



استقلال ملی

۱ یکی از پیش‌نیازهای اولیه برای عزتمندی هر کشوری، رسیدن به استقلال ملی است. استقلال ملی نه به معنای قطع رابطه با دیگر کشورها و یا بستن مرزها به سوی صادرات و واردات بلکه مفهوم عدم وابستگی به مایحتاج ضروری زندگی را دارد. در احادیث و روایات نیز چنین آمده است که بزرگترین ثروت، بی‌نیازی است. کشوری که مستقل باشد و بتواند نیازهای خود را براساس توانمندی‌های داخلی تأمین کند، قطعاً در مرادفات سیاسی و اقتصادی گرفتار مضل مسامحه و منفعت‌اندیشی نمی‌شود و مناسبات بین‌المللی خود را صرفاً براساس آنچه حق خویش می‌داند، طراحی و اجرا می‌کند. در واقع استقلال ملی زمینه‌ساز دستیابی به غرور و شخصیت ملی بوده و بدون بهره‌مندی از آن نمی‌توان داعیه دفاع از حق و حقیقت داشت.

۲ آنچه یک کشور را به معنای واقعی کلمه مستقل می‌سازد، در پیش گرفتن جاده کار و تلاش است. این مهم البته نیازمند شاخصه دیگری به نام توسعه زیرساخت‌ها است. توسعه زیرساخت‌ها نیز میسر نمی‌شود مگر آنکه در هر مقوله اجتماعی به دانش و فناوری لازمه آن دست پیدا کرده باشیم. بنابراین برای آنکه بتوانیم دست

روی زانوی خود بگذاریم و با تکیه بر تولید ملی به استقلال واقعی برسیم، هم باید سعی و تلاشمان را مضاعف سازیم و هم قله‌های علم و دانش را یکی پس از دیگری فتح کنیم. تحقیق و پژوهش، بهره‌مندی از تجربیات دیگران و بنا نهادن مسیر توسعه بر پایه علوم نوین از جمله ملزومات اصلی بهره‌وری مطلوب تولید ملی است.

۳ ترغیب مردم به استفاده از تولیدات داخلی و ترجیح آن به محصولات خارجی حداقل نیازمند برابری کیفیت و رجحان قیمت تمام شده آنچه در داخل کشور تولید می‌شود با نمونه غیرایرانی آن است. رسیدن به استانداردهای روز دنیا البته با حمایت نهادهای تأثیرگذار ملی و تغییر نگرش به مقوله کیفیت تولید داخلی حاصل می‌آید. همان‌طور که امروز در زمینه احداث تونل و پل‌های خاص (به لحاظ تکنولوژی ساخت) توانسته‌ایم به مرز استقلال، خودباوری و تولید ملی برسیم، قطعاً در دیگر بخش‌ها نیز می‌توانیم با حمایت صحیح و اصولی کار و سرمایه‌های داخلی به آنچه مدنظر است، دست یابیم. این فرایند البته در بطن خود فواید پرشمار دیگری نیز به دنبال دارد؛ رونق اشتغال، بهبود سطح زندگی و معیشت مردم، حرکت نرم‌تر و سریع‌تر چرخه اقتصاد و نهایتاً رسیدن به سطح بالاتری از غرور ملی، بخشی از آن چیزی است که در سایه استقلال ملی به دست می‌آید.



ضمیمه رایگان
روزنامه همشهری
یکشنبه ۲۷ فروردین ماه ۱۳۹۱

همشهری

۰۸ گزارش تصویری
استقبال از بهار ۱۳۹۱
زیرزمین

۰۳ معاون فنی و عمرانی شهردار تهران:
مبنای فعالیت‌های عمرانی
توسعه زیرساخت‌هاست

۰۲ روزنگار هفته‌ای که در عمران شهرگذشت
پروژه‌های عمرانی
تعطیلی نداشتند



چند نما از برخی فعالیت‌های انجام شده در طرح استقبال از بهار ۱۳۹۱

۰۷ ارقابت چین و آمریکا در کتاب رکوردها
یادگاری از ۶ دهه پیش
باز هم صحبت از یک پل بزرگ و طولانی در میان است؛ این بار سراغ پل‌های موازی پونتچارترین ایالات متحده آمریکا (Pontchartrain) رفته‌ایم. این رشته پل‌ها به طول تقریبی ۲۸ کیلومتر روی رودخانه‌ای به همین نام احداث شده‌اند. از سال ۱۹۶۹ به این سو، نام پل‌های پونتچارترین به عنوان طولانی‌ترین پل‌های ساخته شده روی آب در کتاب رکوردها (گینس) ثبت شده است...

همزمان با تحول طبیعت در بهار ۱۳۹۱ مرمت و بهسازی معابر شهری متحول شد

هر ساله با فرا رسیدن بهار و نو شدن طبیعت، شهر تهران هم قدری نونوار می‌شود. پایتخت به استقبال بهار می‌رود و روزهای پایانی سال در قالب طرحی جهادی به اجرای اقدامات ریز و درشت عمرانی طی سطح محلات و مناطق مختلف شهر می‌گذرد. طرح استقبال از بهار در سنوات گذشته غالباً در قالب بازسازی بزرگراه‌های سطح شهر به مرحله اجرا در می‌آمد اما امسال با اولویت درزگیری و لکه‌گیری اصولی خیابان‌های اصلی و فرعی و البته بزرگراه‌ها، رنگ‌وبوی دیگری به خود گرفته بود... صفحه ۴

سرآغاز سخن

فرصت بزرگ



محمدا باقر قالیباف*

سال ۱۳۹۱ سالایی دیگر برای خدمتگزاری به بهترین بندگان خداوند است و این فرصت بار دیگر در اختیار ما قرار گرفته تا

وظیفه خود در قبال مردم صبور و قدر شناس پایتخت را به‌بهترین نحو ممکن انجام دهیم.

امسال به‌لحاظ کاری سالی سخت اما پر امید را پیش رو داریم و باید چالش‌ها را به فرصت‌های بزرگ تبدیل کنیم. خروج از وابستگی و حمایت از تولیدات داخلی در سالی که به‌همین مضمون نامگذاری شده است جز با تلاش و آرمان‌گرایی حاصل نمی‌شود؛البته این تلاش باید توأم با عشق و عقل بوده و آرمان‌گرایی نیز باید واقعی و منطبق بر واقعیت‌ها باشد. عزت یک کشور در وهله نخست مستلزم استقلال آن و راهی از بند وابستگی‌ها است. رسیدن به استقلال البته نیازمند کار و تلاش است؛ کار و تلاشی که برآمده از فرهنگ دینی و فرهنگی‌اجدای باشد.

نقش شهرداری تهران در تحقق حداکثری مضمون شعار سال ۱۳۹۱ نقشی انکارناپذیر است و به‌همین دلیل باید بسیار هوشمندانه و دایهانه رسانی که بر عهده مسان قرار گرفته را به‌انجام برسانیم. فرصت‌های بزرگ البته در همین شرایط خاص است که به‌وجود می‌آید و باید از آن‌ها نهایت استفاده را برد. تحریم‌های بین‌المللی یکی از همان شرایطی است که می‌تواند بزرگترین ثمرات را برای نظام مقدس جمهوری اسلامی ایران باهمراه داشته باشد. به‌همین خاطر است که مقام معظم رهبری سال ۱۳۹۱ را سال «تولیدملی و حمایت از کارو سرمایه‌ایرانی» نامگذاری کردند و این امر نشان از اهمیت مباحث اقتصادی در کاهش وابستگی به دیگر کشورها دارد.

البته برای رسیدن به حدمطلوب باید با کار، تلاش و همت بیشتر و با اجتناب از شعارزدگی، به آنچه استحقاق مردم خوب ایران است، نائل آمد. در این میان، اتکا به ظرفیت‌های علمی و اجرایی موجود، شرط اول تحقق تولیدملی باکیفیت و استفاده از فرصت بزرگ پیش‌رو خواهد بود.

***** **شهردار تهران**

یک اتفاق

سال ۹۱ بانصب عرشه آغاز شد

روزهای پایانی سال ۹۰ برای پروژه احداث بزرگ‌راه طبقاتی صدر، توأم با اتفاقات و دستاوردهای موفقیت‌آمیز بود. در همین روزها، دکل‌های بزرگ‌راه شهید آیت‌الله‌صدر یکی پس‌از دیگری از پیش چشم شهروندان برچیده شدت تا احداث ستون‌های بزرگ‌راه طبقاتی از تقاطع بزرگ‌راه مدرس تا بعد از تقاطع بزرگ‌راه امام‌علی(ع) تسریع شود.

