



بدون تشریفات

۱ حدود یک ماه پیش، وقتی دسترسی های محلی بزرگراه یادگار امام (ره) آماده بهره برداری شد، خیلی ها از جمله ساکنان مناطق پیرامونی بزرگراه انتظار برگزاری یک مراسم افتتاحیه باشکوه و رسمی را داشتند تا طرحی که بیش از ۲۰ سال بتکلیف باقی مانده بود، در یک فضای رسانه ای ویژه مورد بهره برداری قرار گیرد. اما آنچه در عمل اتفاق افتاد، غیر از این بود. باتوجه به آن که تراز منفی یک یا همان تندروهای بزرگراه هنوز تکمیل نشده، شهردار تهران دستور افتتاح دسترسی های محلی این معبر شریانی را صادر کرد تا هم بخشی از مشکلات حمل و نقلی شهروندان رفع شود و هم این که تشریفات مرسوم چنین برنامه هایی، باعث تأخیر در استفاده از تراز صفر بزرگراه نشود. این تدبیر و طرز تفکر، نشأت گرفته از همان ایده ای است که پیش از این بارها از آن سخن گفته ایم؛ یعنی رفع مشکل مردم حتی برای چند روز و با چند ساعت زودتر هم که شده، در اولویت برنامه های مدیریتی شهرداری قرار دارد.

۲ آنچه در مورد بهره برداری از پل تقاطع بزرگراه شهید محلاتی با بزرگراه امام علی (ع) رخ داد، دقیقاً مشابه افتتاح غیر تشریفاتی دسترسی های محلی بزرگراه

یادگار امام (ره) بود. پیش از این گفته می شد افتتاح پل میدان محلاتی که نخستین گشایش ترافیکی در پروژه بزرگراه امام علی (ع) به حساب می آید، طی مراسم رسمی و با تشریفات خاص خود صورت می پذیرد اما در بازدید روز چهارشنبه دهم خردادماه ۱۳۹۱ وقتی دکتر قالیباف شرایط را برای تردد خودروها از روی پل مذکور فراهم دید، در فضایی مردمی و البته غیر رسانه ای، دستور به باز کردن مسیر و به تعبیری افتتاح غیر رسمی پل تقاطع بزرگراه شهید محلاتی با بزرگراه امام علی (ع) داد تا شهروندان برای چند روز زودتر هم که شده، طعم تردد از روی این معبر جدید را بچشند.

۳ معمولاً هر جا که هدف از کار و تلاش، صرفاً خدمت به مردم بوده و معیار ارزیابی های داخلی، سنجش میزان رضایتمندی عمومی تلقی شود، تشریفات و تحریکات تبلیغاتی رنگ باخته و رنگ و لعاب خود را از دست می دهد. تا همین یکی، دوده پیش گشایش های ترافیکی و ایجاد معابر جدید در شهرمان، آن هم طرح هایی بعضاً بسیار کوچک تر از پروژه هایی که در سطور فوق به آن ها اشاره شد، خیلی ها را بر سر ذوق می آورد اما امروز خوشبختانه وسعت، حجم و عظمت کارهای عمرانی در پایتخت چنان بالا گرفته که بسیاری از پروژه ها بدون مراسم رسمی و تشریفات معمول، بی سروصدا یکی پس از دیگری افتتاح می شود.

۰۲ روزنگار هفته ای که در عمران شهرگذشت

پل بزرگراه محلاتی هم افتتاح شد



۱۷۱۰۳ کیلومتر در امتداد بزرگراه آیتا... صدر

داستان ۴ ساله بزرگراه شهید بابایی



۰۸ از ۲۰ خرداد تا ۷ تیر یک طرح جهادی دیگر صورت می پذیرد



ضمیمه رایگان
روزنامه همشهری
یکشنبه ۲۱ خردادماه ۱۳۹۱



همشهری

نمایی از وضعیت فعلی پروژه بزرگراه یادگار امام (ره)



بعد از دسترسی های محلی، حالنوبت تکمیل تندروهاست

پرونده بزرگراه یادگار امام (ره) بسته می شود

با آماده شدن تراز صفر پروژه ادامه بزرگراه یادگار امام (ره) و تسهیل دسترسی های محلی، پرونده قدیمی یک بزرگراه مدرن در حال بسته شدن است؛ بزرگراهی که پس از دوده بتکلیفی به روزهای بهره برداری نزدیک می شود. حال آنه از کانال قلعی خبری است و نه از معارضات پر شمار ملکی. حکایت بهره برداری از این بزرگراه داستان کام شیرین پس از تحمل هر سختی است. اما این روزها که فعالیت ها در تراز صفر بزرگراه روبه اتمام است، کمتر کسی پیدا می شود که وقتی از وضعیت موجود پروژه از او سوالی می پرسد، لبخندی نزنند و دعای خیری بر لب نیاورد. **صفحه ۴**

