



صورت مساله «واضح» است

حرف اول

۱ | این روزها برنامه پنج ساله دوم شهرداری تهران با برگزاری نشست‌های متعدد و توسط کمیسیون‌های تخصصی شورای اسلامی شهرمان در حال بررسی است تا به سبب همفکری و اجماع اندیشه‌های متولیان امر مدیریت شهری، اولویت اقدامات اجرایی در سال‌های پیش رو تبیین شود. تعیین سرفصل‌ها و ضرورت‌های این برنامه البته مهم و تاثیرگذار است چرا که اگر در تشخیص اولویت‌ها اشتباهی صورت گیرد، به تبع آن بودجه و اعتبارات نیز در بهترین شکل ممکن خود هزینه نمی‌شوند و ضمن از دست رفتن زمان، مشکلات اصلی به قوت خود باقی مانده و چه بسا ریشه محکم‌تری پیدا می‌کنند.

۲ | یکی از ساده‌ترین و در عین حال کاربردی‌ترین روش‌های «مساله یابی» در امور اجتماعی، توجه به نقطه نظرات مردم و واکاوی دغدغه‌های روزمره ایشان از دل اظهار نظرهای حتی بعضاً عامیانه است. اگر این واقعیت را قبول کنیم و آن را در مرحله عمل به کار بندیم، عموماً دچار اشتباه در تعیین اولویت‌ها نخواهیم شد و هدف گذاری‌ها یمان در برنامه‌های اجرایی به نتیجه لازم منجر خواهد شد. بنابراین وقتی می‌توانیم از موفقیت با قاطعیت سخن بگوییم که در پس برنامه‌ها، فعالیت‌ها، هزینه‌گردها و صرف زمان، رضایت عمومی هم حاصل شده باشد.

۳ | توسعه مترو البته یکی از اولویت‌های اصلی برنامه پنج ساله دوم شهرداری تهران است تا بلکه با رسیدن به حد نصاب‌های اولیه و استاندارد‌های روز دنیا، افق بهره‌مندی از حمل و نقل عمومی آسان و ارزان قیمت حاصل شود؛ در این مساله هیچ شکی نیست اما این ضرورت نباید ما را از دیگر نیازهای شهر مغفول سازد. به این مثال‌ها توجه کنید؛ وقتی ما می‌گوییم مردم از وضعیت روکش آسفالت معابر ترافیکی خسته شده‌اند، یعنی باید طرح تونل‌های مشترک تاسیسات شهری را جدی بگیریم تا برای شناسایی و رفع یک نقص در شبکه تاسیسات، هر بار مجبور نباشیم خیابان‌ها را کنده کاری کنیم. وقتی از معضل آبگرفتگی معابر در هنگام افزایش نزولات آسمانی سخن می‌گوییم، یعنی باید سیاست‌های طرح مدیریت جامع آب‌های سطحی را هر چه سریعتر دنبال کنیم. وقتی می‌گوییم شبکه بزرگراهی ما هنوز دارای نقاط کور ترافیکی است، یعنی باید نواقص را به شکلی برطرف ساخت. وقتی با انباشت زندگی شهری در روی پوست شهر مواجه هستیم، پس باید توسعه فضاهای زیرسطحی را به شکلی فراگیر وارد مرحله عملیات اجرایی سازیم.

۴ | یافتن اولویت‌ها ساده است؛ به شرط آن که مشکلات را از دید مردم و نه صرفاً با نگاه خود در یابیم. ماهم در این شهر زندگی کرده و نیازهای ضروری تهران را هر روز لمس می‌کنیم. دغدغه‌های عمومی در یکی دو مورد خلاصه نمی‌شوند و البته عزم ملی را طلب می‌نمایند. در این میان پایتخت باید برای دولت حداقل به اندازه یک کشور ۱۰ میلیون نفری مهم باشد و تشریک مساعی در رفع مسائل آن صورت پذیرد.



مطالعاتی که مراحل پایانی خود را طی می‌کنند

طرح‌های لیست انتظار

شکی نیست که تمام مطالعات و امکان‌سنجی‌های صورت گرفته به منظور اجرای پروژه‌های عمرانی، توفیق رسیدن به مرحله اقدامات اجرایی و عملیاتی را نمی‌یابند. آنچه واضح است این که هیچ کلانشهری در دنیا از منابع مالی لازم برای اجرای همزمان تمام طرح‌های توسعه‌ای برخوردار نیست و در این میان اولویت‌بندی نیازها، حرف اول را می‌زند. با این وجود همیشه می‌توان از طریق مطالعه و بررسی طرح‌های آماده اجرا، به بخشی از تحولات آتی در زمینه فعالیت‌های فنی و عمرانی پی برد... صفحات ۵۴

۰۳ | نیازهای عمرانی تهران از منظر برنامه ۵ ساله دوم اهمیت تونل‌های مشترک تاسیسات شهری مهلت یک ماهه شورای اسلامی شهر تهران برای بررسی برنامه ۵ ساله دوم شهرداری، از چند روز پیش آغاز شده است و حالا جلسات کمیسیون‌ها و کمیته‌های پارلمان شهری بیش از دیگر اوقات سال رونق دارد. در این میان بررسی، چکش‌کاری و تعیین تکلیف ماموریت‌های میان مدت معاونت فنی و عمرانی شهرداری...

۰۲ | ماموریت عمرانی شهرداری در قبال مساله آلودگی هوا اتصال نقاط کور شبکه بزرگراهی تکرار مکرر اخبار آلودگی هوا و قرار گرفتن وضعیت هوای پایتخت در شرایط «ناسالم» در خبرگزاری‌ها و سایت‌های خبری طی هفته‌های گذشته، برای چندمین سال متوالی فضای عمومی کشور را برای مدتی هر چند به کوتاهی عمر زمستان، با این موضوع و راهکارهای موثر مقابله با آن درگیر کرده است...

معاور غیر شریانی، ایجاد و ارتقاء کیفیت معابر پیاده‌رو و نیز اصلاح هندسی تقاطع‌ها و میادین که از طراحی تا اجرا و پس از آن نگهداشت، جزو شرح وظایف معاونت‌های فنی و عمرانی مناطق محسوب می‌شود.

□ روزانه ۶ کیلومتر خودرو به تهران اضافه می‌شود!

معاونت فنی و عمرانی شهرداری تهران در راستای تحقق این مأموریت‌ها، احداث ده‌ها و صدها کیلومتر از بخش‌های باقی‌مانده شبکه بزرگراهی پایتخت را در دستور کار قرار داد تا با رفع بسیاری از گره‌های ترافیکی از طریق برقراری اتصالات لازم میان معابر پایتخت، عملاً مانعی بر سر راه افزایش آلودگی هوای تهران ایجاد کند؛ هر چند این مانع هر اندازه هم که موثر و کارآمد باشد، یاری مقابله با روزانه ۶ کیلومتر خودرویی که پس از مزین شدن به پلاک تهران به شبکه معابر افزوده می‌شود را ندارد!

استفاده از واحد طول برای محاسبه صف خودروهای جدید و میزان تأثیر شمار رو به فزونی خودروها بر آلودگی هوا، شاید کار غیرمتعارفی به نظر برسد اما مطرح شدن آن فهم عمیق‌تری از نقش این پارامتر بر آلودگی هوا را به دنبال دارد. نخستین پرسشی که با شنیدن این آمار به ذهن متبادر می‌شود آن است که سالانه چند کیلومتر بزرگراه جدید می‌تواند پاسخگوی نیاز خودروهای جدید باشد؟

□ جلوگیری از کارکرد در جای خودروها

گذشته از این‌ها، شهرداری تهران تنها در کمتر از ۴ سال اخیر برای رفع مشکل فقر معابر پایتخت به ویژه در نقاط شرقی و جنوب شرقی شهر، مجموعاً حدود ۱۵۰ کیلومتر مسیر بزرگراهی احداث کرد و در یک قدمی تکمیل ۱۰۰ درصدی رینگ داخلی و خارجی بزرگراه‌های تهران قرار دارد. معابر احداث شده علاوه بر کوتاه کردن مسیرها، با ایجاد ترافیک روان، مانع کارکرد در جای خودروها می‌شود و این امر به نوبه خود کاهش آلودگی هوا را به دنبال دارد.

درجا کار کردن خودروها در ترافیک‌های سنگین که بعضاً موجب می‌شود مردم برخی خیابان‌ها و حتی بزرگراه‌های شهرمان را به یک پارکینگ عمومی بزرگ تشبیه کنند، به حدی در تشدید آلودگی هوا موثر است که به یکی از ممنوعیت‌های ترافیکی در شهر نیویورک تبدیل شده است! در نیویورک برای کاهش آلودگی هوا، مقررات ویژه‌ای وضع شده است که بر اساس یکی از بندهای آن، رانندگان در صورت کارکرد در جای خودرو و بیش از یک دقیقه، حداقل ۳۵۰ دلار جریمه می‌شوند. در این میان افزایش ظرفیت شبکه معابر متناسب با نیازهای هر منطقه پایتخت می‌تواند مانع کارکرد در جای وسایل نقلیه در ساعات اوج ترافیک صبحگاهی و عصرگاهی شود. البته نقش پرنرنگ پلیس راهنمایی و رانندگی در مدیریت ترافیک معابر و چراغ‌های راهنمایی نیز برای جلوگیری از کارکرد در جای خودروها را نباید نادیده گرفت.

□ یک قدم تا تکمیل رینگ بزرگراهی

سخت بی کیفیت، خودروهای بی کیفیت و پر شمار، کمبود ظرفیت ناوگان حمل و نقل عمومی در سایه کوتاهی دولت گذشته و کارخانجات آلاینده حومه تهران و شرایطی که در آن همه چیزمان به همه چیزمان می‌آید، حاصل کم‌توجهی یک به یک دستگاه‌های موثر در کاهش آلودگی هوا است. معاونت فنی و عمرانی اما به اندازه توان و متناسب با مأموریت‌های خود در این حوزه، در راستای تکمیل اندک بخش‌های باقی‌مانده از رینگ بزرگراهی تهران و نیز رفع موارد لکه‌ای برقراری اتصالات معابر در سرتاسر شهر، برنامه احداث ۵۰ کیلومتر مسیر بزرگراهی جدید را در صورت تصویب لایحه برنامه ۵ ساله دوم شهرداری تهران در شورای شهر در دستور کار قرار خواهد داد. هر چند که قطعاً تنها بخش کوچکی از قصه تکراری قاتل خاموش تهران، به این ترتیب به سرانجام خواهد رسید.