اما اخبار و اتفاقات امیدوارکننده از این طرح‌عظیم شهری در روزهای آغازین سال ۹۱ نیز ادامه داشت. خوشبختانه با تلاش خستگی‌ناپذیر مجربان این پروژه که حتی در تعطیلات عید نوروز نیز متوقف نشد، یک جبهه کاری دیگر با موفقیت در بزرگ‌راه طبقاتی صدر گشوده شد. منظور از این جبهه تازه کاری، نصب و کارگذاری قطعات عرشه است



نمایی از پل دسترسی غربی برج میلاد

روزنگار هفته‌ای که در عمران شهر گذشت

پروژه‌های عمرانی تعطیلی نداشتند

سال ۱۳۹۱ بدون هیچ‌گونه تعطیلات نوروزی برای پروژه‌های عمرانی آغاز شد. در واقع از همان روزهای نخست سال جدید، برنامه باز دیدهای میدانی از روند پیشرفت پروژه‌ها دنبال شد و البته در این میان سرکشی به مناطق مختلف جهت بررسی نحوه اجرای طرح استقبال از بهار سال ۱۳۹۱ نیز به‌قوت جریان داشت. حضور میدانی معاون فنی و عمرانی شهردار تهران در محل انجام طرح‌های بهسازی معابر شهری و واکاوی دقیق آنچه در مناطق صورت گرفته بود، نشان از اهمیت طرح امسال استقبال از بهار داشت و البته به‌لحاظ تغییر نحوه لکه‌گیری و درزگیری سطح معابر، مایه امیدواری بود.

شنبه هفته‌ای که گذشت بازدید از چند پروژه‌عمرانی در دستور کار مدیران مربوطه قرار داشت. بعدازظهر همان‌روز نخستین نشست معاونان فنی و عمرانی و طی بازدید یادشعاخته به‌عمل آمده که مناطق ۲۲ گانه با مدیران ارشد حوزه معاونت فنی و عمرانی شهرداری تهران در سال ۱۳۹۱ برگزار شد. در این گردهمایی دکتر مازیار حسینی با بیان اینکه نگهداری و بهسازی معابر یک نیاز همیشگی و مستمر است، عنوان داشت سال‌جاری باید مقطعی برای بهبود دیدگاه عمومی شهروندان نسبت به مقوله آسفال‌ت باشد.

دوشنبه بیست‌ویکم فروردین ماه بازدید از سوله بیمارستان امام‌خمینی(ره) و پل دسترسی غربی برج‌میلاد توسط معاون فنی و عمرانی شهرداری و هیأت‌همراه صورت گرفت. پس از بازدید از پل دسترسی‌غربی برج‌میلاد، دکتر مازیار حسینی در گفت‌وگو با رسانه‌ها، خبر از بهر‌مسراری از این سازه ترافیکی ظرف حداکشر یک‌ماه آ‌پننده داد. این پل زبیا که به‌عنوان سازه برتر تر فولادی کشور درسال ۱۳۹۰ توسط انجمن سازه‌های فولادی ایران انتخاب شد، از نوع کابلی معلق بوده و با فناوری‌های پیشرفته‌ای ساخته شده است. در حال حاضر کشش هر حمله‌ای کابل‌های پل به‌پایان رسیده و لوله‌های هندریل روی عرشه نیز نصب شده است. با اتمام عملیات جدول‌بندی زیر عرشه و پیلون پل به‌همراه اجرای لایه‌های نهایی آسفال‌ت در عرشه و مسیرهای دسترسی به پل، این سازه آماده تحویل به مردم خواهد شد.

سه‌شنبه بیست و دوم فروردین‌ماه بازدید از روند احداث ادامه بزرگ‌راه امام‌علی(ع) باحضور دکتر عیسی شریفی معاون هماهنگی و امور مناطق، دکتر

ضمیمه رایگان روزنامه همشهری | عمران شهر

شماره ۱۷ | یکشنبه ۲۷ فروردین ماه ۱۳۹۱

فائق آمدن بر مشکلات دیرینه



محمدحسین پوزرندی*

یک هزار میلیاردتومان هزینه تملک معارضان ملکی در پروژه احداث ادامه بزرگ‌راه امام‌علی(ع)، همواره به‌منزله سنگ

بزرگی بوده که حتی تکان دادن آن نیرویی بیشتر از نیروی یک دست می‌خواست‌ه است. تلاش مدیریت شهری در جهت تملک این املاک و پایان بخشیدن به بلاتکلیفی چندساله بسیاری از شهروندان، بازگویی این حکایت است که یک دست صدا ندارد که اگر دست مدیریت شهری در اجرای چنین پروژه‌های عظیمی تنها نبود، بسیاری از طرح‌های عمرانی پایتخت زودتر از آنچه باید به‌ثمر می‌رسید و طعم شیرین بهره‌مندی به‌جای انتظار و بلاتکلیفی به‌کام شهروندان می‌نشست.

هر چه هست حالا باهمت مجموعه شهرداری تهران و بردباری و تحمل شهروندان، املاک معارض با پروژه ادامه بزرگ‌راه امام‌علی(ع) یکی قطعات در دست احداث مورد بررسی قرار گرفت و برقع هرچه سریع‌تر معارضات باقی‌مانده و نیز تسریع عملیات اجرایی تقاطعات تأکید شد. در طول مسیر احداث بزرگ‌راه امام‌علی(ع) تقاطعات مهمی چون تقاطع با خیابان پیروزی، سسپلان، مدنی، دماوند، منصور و نیز بزرگ‌راه‌های آزادگان، بعثت، شهیدآوینی، شهیدنجفی‌رستگار و نیز میدان شهیدمحلانی وجود دارد که کار ساخت آنها طبق تدابیر شهردار تهران باید تا پایان نیمه اول سال ۱۳۹۱ تکمیل شود.

اماروز چهارشنبه هفته‌ای که گذشت روز جلسه باید تا پایان نیمه اول سال ۱۳۹۱ تکمیل شود. دست‌اندرکاران چند پروژه مهم‌عمرانی با شهردار تهران بود. پس از ارائه گزارش روند پیشرفت پروژه توتل نیایش و بزرگ‌راه طبقاتی صدر که طبق روال چهارشنبه‌های گذشته صورت گرفت، نوبت به پروژه‌های دریاچه‌مصنوعی چیتگر، بزرگ‌راه امام‌علی(ع) و یادگار امام(ره) رسید تا آخرین وضعیت آنها به‌سمع و نظر دکتر قالیباف برسد. در نشست مربوط به بررسی پروژه ادامه بزرگ‌راه امام‌علی(ع) شهرداران مناطق مرتبط نیز حضور داشتند و گزارشی از وضعیت رفع املاک‌معارض باقی‌مانده در طول مسیر بزرگ‌راه را ارائه کردند. فرات تمام این معارضات طرحی‌نمادین بر روی نقشه باقی می‌ماند.

ام‌هنوز این گفتار نغز که یک دست صداندارد

تمثیل مناسبی به‌نظر می‌رسد چرا که اگر همدلی و مشارکت بخش‌های مختلف شهرداری تهران از معاونت امور مناطق و شهرداری‌های مناطق گرفته تا معاونت فنی و عمرانی نبود، چه‌سپا شپری به‌شدت معتقد است که توسعه پایدار توسعه دانش‌محور است؛البته طرحی‌نمادین بر روی نقشه باقی می‌ماند.

***معاون مالی و اداری شهرداری تهران**

عمران شهر | ضمیمه رایگان روزنامه همشهری

یکشنبه ۲۷ فروردین ماه ۱۳۹۱ | شماره ۱۷

معاون فنی و عمرانی شهردار تهران :

مبنای فعالیت‌های عمرانی توسعه زیرساخت‌هاست

سال ۱۳۹۱ بنا بر تدابیر حکیمانه مقام معظم رهبری، «سال تولیدملی، حمایت از کار و سرمایه ایرانی» نام نهاده شده تا این شعار بر مغز سرلوحه برنامه‌های توسعه کشور قرار گیرد. در این میان تمام آحاد مردم و خصوصاً مدیران بخش‌های مختلف وظیفه دارند برای تحقق اهداف تبیین شده در این دستورالعمل نهایت تلاش خود