۰۷ | برای تولد جدی ترین رقیب تونل گوتهارد

باید ۱۴ سال دیگر صبر کرد

امروز هم قصد داریم از صنعت تونل سازی برایتان صحبت کنیم؛ اما تونلی که در این شماره به ذکر جزئیات آن خواهیم پرداخت، تونلی است که سال ۲۰۲۶ افتتاح خواهد شد. این تونل ۵۶ کیلومتری «برنر» نام داشته و بین کشورهای اتریش و ایتالیا ساخته می شود.

نوبت به مناطق رسید

دکتر ماز یار حسینی*



برای اعمال مدیریت بهینه بر هر سیستم، نخستین گام شناسایی و کسب اطلاعات از وضعیت موجود است. در امر مدیریت معابر شهر تهران نیز به دلیل فقدان اطلاعات دقیق و علمی درباره وضعیت معابر، گام نخست پایش وضع موجود و ثبت اطلاعات دقیق بود. در این راستا کمیته پژوهشی عمران و زیرساخت‌های شهری حوزه فنی و عمرانی که متشکل از متخصصان ذربط است، راه‌حلی نهایی جهت اعمال مدیریت یکپارچه بر معابر شهر تهران را، تهیه شناسنامه فنی شریان‌های ترافیکی تعیین کرد. طرح تهیه شناسنامه فنی معابر، تمامی معابر پایتخت را شامل می‌شود اما با توجه به وسعت پایتخت، این شناسنامه بر اساس اولویت معابر و درجه اهمیت آن‌ها آماده خواهد شد. البته در مراحل بعدی اطلاعات معابر شریانی درجه یک و دو نیز به این سامانه اضافه خواهد شد.

روش کسب اطلاعات از وضعیت بزرگراه‌ها صدرصد میدانی است و اطلاعاتی در زمینه وضعیت جمع‌آوری آب‌های سطحی معبر، موارد ایمنی شامل جدول، گارد ریل، روشنایی و علائم ترافیکی، شاخص‌سازی و تمام مسائلی که در استانداردهای کیفیت بزرگراه‌ها مؤثر است، در شناسنامه فنی معابر گردآوری می‌شود. ضمن این‌که اطلاعات موجود از بازسازی و تعمیرهای انجام‌شده بر روی معابر که در آرشیبومناطق وجود دارد، به اطلاعات جدید افزوده شده و به این ترتیب سامانه مدیریت یکپارچه معابر شهر تهران آماده خواهد شد.

پس از جمع‌آوری کامل اطلاعات، مرحله ساماندهی وضعیت آسفالت بزرگراه‌ها و معابر شریانی با تکیه بر مستندات موجود در دستور کار قرار خواهد گرفت. از آن جایی که از سال ۱۳۸۷ مسئولیت تعمیر و نگهداری بزرگراه‌های شهر تهران به مناطق شهرداری سپرده شده، امسال نیز بودجه‌ای درخور توجه در اختیار مناطق قرار گرفته تا نسبت به بهبود وضعیت بزرگراه‌ها اقدام کنند. البته قاعدتاً این بودجه به‌طور مساوی بلکه بر حسب تعداد بزرگراه‌های موجود در هر منطقه و نیز میزان نیاز معابر ترافیکی به امر بهسازی و مرمت، به این مناطق توزیع شده است.

*معاون فنی و عمرانی شهردار تهران

سخن مسئول



بهر برداری از پل بزرگراه شهید محلاتی چهارشنبه ۱۰ خردادماه ۱۳۹۱

روزنگار هفته‌ای که در عمران شهر گذشت

پل بزرگراه محلاتی هم افتتاح شد

به دلیل تعطیلی روز یکشنبه چهاردهم خردادماه، یک هفته‌ای در خدمت خوانندگان عمران شهر نبودیم اما در همین دوران غیبت چندروزه، پل بزرگراه شهید محلاتی در تقاطع با بزرگراه امام‌علی (ع) بدون تشریفات مرسوم افتتاحیه‌ها، به‌دستور دکتر قالیباف موردهبره برداری قرار گرفت؛ این مهم‌ترین خبر حوزه معاونت فنی و عمرانی شهرداری تهران در روزهای گذشته بود.

