است به ۱۰ پروژه‌ی دیگر تعمیم داده شود. مسئولان وزارت راه و شهرسازی هنوز درباره‌ی این پیشنهاد اظهارنظر رسمی نکرده‌اند، اما انتظار می‌رود تا پایان آبان ماه تصمیم نهایی اعلام شود.

مدیریت ترافیک در محور ۷۲ کیلومتری آبگینه ـ سرخه‌دشت از ۱۵ آذر

ساعت تردد سنگین‌وزن در ۱۲ ایستگاه محدود می‌شود

آبگینه/ ۱۰ آبان: مدیریت ترافیک در محور ۷۲ کیلومتری آبگینه ـ سرخه‌دشت از ۱۵ آذر وارد مرحله‌ی تازه‌ای می‌شود. در این مرحله تردد سنگین‌وزن در ۱۲ ایستگاه محدود می‌شود. این تصمیم پس از ۱۸ ماه بررسی داده‌های ترافیکی و ۳ ماه آزمایش محدودیت‌ها گرفته شده است.

بر اساس این طرح، تردد خودروهای بالای ۳۵ تن در ساعت‌های ۷ تا ۱۰ و ۱۶ تا ۱۹ فقط در ۴ ایستگاه مجاز است. در ساعت‌های دیگر، این خودروها باید از مسیر جایگزین عبور کنند. فاصله‌ی این مسیر جایگزین تا ۴۰ کیلومتر است. مسئولان می‌گویند هدف، کاهش ترافیک در ساعت‌های اوج و کاهش تصادف‌های زنجیره‌ای است.

در ۱۸ ماه گذشته، ۶۳ تصادف در این محور ثبت شده که ۱۱ نفر در آن جان باخته‌اند. بیشتر این تصادف‌ها به‌دلیل ترمز ناگهانی و فاصله‌ی کم خودروها با یکدیگر بوده است. به گفته‌ی مسئولان، بسیاری از این تصادف‌ها در ساعت‌های شلوغ و در فاصله‌ی کوتاه میان ایستگاه‌ها رخ داده است.

مهندس فرهاد نیک‌پی، مدیر طرح، گفت: «ما نمی‌خواهیم کسی را از جاده دور کنیم. می‌خواهیم مسیر را برای همه امن‌تر کنیم.» او افزود که ۴ ایستگاه جدید با ۲۸ خط عبور نصب شده و ۱۲ ایستگاه قدیمی بازسازی شده‌اند. به گفته‌ی او، ۹ دوربین هوشمند تشخیص پلاک و ۶ سامانه‌ی وزن‌سنج در حال عبور نیز در این محور فعال شده‌اند.

با این حال، برخی رانندگان از طولانی‌شدن مسیر گلایه دارند. حمید رضایی، راننده‌ی کامیون ۱۸ تنی، می‌گوید که مسیر جایگزین برای او ۶۰ کیلومتر اضافه‌سفر دارد و هزینه‌ی سوخت را بالا می‌برد. او پرسید که چرا برای کامیون‌های سبک‌تر هم همین مسیر تعیین شده است. مسئولان پاسخ داده‌اند که در مرحله‌ی دوم، معافیت برای خودروهای ۲۵ تن هم بررسی می‌شود.

شرکت مشاور طرح، شرکت مهندسی راه‌سازان پویا، اعلام کرده که ۱۲ دوربین سیار هم برای کنترل سرعت و توقف غیرمجاز در نظر گرفته شده است. این دوربین‌ها در ۳ نقطه‌ی پرحادثه مستقر می‌شوند. مسئولان می‌گویند اگر کاهش تصادف‌ها در ۶ ماه اول به کمتر از ۴۰ فقره برسد، طرح دائمی می‌شود.

(مشاور/ آبگینه ـ سرخه‌دشت)

مشاور ۱۲ پروژه‌ی بزرگ عمرانی: ۶۰ درصد تأخیرها به‌دلیل ضعف هماهنگی بوده است

گزارش ۱۰ ساله درباره‌ی ۱۲ پروژه‌ی بزرگ عمرانی نشان می‌دهد که بیشتر تأخیرها نه به‌دلیل کمبود منابع، بلکه به‌دلیل ضعف در هماهنگی میان دستگاه‌ها رخ داده است

(گزارش از مهندس فرهاد نیک‌پی)