مأموریت عمرانی شهرداری در قبال مساله آلودگی هوا

اتصال نقاط کور شبکه بزرگراهی

تکرار مکرر اخبار آلودگی هوا و قرار گرفتن وضعیت هوای پایتخت در شرایط «ناسالم» در خبرگزاری‌ها و سایت‌های خبری طی هفته‌های گذشته، برای چندمین سال متوالی فضای عمومی کشور را برای مدتی هر چند به کوتاهی عمر زمستان، با این موضوع و راهکارهای موثر مقابله با آن درگیر کرده است. در این میان رفع بسیاری از گره‌های ترافیکی از طریق برقراری اتصالات لازم میان معابر از جمله اقداماتی است که در برنامه جامع حمل و نقل و ترافیک برای کاهش آلودگی هوا پیش‌بینی شده است.

خبرهایی نظیر انتشار روزانه ۱۲۰۰ تن مواد آلاینده در جو پایتخت و مرگ صدها تن از شهروندان بر اثر آلودگی هوا تا زگی خود را از دست داده‌اند. کار از نطق‌های پیاپی پیش از دستور نمایندگان مردم در مجلس و شورای شهر که البته ثمری به جز زنده نگه داشتن موضوع در محافل عمومی ندارد، گذشته و به تصویب طرح‌های عجیب و غریبی نظیر «انتقال پایتخت» رسیده است!

از این‌ها که اراده جمعی برخی مسئولان بیشتر به پاک کردن صورت مساله است تا حل و فصل آن، این روزها کم‌نگفته‌اند. آنچه که البته مغفول مانده، مرور نهادهای عمومی و دستگاه‌های دولتی بر وظایف قانونی خود در قبال اجرای مفاد مختلف «برنامه جامع مقابله با آلودگی هوای شهر تهران» است که در سال ۱۳۷۹ مصوب و مقرر شد که ظرف ۱۰ سال اجرایی شود.

□ تکالیف شهرداری در قبال مشکل آلودگی هوا

شهرداری تهران که در کنار وزارخانه‌های نفت، صنعت، معدن و تجارت، پلیس راهنمایی و رانندگی و سازمان حفاظت محیط‌زیست مسئولیت‌هایی برای اجرایی کردن برنامه جامع مقابله با آلودگی هوا بر عهده دارد، «طرح جامع حمل و نقل و ترافیک تهران» را تدوین و در پاییز سال ۱۳۸۶ در پارلمان شهری مصوب کرد.

در این طرح جامع علاوه بر ذکر مواردی همچون توسعه شبکه حمل و نقل عمومی، اعمال محدودیت برای وسایل نقلیه شخصی در محدوده مرکز شهر، کاهش زمان سفر ناوگان عمومی و نیمه عمومی و مواردی از این دست، به چند مورد که مستقیماً به مأموریت‌های حوزه عمرانی مرتبط است نیز اشاره شده است؛ موضوعاتی نظیر اتصال نقاط کور شبکه بزرگراهی و شریانی به شبکه



سخن مسئول

نظارت بر پروژه‌های عمرانی

مر ترضی طلایی*



بررسی برنامه عمرانی شهرداری تهران در ۵ سال آتی، همزمان با سایر فصول برنامه در کمیسیون عمران و حمل و نقل شورای شهر در حال انجام است. بودجه‌های عمرانی در برنامه ۵ ساله دوم فصل مشخصی دارد و به دلیل اهمیت ویژه پروژه‌هایی که در این سرفصل تعریف می‌شود، کمیته عمران که ذیل کمیسیون عمران و حمل و نقل است، از چندی پیش جلسات مستمر خود را برای بررسی مأموریت‌های معاونت فنی و عمرانی آغاز کرده و برای این منظور از تجارب و اطلاعات حضور معاون فنی و عمرانی و دیگر مدیران و کارشناسان این حوزه نیز بهره جسته است.

البته اجرای پروژه‌های عمرانی تنها در حوزه یک معاونت متمرکز نیست و شرکت‌ها و سازمان‌های وابسته به شهرداری نظیر شرکت توسعه فضاهای فرهنگی، شرکت نوسازی اراضی عباس‌آباد و سازمان عمران مناطق نیز پروژه‌های گوناگونی را متناسب با نیازهای شهر اجرا می‌کنند. اساساً بضاعت تمرکز اجرای پروژه‌های عمرانی در یک معاونت به تنهایی وجود ندارد و این مهم تشکیلات بسیار عریض و طولی طلب می‌کند.

با این حال به نظر می‌رسد نظام نظارت بر اجرای پروژه‌های این حوزه می‌تواند در معاونت فنی و عمرانی شهرداری تهران متمرکز شود؛ نظارت امری است که با توسل به هر ساز و کار، اگر قوی‌تر صورت بگیرد قطعاً احتمال حسن انجام کار بیشتر خواهد بود.

موضوع نظارت بر حسن اجرای پروژه‌های شهری در سومین دوره شورای شهر تهران نیز یکی از دغدغه‌های اصلی بود؛ به همین خاطر با تصویب شورا، باکری یکی از مهندسان مشاور به عنوان «عامل چهارم» برای نظارت بیشتر بر پروژه‌های عمرانی شهرداری تهران الزامی شد. به این ترتیب در ۳ سال اخیر تمام پروژه‌های عمرانی اجرا شده در پایتخت توسط هر مجموعه یا سازمان وابسته به شهرداری، از یک نظارت مضاعف برخوردار بوده است.

در عین حال متمرکز کردن ساز و کار نظارت عالی بر حسن اجرای پروژه‌های عمرانی در معاونت فنی و عمرانی شهرداری تهران که پیشنهاد برخی اعضای کمیسیون عمران و حمل و نقل شورا بوده است، باید مورد بررسی قرار بگیرد و در صورت لزوم می‌تواند در برنامه ۵ ساله دوم شهرداری گنجانده شود.

*نایب رییس شورای اسلامی شهر تهران

روزهای پر مشغله در شورای اسلامی شهر تهران

هفته گذشته جلسات مربوط به بررسی برنامه ۵ ساله دوم شهرداری تهران در کمیسیون‌های مختلف شورای شهر برگزار شد و مأموریت‌های حوزه‌های مختلف این نهاد اجتماعی در سال‌های پیش‌رو مورد بحث و بررسی قرار گرفت. با توجه به اهمیت تبیین هر چه سریع‌تر اولویت‌های اجرایی برنامه ۵ ساله دوم شهرداری تهران، تعداد نشست‌های اعضای شورا تا اطلاع ثانوی به ۳ جلسه در هفته افزایش یافته است تا جمع‌بندی لازم برای تعیین برنامه‌های سال ۱۳۹۳ صورت پذیرد.

در هفته‌ای که گذشت خبر زیر بار رفتن تمام دسترسی‌های محلی بزرگراه امام علی (ع) تا پایان دی ماه، بازتاب خبری گسترده‌ای در رسانه‌های گروهی داشت. تعیین بزرگراه طبقاتی صدر به عنوان پروژه برتر شانزدهمین همایش بتن و زلزله و همچنین لزوم حمایت دولت از پروژه احداث تونل‌های مشترک تاسیسات شهری که مورد تأکید اعضای شورای اسلامی شهر تهران قرار گرفته است، از جمله دیگر مواردی بود که نشریات و خبرگزاری‌ها به آن‌ها پرداخته بودند. خبر آخر هم به مصاحبه رییس پلیس راهنمایی و رانندگی تهران بزرگ در مورد افزایش سرعت تردد خودروها در طبقه دوم بزرگراه صدر مربوط می‌شود؛ طبق گفته سردار رحیمی حداکثر سرعت مجاز روی پل به ۷۰ کیلومتر بر ساعت افزایش یافته است.



اهدای تندیس شانزدهمین همایش بتن و زلزله به پل بزرگراه طبقاتی صدر

عکس هفته

رویدادهای هفته

کنکاش

عمرانی در طول زمان اجرای برنامه دوم خواهد بود، می‌افزاید: طراحی فضاهای زیرسطحی به نحوی صورت می‌گیرد که علاوه بر تردد خودرو، به کاربری‌های متنوع تجاری و تفریحی و مسیرهای عابر پیاده نیز مجهز باشد.

رییس کمیته عمران شورای شهر تهران معتقد است زیرگذر عابر پیاده چهارراه ولیعصر (عج) حداقل استفاده از فضاهای زیرسطحی است و باید ترکیبی از مسیرهای تردد پیاده و سواره و همین‌طور فعالیت‌های تجاری و تفریحی که روی سطح زمین انجام می‌شود، در زیر پوست شهر و به ویژه در تقاطع‌ها و میادین پر رفت و آمد شهر طراحی شود.

او می‌گوید: در تونل‌های ترافیکی که تاکنون توسط شهرداری احداث شده است، تنها انتقال ترافیک به زیرزمین صورت گرفته در حالی که می‌توان تردد بخشی از عابران پیاده را هم به زیر سطح زمین منتقل کرد تا آرامش به شکل محسوسی به مراکز جمعیتی سطح شهر بازگردد.

آن‌گونه که شاکری می‌گوید، علاوه بر معاونت فنی و عمرانی، بخش‌های دیگر شهرداری نظیر معاونت شهرسازی و معماری، معاونت حمل و نقل و ترافیک و سازمان زیباسازی شهر تهران نیز در پروژه طراحی و احداث فضاهای زیرسطحی مشارکت خواهند داشت.

□ طرح یک موضوع برای نخستین بار در طول تاریخ بلده

شاکری در ادامه از طرحی سخن می‌گوید که برای نخستین بار در طول تاریخ بلده در برنامه اجرایی شهرداری تهران گنجانده می‌شود؛ طرح احداث تونل‌های مشترک تاسیسات شهری که به گفته او یکی از نیازهای اساسی پایتخت بوده اما تاکنون مجال اجرای آن پیش نیامده است.