□ فراهم‌ساختن زمینه جذب منابع

مأموریت اصلی حوزه معاونت فنی و عمرانی شهرداری تهران در سال ۱۳۹۱ چیزی غیر از توسعه زیرساخت‌ها نیست چراکه اعتقاد داریم توسعه زیرساخت‌ها باعث افزایش و پایداری شتاب رشد اقتصادی در کشور خواهد شد و البته در این میحت، پایتخت نظام جمهوری اسلامی ایران می‌تواند بسیار اثرگذار باشد. در این حوزه تلاش‌های مؤثری برای به‌پارنشستن زمینه توسعه و بسط نظام‌اجرایی در کشور صورت‌یافته که می‌تواند منجر به تولید کار و جذب سرمایه‌های ملی شود. در واقع می‌توان گفت کارهای گسترده‌ای در طول سال‌های اخیر انجام شده و توسعه زیرساخت‌ها مبنای کارهای عمرانی قرار گرفته است. از جمله تلاش‌های صورت گرفته برای تحقق این هدف، فراهم‌ساختن زمینه جذب منابع می‌باشد. یکی از دغدغه‌های اساسی ما در حال حاضر این است که چگونه می‌توانیم منابع پایدار و مطمئن و نیز منابع قابل وصول را در مدت زمان مشخص که یک پروژه به آنها نیاز دارد، جذب کنیم. از سوی دیگر ظرفیت‌های اجرایی گسترده‌ای را تعریف کرده‌ایم که می‌تواند زمینه‌ساز جذب سرمایه‌های کشور باشد. به‌عنوان مثال پروژه‌ای مانند پروژه بزرگ‌راه طبقاتی صدر یا توتل نیایش، پروژه‌های بزرگی هستند که در مقیاس ملی قابل تعریف بوده و در یک برهه از زمان حدود ۶ هزار نفر از کارگرفنی گرفته تا مه‌ندسین ارشد به‌طور مستقیم درگیر آن بودند. به‌این ترتیب این پروژه‌ها یک جمعیت از منابع انسانی توانمند را در اختیار ساخت‌وسازهای عمرانی پایتخت قرار دادند.

□ توسعه پایدار، توسعه دانش‌محور است

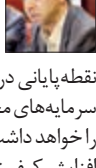
نکته مهم‌تری که وجود دارد این است که هر یک از این پروژه‌ها می‌توانند یکی از شاخصه‌های رشد علم و فناوری در حوزه کارهای عمرانی کشور باشد. یکی از نکات بسیار قابل توجه که در کارهای توسعه‌ای حوزه معاونت فنی و عمرانی شهرداری تهران مبنای قرار گرفته و البته ملهم از توجهات ویژه و مکرر مقام‌عظم رهبری بوده، بحث استفاده از علم و فناوری است. مدیریت شهری به‌شدت معتقد است که توسعه پایدار توسعه دانش‌محور است؛البته به‌تکیه بر دانش بومی و نه یک دانش استیجاری و قرضی.

امروز مفتخر هستیم که به مردم عزیز کشورمان اعلام کنیم در حال حاضر حوزه معاونت فنی و عمرانی شهرداری تهران با اعمال تغییر در اجزای مختلف کار خود، از نظام فنی و اجرایی گرفته تا تغییر در نگرش همکاران، پیمانکاران و دست‌اندرکاران پروژه‌های مربوطه، می‌تواند یک رقابت در سطح بین‌المللی با هم‌پایان خارجی خود داشته باشد. در حال

با یک مسئول

طرحی که با تقد گذشته آغاز شد

عباس وفایی ز نوز ■ معاون اداره کل هماهنگی فنی و عمرانی مناطق و سازمان‌ها



ناگفته نپیادست برای انجام فعالیت‌های عمرانی در هیچ شهر بزرگی نمی‌توان علاوه بر این، خورشبختانه با همکاری و تلاش منابع و سرمایه‌های محدود شهری در نظر گرفته‌شود، این معنا را خواهد داشت که بهسازی و نوسازی زیرساخت‌ها و افزایش کیفیت زندگی در هر کلاتشهری نیازمند نگاهی اقتصادی و مبتنی بر اصل بهره‌وری باسالی‌های

ازسوی دیگر بازنگری اقدامات و طرح‌های گذشته،

گزارش روز



راه‌خرج دهند تا زمینه عملیاتی شدن این راهکار تأثیرگذار در زندگی مردم فراهم آید. برای آنکه نقطه‌نظرات یکی از مدیران شهرداری تهران در مورد شعار سال ۱۳۹۱ را جویا شویم، سراغ «دکتر مازیار حسینی» معاون فنی و عمرانی شهرداری تهران رفتیم.

شکل می‌گیرد، بسیار مهم و مؤثر تلقی می‌شود.

□ مدیریت زمان و اطمینان به آینده

تأمین به‌موقع منابع لازم چه از نظر نیروی انسانی، مصالح و همچنین منابع مالی، ضلع جدید اضافه شده به سه‌ضلع قبلی راهبری پروژه‌های عمرانی است که تمام این موارد البته با کنترل دقیق آنچه درطول یک پروژه می‌گذرد، همراه است. امروز تحلیل‌های آماری به‌روز و دقیقی در پروژه‌های بزرگ عمرانی مدنظر قرار می‌گیرد که شاید قبل از این فقط در برخی صنایع مثل صنعت نفت دنبال می‌شده است. تمام این موارد باعث شده است تا زمان را مدیریت کرده و اطمینان داشته‌باشیم که به قول‌های داده شده، در موعد مقرر عمل کنیم. نصب روم‌شمار برای پروژه‌های بزرگ شهر که با تدبیر شهردار تهران صورت گرفته، در همین راستاست؛ هرچند کارهای عمرانی به‌خصوص در شهر بزرگی مثل تهران که در اغلب ساعات شبانه‌روز زنده، پویا و فعال است، سختی‌ها و پیچیدگی‌های خاص خود را به همراه دارد اما در سالی که سال تولید ملی و حمایت از سرمایه و کارایرانی نامیده شده، می‌توانیم با یک اطمینان خاطر و نشاط و انرژی مضاعف به انجام درست مأموریت‌هایمان امیدوار باشیم.

□ حرکت به‌سوی تولید صد در صد داخلی

زمانی پل‌های صندوق‌های بتنی مانند پل سپیدخندان را خارجی‌ها برامیان می‌ساختند و حتی کارگر و تکنسین این قبیل پروژه‌ها نیز غیرایرانی بودند. در واقع یک چنین کارهایی سال‌های سال در انحصار کشورهای خارجی بود اما امروز در کنار پروژه‌ای مانند احداث بزرگ‌راه طبقاتی صدر، یک کارخانه تولید سگمنت درآستانه بهره‌برداری قرار گرفته است که ظرفیتی ملی در کشور ایجاد کرده و به‌این وسیله می‌توان در هر ماه ۳ کیلو متر پل صندوق‌های بتنی یا تکنولوژی خاص برای تمام نقاط ایران تولید کرد. این فناوری برای احداث پل‌هایی با دهانه‌های تا حدود ۶۰ متر و بدون پایه جواب داده و به‌نوعی یکی‌از سرمایه‌های کشور قلمداد می‌شود. دستاوردهای اینچنینی در حوزه فعالیت‌های فنی و عمرانی شهرداری تهران، قابل ارائه در کنفرانس‌های بین‌المللی است تا به‌تدریج ابعاد حرکت به‌سوی تولید صد‌صد داخلی و ملی بر همگان آشکار شود.

توسعه زیرساخت‌ها باعث افزایش و پایداری شتاب رشد اقتصادی در کشور خواهد شد و البته در این میحت، پایتخت نظام جمهوری اسلامی ایران می‌تواند بسیار اثرگذار باشد

غنی تر و همچنین نیاز سنجی‌های مردمی شورایاران، ابتدا به بررسی و اولویت‌بندی دقیق پروژه‌های ضروری پرداخت. کیفیت و عمق این مطالعات به‌حدی بود که مبانی مطالعاتی طرح از دی‌ماه سال گذشته آغاز شد تا بهسازی معابر محلات و نواحی شهر تهران تا پیش از این‌وقت‌شناسی برای اجرای طرح استقبال از بهار و البته حرکت مثبت فعالیت‌های اقدامات و فعالیت‌های عمرانی در سطح مناطق و نواحی شهر تهران، معابر و گذرگاه‌های پایتخت زودتر به استقبال بهار رفت و در روزهای پایانی سال و تعطیلات نوروز از سروسو‌دا و حضور واحدهای اجرایی و مصالح ساختمانی در سطح‌معابر خبری نبود.