روز چهارشنبه دهم خردادماه ۱۳۹۱ اتفاق جالبی در جریان بازدید شهردار تهران و هیأت‌همراه از پروژه بزرگراه امام‌علی (ع) رخ داد. علیرغم آن که برنامه افتتاح رسمی پل بزرگراه شهید محلاتی در تقاطع با بزرگراه امام‌علی (ع) برای روز بیستم خردادماه تنظیم شده بود، دکتر قالیباف با ملاحظه آماده‌بودن مسیر جهت تردد خودروها، دستور باز شدن مسیر و بهره‌برداری از این پل را بدون تشریفات مرسوم صادر کرد. در مورد تقاطع میدان محلاتی از پروژه بزرگراه امام‌علی (ع) گفتنی است به‌منظور عدم تداخل ترافیک بزرگراه‌های امام‌علی (ع) و شهید محلاتی، این تقاطع به‌صورت سه‌سطحی طراحی شده است. شهروندانی که از جنوب به سمت شمال بزرگراه امام‌علی (ع) قصد عزم دارند، از تراز مثبت یک پل و در مسیر برعکس از تراز منفی یک تردد خواهند کرد. حرکت در مسیر بزرگراه شهید محلاتی نیز در تراز همسطح طراحی و اجرا شده است. تمامی گردش‌های این تقاطع با استفاده از رمپ‌های جهتی پیش‌بینی شده که این امر امکان انحراف ترافیک به بهره‌برداری صورت گرفته از تراز صفر را داده و همچنین به‌لطف پروردگار آغاز عملیات سایر قسمت‌ها را میسر ساخته است. هدف از افتتاح این پل، روان‌سازی ترافیک در بزرگراه شهید محلاتی و تسهیل در ورود

چهارشنبه
۱۰
خرداد

سه‌شنبه
۱۶
خرداد

بعداً تعطیلات ابتدای هفته گذشته، روزهای سه‌شنبه و چهارشنبه چند خبر از حوزه معاونت فنی و عمرانی در رسانه‌ها بازتاب داشت. روز سه‌شنبه شانزدهم خردادماه آغاز عملیات اجرای روکش آسفالت در باندشمال پروژه بزرگراه شهید خرازی از سوی مجری طرح‌های بزرگراهی سازمان مهندسی و عمران شهر تهران عنوان شد. این عملیات از بخش حدفاصل محور وردیج تا پادگان شهید ناصر محمدی آغاز شده و به‌تدریج تمام بخش‌های ادامه بزرگراه شهید خرازی زیر آسفالت می‌رود. در این روز خبر پیشرفت قابل ملاحظه عملیات اجرایی در تراز منفی یک بزرگراه یادگار امام (ره) نیز مطرح شد. تراز صفر یا همان دسترسی‌های محلی بزرگراه مذکور آماده بهره‌برداری بوده و امید می‌رود با اتمام کار در بخش تندروهای بزرگراه، این پروژه تأثیرگذار شهری در موعدمقرر افتتاح شود.

چهارشنبه
۱۷
خرداد

روز چهارشنبه هفدهم خردادماه خبر آمد که پل اصلی تقاطع بزرگراه‌های فتح و آزادگان به‌مرحله اجرای ستون رسیده است. این امر متعاقب تکمیل باند کندرو جنوب تقاطع بزرگراه‌های فوق‌الذکر و اتمام عملیات خاکبرداری پل اصلی این تقاطع محقق شده است. پیشرفت عملیات اجرایی در سایر تقاطعات بزرگراه آزادگان از جمله پل روی رودخانه کن و پل تقاطع با خط راه‌آهن تهران-تبریز نیز با سرعت مناسبی ادامه دارد تا این مسیر ۱۵ کیلومتری (حدفاصل پل فتح تا پل شهید کاظمی) و تقاطعات غیر همسطح آن در موعدمقرر به بهره‌برداری برسد.

پنجشنبه
۱۸
خرداد

آخرین خبر هفته گذشته به بازدید روز پنجشنبه هجدهم خردادماه از پروژه بزرگراه شهید زین‌الدین مربوط می‌شد؛ قرار است پرونده این بزرگراه تا اوایل پاییز سال جاری بسته شود. در بازدید میدانی روز پنجشنبه، دکتر عیسی شریفی معاون هماهنگی و امور مناطق، دکتر ماز یار حسینی معاون فنی و عمرانی به‌همراه تنی چند از مدیران ارشد و دست‌اندرکاران پروژه حضور داشتند.