وی در این رابطه چنین توضیح می‌دهد: شهرداری تهران پیش از این در جریان احداث بزرگراه طبقاتی صدر، برای نخستین بار نسبت به احداث تونل تاسیسات برای انتقال کابل‌های برق فشار قوی از رفوژ میانی بزرگراه صدر اقدام کرد و تونلی به طول ۶ کیلومتر در این مسیر بنا شده است اما به جز این مورد، در هیچ جای دیگر شهر تونل تاسیساتی ساخته نشده است. البته در این رابطه مطالعات اولیه‌ای در منطقه ۲۲ شهرداری تهران صورت گرفته که به مرحله اجرا نرسیده است.

این عضو کمیسیون عمران و حمل و نقل پارلمان شهری تهران، احداث تونل مشترک تاسیسات را یکی از زمینه‌های تحقق مدیریت یکپارچه شهری عنوان و اظهار می‌کند: تردیدی نیست که با اجرای طرح‌های این چنینی، می‌توان شرایط را برای تشریح مساعی بیشتر دستگاه‌های اجرایی و حاکمیتی به منظور بهره‌مندی از شهری منطبق با شاخصه‌های استاندارد فراهم کرد.

□ هزینه‌های جدی کنده‌کاری‌ها

وی در پایان با اشاره به معضلات ناشی از حفاری‌های پی‌درپی توسط شرکت‌های خدماتی، هزینه‌های جدی این موضوع را نیز یادآوری می‌کند و می‌گوید: تبعات ناشی از ایجاد نوارهای حفاری متعدد در شهر با بروز هر نقص فنی در شبکه آب، فاضلاب، گاز، مخابرات یا برق، تنها به معضلات ترافیکی خلاصه نمی‌شود بلکه هزینه‌های سنگینی از منابع مالی شهرداری که مستقیماً از جیب شهروندان تأمین می‌شود، به این نهاد تحمیل خواهد کرد.

شاکری با اشاره به این که برنامه ۵ساله دوم آغازی برای احداث پروژه تونل مشترک تاسیساتی در تهران خواهد بود، تأکید می‌کند که این پروژه برجسته‌ترین پروژه عمرانی پایتخت در ۵سال آتی خواهد بود.



مروری بر نیازهای عمرانی تهران از منظر برنامه ۵ساله دوم

پای تونل‌های مشترک تاسیسات شهری به برنامه دوم باز شد

که متناسب با نیازهای ترافیکی روز و بنا بر اولویت در دستور کار اجرایی قرار می‌گیرد.

□ ۵۰۰ کیلومتر کانال و نهر جدید برای آب‌های سطحی

شاکری یکی از مهم‌ترین مصوبات برنامه ۵ساله دوم را ایمن‌سازی تهران در برابر خط سیل عنوان کرده و می‌افزاید: برای این منظور علاوه بر مرمت و بازسازی کانال‌ها و انهار موجود پایتخت، احداث کانال، نهر و لوله‌گذاری به طول حدود ۵۰۰ کیلومتر در طول سال‌های ۱۳۹۳ تا ۱۳۹۷ مورد نظر است که برش‌های یک ساله اجرایی این پروژه نیز در برنامه ۵ساله مشخص خواهد شد.

این عضو کمیسیون عمران و حمل و نقل شورای شهر تهران، با اشاره به اهمیت و فوریت موضوع ساماندهی جمع‌آوری آب‌های سطحی به «عمران شهر» می‌گوید: اصلاح آشغالگیرها و کارهای عقب‌مانده در حوزه ساماندهی قنوات پایتخت، در برنامه کاری آتی شهرداری پیش‌بینی خواهد شد.

□ فضاهای زیرسطحی در تخریب و هفت تیر زنده می‌شوند

شاکری با اشاره به اهمیت توسعه فضاهای زیرسطحی در پایتخت، می‌گوید: بر اساس مطالعات صورت گرفته در خصوص نقاط مستعد توسعه فضاهای زیرسطحی، میادین تجریش و هفت تیر در اولویت این بخش قرار گرفته‌اند؛ در نتیجه پیش‌بینی لازم برای بهره‌گیری هر چه بیشتر از فضاهای زیرسطحی در این محدوده‌ها قطعاً در برنامه ۵ساله دوم گنجانده خواهد شد.

وی با تأکید بر این که توسعه فضاهای زیرسطحی به منظور رفع آشفتگی شهر در نقاط پرترافیک، یکی از ماموریت‌های کلیدی معاونت فنی و

مهلت یک ماهه شورای اسلامی شهر تهران برای بررسی برنامه ۵ساله دوم شهرداری، از چند روز پیش آغاز شده است و حالا جلسات کمیسیون‌ها و کمیته‌های پارلمان شهری پیش از دیگر اوقات سال رونق دارد. در این میان



بررسی، چکش‌کاری و تعیین تکلیف ماموریت‌های میان مدت معاونت فنی و عمرانی شهرداری تهران در کمیته عمران ذیل کمیسیون عمران و حمل و نقل در حال انجام است.

دکتر «اقبال شاکری» رییس کمیته عمران شورای شهر تهران با اشاره به جلسات مستمر این کمیته برای بررسی ماموریت‌های معاونت فنی و عمرانی در ۵سال پیش‌رو، می‌گوید: در سال‌های گذشته عمده معابر مربوط به رینگ بزرگراهی تهران احداث شده است اما هنوز فقر قابل توجهی در بخش معابر شریانی شرق و جنوب شرقی پایتخت وجود دارد که برای رفع آن، شهرداری پیشنهاد احداث بزرگراه‌های شهید شوشتری و تکمیل بزرگراه دولت آباد (بزرگراه شهید نجفی رستگار مقدم) را مطرح کرده است که به احتمال قوی مصوب خواهد شد.

□ رفع نیازهای لکه‌ای شبکه بزرگراهی

به گفته شاکری، نیاز تهران به احداث بزرگراه‌ها به صورت لکه‌ای نظیر بن‌بست شمالی بزرگراه شهید صیاد شیرازی، در برخی نقاط سطح شهر به صورت پراکنده نیز وجود دارد که تکمیل آن‌ها به عنوان پروژه‌های بزرگراهی پیشنهادی در لایحه برنامه ۵ساله دوم مطرح شده است.

وی معتقد است که رفع گره‌های کور ترافیکی و باز کردن معابر برای برقراری کامل اتصالات بزرگراهی، ماموریت همیشگی شهرداری‌ها است

فناوری نانو در تولید مصالح ساختمانی

استفاده از فناوری نانو در فرآیند تولید مصالح ساختمانی، یکی از ابتکاراتی است که روز به روز رونق بیشتری می‌یابد و به این ترتیب به نظر می‌رسد روند تولید کالاهای و مصالح مورد استفاده در صنعت سازه‌ها وارد فصلی جدید شده است. اخیراً تعدادی از پژوهشگران صنعت ساختمان در یکی از شرکت‌های دانش بنیان استان خراسان جنوبی موفق به تولید لعاب آنتی باکتریال و ضدخش کاشی و سرامیک شده‌اند؛ لعابی که به عنوان پوشش نهایی روی این دسته از مصالح ساختمانی قرار می‌گیرد و موجب افزایش استحکام آن‌ها می‌شود.

لعاب آنتی باکتریال ضدخش، با استفاده از فناوری نانو تولید شده و شامل ذراتی است که باعث افزایش مقاومت پوشش کاشی و سرامیک در برابر هوازدگی و تغییرات فاحش دما می‌شود. علاوه بر این، لعاب جدید قادر است مقابل ضربات شدید مقاومت بیشتری از خود نشان داده و در اصطلاح لب‌پر نشود. به گفته پژوهشگران دست‌اندر کار در تولید لعاب آنتی باکتریال ضدخش، این محصول در صورت حمایت پارک علم و فناوری خراسان جنوبی، قابلیت تولید صنعتی دارد و از هم‌اکنون می‌توان برای بازار یابی و معرفی آن به فعالان صنعت ساختمان اقدام کرد.



پیش‌بینی و پیدایش

بازدید معاون فنی و عمرانی شهرداری تهران از زیرگذر چهارراه ولیعصر (عج)

بخوانید و بدانید

مطالعاتی که مراحل پایانی خود را طی می کنند

طرح های لیست انتظار

بر خلاف این تصور عمومی که طرح های عمرانی با کلنگ زدن و شروع عملیات اجرایی آغاز و با بریدن روبان و بهره برداری از آن ها به سرانجام می رسد، باید دانست که چنین دوره ای از زمان طرح نخستین ایده ها به منظور تعریف و پیدایش یک پروژه جدید آغاز شده و در طول زمان بهره برداری و نگهداری آن نیز ادامه می یابد. با این حساب اگر چه تعداد پروژه های عمرانی شهر تهران در ادامه سیاست اصولی تکمیل پروژه های نیمه تمام روز به روز کمتر می شود اما تعداد طرح هایی که مراحل مطالعاتی را پشت سر گذاشته و آماده اجرا شده اند نیز کم نیست.

این وجود همیشه می توان از طریق مطالعه و بررسی طرح های آماده اجرا، به بخشی از تحولات آتی در زمینه فعالیت های فنی و عمرانی پی برد. در این گزارش قصد داریم با نگاهی به نقشه طرح های آماده اجرای معابر بزرگراهی شهر تهران، به بررسی برخی از این طرح ها بپردازیم.