علاوه بر این در طرح استقبال از بهار ۹۱ انجام‌اصلاحات همواره بهترین ابزار برای بهبود عملکرد سازوکارهای مدیریتی، خلق نظام‌های نوین و در یک کلام گذار از نوعی بوروکراسی سنتی به ساختاری مدرن و عقلانی تر است. بااعمال چنین بازنگری‌هایی در اداره کل هماهنگی فنی و عمرانی مناطق و سازمان‌های شهرداری تهران، طرح استقبال از بهار سال ۹۱ طرحی متفاوت باسالی‌های گذشته بود. طرح امسال با تکیه بر شناسایی و مطالعات

همزمان با تحول طبیعت در بهار ۱۳۹۱

مرمت و بهسازی معابر شهری متحول شد

هر ساله با فرا رسیدن بهار و نوسدن طبیعت، شهر تهران هم قدری نونوار می شود. پایتخت به استقبال بهار می رود و روزهای پایانی سال در قالب طرحی جهادی به اجرای اقدامات ریز و درشت عمرانی طی سطح محلات و مناطق مختلف شهر می گذرد. طرح استقبال از بهار در سنوات گذشته غالباً در قالب بازسازی بزرگراه‌های سطح شهر به مرحله اجرا در می‌آمدا امسال با اولویت درزگیری و لکه‌گیری اصولی خیابان‌های اصلی و فرعی و البته بزرگراه‌ها، رنگ‌وبوی دیگری به خود گرفته بود.

در برخی سال ها به دلیل حجم بالای عملیات عمرانی و زمان بر بودن نوع عملیات، طرح استقبال از بهار حتی تا هفته‌ها پس از آمدن نوروز طول می‌کشید و شهر با انبوه اقدامات عمرانی جزئی و کلی، خود را آماده استقبال از تابستان می‌کردا استقبال از بهار سال‌ها به همین شیوه بر گزار می‌شد و بازه‌های زمانی محدود آن در مواجهه با حجم فراوانی از اقدامات عمرانی به بازه‌های زمانی طولانی‌تری تبدیل می‌گشت. گاه حضور واحدهای اجرایی و مصالح ساختمانی در سطح معابر در ایام نوروز هم دست و پا گیر می‌شد و فعالیت‌های عمرانی در غیاب کارگران ماهری که یاد دایر و پار کرده بودند با کیفیتی نه چندان مطلوب به اجرا می‌رسید.از طرفی حتی آب و هوا و شرایط جوی نیز با انجام اقدامات و عملیات عمرانی پر دامنه و کلان سر سازگاری نداشت و بارندگی و سرما نتیجه مطلوبی از این اقدامات به دست نمی‌داد.مجموعه این عوامل در نهایت کارشناسان اداره هماهنگی فنی و عمرانی مناطق و سازمان‌ها را به این فکر انداخت تا طرح استقبال از بهار سال ۹۱ با مختصات و ویژگی‌های متفاوتی بر گزار شود. با اجرای زود هنگام این طرح، معابر و گذرگاه‌های پایتخت زودتر به استقبال بهار رفت و نه تنها عملیات عمرانی غیر مؤثری با توجه به انجام فعالیت‌ها در فصل زمستان انجام نشد بلکه فعالیت‌های عمرانی بیشتر بر مرمت، بهسازی و افزایش کیفیت داشته‌های موجود تمرکز یافت.

□ اول شناسایی، بعد عملیات

مدیر واحد نظارت عالیه اداره کل هماهنگی فنی و عمرانی مناطق و سازمان‌ها اصلی‌ترین ویژگی طرح استقبال از بهار امسال را در شناسایی دقیق نیازهای عمرانی توسط مناطق ۲۲گانه شهرداری تهران و به بیانی خوداظهاری این نیازها و اولویت‌بندی دقیق آنها می‌داند. مهندس محسن ملاصالحی معتقد است تطابق بیشتر فعالیت‌های عمرانی طرح امسال با نیازهای واقعی شهروندان حاصل تعامل مثبت شهرداری‌های مناطق با شورایاران بوده است. وی می‌افزاید:امسال با به کار بستن فرمول‌های دقیق مهندسی، انجام اصلاحات موضعی و کم‌دامنه با بیشترین کارایی در دستور کار قرار گرفت و با نگاهی اقتصادی تنها آن دسته از اقدامات به مرحله تعریف پروژه و اجرا رسید که واقعا گرهی از مشکلات شهر و شهروندان می‌گشود.

□ شناسایی دقیق، پیش نیاز نظارت دقیق‌تر

اما همین شناسایی‌ها از نیازهای عمرانی سطح شهر که ماه‌ها پیش از آغاز عملیات اجرایی توسط شهرداری‌های مناطق به انجام رسید زمینه نظارت و ارزیابی دقیق‌تر بر حسن اجرای فعالیت‌های عمرانی را فراهم ساخت. درواقع فرم‌های اظهار شده از سوی شهرداری‌های مناطق در قالب یک‌نظام آماری مدون مبتنی بر سیستم فن‌آوری اطلاعات قرار گرفت تا در ارزیابی طرح نیز دقیقاً آنچه باید مورد سنجش و امتیازدهی قرار گیرد، منظور شود. از این رو گزارش عملکرد مناطق به صورت هفتگی به سازمان بازرسی شهرداری تهران و اداره کل هماهنگی فنی و عمرانی مناطق ارسال شد تا فعالیت‌های صورت گرفته در تک‌تک مناطق و نواحی مورد ارزیابی دقیق کارشناسان قرار بگیرد.

□ لکه‌گیری هندسی، نمونه نگهداری اصولی

در طرح استقبال از بهار سال ۹۱ اقدامات ترمیمی به جای اقدامات کلی و پر هزینه مورد تأکید قرار گرفت. یکی از

ضمیمه‌رایگان روزنامه همشهری | عمران‌شهر

شماره۱۷ | یکشنبه۲۷ فروردین ماه ۱۳۹۱



این اقدامات لکه‌گیری آسفالت سواره‌رو به جای روکش کلی معابر بود اما حتی نحوه اجرای این عملیات نیز به شکلی متفاوت با سال‌های گذشته انجام شد. لکه‌گیری هندسی همانند آنچه در پروژه‌های نگهداری معابر کشور‌های پیشرفته دنیا انجام می‌شود، امسال در سطح نواحی و مناطق شهر تهران به اجرا درآمد تا علاوه بر آشنایی واحدهای اجرایی با نحوه اصولی اجرای این عملیات، پروژه‌های بهسازی معابر شاهد کیفیت دوام بیشتری نسبت به گذشته باشد.در روش لکه‌گیری هندسی، به جای پر کردن چاله ایجاد شده با مصالح، سطح بزرگتری از حفره توسط دستگاه کاتر بریده شده و در نهایت عملیات بهسازی در قالب یک شکل هندسی منظم با زاویه‌های عمود بر هم اجرا می‌شود. این امر با اصلاح کامل رویه آسفاتی به منزله یک سازه، تمام بخش‌های آسیب دیده را ترمیم کرده و با بهسازی آن به صورت یک شکل هندسی منظم، زمینه توزیع مناسب بار و پیشگیری از آسیب‌های مجدد را فراهم می‌کند.

□ گرتیننگ، کوچک‌امایر بازده

در طرح امسال بسیاری از نهرهای آب موسوم به نهر روسی که نوعی مانع ترافیکی در تقاطع برخی از خیابان‌های اصلی به شمار می‌روند، از طریق اجرای صفحه‌های مشبک کامپوزیت سرپوشیده شدند تا خودروها بتوانند بدون توقف بر روی این جوی‌ها که قبلاً به صورت یک دست‌انداز عمل می‌کرد، رفت و آمد کنند.

بهره‌گیری از این روش علاوه بر روان شدن رفت و آمد شهروندان و ایمنی بیشتر ترافیکی، مزایای بیشتری نیز نسبت به کانیو و انهار سرپوشیده با دریچه‌های فلزی دارد چرا که در روش گرتیننگ امکان جذب هیدرولیکی رواناب‌ها بیشتر است و مشکل سرر و صدای دریچه‌های فلزی نیز وجود ندارد.پایش عملکرد گرتیننگ در ماه‌های آتی به ویژه طی بارندگی‌های بهار امسال می‌تواند امکان ارزیابی بهتری را در این زمینه فراهم کند تا دقیقاً مشخص شود این روش نسبت به روش‌های جایگزین خود چه مزایا و معایبی خواهد داشت.