تهران/ هفت‌روز/ ۱۲ مهر ۱۴۰۴: گزارش تازه‌ای که روز سه‌شنبه در نشست تخصصی هماهنگی پروژه‌های بزرگ عمرانی در تالار همایش‌های شهر ارغوان‌دشت ارائه شد، نشان می‌دهد که بیش از ۶۰ درصد تأخیرهای ثبت‌شده در ۱۲ پروژه‌ی بزرگ در ۱۰ سال گذشته نه به‌دلیل کمبود منابع مالی، بلکه به‌دلیل ضعف در هماهنگی میان دستگاه‌های اجرایی رخ داده است. این گزارش که حاصل بررسی ۱۲ پروژه‌ی بزرگ در ۱۰ سال گذشته است، تأکید می‌کند که اگر ساز و کار مشخصی برای هماهنگی میان کارفرما، مشاور و پیمانکار تعریف شود، می‌توان تا ۱۵ درصد از زمان اجرای این پروژه‌ها را کاهش داد.

به گفته‌ی نویسندگان گزارش، در بسیاری از این پروژه‌ها تصمیم‌های کلیدی درباره‌ی مسیر، استانداردها یا تأمین اعتبار بدون مشورت با مشاور و پیمانکار گرفته شده و همین امر باعث شده است که اجرا ناچار شود چند بار متوقف یا اصلاح شود. در نمونه‌ی پروژه‌ی بزرگراه شمالی ـ جنوبی، که ۱۴۰ کیلومتر طول دارد، تغییر مسیر در فاز دوم بدون هماهنگی با پیمانکار باعث شد ۱۸ ماه کار متوقف بماند و هزینه‌ی پروژه ۲۳ درصد بالا برود.

در این گزارش آمده است که در ۷ پروژه از ۱۲ پروژه‌ی بررسی‌شده، کارفرما بدون مشورت با مشاور و پیمانکار تغییر در طراحی یا استانداردها اعمال کرده است. در ۵ پروژه نیز تأخیر ناشی از تأمین‌نشدن به‌موقع زمین یا مجوزهای محیط‌زیست بوده است. نویسندگان گزارش تأکید می‌کنند که این موارد را نمی‌توان صرفاً به پیمانکار نسبت داد، زیرا بخش بزرگی از آن‌ها خارج از کنترل اجرایی پیمانکار رخ داده است.

گزارش همچنین نشان می‌دهد که در پروژه‌هایی که جلسه‌های هماهنگی هفتگی با حضور نمایندگان کارفرما، مشاور و پیمانکار برگزار شده، میانگین تأخیر به ۶ درصد رسیده است، در حالی که در پروژه‌های بدون این جلسه‌ها، تأخیر به ۲۸ درصد رسیده است. به گفته‌ی نویسندگان، این جلسه‌ها نباید صرفاً جلسه‌ی گزارش باشند، بلکه باید برای حل مشکل و تصمیم‌گیری سریع تشکیل شوند.

در بخش دیگری از گزارش، پیشنهاد شده است که برای پروژه‌های بالای ۵۰۰ میلیارد تومان، یک «دفتر هماهنگی پروژه» تشکیل شود که نماینده‌ی تام‌الاختیار هر سه طرف در آن حضور دائمی داشته باشد. این دفتر می‌تواند تغییرات را در کمتر از ۷۲ ساعت بررسی کند و از تصمیم‌های شتاب‌زده جلوگیری کند. نویسندگان گزارش برآورد کرده‌اند که هزینه‌ی این دفتر کمتر از ۱ درصد کل هزینه‌ی پروژه خواهد بود.

مهندس فرهاد نیک‌پی، مشاور ارشد پروژه‌ی بزرگراه شمالی ـ جنوبی، در حاشیه‌ی نشست گفت: «ما بارها دیده‌ایم که یک تصمیم کوچک در ماه اول، در ماه دهم به یک بحران بزرگ تبدیل می‌شود. اگر همه‌ی طرف‌ها از همان ابتدا بدانند که چه کسی چه تصمیمی می‌گیرد، بسیاری از این مشکل‌ها اصلاً به وجود نمی‌آید.» او افزود که مشاور پروژه‌ی او در ۱۸ ماه گذشته ۳۱ نامه‌ی رسمی درباره‌ی تغییر مسیر ارسال کرده است که هیچ‌کدام پاسخ داده نشده‌اند.