شکی نیست که تمام مطالعات و امکان سنجی های صورت گرفته به منظور اجرای پروژه های عمرانی، توفیق رسیدن به مرحله اقدامات اجرایی و عملیاتی را نمی یابند. آنچه واضح است این که هیچ کلانشهری در دنیا از منابع مالی لازم برای اجرای همزمان تمام طرح های توسعه ای برخوردار نیست و در این میان اولویت بندی نیازها، حرف اول را می زند. با



بزرگراه
بزرگراه
بزرگراه

۱ تقاطع

تقاطع بزرگراه امام علی (ع) و شهید مژدی اوشان (شهید مژدی امام علی (ع) قرار دارد. شرقی این تقاطع آغاز بزرگراهی پاسخگو در جنوب این تقاطع همان گونه که عنوان مورد مطالعه می باشد تقاطع با بزرگراه ارتد طراحی تقاطع غیره پروژه هایی بود که شد تا شرایطی از وضعیت مناسب پروژه جلب شود. با انتشار گزارش بزرگراه ارتد، حالا شده است. در این به صورت متصل شده است. پیشنهادهای نهایی

۵ تقاطع بزرگراه حکیم با بلوار ایران خودرو

در طرح ادامه بزرگراه شهید حکیم، تقاطع غیرهمسطح بلوار ایران خودرو به صورت یک شیدری کامل طراحی شده است تا تمام گردش های مورد نیاز در محل این تقاطع تامین شود. بلوار ایران خودرو یک محور جمع و بخش کننده ترافیکی است که از بزرگراه شهید خرازی آغاز شده و تا بزرگراه فتح ادامه یافته است. تقاطع غیرهمسطح این بلوار با ادامه بزرگراه شهید حکیم از چند جنبه حائز اهمیت است؛ مواردی که بدون شک در انتخاب طرح شیدری این تقاطع بی تاثیر نبوده اند؛ نخست آن که مجتمع تفریحی هزار و یک شهر در بخش بالادست این تقاطع در حال احداث می باشد و بهره برداری از آن جاذبه زیادی برای سفر به این نقطه از پایتخت ایجاد خواهد کرد. از سوی دیگر تقاطع غیرهمسطح بزرگراه آزادگان با بزرگراه شهید حکیم به عنوان یکی از تقاطع های شیدری ادامه بزرگراه شهید حکیم، فاصله نسبتاً زیادی با تقاطع بلوار ایران خودرو دارد و نقش ترافیکی این تقاطع در تکمیل عملکردهای سایر تقاطع های مهم و ضروری به شمار می آید. در میان تمام تقاطع های غیرهمسطح بزرگراه شهید حکیم، تقاطع های بلوار ایران خودرو و بلوار پژوهش از اولویت بیشتری برای اجرا برخوردار هستند.

۶ بزرگراه دوگاز، غربی ترین بزرگراه شمالی - جنوبی پایتخت

نگاهی به نقشه طرح های آماده اجرای شبکه بزرگراهی نشان می دهد که در واقع بزرگراه دوگاز در صورت اجرا به غربی ترین بزرگراه شمالی - جنوبی پایتخت تبدیل خواهد شد. این مسیر ۵/۷ کیلومتری از بزرگراه شهید خرازی آغاز شده و پس از عبور از ادامه بزرگراه شهید حکیم و آزادراه تهران - کرج، به جاده مخصوص کرج ختم می شود. به این ترتیب همان گونه که بزرگراه ۷/۶ کیلومتری شهید باقری اصلی ترین بزرگراه های شرقی - غربی پایتخت را به یکدیگر متصل ساخته و سبب توزیع بهتر ترافیک در این شریان های ارتباطی شده است، طرح یک بزرگراه شمالی - جنوبی دیگر نیز آماده شده تا بزرگراه های شهید خرازی و شهید حکیم ارتباط موثرتری با آزادراه تهران - کرج و جاده مخصوص کرج داشته باشند. تقاطع های بزرگراه دوگاز شامل ۴ تقاطع غیرهمسطح با بزرگراه های شهید خرازی و شهید حکیم، آزادراه تهران - کرج و جاده مخصوص کرج است. طرح تقاطع بزرگراه دوگاز با بزرگراه شهید خرازی و آزادراه تهران - کرج شامل یک تقاطع کامل شیدری می باشد. گردش های اصلی در تقاطع با بزرگراه شهید حکیم از طریق بل های جهتی تامین خواهد شد و در نهایت تقاطع جاده مخصوص کرج به صورت یک تقاطع نیمه شیدری احداث می شود.

۸ یک پل طبقاتی دیگر در بزرگراه بعثت

نهم آذرماه سال جاری که پل بزرگراه طبقاتی صدر به بهره برداری رسید، خبر افتتاح این پروژه عظیم عمرانی تنها خبر خوبی نبود که به گوش شهروندان تهرانی رسید چرا که دکتر محمدباقر قالیباف شهردار تهران در همین مراسم از تلاش برای دو طبقه کردن بزرگراه بعثت خبر داد.

یکی از طرح های آماده اجرای بزرگراهی، مربوط به پل بزرگراه بعثت در تقاطع با خیابان شهید رجایی، خط راه آهن تهران - مشهد و خط متروی تهران است؛ پروژه ای که البته نخستین تلاش ها برای طراحی و اجرای آن به بیش از ۲۰ سال پیش بازمی گردد. در سال ۱۳۸۶ مطالعه و طراحی این پروژه یک بار دیگر در دستور کار قرار گرفت و با اضافه شدن تقاطع خیابان های عباسی و بخارایی، سازه مورد نظر به روش پل های فلزی طراحی شد؛ روشی که بعدها در کارگاه مهندسی ارزش جای خود را به پل های صندوقه ای داد. انتخاب این روش، امکان اجرای یک پروژه ضروری روی جریان سنگین ترافیک بعثت را فراهم ساخته است؛ فرصتی که البته طی ۲۰ سال گذشته با روش های معمول احداث پل مهیا نبود.

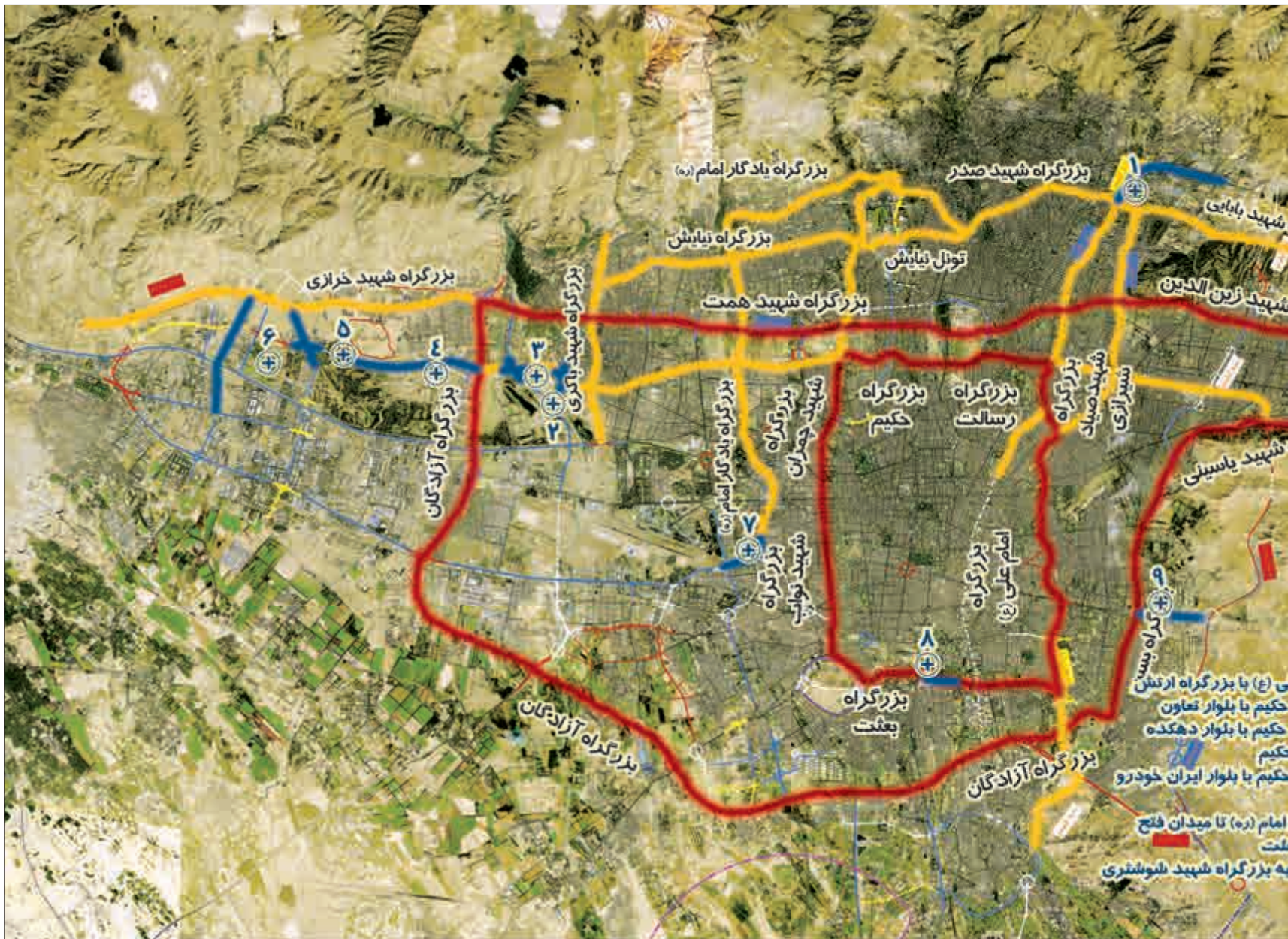
طرح احداث پل طبقاتی بزرگراه بعثت به صورت شرقی - غربی، از قبل از تقاطع خیابان شهید محمد بخارایی در محدوده پایانه مسافری جنوب تهران آغاز شده و با عبور از تقاطع راه آهن تهران - مشهد، خیابان شهید رجایی و خط شماره یک مترو، تا قبل از میدان بهمن امتداد می یابد. البته مسیر اجرای این پروژه یک کیلومتری دارای یک دستگاه پل در تقاطع خط راه آهن است که به دلیل ملاحظات ترافیکی، باید تا زمان ساختن دو پل کنار گذر به عنوان مسیرهای جایگزین، این پل حفظ شود. در طرح مذکور، پل تقاطع بزرگراه بعثت با خط راه آهن متعاقب احداث کنار گذر های غیرهمسطح برچیده می شود تا در نهایت امکان احداث پایه های پل طبقاتی فراهم گردد.