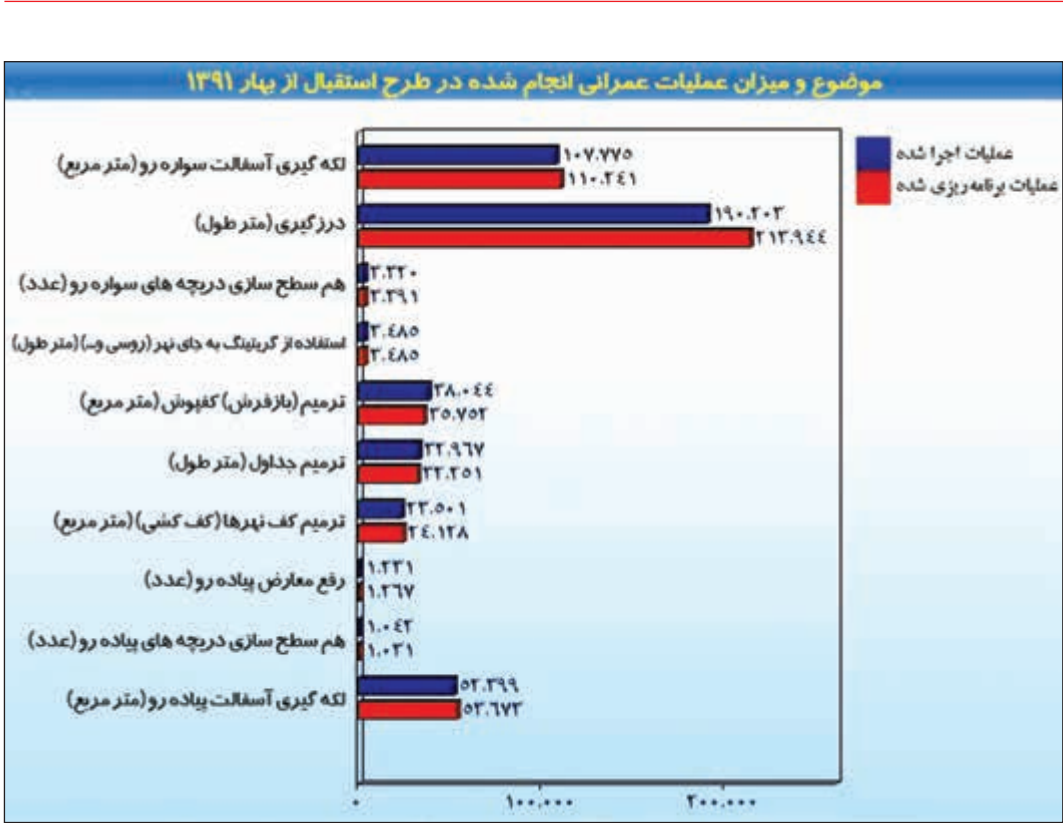
□ بهسازی و وقت شناسی؛ اهدافی که محقق شد

معاون اداره کل هماهنگی فنی و عمرانی مناطق و سازمان‌ها جهش اقدامات عمرانی پر هزینه به سمت مرمت و بهسازی و همچنین وقت‌شناسی و اجرای به موقع عملیات عمرانی را از مهم‌ترین اهداف تحقق یافته طرح استقبال از بهار امسال می‌داند. مهندس عباس وفایی نوزب با بیان اینکه اجرایی شدن طرح امسال در فاصله پانزدهم بهمن ماه تا پانزدهم اسفند ماه منکی بر مجموعه‌ای از اقدامات پیش‌نیاز برای شناسایی مناسب نیازها بوده است، می‌افزاید: طرح امسال با نگاهی اقتصادی و با توجه به اصل بهرهوری حداکثری صورت گرفت.

وی پایان یافتن به موقع طرح در سطح مناطق را سبب افزایش رفاه شهروندان در روزهای پایانی سال و ایام نوروز ذکر و اضافه کرد: شهروندان، بهترین ناظران طرح استقبال از بهار هستند و همان گونه که در شناسایی نیازها از نظرات سازنده شورایاران و پیام‌های مردمی ۱۳۷ بهره‌گیری شده، در ارزیابی و امتیازدهی به طرح امسال نیز باید به بازخوردها و نظرات شهروندان رجوع کرد.

عمران‌شهر | ضمیمه‌رایگان روزنامه همشهری

یکشنبه۲۷ فروردین ماه ۱۳۹۱ | شماره۱۷



به بهتر شدن عملکرد شبکه هدایت و جمع‌آوری آبهای سطحی نیز کمک می‌کند، از دیگر عملیات انجام شده در طرح امسال بوده است. بیشترین حجم این عملیات، به مساحت ۲۰۷۳مترمربع در منطقه ۳ شهرداری تهران اجرا شد.

۸ رفع معارض و موانع موجود در پیاده‌روها یکی دیگر از اقدامات مثبت طرح استقبال از بهار امسال به‌شمار می‌رود که بدون شک بیشترین عواید آن شامل حال سالمندان و افراد کم‌توان جسمی خواهد شد. در طرح امسال موانع زیادی از سطح پیاده‌روهای شهر تهران حذف شده که بیشترین حجم این عملیات، رفع ۲۴۲ معارض پیاده‌رو در منطقه ۱۳ شهرداری تهران بود.

۹ علاوه بر همسطح‌سازی در بچه‌های موجود در سطح سواره‌رو، همسطح‌سازی در بچه‌های پیاده‌رو نیز در طرح امسال مورد تأکید قرار گرفت تا در کنار رفع معارضات و موانع موجود در پیاده‌روها، اقدامی راهگشا برای تسهیل رفت‌وآمد شهروندان در پیاده‌روها باشد. بیشتری حجم این عملیات، ۱۰۸۶۶ مترمربع در منطقه ۶ شهرداری تهران بود.

۱۰ سطح بسیاری از پیاده‌روهای شهر تهران پوشیده از آسفالت است و از این رو لکه‌گیری آسفالت پیاده‌روها نیز در طرح استقبال از بهار امسال مورد توجه بوده است. بیشترین حجم این عملیات، شده در این زمینه، ۵۹۰۱ مترمربع در منطقه ۲۱ شهرداری تهران بود.

۱۱ سطح بسیاری از دیگر اقدامات انجام شده در طرح استقبال از بهار امسال بوده و به میزان زیادی از لزوم تخریب و نوسازی کلی این قطعات بتنی پیشگیری کرده است. بیشترین حجم این عملیات، ۴۹۵۶متر در منطقه ۳ شهرداری تهران بود.

۱۲ بدون شک همسطح‌سازی در بچه‌ها در سطح معابر سواره‌رو، یکی از کم‌هزینه‌ترین و پر بازده‌ترین راهکارهای روان‌سازی ترافیکی است. در طرح استقبال از بهار امسال همسطح‌سازی دریچه‌ها یکی از ۱۰ عملیاتی است که در سطح مناطق ۲۲گانه شهرداری تهران به‌اجرا در آمده و بیشترین حجم این عملیات،

در طرح استقبال از بهار سال ۹۱، اقدامات عمرانی قابل اجرا در سطح مناطق به ۱۰ عملیات کم‌هزینه و پر بازده محدود شد تا ضمن جلوگیری از عملیات عمرانی پرهزینه و همچنین اقداماتی که اجرای آنها متناسب با شرایط آب‌وهوایی نیست، ضروری‌ترین نیازهای عمرانی بر طرف شوند و در نتیجه بیشترین میزان بهره‌مندی با کمترین هزینه حاصل شود. همانگونه که نمودارها نشان می‌دهند بیشترین حجم عملیات عمرانی در سطح مناطق شهر تهران، مربوط به عملیات درزگیری و لکه‌گیری آسفالت سواره‌رو بوده است.

۱۳ در طرح استقبال از بهار سال ۹۱، لکه‌گیری معابر سواره‌رو یکی از مهم‌ترین اقدامات انجام شده. بر ش سطح بزرگتری از چاله

موجود توسط دستگاه کاتر و در نهایت اجرای عملیات بهسازی در قالب یک شکل هندسی منظم با زاویه‌های عمود بر هم، و بزرگی ممتاز لکه‌گیری‌های انجام شده در طرح امسال می‌باشد که مطابق با استانداردهای روز دنیا به‌اجرا در آمده است. بیشترین حجم عملیات انجام شده در این مورد ۲۰ هزار و ۷۶متر مربع در منطقه ۳ شهرداری تهران بود.

۱۴ درزگیری سطح معابر یکی دیگر از اقدامات کم‌هزینه و تأثیرگذار طرح استقبال از بهار امسال بوده است. ایجاد درز روی سطح آسفالت سبب نفوذ آب به لایه‌های زیرین معابر می‌شود و این امر کاهش مقاومت و در نتیجه تخریب آسفالت را به‌همراه دارد. بنابراین درزگیری مستمر سطح معابر یکی از بهترین روش‌های نگهداری آن محسوب می‌شود که در نهایت با پیشگیری از تخریب‌کلی رویه آسفالت، گذرگاه‌های شهر را از اجرای روکش کلی و صرف هزینه‌های گزاف بی‌نیاز می‌کند. بیشترین حجم عملیات درزگیری، ۳۵ هزار و ۵۲۰مترطول در منطقه ۱۵ شهرداری تهران بود است.