در مقابل، مهندس کامران پیمانی، مدیر یکی از شرکت‌های پیمانکار عضو کنسرسیوم اجرای بخش شرقی بزرگراه، گفت که پیمانکار نیز گاهی مجبور است بدون دریافت به‌موقع صورت‌وضعیت، نیروی کار و تجهیزات را نگه دارد. او تأکید کرد که در برخی موارد، پیمانکار برای جلوگیری از توقف کار، هزینه‌ها را از جیب خود پرداخت کرده است. به گفته‌ی او، هرگونه راه‌حل باید هر دو طرف را در برابر ریسک‌های غیرقابل‌کنترل بیمه کند.

گزارش پیشنهاد کرده است که از ابتدای سال ۱۴۰۵ آزمایشی در ۳ پروژه‌ی بزرگ اجرا شود و نتایج آن پس از ۱۸ ماه ارزیابی شود. اگر این آزمایش موفق باشد، قرار است به ۱۰ پروژه‌ی دیگر تعمیم داده شود. مسئولان وزارت راه و شهرسازی هنوز درباره‌ی این پیشنهاد اظهارنظر رسمی نکرده‌اند، اما انتظار می‌رود تا پایان آبان ماه تصمیم نهایی اعلام شود.

مدیریت ترافیک در محور ۷۲ کیلومتری آبگینه ـ سرخه‌دشت از ۱۵ آذر

ساعت تردد سنگین‌وزن در ۱۲ ایستگاه محدود می‌شود

آبگینه/ ۱۰ آبان: مدیریت ترافیک در محور ۷۲ کیلومتری آبگینه ـ سرخه‌دشت از ۱۵ آذر وارد مرحله‌ی تازه‌ای می‌شود. در این مرحله تردد سنگین‌وزن در ۱۲ ایستگاه محدود می‌شود. این تصمیم پس از ۱۸ ماه بررسی داده‌های ترافیکی و ۳ ماه آزمایش محدودیت‌ها گرفته شده است.

بر اساس این طرح، تردد خودروهای بالای ۳۵ تن در ساعت‌های ۷ تا ۱۰ و ۱۶ تا ۱۹ فقط در ۴ ایستگاه مجاز است. در ساعت‌های دیگر، این خودروها باید از مسیر جایگزین عبور کنند. فاصله‌ی این مسیر جایگزین تا ۴۰ کیلومتر است. مسئولان می‌گویند هدف، کاهش ترافیک در ساعت‌های اوج و کاهش تصادف‌های زنجیره‌ای است.

در ۱۸ ماه گذشته، ۶۳ تصادف در این محور ثبت شده که ۱۱ نفر در آن جان باخته‌اند. بیشتر این تصادف‌ها به‌دلیل ترمز ناگهانی و فاصله‌ی کم خودروها با یکدیگر بوده است. به گفته‌ی مسئولان، بسیاری از این تصادف‌ها در ساعت‌های شلوغ و در فاصله‌ی کوتاه میان ایستگاه‌ها رخ داده است.

مهندس فرهاد نیک‌پی، مدیر طرح، گفت: «ما نمی‌خواهیم کسی را از جاده دور کنیم. می‌خواهیم مسیر را برای همه امن‌تر کنیم.» او افزود که ۴ ایستگاه جدید با ۲۸ خط عبور نصب شده و ۱۲ ایستگاه قدیمی بازسازی شده‌اند. به گفته‌ی او، ۹ دوربین هوشمند تشخیص پلاک و ۶ سامانه‌ی وزن‌سنج در حال عبور نیز در این محور فعال شده‌اند.

با این حال، برخی رانندگان از طولانی‌شدن مسیر گلایه دارند. حمید رضایی، راننده‌ی کامیون ۱۸ تنی، می‌گوید که مسیر جایگزین برای او ۶۰ کیلومتر اضافه‌سفر دارد و هزینه‌ی سوخت را بالا می‌برد. او پرسید که چرا برای کامیون‌های سبک‌تر هم همین مسیر تعیین شده است. مسئولان پاسخ داده‌اند که در مرحله‌ی دوم، معافیت برای خودروهای ۲۵ تن هم بررسی می‌شود.

شرکت مشاور طرح، شرکت مهندسی راه‌سازان پویا، اعلام کرده که ۱۲ دوربین سیار هم برای کنترل سرعت و توقف غیرمجاز در نظر گرفته شده است. این دوربین‌ها در ۳ نقطه‌ی پرحادثه مستقر می‌شوند. مسئولان می‌گویند اگر کاهش تصادف‌ها در ۶ ماه اول به کمتر از ۴۰ فقره برسد، طرح دائمی می‌شود.

(مشاور/ آبگینه ـ سرخه‌دشت)