۴ ادامه بزرگراه حکیم، حدفاصل بزرگراه آزادگان تا جنوب دریاچه شهدای خلیج فارس

ادامه بزرگراه شهید حکیم را باید یکی از مهم ترین پروژه های طراحی شده و در دست مطالعه شبکه معابر بزرگراهی شهر تهران دانست. احداث ادامه بزرگراه شهید حکیم از آن جهت حائز اهمیت است که بدون بهره برداری کامل از آن، پروژه های در دست اجرایی همچون تقاطع های غیرهمسطح کاروانسرا سنجی ۱ و ۲ عملکردهای اصلی خود را باز نمی یابند و طرح هایی کامل به شمار نمی روند. در حالی که بخش حدفاصل تقاطع بزرگراه دوگاز تا تقاطع غیرهمسطح کاروانسرا سنجی ۲ از مقاطع در دست مطالعه ادامه بزرگراه شهید حکیم محسوب می شود، طراحی فاز نخست در بخش حدفاصل تقاطع آزادگان تا جنوب دریاچه شهدای خلیج فارس به اتمام رسیده است. این بخش از ادامه بزرگراه شهید حکیم، شامل مسیری ۲/۵ کیلومتری است و در مسیر خود با تعدادی از معابر حمل و نقلی منطقه ۲۲ از قبیل خیابان های کوهک، کاج، ارغوان و چهارباغ ۱ و ۲ تقاطع دارد. بیشتر تقاطع ها به صورت پل های عرضی روگذر احداث خواهند شد و تنها در تقاطع خیابان ارغوان، دسترسی هایی به مسیر اصلی بزرگراه شهید خرازی و بالعکس وجود خواهد داشت.

۹ اتصال بزرگراه بسیج به بزرگراه شهید شوشتری

پیش از این در چند گزارش به تشریح عملکردهای ترافیکی بزرگراه دولت آباد و بزرگراه شهید شوشتری پرداختیم. بزرگراه دولت آباد معبری ۴۴۷۰ متری است که از بخش شرقی بزرگراه آزادگان آغاز شده و پس از عبور از زیر بزرگراه امام علی (ع) به بزرگراه امام رضاع) منتهی می شود. این مسیر کمربندی که از آن با عنوان بزرگراه «شهید کاظم نجفی رستگار مقدم» نیز یاد می شود، پس از عبور از روی عرض بزرگراه امام رضاع) توسط دو پل روگذر به طرح احداث بزرگراه شهید شوشتری می پیوندد؛ بزرگراهی ۱۳/۵ کیلومتری که قرار است نقش محور کمکی بزرگراه بسیج را ایفا کند. آنچه تاکنون در مورد طرح احداث بزرگراه شهید شوشتری کمتر مورد توجه قرار گرفته است، طراحی های صورت گرفته به منظور اتصال این محور کمربندی به بزرگراه بسیج و بزرگراه شهید محلاتی است. در واقع یکی از طرح های در دست مطالعه در پهنه جنوب شرقی پایتخت، شامل بزرگراهی ۲/۵ کیلومتری حدفاصل تقاطع بزرگراه بسیج با بزرگراه شهید محلاتی تا بزرگراه شهید شوشتری است. در این طرح وضع موجود تقاطع بزرگراه شهید محلاتی با بزرگراه بسیج که شامل یک تقاطع همسطح است، به یک تقاطع غیرهمسطح شیدری تغییر یافته و امکان اتصال آن به بزرگراه شهید شوشتری از طریق تعریض خیابان شهید فهمیده و عبور از جنوب ورزشگاه تختی فراهم شده است. مسیر طراحی شده شامل دو باندرفت و برگشت بوده و هر باندرفت دارای ۳ خط عبوری است.



۳

تقاطع‌هایی برای مسیر

در دست بهره‌برداری بزرگراه حکیم

همیشه بخشی از مطالعات و طراحی‌ها معطوف به بزرگراه‌هایی است که طی سال‌های گذشته به بهره‌برداری رسیده‌اند. تلاش برای غیرهمسطح‌سازی تقاطع‌های همسطح و حذف چراغ قرمز، یکی از اصلی‌ترین اقداماتی است که می‌تواند کارکردهای ترافیکی بزرگراه‌های در دست بهره‌برداری را ارتقا بخشد و عبور و مرور در محل تقاطع‌ها را ساماندهی کند.

غیرهمسطح‌سازی تقاطع‌های بزرگراه شهید حکیم با بلوار دهکده و بلوار تعاون، یکی از طرح‌های در دست مطالعه کارشناسان سازمان مشاور فنی و مهندسی شهر تهران است. در طرح تقاطع غیر همسطح بلوار دهکده، این معبر حمل و نقلی به صورت زیر گذر از عرض بزرگراه شهید حکیم می‌گذرد و دسترسی شمال به غرب از طریق احداث یک رمپ جهتی تأمین می‌شود.

در تقاطع غیر همسطح بلوار تعاون، مسیر بزرگراه شهید حکیم از طریق احداث یک پل روگذر از روی عرض بلوار تعاون عبور می‌کند و کلیه دسترسی‌ها و گردش‌های لازم در زیر این سازه ترافیکی تأمین خواهد شد. غیرهمسطح‌سازی این دو تقاطع همسطح، تأثیر محسوسی در روان‌سازی ترافیک بزرگراه شهید حکیم خواهد داشت.

۲

ادامه بزرگراه یادگار امام (ره)، امتداد تا میدان فتح

در طول سال‌های ۱۳۴۳ تا ۱۳۴۷ یعنی همان سال‌هایی که نخستین سند راهبردی پایتخت تهیه شد، بزرگراه یادگار امام (ره) جزو مهم‌ترین زیرساخت‌هایی بود که باید به منظور توسعه موزون شهر تهران احداث می‌شد. به عبارت دیگر، این بزرگراه در اولین طرح جامع شهر تهران نقش یک کمربندی را داشت و با پیوستن به بزرگراه شوش و بزرگراه امام علی (ع) (بزرگراه شرق) باعث تکمیل حلقه بیرونی معابر بزرگراهی پایتخت می‌شد. در شرایطی که پهنه غربی شهر تهران بی‌شبهات به پهنه شرقی، هنوز از یک بزرگراه پیوسته برای اتصال شمالی‌ترین و جنوبی‌ترین نقاط آن بی‌بهره است، نقش ترافیکی بزرگراه یادگار امام (ره) بیشتر شبیه یک معبر بزرگراهی شعاعی برای برقراری ارتباط سریع بین سایر معابر بزرگراهی است. به عبارت دیگر نه تنها توسعه فعلی بزرگراه یادگار امام (ره) قادر به تشکیل یک حلقه بزرگراهی نشده است بلکه به دلیل اتصال به معابر شریانی محدوده میدان شهیدان، نمی‌توان از آن به عنوان یک بزرگراه شعاعی نام برد. از این‌رو از همان زمان که نخستین اقدامات اجرایی به منظور احداث ادامه بزرگراه یادگار امام (ره) در بخش حدفاصل خیابان آزادی تا خیابان شهید دستغیب آغاز شد، زمزمه‌هایی مبنی بر ادامه یافتن این پروژه در دو شاخه غربی و شرقی به گوش می‌رسید. در واقع خیابان شهید دستغیب یا به عبارت دیگر دیوارهای یادگان جی، نقطه پایانی توسعه ادامه بزرگراه یادگار امام (ره) نخواهد بود. امروزه مطالعات مربوط به ادامه مسیر بزرگراه و اتصال آن به میدان فتح و همچنین به میدان ۹۵ی به سرعت در جریان است و طراحان و مشاوران سازمان مشاور فنی و مهندسی شهر تهران تلاش می‌کنند تا با تکمیل طراحی‌ها و تهیه نقشه‌های اجرایی، امکان در دستور کار قرار گرفتن پیشروی مسیر را در آینده نزدیک فراهم سازند.

۷

مع بزرگراه‌های امام علی (ع) و ارتش

لی (ع) با بزرگراه ارتش، در شمال شرق تهران و در محل تلاقی خیابان (ع) با بزرگراه ارتش (لشگرک) و همچنین منتهی‌الیه شمالی بزرگراه دهکده و بلوار تعاون و کندرو و بزرگراه ارتش، از ۴ کیلومتر قبل از قسمت از شده و تا منطقه اقدسیه امتداد یافته است. عرض ۷۶ متری این معبر ی ترافیک عبوری و محلی است. از سوی دیگر بزرگراه امام علی (ع) ع، از طریق دو مسیر راستگرد به بزرگراه ارتش متصل شده است. شده، خیابان ۳۵ متری اوشان یکی دیگر از محورهای منتهی به تقاطع د که در حال حاضر به صورت یک معبر شمالی - جنوبی، ارتباط شمال ش را برقرار می‌کند.

همسطح بزرگراه امام علی (ع) با بزرگراه ارتش، یکی از مهم‌ترین طی ماه‌های اخیر به دست مطالعات مهندسی ارزش سپرده ایجاد شود که هم ترافیک بزرگراهی و هم رفت و آمدهای محلی ب برخوردار شوند و به این ترتیب رضایت تمام بهره‌برداران

هایی مطالعات مهندسی ارزش طرح تقاطع بزرگراه امام علی (ع) با برترین گزینه‌ها برای اجرای این پروژه راهگشای عمرانی مشخص پیشنهاد امتداد جنوب بزرگراه امام علی (ع) به شرق بزرگراه ارتش و زرگرایی حفظ شده و بزرگراه شهید صیاد شیرازی به بلوار اوشانی ایجاد حرکت جنوب به غرب از طریق احداث یک پل جهتی از دیگر این مطالعات به شمار می‌رود.

بی‌واسطه با مردم

بپرسید، پاسخ بگیرید

در ستون «بی‌واسطه با مردم» پاسخگوی پرسش‌های مربوط به پروژه‌های عمرانی شهر تهران خواهیم بود. علاقه‌مندان برای درج انتقادات، پیشنهادات و با طرح پرسش‌ها در این ستون می‌توانند پیام‌های خود را از طریق شماره تلفن ۸۸۹۱۴۹۴۸ (واحد روابط عمومی حوزه معاونت فنی و عمرانی شهرداری تهران) و یا پست الکترونیکی Info@omrani.tehran.ir با ما در میان بگذارند.

