

خودرو، ترافیک، پل فلزی

افزایش حجم ترافیک را می توان از نخستین بین آمدهای طبیعی - صلی فلزونی مفادوم وسایل حمل و نقل به شمار آورد. وسیله نقلیه های که امروزه سرعت بیشتر، به نقل و انتقال و جا به جایی انسان و کالا و تاثیر فراروان آن در پیشرفت امور و ارتقای سطح زندگی انسان، امروزه ویژه در شهرهای بزرگ به محفل مسزورگی نیز تبدیل شده و مستفسرکاران، کارشناسان و متخصصان را سرگرم مطالعه، طراحی و برنامه ریزی مستوره، به منظور گریز از ترافیک سنگین و سرگردان پارک اتومبیل در محل کار، خرید و غیره کرده است. اهداف پل فلزی سوارخودرو بر روی تقاطع های پرترافیک یکی از راهکارهای حمل و نیز از اولین فکرای طراحی و متخصصان حمل و نقل شهری است که در ۳۰ سال اخیر در کشور ما نیز به آن توجه شده و اکنون علاوه بر تهران بزرگ، در شهرهای دیگر، گامی پیش می نهد این لیل پل ها را مشاهده کرده. مانند پل های ۱۱۵ م، ۱۰۰ م، ۱۰۰ م در مناطق رانامان احداث شده است. طراحی، محاسبه و ساخت این پل همانند پل های مشابه خود در نقاط دیگر از جمله تهران توسط شرکت های آلمانی و بلژیکی و نسبت آنها با همکاری شرکت های داخلی انجام گرفته است. روکش دو سطح این نوع پل، بر اثر اصطکاک حاصل از رفت-آمدهای اتومبیل ها به وسزمدن اثر خسریه و مسایش حاصل از نسروی نرموده نامیکی چرخها به مرور زمان سایش یافته و در نتیجه سطح مورد نظر سبلی شده و اساس (Base) پل ظاهر می گردد. همچنین در فصل زمستان در اثر زنجیر چرخ و عبور خودروها با این حالت و نیز برخورد زنجیر چرخها به هنگام ترمز گرفتن، سبلی لری از آسفالت روی پل از جا کنده می شود و این امر نیز در جهت هدایت ترافیک موجود و نیز انتقال نیروهای وارده به سازه زیرین (Sub Structure) مشکلات عمده ای را موجب می شود و بخصوص در فصل بهشتندان به دلیل لغزندگی سطح فلزی عرضه، ترمز اتومبیل ها را با مشکل

مواجه می کند و چه بسا موجب حوادث ناگوار ناشی از تصادف نیز می شود. از آنجائی که عرض پلهای فلزی به ضخامت 20mm است، انجام روکش مناسب روی آنها همیشه با مشکل عرضه Base مواجه بوده است. اولین روشی که متخصصان برای روکش پلهای فلزی استفاده کرده اند و تقاطع های مسزور، مسزور و حلال آگاحمد از نمونه های آن بشمار می رود، موروثت آسبیل نوده است. چرا که از همان آسفالت مخصوص حسابانها و جاده ها به عنوان روکش بر روی سطح پل های فلزی ریخته شده است. در حالی که باید از آسفالت مخصوص بعنوان روکش بر روی پلهای فلزی استفاده شود. منظور از آسفالت مخصوص، آسفالتی است که با دانه بندی مخصوص و منظم و درصد قیر مناسب با آن تهیه شده باشد. البته هدف اولیه از برپا داشتن چنین پلهایی در تهران رفع مشکل ترافیک در کوته مدت و به عبارت روشن تر تا ۱۰-۱۵ سال، طرح ۱۰۰ م، بهره برداری از این وسیله جابه جایی درون شهری بوده است. اما اکنون که مشخص شده است مترو هنوز تا سراسر احیل پایتشی گار و رسیدن به بهره برداری عمده، فاصله زیادی دارد، موضوع، به کلی فرقی کرده و بحث استفاده دائمی از پلهای پیشگفته، بطور جدی مورد توجه قرار گرفته است و بدیهی است که در محافل فنی بحث هایی را برانگیخته باشد که مهمترین آن در درجه اول تعمیرات اساسی و آزمایش های لازم ایمنی است و چنانچه بخوانیم این لیل پل ها را واقعا بطور دایم زیر بهره برداری داشته باشیم، لازم است بطور مرتب نیز در چشم انداز ایمنی قرار گیرند و به موقع و مخصوصا همه ساله قبل از فرا رسیدن زمستان روکش مفادوم برای آنها در نظر گرفته شده و تعمیرات لازم انجام گیرد.

فرهاد صالحیان سبیل