۱۵ بدون شک همسطح‌سازی در بچه‌ها در سطح معابر سواره‌رو، یکی از کم‌هزینه‌ترین و پر بازده‌ترین راهکارهای روان‌سازی ترافیکی است. در طرح استقبال از بهار امسال همسطح‌سازی دریچه‌ها یکی از ۱۰ عملیاتی است که در سطح مناطق ۲۲گانه شهرداری تهران به‌اجرا در آمده و بیشترین حجم این عملیات،

۵۵۹ عدد در منطقه ۶ شهرداری تهران بوده است.

۱۶ بر اساس پایش‌های موجود، وجود نهرهای روسی در تقاطع معابر اصلی، سبب اختلال در رفت‌وآمد خودروها و پس‌زدن ترافیکی می‌شود. در طرح امسال کارگذاری گرتیننگ به‌جای نهر روسی و در نتیجه حذف ایسن مانع ترافیکی، مورد توجه مدیران شهری قرار گرفت. گرتیننگ علاوه بر امکان روان‌سازی ترافیکی، توانایی بالایی نیز در جذب و هدایت آبهای سطحی دارد و از این‌رو به‌نظر می‌رسد جایگزین مناسبی برای نهرهای روسی و همچنین انهار سر پوشیده با در بچه‌های فلزی باشد. بیشتری حجم این عملیات، ۷۸۲ مترمربع در منطقه ۳ شهرداری تهران بود.

۱۷ ترمیم کفپوش‌های موجود در سطح پیاده‌روها، یکی دیگر از اقدامات اصلی طرح استقبال از بهار سال ۹۱ بود. ترمیم کفپوش‌ها به‌عنوان یک اقدام ترمیمی مورد توجه قرار گرفته تا از هزینه‌های گزاف و مزاحمت‌های تخریب و کفپوش کلی پیاده‌روها پیشگیری شود. بیشترین حجم این عملیات، ۱۰۸۶۶ مترمربع در منطقه یک شهرداری تهران بود.

۱۸ ترمیم جدول و از دیگر اقدامات انجام شده در طرح استقبال از بهار امسال بوده و به میزان زیادی از لزوم تخریب و نوسازی کلی این قطعات بتنی پیشگیری کرده است. بیشترین حجم این عملیات، ۴۹۵۶متر در منطقه ۳ شهرداری تهران بود.

۱۹ علاوه بر همسطح‌سازی در بچه‌های موجود در سطح سواره‌رو، همسطح‌سازی در بچه‌های پیاده‌رو نیز در طرح امسال مورد تأکید

قرار گرفت تا در کنار رفع معارضات و موانع موجود در پیاده‌روها، اقدامی راهگشا برای تسهیل رفت‌وآمد شهروندان در پیاده‌روها باشد. بیشتری حجم این عملیات، ۱۰۸۶۶ مترمربع در منطقه ۶ شهرداری تهران بود.

۲۰ سطح بسیاری از پیاده‌روهای شهر تهران پوشیده از آسفالت است و از این رو لکه‌گیری آسفالت پیاده‌روها نیز در طرح استقبال از بهار امسال مورد توجه بوده است. بیشترین حجم این عملیات، شده در این زمینه، ۵۹۰۱ مترمربع در منطقه ۲۱ شهرداری تهران بود.

۲۱ سطح بسیاری از دیگر اقدامات انجام شده در طرح استقبال از بهار امسال بوده و به میزان زیادی از لزوم تخریب و نوسازی کلی این قطعات بتنی پیشگیری کرده است. بیشترین حجم این عملیات، ۴۹۵۶متر در منطقه ۳ شهرداری تهران بود.

۲۲ بدون شک همسطح‌سازی در بچه‌ها در سطح معابر سواره‌رو، یکی از کم‌هزینه‌ترین و پر بازده‌ترین راهکارهای روان‌سازی ترافیکی است. در طرح امسال با نگاهی اقتصادی و با توجه به اصل بهرهوری حداکثری صورت گرفت.

وی پایان یافتن به موقع طرح در سطح مناطق را سبب افزایش رفاه شهروندان در روزهای پایانی سال و ایام نوروز ذکر و اضافه کرد: شهروندان، بهترین ناظران طرح استقبال از بهار هستند و همان گونه که در شناسایی نیازها از نظرات سازنده شورایاران و پیام‌های مردمی ۱۳۷ بهره‌گیری شده، در ارزیابی و امتیازدهی به طرح امسال نیز باید به بازخوردها و نظرات شهروندان رجوع کرد.

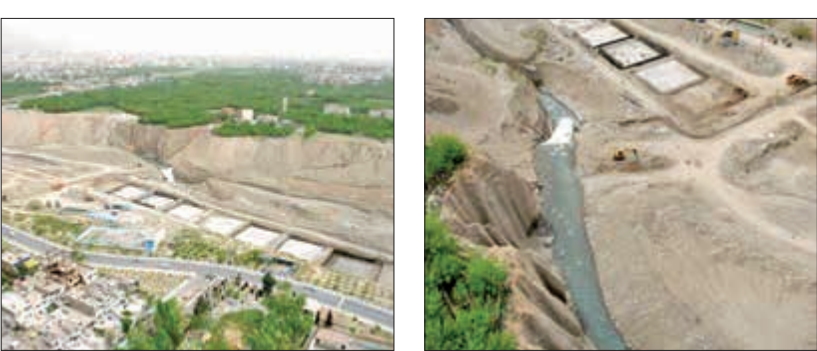
این منابع شامل فرم‌های شناسایی مناطق و اطلاعات شرکت

خاک‌ریز آب، معاونت هماهنگی و امور مناطق، سازمان مدیریت پسماند و معاونت خدمات شهری بود. ارز یابی اقدامات انجام شده در این نقاط، از بر طرف شدن مشکلات موجود در زمان بارش حکایت دارد اما باید دانست که مشکل آبگرفتگی همواره می‌تواند خود را در اثر شرایط نامطلوب نگهداشت شبکه باز تولید کند و قطعاً نمی‌توان انتظار داشت با رفع مشکل این نقاط در طرح امسال، آبگرفتگی در سطح معابر تهران به طور کلی بر طرف شود.

دیروز، امروز

عناصر طبیعی موجوددر بهنه

مسیل کن به‌لحاظ بصری واکوتوریستی،عناصری بارزش هستند.باغات کن‌بامجموعه‌ای از درختان کهنسال،ترانشه‌های طبیعی وبستر کوهستانی،همگی ازعناصری به‌حساب می‌آیند که در طرح ساماندهی مسیل کن مورد حفاظت و رسیدگی قرار گرفته‌اند



بهسازی حریم رود کن در منطقه ۲۲

مسیلی که زیباترین رود پایتخت شد

بدون شک رودها و روددره‌ها بخشی از مهم‌ترین جاذبه‌های طبیعی شهر تهران به‌شمار می‌آیند. در میان تمام این جاذبه‌های چشم‌نواز طبیعی که بیشتر در دل از تفرحات شمال تهران جا خوش کرده‌اند، رودخانه کن جایگاه ویژه‌ای دارد. رود کن که از همین از تفرحات سرچشمه می‌گیرد و با طی مسیری ۲۳ کیلومتری شمال تا جنوب پایتخت را پشت سر می‌گذارد، پر آب‌ترین رود تهران محسوب می‌شود.

محدوده طرح

حوزه شمالی طرح ساماندهی مسیل کن در محدوده مناطق ۵ و ۲۲ که به بوستان جوانمردان موسوم شده، از پل جاده امامزاده داوود آغاز و به پل بزر گراه همت ختم می‌شود. این محدوده ۵۶ هکتاری

شامل دره‌ای طبیعی، آب پاکیزه و باغ‌های میوه است که به گفته معاون فنی و عمرانی شهردار ی منطقه ۲۲ طرح‌های عمرانی حساب شده‌ای برای احداث حوضچه‌های رسوبگیر در این بخش از پروژه و جلوگیری از انتقال رسوبات به بخش‌های پایین دست در نظر گرفته شده است.

اما تمرکز اصلی طرح ساماندهی مسیل کن در محدوده منطقه ۲۲ مربوط به حوزه میانی آن است. حوزه‌میانی از پل بزر گراه همت آغاز شده

و تا محدوده پل بزر گراه شهید حکیم ادامه می‌یابد. مهندس یوسفعلی دهقان بابیان اینکه بیشتر ابنیه و فضاهای فرهنگی و تفریحی پروژه در این بخش جانمایی شده، از احداث یک دریاچه مصنوعی کوچک، مسجد، رستوران و مجموعه‌های فرهنگی و ورزشی در بخش مورد اشاره خبر می‌دهد. در نهایت حوزه جنوبی طرح ساماندهی مسیل کن از پل بزر گراه حکیم آغاز شده و به پل آزاد راه تهران – کرج ختم می‌شود.