سمانه لیاوند: تونل نیایش (خصوصاً شاخه شمالی آن) در برخی ساعات روز بازدهام خودروها مواجه بوده و حتی بعضی اوقات شاهد پس زدگی ترافیک در آن هستیم. به نظر می‌رسد می‌توان با اعمال برخی محدودیت‌ها این مشکل را حل کرد.

البته تونل نیایش با استقبال خوبی از سوی شهروندان مواجه شده و میزان استفاده از آن خصوصاً این اواخر رشد چشمگیری یافته است اما با این حال اگر مثلاً دسترسی از خیابان شریعتی به تونل شمالی مسدود شود (حالت استاندارد طراحی‌ها) شاید تا حدود زیادی ترافیک مورد نظر تقلیل یابد.

خانم باقرنیا: وضعیت آسفالت سطح معابر فرعی واقعاً غیر قابل تحمل شده است. آیا مناطق فکری برای این موضوع کرده‌اند؟

تا وقتی معضل کنده کاری آسفالت خیابان‌ها به دلیل تعمیر و یا گسترش انشعابات تاسیسات وجود دارد، انتظار زیادی از مناطق نمی‌توان داشت. با این حال طرح شناسایی نقاط نیازمند مرمت و روسازی آسفالت در مرحله نهایی شدن است تا هر منطقه به فراخور اولویت‌های موجود، وظیفه خود را انجام دهد.

امیر هوشنگ صادقی: انهار موجود شهر نیازمند بازرسی منظم دوره‌ای است. به جای ساخت کانال‌ها و مسیل‌های جدید، آیا بهتر نیست لایروبی و رفع گرفتگی مجاری کنونی انتقال آب‌های سطحی جدی‌تر گرفته شود؟

معاونت‌های خدمات شهری در مناطق بیست و دو گانه این مسئولیت را برعهده دارند و آن را انجام می‌دهند اما بی‌تردید حرف شما درست است و اگر مردم هم کمی بیشتر رعایت مسائل مربوط به زندگی شهری را بکنند، مشکلات تا حد زیادی رفع و رجوع می‌شود.

درخواست‌های مردمی

علی اصغر نوروزی: ۲ پیشنهاد دارم: یکی این که برای پله‌های برقی، حسگر تعبیه شود تا وقتی عابری موجود نیست، پله‌ها حرکت نکند و برق کمتری مصرف شود. دیگر آن که روی جوی‌های آب در پوش مناسب گذاشته شود تا زباله و ضایعات وارد این مجاری نشود.

احمد رجبی: در تقاطع خیابان‌های ۱۵ خرداد غربی و خیابان (چهارراه گلوبندک) پل هوایی کار گذاشته شود تا ایمنی عابران پیاده حفظ شود.

سارا امیری: لطفاً برای تعریف خیابان‌هایی که در مسیر تفرجگاه میدان فرحزاد هستند، مثل خیابان تبرک فکری کنید تا از ترافیک این منطقه کاسته شود.

عبدا... تهرانی: تقاطع سه راه شهر بار در جاده مخصوص تهران - کرج، هم صبح‌ها و هم بعدازظهرها بسیار شلوغ است. برای رفع این مشکل فکری کنید.

کامیار شادابی: تداخل مسیر حرکت اتوبوس‌ها و خودروهای سبک باعث ایجاد ترافیک در بسیاری از معابر غیرشهری می‌شود. آیا امکان تفکیک این مسیرها از یکدیگر وجود ندارد؟ آقای افراشته: از پلیس راهنمایی و رانندگی تهران بزرگ خواهش می‌کنم فکری به حال برخی از چراغ‌های سر چهارراه‌ها بکنند. واقعا زمان تغییر رنگ این قبیل چراغ‌ها در اکثر ساعات شبانه‌روز غیر منطقی و مشکل آفرین است.

پیام‌های شما نیز دریافت شد و به دست مسئولان ذیربط رسید: مازیار آرام‌فر، غلامرضا مرادی، مریم اسماعیلی، اصغر ماهر.



آب، آبادانی به دنبال دارد

گیلان مملو از پل‌های تاریخی

در گزارش هفته گذشته ضمن معرفی پل‌های تاریخی قم و استان مرکزی، به این نکته اشاره کردیم که بیشتر پل‌های تاریخی بر جای مانده در این استان‌ها، روی امتداد به هم پیوسته رودخانه‌های قره‌سو، قمرود و اناربار ساخته شده‌اند. اگر تعداد و آرد رودخانه‌های دائمی و مسیل‌های فصلی را با تعداد پل‌ها، بندها و سایر مستحقات وابسته به آن‌ها در ارتباط قرار دهیم، در خواهیم یافت که مناطق پر آب و حاصلخیز شمال و شمال غرب کشور با توجه به تعدد رودخانه‌ها، از پل‌های قدیمی بیشتری نسبت به مناطق مرکزی، شرق و جنوب شرق کشور برخوردار هستند.

استان گیلان به عنوان یکی از استان‌های واقع شده در نوار ساحلی دریای خزر، با برخورداری از رودخانه‌های دائمی پر آب و مراکز جمعیتی متعدد و همچنین به دلیل احداث راه‌های موسوم به جاده‌های شاه عباسی در دوره صفویه، زمینه بسیار مناسبی برای مطالعه و بررسی پل‌های تاریخی است.

□ پل خشتی لاهیجان

ورودی شهر لاهیجان روی رودخانه سیمرو، مزین به پلی تاریخی است که در سال ۸۹۲ هجری قمری احداث شده و سپس در سال ۱۲۷۱ هجری مورد بازسازی کامل قرار گرفته است. این پل دو چشمه با آجر، ملات گچ و ساروج ساخته شده و سطح عرشه آن با قلوه سنگ پوشانده شده است. پل خشتی لاهیجان نه تنها دارای یک طاق نمای تزئینی است بلکه پیشانی آن نیز با روزنه‌های کوچک آراسته شده است.

□ پل خشتی تمیجان، سازه‌ای با تزئینات آجری

در راه قدیم رودسر به املش، روی رودخانه تمیجان پلی خشتی وجود دارد که همزمان با احداث راه شاه‌عباسی رودسر-املش ساخته شده است. این سازه حمل‌ونقلی شامل دو چشمه بزرگ و دو چشمه کوچک است و با آجر، ملات گچ و ساروج ساخته شده است. در فاصله بین قوس‌های پل تمیجان، طاق‌نمایی کوچک وجود دارد که با آجر تزئین شده است.

□ پل خشتی لنگرود

در فاصله ۵۰ متری میدان انقلاب شهرستان لنگرود، پلی روی رودخانه این شهر قرار دارد که زمان احداث آن به دوره صفویه بازمی‌گردد. این سازه تاریخی در زمان حکومت فتحعلی‌شاه قاجار توسط حاجی آقا بزرگ منجم‌باشی به طور کامل مورد بازسازی قرار گرفته است. پل خشتی لنگرود شامل دو چشمه بزرگ و دهلیزی دو طبقه روی پایه میانی است. پایه‌های آن از سنگ و ساروج و طاق‌های آن از آجر و گچ ساخته شده‌اند.

□ پل تجن کوگه در آستانه اشرفیه

پل تجن کوگه در ۶ کیلومتری غرب آستانه اشرفیه، روی رودخانه شیمرو قرار دارد و همزمان با احداث جاده لاهیجان در دوران صفویه ساخته شده است. طرح هندسی پل شامل دو چشمه بزرگ، دو چشمه کوچک و آب‌برهای مثلثی شکل است.

□ پل خشتی نیاکو

راه قدیم آستانه اشرفیه به لاهیجان دارای پلی خشتی روی رودخانه نیاکو است؛ رودخانه‌ای که از انشعابات فرعی رودخانه سفیدرود به‌شمار می‌رود. طرح هندسی پل نیاکو شامل یک چشمه بزرگ و ۳ چشمه کوچک است و با آجر، گچ و ساروج ساخته شده است.

□ پل تالشی دولاب، یادگاری از دوران صفویه

در ۳۰ کیلومتری غرب بندرانزلی، یعنی در نقطه‌ای که رودخانه سفارود از کنار روستاهای رضوانشهر می‌گذرد، پلی وجود دارد که همزمان با احداث جاده شاه‌عباسی ساخته شده و سپس در دوره قاجار به مورد تعمیرات اساسی قرار گرفته است. طرح هندسی پل تالشی دولاب شامل یک چشمه بزرگ است و پایه‌های آن روی صخره‌های سنگی طبیعی شکل گرفته است. مصالح به کار رفته در این سازه تاریخی شامل آجر، ملات‌های گچ و ساروج است.

□ پل گازروبار در صومعه‌سرا

در ابتدای راه شهر صومعه‌سرا به جمعه‌بازار، روی رودخانه گازروبار یادگاری از دوران قاجار به همچنان پابرجاست. پل گازروبار، پلی چهار چشمه با دهلیزهایی در طرفین است و آب‌برهای مثلثی شکل دارد. پایه‌های پل گازروبار با سنگ و ساروج و طاق‌های آن با آجر و ملات گچ ساخته شده‌اند.

□ پل لوشان، روی رود شاهرود

در ۲۸ کیلومتری جنوب شهر رودبار، روی رود شاهرود پلی چهار چشمه وجود دارد که زمان احداث آن به دوره قاجار بازمی‌گردد. نکته قابل توجه در طرح هندسی این سازه تاریخی، کوچک شدن ترتیبی چشمه‌های آن از شمال به جنوب است. پل لوشان از پایه‌های سنگی و طاق‌های آجری ساخته شده و ملات به کار رفته در آن شامل گچ است.

□ پل گوراب لیشاوندان، پلی با طاق‌نمای تزئینی

در مسیر حدفاصل جمعه بازار و رشت، پلی روی رودخانه خویک قرار دارد که قدمت آن به دوران قاجار بازمی‌گردد. پل گوراب لیشاوندان شامل یک چشمه بزرگ و دو چشمه کوچک است و پایه‌های آن در رسوبات رودخانه خویک مدفون شده است. پل گوراب با استفاده از آجر و ملات گچ ساخته شده و نمای آن مزین به چند طاق نمای تزئینی است.



پروژه تعریف پل رودخانه کن در مسیر آزادراه تهران - کرج

در مناطق



اخبار عمومی از سراسر جهان

برج ۲ میلیارد دلاری

سال‌هاست که کشورهای عربی حوزه خلیج فارس برای برخورداری از بلندترین برج‌های جهان با یکدیگر رقابت می‌کنند. با این وجود این بار برای اطلاع از آخرین پدیده در میان بلندترین آسمانخراش‌های جهان، نه به کشورهای حاشیه خلیج فارس بلکه به کشورهای حاشیه دریای خزر خواهیم رفت! حالا نوبت به کشور جمهوری آذربایجان رسیده تا برای چند سال هم که شده عنوان بهره‌مندی از بلندترین آسمانخراش جهان را با خود یدک بکشد. قرار است بلندترین آسمانخراش جهان با ارتفاع ۱۰۵۰ متر در کشور آذربایجان و در ساحل دریای خزر احداث شود. اگر بخواهید ارتفاع این برج را با نزدیک‌ترین رقبای آن مقایسه کنید، باید بدانید که برج آذربایجان ۲۲۰ متر از برج خلیفه دبی که هم‌اکنون رکورددار به حساب می‌آید، بلندتر است و از برج پادشاهی عربستان که در دست احداث است نیز ۵۰ متر مرتفع‌تر خواهد بود.



این آسمانخراش ۱۸۹ طبقه قرار است در جزیره‌ای مصنوعی در کنار دریای خزر احداث شود. نکته قابل توجه آن که جزیره مصنوعی برج آذربایجان تنها بخشی کوچک از ۴۱ جزیره مصنوعی است که طراحی و ساخت آن در آب‌های تحت مالکیت کشور آذربایجان در دستور کار قرار گرفته است؛ جزایری که جمعاً ۲ هزار هکتار به وسعت سرزمینی کشور آذربایجان اضافه خواهد کرد. عملیات احداث این برج از سال ۲۰۱۵ آغاز می‌شود و طبق برنامه پیش‌بینی شده تا سال ۲۰۱۹ به طول می‌انجامد. برای ساخت برج آذربایجان، بودجه‌ای معادل ۲ میلیارد دلار اختصاص یافته است.

طولانی جهان نیز در ۲۶ مارس ۱۹۲۳ در ایتالیا افتتاح شد. (بزرگراه امروزی A۹ از میلان به کومو) مفهوم اتوبان برای اولین بار در سال ۱۹۳۲ برای نامگذاری یک خیابان تندروی بدون تقاطع به کار برده شد؛ مجله تخصصی هافراپا در آن هنگام در مقایسه با راه آهن (آی‌زن بان) آن را اتوبان نامید. اولین اتوبان آلمان که دو شهر کلن و بسن را به هم متصل می‌کرد، توسط شهردار کلن به طول ۲۰ کیلومتر در ۱۶ اگوست ۱۹۳۲ افتتاح شد. در این بزرگراه سرعت مجاز خودروها ۱۲۰ کیلومتر بر ساعت بود؛ اگر چه بیشتر خودروهای آن زمان قادر به حرکت با این سرعت نبودند.

□ دو جرخه‌ها در کنار خودروها!

در ۲۳ سپتامبر ۱۹۳۳ گسترش اتوبان‌ها در حزب ملی آلمان که با تبلیغات آن زمان پررنگ‌تر شده بود، آغاز شد. مسئولیت ساخت و ساز بر عهده وزیر راه وقت این کشور بود. تحت فشارهای آدولف هیتلر، در اولین بخش این بزرگراه، اتوبوس‌های تندرو نیز راه‌اندازی شدند که خط فرانکفورت-ماین و دارمشتات-مانهایم را شامل می‌شد و این مقدمه‌ای بود برای توسعه خطوط اتوبوس تندرو در آلمان فدرال. در طول جنگ جهانی دوم به دلیل ترافیک کم وسایل نقلیه، دو جرخه‌سواران نیز اجازه عبور از اتوبان‌ها را داشتند. استفاده از گارد ریل از سال ۱۹۶۰ در بزرگراه‌های آلمان غربی آغاز شد.

□ سرعت توصیه‌شده؛ ۱۳۰ کیلومتر بر ساعت

به طور کلی محدودیت سرعت در بزرگراه‌های آلمان وجود ندارد اما سرعت توصیه‌شده ۱۳۰ کیلومتر بر ساعت است و این بدان معناست که در شرایط ترافیک عادی نباید از این سرعت تجاوز کرد. تازمانی که تابلوی ترافیکی محدودیت سرعت در مسیر بزرگراه به چشم نخورد، رعایت نکردن این سرعت جرم نیست مگر آن که تصادفی رخ دهد. این سرعت توصیه‌شده در بیش از نیمی از اتوبان‌های آلمان معتبر است. تقریباً یک سوم بزرگراه‌ها سرعت پایدار دارند؛ مابقی با توجه به شرایط ترافیکی و آب و هوایی، سرعتی متغیر دارند. محدودیت سرعت برای کامیون‌ها و اتوبوس‌ها در شرایط خاص ۸۰ تا ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت است. با این وجود، در بعضی قسمت‌ها حد مجاز سرعت با تابلوی ۱۳۰ کیلومتر بر ساعت نشان داده می‌شود. این تابلو در آلمان بالاترین محدودیت سرعت را داراست اما موقتاً در بزرگراه A۲ مدل آزمایشی محدودیت سرعت با ۱۴۰ کیلومتر بر ساعت مشخص شده بود.



قوانینی که در هیچ جای دنیا نمی‌بینید

بزرگراه‌های آلمان، جایی برای تاخت و تاز!

بزرگراه‌های آلمان برای رانندگانی که به سرعت بالا علاقه‌مند هستند، مناسب می‌باشند! بدون چهارراه‌های همسطح، با آزادراه‌های جداگانه در مسیرهای ترافیکی، با خطوط متعدد و نقاط اتصال جداگانه برای ورودی‌ها و خروجی‌ها.

□ اولین بزرگراه‌های آلمان

اصطلاح «بزرگراه» نخستین بار توسط روبرت اوتسن در سال ۱۹۲۹ مطرح شد. وی مدیر پروژه احداث بزرگراه‌های شهرهای بندری بود. پیش از آن در سال ۱۹۲۷ هم از بزرگراه صحبت شده بود. اولین بزرگراه جهان در گروئنالد برلین ساخته شد که در ۲۴ سپتامبر سال ۱۹۲۱ افتتاح شد. اولین بزرگراه

کشور آلمان یکی از طولانی‌ترین شبکه‌های بزرگراهی در جهان را داراست و با ۱۲۸۴۵ کیلومتر بزرگراه (بر اساس آمار سال ۲۰۱۲)، بعد از جمهوری خلق چین (۹۷۳۵۵ کیلومتر بزرگراه)، ایالات متحده (۷۵۹۳۳ کیلومتر بزرگراه) و اسپانیا (۱۶۲۰۴ کیلومتر بزرگراه) در مقام چهارم رده‌بندی جهانی ایستاده است.



سرمایه‌گذاری گرجستان در توسعه بزرگراه‌ها

یکی از اولویت‌های دولت گرجستان در برنامه‌های پیش رو، توسعه شبکه بزرگراه‌ها در محور شرقی-غربی است تا از طریق توسعه زیرساخت‌های اینچنینی، اقتصاد و امنیت ملی در آن کشور به ثبات بیشتری برسد. حداقل سرمایه‌گذاری صورت گرفته در مرحله نخست طرح مذکور یک میلیارد دلار است. گرجستان به دلیل نقشی که در اتصال اروپا و آسیا ایفا می‌کند، کشوری ترانزیتی محسوب می‌شود. سازمان‌های حمایت‌کننده از طرح‌های بزرگراه‌سازی در این کشور عبارتند از بانک توسعه آسیا، آژانس همکاری‌های بین‌المللی ژاپن، بانک سرمایه‌گذاری اروپا، بانک توسعه چین و بانک اروپایی توسعه و توسعه.

گام نخست احداث بزرگراه‌های شرقی-غربی، شامل ساخت ۸۰ کیلومتر بزرگراه بود که البته این طرح شامل ۲۱ل موازی و یک تونل ۸۸۰ متری هم می‌شود. تکمیل حلقه کمربندی دور دریای سیاه، بازسازی تونل ریکوتی و نوسازی کامل یک تونل ۱۷۷۲ متری در مرحله بعد قرار دارد. از طرفی قرار شد شهرستان‌های همسایه با تفلیس از طریق یک بزرگراه سرتاسری با یکدیگر ارتباط پیدا کنند. به موازات ساخت و ساز بزرگراه‌ها و مسیرهای شریانی، دولت گرجستان در نظر دارد امکانات و ویژه‌ای برای رانندگان وسایل نقلیه ترانزیتی فراهم سازد؛ ایجاد اماکنی برای سوخت‌گیری، تعمیر و نگهداری ماشین‌آلات سنگین، استراحت و اقامت یک‌شبه رانندگان و ارائه خدمات مسافرتی در این زمره قرار دارد.

برنامه‌ریزی‌های صورت گرفته در نهایت منجر به شکل‌گیری یک کریدور ارتباطی مطمئن و دلپذیر از مرز آذربایجان تا مرز ترکیه خواهد شد. به نظر می‌رسد اولین آثار سرمایه‌گذاری صورت گرفته در سال ۲۰۰۴ میلادی خود را نشان دهد و بازگشت این هزینه‌ها به مدد بهره‌مندی از یک مسیر حمل‌ونقلی ممتاز و بین‌المللی، خیلی سریع محقق شود.