ضمیمه رایگان روزنامه همشهری | عمران شهر

شماره۱۷ | یکشنبه۲۷ فروردین ماه ۱۳۹۱

طرحی سازگار با طبیعت

عناصر طبیعی موجود در پهنه مسیل کن به لحاظ بصری و اکوتوریستی، عناصری با ارزش هستند. باغات کن با مجموعه‌ای از درختان کهنسال، ترانشه‌های طبیعی و بستر کوهستانی همگی از عناصری به‌حساب می‌آیند که در طرح ساماندهی مسیل کن مورد حفاظت و رسیدگی قرار گرفته‌اند. معاون فنی و عمرانی شهرداری منطقه ۲۲ بابیان این مطلب تأکید می‌کند که در طرح ساماندهی مسیل کن نه‌تنها درخت یا درختچه‌ای قطع نشده بلکه بیش از نیمی از پهنه‌های موجود در حریم این رود، با هدف بالا بردن سسزانه فضای سبز شهر تهران و بهبود شرایط زیست‌محیطی به دست طرح‌های توسعه فضای سبز سپرده شده است.

در کنار تمام این اقدامات، طراحیان پروژه از توجه به ضرورت‌های افزایش سطح ترازوایی خاک و تجدیدحیات آبخوان‌ها و سفره‌های زیرزمینی شهر تهران غافل نبوده‌اند. درواقع در جریان بهسازی مسیل و بسترسازی سطح رودخانه از هیچ سطح صلب و غیرقابل نفوذی استفاده نشده تا ضمن جریان یافتن آب، بخشی از آن نیز با هدف پیشگیری از کاهش سطح ذخایر سفره‌های زیرزمینی جذب شود.

طرحی در خدمت گردشگری سلامت

در طول ۷ کیلومتر پیاده‌روسازی در طرح ساماندهی مسیل کن، هیچ مسیر منقطعی وجود ندارد و به راحتی می‌توان با استفاده از این مسیرها به تمام پهنه‌های رویز و فضاهای سرپوشیده دسترسی پیدا کرد.

معاون فنی و عمرانی شهرداری منطقه ۲۲ ضمن بیان مطلب فوق، طرح ساماندهی مسیل کن را طرحی در خدمت گردشگری سلامت معرفی کرده و با اشاره به ایجاد انگیزه حرکتی و توجه به کاربری‌های درمانی چون هیدروتراپی و فیزیوتراپی، می‌افزاید: در مجموعه طراحی‌های ساماندهی مسیل کن به نیازهای حرکتی و جسمانی سالمندان و شهروندان کم توان جسمی نیز توجه ویژه‌ای شده است.

بیشرفت عملیات اجرایی

مهندس دهقان بابیان اینکه کل عملیات محوطه‌سازی شامل احداث پیاده‌روها، فضای سبزی، بهسازی سطخرودخانه و تثبیت ترانشه‌ها در حوزه‌میانی طرح پایان یافته، می‌گوید: تمام ابنیه پیش‌بینی شده در این طرح مرح‌له پی‌سازی و احداث فونداسیون را پشت‌سر گذاشته و بلافاصله پس از تکمیل اسکلت فلزی پیش‌ساخته و حمل آن به کارگاه، تلاش برای نصب اسکلت آغاز می‌شود.

معاون فنی و عمرانی شهرداری منطقه ۲۲، تثبیت جدارها و بستر را به‌دلیل ریزدانگی و شرایط ناپایدار زمین از دشوارترین چپه‌های کاری این پروژه دانسته و ضمن اشاره به‌اینکه در اجرای این عملیات از احداث شمع، ریزشمع و دیوارهای حائل بهره‌گیری شده، می‌افزاید: بسیاری از بناهای موجود در طرح ساماندهی مسیل کن از قبیل ساختمان سلامت، ساختمان پلیس و سرویس‌های بهداشتی به‌سرعت در حال تکمیل بوده و پیشرفت فیزیکی پروژه در فاز میانی آن به مرز ۹۰ درصد رسیده است.

به گفته مهندس دهقان، مساحت فضاهای سرپوشیده این پروژه به ۴ هزار مترمربع می‌رسد که این رقم با احتساب پارکینگ‌های طبقاتی دیده شده در طرح تا سقف ۳۰ هزار مترمربع نیز افزایش می‌یابد.

عمران شهر | ضمیمه رایگان روزنامه همشهری

یکشنبه۲۷ فروردین ماه ۱۳۹۱ | شماره۱۷



رقابت چین و آمریکا در کتاب رکوردها

۳۸ کیلومتر پل، یادگار ۶ دهه پیش

باز هم صحبت از یک پل بزرگ و طولانی در میان است؛ این بار سراغ پل‌های موازی پونتچارترین (Pontchartrain) ایالات متحده آمریکا رفته‌ایم. این رشته پل‌ها به‌طول تقریبی ۳۸ کیلومتر روی رودخانه‌ای به‌همین نام احداث شده‌اند. از سال ۱۹۶۹ به این سو، نام پل‌های پونتچارترین به‌عنوان طولانی‌ترین پل‌های ساخته شده روی آب در کتاب رکوردها(گینس) ثبت شده است. گرچه با احداث پل جیانوژو در چین این رکورد دستخوش تغییرات شد اما با این اوصاف هنوز هم پل‌های پونتچارترین که حدود ۵۶ سال پیش با افتتاح باند جنوبی رانندازی شد، جزو سه‌های مهندسی شاخص دنیا محسوب می‌شود.

عواقب طوفان کاترینا

روز ۱۲۹ اگوست ۲۰۰۵ میلادی زمانی که طوفان کاترینا در ایالات متحده رخ داد، پل‌های طولانی پونتچارترین توانست به‌خوبی مقابل این حادثه طبیعی مقاومت کند. البته دهانه‌های قدیمی‌تر پل تاحدودی آسیب دید اما کل این سازه ۳۸ کیلومتری صدمه خاصی ندید. این امر باعث جلب اعتماد هرچه بیشتر مردم به مقاومت و طراحی اصولی پل‌های جنوب لوئیزیانا شد و تکنولوژی ۶ دهه‌پیش پل‌سازی در آمریکا توانست نمره قبولی بگیرد. پل‌های پونتچارترین از نوع جاده‌ای بوده و در مواقع بروز حوادث غیرمترقبه طبیعی به‌عنوان یک سازه امن و مطمئن عمل می‌کند. با بهره‌برداری از پل‌های مذکور، سیستم شبکه حمل‌ونقلی بزر گراهی در ایالات متحده کار کرد بهتری پیدا کرد و پل‌هایی چون مانچاک نیز با استقبال بیشتری از سوی استفاده‌کنندگان مواجه شد.

حمل‌ونقل زمینی، در بایی و هوایی

با آنکه شبکه راه‌آهن پر سرعت بین‌شهری طی سال‌های اخیر توسعه و گسترش قابل توجهی یافته و نیز صنعت خطوط هواییمایی در این کشور از سال ۱۹۷۸ به این سو تغییرات مثبت ملموسی را شاهد بوده است اما با این حال هنوز هم حمل‌ونقل زمینی در ایالات متحده حرف‌اول گردشگری را می‌زند. این درحالی است که از ۳۰ فرودگاه پر رفت‌وآمد بین‌المللی در سطح جهان، ۱۶ فرودگاه متعلق به آمریکایی‌ها است. پروژه‌های عظیم بزرگراهی البته در ایالات متحده متوقف نشده و طرح‌های توسعه بزرگراه‌ها همچنان در دستور کار متولیان امور شهری ایالات مختلف قرار دارد اما آنچه مسلم است اینکه روند پل‌سازی آن هم از نوع پل‌های جاده‌ای طولی تاحدود زیادی کند شده و به‌نظر می‌رسد این کشور پهناور از حیث پل‌های سواره‌رو تا حدز یادی اشباع شده است. این قضیه حتی درمورد شهر نیویورک که بزرگترین شهر آمریکا محسوب‌می‌شود و نیز شهر واشنگتن به‌عنوان پایتخت ایالات متحده صادق است و اگر قرار به اتخاذ راهکارهای دیگر برای تسهیل حمل‌ونقل شهری و بین‌شهری باشد، قطعاً ساخت پل‌ها در اولویت برنامه‌های توسعه‌ای مدیران شهری و ایالتی قرار نخواهد گرفت.