آن دورترها



بزرگراه‌های مرزی در پورتسوان آمریکا که شریان‌های مرکزی شهر محسوب می‌شوند

نتایج کاربرد نظارتی معاونت‌های فنی و عمرانی مناطق مشخص شد

متوسط امتیاز کیفی ۷۳ درصد

فعالیت‌های مربوط به مرمت و بهسازی معابر اقداماتی نیست که بتوان آن‌ها را تعطیل کرد؛ در زنگیری و مرمت رویه‌های آسفالتی در تمام ماه‌های سال، یکی از جدی‌ترین فعالیت‌های معاونت‌های فنی و عمرانی مناطق به‌شمار می‌رود و از این رو از مجموعه اقدامات مربوط به نگهداشت معابر تحت عنوان کلی «پروژه‌های مستمر» یاد می‌شود. در این دسته‌بندی، پروژه‌های احداث معابر جدید، تقاطع‌های غیر همسطح و سایر زیرساخت‌های عمرانی در زمره پروژه‌های غیرمستمر قرار می‌گیرند.

یکی از موارد مطرح‌شده در نشست دوره‌ای معاونان فنی و عمرانی مناطق بیست‌و‌دوگانه شهرداری تهران شامل بررسی پیشرفت پروژه‌های عمرانی مناطق طی ۸ ماه نخست سال جاری بود. گزارشی که نشان از پیشرفت مناسب مجموعه پروژه‌های عمرانی مناطق ۲۲ گانه در ماه‌های منتهی به آذرماه سال ۹۲ دارد.

۷۶ درصد پروژه‌های مستمر و غیرمستمر

پروژه‌هایی که توسط معاونت‌های فنی و عمرانی مناطق به اجرا درمی‌آید، در بیشتر موارد علاوه بر آنچه گفته شد شامل پروژه‌های مربوط به حوزه‌های فرهنگی و اجتماعی و همچنین خدمات شهری است. در سال جاری ۷۶ درصد از کل پروژه‌های عمرانی مناطق را پروژه‌های مستمر و غیرمستمر تشکیل داده‌اند. ۲۰ درصد از مجموع پروژه‌ها شامل طرح‌های حوزه فرهنگی و اجتماعی و در نهایت حدود ۴ درصد نیز مربوط به پروژه‌های حوزه خدمات شهری بوده است.

۹۵ درصد اعتبارات نگهداشت معابر

تا پایان آبان‌ماه سال جاری، حدود ۹۵ درصد اعتبارات مربوط به پروژه‌های مستمر مصرف‌شده است و این امر را می‌توان به پیشرفت ۹۵ درصدی پروژه‌های مربوط به نگهداشت معابر تعبیر کرد؛ پروژه‌هایی که البته هیچ‌گاه به اتمام نمی‌رسند و در صورت اتمام اعتبارات نیز ممکن است از طریق اعتبارات متمم مجدداً پیگیری شوند.

۸۴ درصد اعتبارات پروژه‌های غیرمستمر

در ۸ ماه نخست امسال ۸۴ درصد از اعتباراتی که در سال ۹۲ به اجرای پروژه‌های غیرمستمر اختصاص یافته، به اتمام رسیده است. مصرف حدود ۸۰ درصد اعتبارات اختصاص یافته طی ۸ ماه نشان‌دهنده پیشرفت مناسب این پروژه‌ها در سال ۹۲ است. این رقم در مورد پروژه‌های فرهنگی و اجتماعی بیش از ۷۰ درصد و در حوزه خدمات شهری حدود ۸۷ درصد است.

میانگین پیشرفت واقعی، ۶۰ درصد

اگرچه نمی‌توان برای پروژه‌های مستمر پیشرفتی فیزیکی در نظر گرفت اما به راحتی می‌توان این شاخص را در پروژه‌های غیرمستمر محاسبه و ارزیابی کرد. پروژه‌های غیرمستمر مناطق بیست‌و‌دوگانه شهرداری تهران به‌طور متوسط پیشرفتی در حدود ۶۰ درصد داشته‌اند.

نمره قبولی مناطق در امور کیفی

بخش دیگری از گزارش پیشرفت ۸ ماهه پروژه‌های عمرانی مناطق مربوط به نتایج ارزیابی کاربرد نظارتی است؛ بر این اساس متوسط امتیاز کیفی معاونت‌های فنی و عمرانی مناطق معادل ۷۲/۸۷ درصد است؛ رقمی که کارشناسان نظارت عالی میدانی اداره کل هماهنگی امیدوارند آن را با برنامه‌ریزی برای تعیین راهکارها، اصلاح روش‌ها و سیاست‌گذاری‌های مناسب باز هم افزایش دهند.

پلی ۷۶ ساله با یک دهانه متحرک در انزلی

آیا می‌دانید پل غازبان بندر انزلی دارای ۵ دهانه ثابت و یک دهانه متحرک به طول ۲۵ متر است؟ روی دهانه بین دریاچه خزر و مرداب انزلی پلی ۶ دهانه وجود دارد که در فاصله سال‌های ۱۳۱۴ تا ۱۳۱۶ هجری شمسی احداث شده است. این سازه ۷۶ ساله که توسط مهندسان آلمانی طراحی و ساخته شده است، ارتباط بین شبه جزیره غازبان و جزیره میان پشته انزلی را برقرار می‌کند. هدف از احداث دهانه متحرک پل غازبان، فراهم کردن امکان عبور کشتی‌های ماهیگیری و سایر شناورهای دریایی بوده است. سطح این قسمت از عرشه پل به وسیله موتور به قدرت ۳۸۰ ولت بلند می‌شود تا عبور و مرور وسائط شناور بین دریاچه خزر و مرداب انزلی به راحتی برقرار شود.

پل متحرک غازبان ۲۱۰ متر طول و ۱۰ متر عرض دارد و ارتفاع آن از سطح آب به ۸۵/۸۵ متر می‌رسد. مصالح به کار رفته در ساخت این سازه حمل‌ونقلی شامل بتن آرمه است. گفتنی است مرداب مشهور انزلی، پهناهی به طول ۴۰ کیلومتر و عرض ۱۵ کیلومتر است و توسط دو ماغاه باریک از دریای خزر جدا می‌شود.

سرنخ تمام مشکلات یافت شد!

مراجعه می‌فرمایید؟

بالاخره بعد از مدت‌ها کنکاش و تحقیق و تفحص، ریشه و سرنخ تمام مشکلات مردم تهران مشخص شد و حالا با یک حرکت ضربتی می‌توان زندگی راحت و آسوده‌ای را برای پایتخت‌نشینان به ارمغان آورد. به پازل زیر توجه کنید تا به حرف ما پی ببرید.

۱ | با توسعه حمل‌ونقل عمومی، حداقل ۸۵ درصد و حداکثر ۷۵ درصد (!) صاحبان خودروهای شخصی، از بیرون آوردن ماشین‌هایشان خودداری کرده و در نتیجه کیفیت هوای تهران از این‌رو به آن‌رو می‌شود. (البته منظور پدیده اینورژن یا وارونگی هوا نیست!)

۲ | عدم استفاده از اتومبیل‌های شخصی یعنی کاهش مصرف بنزین بسیار مرغوب داخلی و این امر نه تنها امکان افزایش صادرات بنزین استاندارد ما به کشورهای پیشرفته جهان را فراهم می‌کند بلکه از مهاجرت دلارهای سبز نیز ممانعت به عمل می‌آورد. بنابراین بنیه اقتصادمان سفت‌تر شده و دیگر لازم نیست به جای پول نفت بی‌زبان مان، جای و برنج هندی دریافت کنیم. ضمناً احتمالاً شیر فلکه ورود اجناس چینی به کشورمان هم کمی بسته می‌شود.

۳ | کیفیت هوا که خوب شود، تعطیل مدارس از ۳۰۰ روز در سال به حداکثر ۲۰۰ روز در سال می‌رسد و شرایط سفرهای بین شهری برای خانواده‌ها سخت‌تر می‌شود. در این حالت قاعدتاً مصرف غذاهای بین راهی و فست‌فودها تقلیل یافته و سوسیس و کالباس‌های نیترات‌دار و نیتريت‌دار کمتر خدمت سیستم گوارش ما می‌رسند.

۴ | حمل‌ونقل عمومی که رشد پیدا کند، تعداد مسافرکشان کاهش یافته و صاحبان زحمتکش این شغل پردر دسر، قطعا سراغ کارهای تولیدی و خدماتی مفیدتری خواهند رفت که به وفور وجود دارد اما نمی‌دانیم چرا کسی همین طوری این قبیل مشاغل را اختیار نمی‌کند. به این ترتیب مشکل شغل‌های فراوان بی‌صاحب مانده، خود به خود حل می‌شود.

۵ | آب‌وهوا که خوب شود! مشکل غذاهای فست‌فود، خوراکی‌های نه‌چندان سالم، بیکاری، هدر رفتن سرمایه‌های داخلی، دود، ترافیک و... هم با این فرمول ساده حل می‌شود! دیگر چه می‌خواهید؟ بروید زندگی تان را بکنید، بعد بگوئید تهران بد جایبه!!

آیا می‌دانید؟

جدول

- ۱- تن پوش سیاه رنگ خیابان‌ها
- ۲- ترابری ریلی و همچنین نام میدانی در ابتدای خیابان حضرت ولیعصر (عج)
- ۳- خیابانی که با گلکاری و درخت کاری، مسیرهای رفت و برگشت آن از هم جدا شده‌اند
- ۴- از تقسیمات شهری که کوچک‌تر از منطقه است
- ۵- خیابانی در منطقه شرق که به میدان رسالت منتهی شده و مسجد جامع نارمک در آن قرار دارد
- ۶- یکی از تقاطع‌های بزرگراه شهید باکری که پلی نیز به همین نام در آن‌جا ساخته شده است
- ۷- سفارت گرجستان در این خیابان که شمال بزرگراه صدر است. قرار دارد

۷	۵	۳	۲	۱
	۶	۴		

رنگ جدول، یکی از سال‌های مجتمع نیا نیشگاهی شهر آفتاب که طراحی آن بر گرفته از تخت چشید است.

ترافیک روان در محله‌های تقاطع انتهایی بزرگراه شهید باکری با آزادراه تهران-کرج



نمای آخر