چینی‌ها، رقب آمریکایی‌ها

پس از ساخت پل جیانوژو در چین که روی خلیجی به همین نام احداث شد، دست‌اندر کاران ثبت رکوردهای جهانی در کتاب گینس، عنوان طولانی‌ترین پل ساخته شده روی آب را از پل‌های پونتچارترین گرفته و به پل معروف چینی‌ها اطلاق کردند.البته این موضوع با اعتراض مهندسان آمریکایی مواجه شد چرا که آنها معتقد بودند پل ۲۲/۵ کیلومتری خلیج جیانوژو به‌لحاظ تکنولوژی ساخت و نحوه بهره‌برداری تفاوت‌های آشکاری با پل‌های پونتچارترین دارد. البته حرف آمریکایی‌ها چندان هم اشتباه نبود چرا که پل جیانوژو همیشه به‌صورت گسترده در مسیر آب قرار ندارد اما پل‌های پونتچارترین خاصیت جمع‌شدگی نداشته و درواقع به‌صورت مداوم و بدون تغییر در حال بهره‌برداری هستند. به‌همین دلیل بود که متولیان کتاب رکوردهای جهان بالاخره که تاه‌آمدند و این دو پل را در رده‌های مختلف صاحب رکوردهایی مجزا از هم معرفی کردند.

دیگران

شناوری امروز

عجیب‌ترین بزرگراه‌های چند طبقه جهان



تشکیل سازمان مهندسی و نگهداری راه و ابنیه فنی شهر تهران

حرف تازه

در اکثر کشورهای در حال توسعه برخلاف آنچه در جهان توسعه یافته می گذرد، کلنگ زدن و بریدن روبان طرفداران بیشتری از آچار کشی دارد. خوب یا بد این گزاره، واقعیت امروزی بسیاری از جوامع در حال رشد است و این گونه سایه افزایش امکانات شهری بر مقوله نگهداری از سرمایه ها و داشته های موجود سنگینی می کند.

در این میان متولیان امور شهری در تهران البته طی سال های اخیر سعی در تغییر دیدگاه های موجود نسبت به دهه های گذشته داشته اند. غبار سال و ماه بر تن بسیاری از سازه های شهر نشسته و لحاظ کردن این امر در کنار خطرپذیری لرزه ای سازه ها به عنوان تهدیدی همیشگی در شهر تهران، این نتیجه را در پی داشت که اهمیت نگهداری و مقاوم سازی سازه های مهم و استراتژیک، به دغدغه اصلی مدیران شهری تبدیل شود.

این در حالی است که امروزه بحث نگهداری سازه های عمرانی به امری کاملاً تخصصی و حرفه ای تبدیل شده و کارشناسان، ابزار و سیستم های خاص خود را می طلبند. البته بهره برداری، نگهداشت و تعمیرات احتمالی نیازمند نظام مشخصی است و همه این امور می باید به صورتی ضابطه مند و به وسیله سازمانی مجزا از مجریان پروژه انجام شود.

خوشبختانه در سال های اخیر به موازات تلاش برای تکمیل زیرساخت های اساسی در شهر تهران و به هم پیوستن شبکه معابر از طریق بزرگراه ها، پل ها و تونل ها، نگهداری و توجه به شرایط بهره برداری نیز اهمیتی جدی یافته و در کنار اقدامات عملی برای مقاوم سازی و بهسازی لرزه ای پل های شهر تهران، شرایط تأسیس سازمانی با همین مأموریت مورد توجه و پیگیری مدیران شهری بوده است.

سازمان مهندسی نگهداری راه و ابنیه فنی شهر تهران عنوان سازمانی است که اساسنامه آن اخیراً توسط مراجع ذی ربط مورد تأیید قرار گرفته تا در گام بعدی برای اخذ تصویب نهایی، موضوع تشکیل سازمان راهی شورای اسلامی شهر تهران شود.

طبق این اساسنامه، سازمان مهندسی و نگهداری راه و ابنیه در چارچوب وظایف و مأموریت های شهرداری تهران و در راستای تحقق راهبردهای سند طرح جامع شهر تهران و برنامه های مصوب پنج ساله شهرداری اهداف مشخصی را دنبال می کند که از این میان می توان به مواردی چون افزایش سطح ارائه خدمات و بهینه سازی هزینه های نگهداری، افزایش سطح بازده و عمر تأسیسات زیربنایی و شناسایی و ایجاد بستر مناسب جهت استفاده از روش ها و فن آوری های نوین در زمینه بهره برداری و نگهداری از سازه های مهم و تأسیسات زیربنایی اشاره کرد.

حالا می توان امیدوار بود که با تأسیس و آغاز به کار این سازمان در آینده نزدیک، به موازات تمرکز مدیریتی شهری بر روند احداث پروژه های عمرانی، امور تحویل، نظارت بر بهره برداری و تعمیر و نگهداری پروژه های عمرانی نیز صاحب یک متولی مشخص و متخصص باشد.



عملکرد تمام مناطق ۲۲ گانه بررسی شد استقبال از بهار ۱۳۹۱، زیر ذره بین

عملیات عمرانی طرح استقبال از بهار امسال شامل فعالیت های لکه گیری آسفالت سوار رو، درز گیری، همسطح سازی در بیچه های سوار رو، استفاده از گریتنینگ، ترمیم کفیوش، ترمیم جداول، ترمیم کف انهار، رفع معارض پیاده رو، همسطح سازی در بیچه های پیاده رو در نهایت لکه گیری آسفالت پیاده رو بود. این طرح در نخستین روزهای سال ۱۳۹۱ متعاقب بازدیدهای میدانی مدیران ارشد حوزه معاونت فنی و عمرانی شهرداری تهران به طور دقیق بررسی شد تا روند اجرای عملیات در مناطق مشخص شود.



ختم کلام

آغاز فصلی جدید

یکی از گلايه های عمومی و البته هميشگي مردم پایتخت، بحث آسفالت و مشکلات مربوط به کیفیت سطح معابر ترافیکی بوده است. در این راستا با توجه به تغییر نگرش ها نسبت به رفع مشکل روکش آسفالت معابر شهری و نیز مطالعه وسیع و آسیب شناسی گسترده صورت گرفته، می توان امیدوار بود از ابتدای سال ۱۳۹۱ فصل جدیدی در مقوله تعمیر و نگهداشت معابر با استفاده از تکنولوژی های نوین و اجرای اصولی مراحل کار باز شود. این مهم در طرح استقبال از بهار ۱۳۹۱ نیز اعمال شد و معاون فنی و عمرانی شهرداری تهران با حضور میدانی در مناطق مختلف به اتفاق هیأت همسراه، ضمن بازدید از روند اجرای اصولی طرح، نکات مورد نظر را به مجریان و دست اندر کاران مربوطه گوشزد کرد.

خوش برای شهروندان پایتخت نشین به حساب می آید. این امر به معنای استفاده بهینه از داشته های موجود و پرهیز از اسراف و دوباره کاری در امور مربوط به آسایش مردم می باشد.

البته بحث نگهداشت معابر شهری یکی از اصول کاری و سرلوحه برنامه های عمرانی شهرداری تهران قرار گرفته تا سرمایه های ارزشمند شهر، در عین سرویس دهی مناسب و بلندمدت، حفظ شود. در حقیقت مدیریت شهری قصد دارد در کنار احداث پروژه های بزرگ عمرانی، به مسائلی که ظاهر پیش پا افتاده و جزئی دارند اما در باطن مسائل بسیار پیچیده و گسترده ای هستند، بیش از پیش توجه کرده و سطح کار در تمام شقوق را به سطح کارهای دانش بنیان و مهندسی سوق دهد تا علاوه بر اعمال سرعت و کیفیت مناسب، مشکلات ریز و درشت شهروندان در استفاده بی دغدغه و راحت از امکانات شهری در کوتاهترین زمان ممکن رفع شود.

بررسی آنچه در طرح استقبال از بهار سال ۱۳۹۱ رخ داد، نشان می دهد پا فشاری بر آموزش ها و نیز بحث و تبادل نظر های صورت گرفته، نتیجه بخش بوده و ثمرات ارزنده ای در بر داشته است. به تعبیری دیگر امروز یک چاله پر کنی، درز گیری و یا لکه گیری آسفالت که همیشه باعث دردسر و ناراحتی مردم بوده است، به یک لکه گیری هندسی و اصولی تبدیل شده و با یک اصلاح هندسی مشخص و معین که مبتنی بر اصول فنی و مهندسی روز دنیا می باشد مشکلات سطح معابر به تدریج رفع خواهد شد. گرچه در ابتدای این راه شاید اجرای دقیق روش های نوین با کم و کاستی های جزئی همراه باشد اما همین که طرز تفکر دست اندر کاران مربوطه در مناطق بیست و دو گانه تغییر یافته و در عین رفع مشکلات دیرینه آسفالت، حجم مصالح مصرفی برای مرمت و بازسازی معابر شهری نسبت به گذشته کاهش قابل ملاحظه ای پیدا کرده است، خود خیری