خواسته به حق شورای شهر

مشکلاتی غیرمترقبه پیش آمد، گرچه منتقدان مغرض به بزرگنمایی اتفاقات غیرقابل پیش‌بینی و یا برخی اشکالات جزئی قابل‌رفع پرداختند اما جامعه مهندسی و دلسوزان واقعی کشور خوب می‌دانستند که تجربه ساخت اولین تونل شهری زیرزمینی، یعنی یک گام بزرگ رو به جلو و تبلور حس اعتماد به نفس در نزد متخصصان داخلی. اتفاقاً این طرز تفکر خیلی سریع در مرحله عمل عینیت پیدا کرد و امروز که تونل نیایش باطولی در حدود ۲/۵ برابر تونل توحید به‌فضل پروردگار بدون کوچک‌ترین اشکالی در حال ساخت است، افتخار و سربلندی آن نصیب تمام ایرانیان می‌شود.

این امر نه تنها در مورد تونل نیایش بلکه در خصوص اکثر پروژه‌های عمرانی پایتخت صادق است؛ بزرگراه‌های صدر را همین فرزندان وطن خواهند ساخت تا یک بدعت مهندسی با بهره‌مندی صددرصدی از فکر، اندیشه و قدرت خلاقیت متخصصان ایرانی شکل بگیرد. دریاچه مصنوعی چیتگر و مجتمع نمایشگاهی شهر آفتاب نیز نمونه‌های دیگری از این ادعا هستند. چنین پروژه‌هایی اگر ساده و سهل‌الوصول بودند، قطعاً نمونه‌های مشابه متعددی حداقل در خاورمیانه داشتند.

درواقع می‌توان گفت شهرداری تهران پیشاپیش به استقبال طرح تولید ملی و حمایت از کار و سرمایه ایرانی رفته است. این پیشواز رفتن البته در ابتدا با انتقادات و کنایه‌هایی همراه بود اما امروز که ما حاصل آن به‌طور ملموس قابل مشاهده است، دوران اندیشی یک تفکر جهادی را به اثبات می‌رساند. باور امروز نتیجه اعتماد دیروز و البته اعتقاد راسخ به فرهنگ خودباوری است. پس می‌توان نتیجه گرفت اگر روزی حرکتی اصولی و مبتنی بر توانمندی‌های داخلی شکل گرفت، باید قبل از هر چیز به حمایت منطقی از آن پرداخت تا نهال استقلال و عدم وابستگی در بستر القای اعتماد به نفس و تشویق، در طول زمان به درختی تنومند تبدیل شود.

یک اتفاق



گزارش روز

بارترافیکی شرق و شمال شرق تهران داشت. از طرفی این محور، ترافیک ورودی و خروجی جاده‌های لشکرک، لواسانات و بخش وسیعی از مناطق پیرامون خود (حدود ۴۰ درصد از مساحت و بالغ بر ۳۲ درصد جمعیت تهران) را نیز به نحو مناسبی تحت تأثیر قرار می‌داد.

براساس مطالعات انجام‌شده برای احداث بزرگراه، تردد خودروهای سنگین در این مسیر پیش‌بینی شده بود تا بزرگراه شهید بابایی پس از بهره‌برداری بتواند مسیر تردد روزانه تا یکصد هزار وسیله نقلیه باشد اما بزرگراه‌های آیتا... صدر و شهید بابایی به دلیل توسعه پایتخت در پهنه شمال شرقی آن ۱۷ سال بعد از آغاز بهره‌برداری، کارایی حداکثری خود را تا حدود زیادی از دست داد و ترافیک سنگین دوباره به این محدوده از شهر بازگشت.

□ پل‌های احداث‌شده در مسیر بزرگراه

در مسیر بزرگراه شهید بابایی در مجموع ۶ پل طراحی و احداث شد. اولین پل در مسیریل دارآباد (بزرگراه امام علی (ع) فعلی) به طول ۹۶ متر با ۵ دهانه احداث شد. پس از آن نیز پل ازگل با یک دهانه ۲۰ متری و سومین پل نیز پل میدان ازگل به طول ۳۹ متر و با دوهانه طراحی و ساخته شد. چهارمین پل، پل زیرگذر هنگام به طول ۳۰ متر و با ۲ دهانه بود و پس از آن نیز پل ارتباطی مجموعه نظامی ۲۱ حمزه ساخته شد. پل تیرتو با یک دهانه ۲۰ متری و پل ابعلی جاده دماوند به طول ۹۶ متر از جمله پل‌های این بزرگراه در مسیر ۱۷ کیلومتری آن بودند.

در مسیر طراحی بزرگراه آیتا... صدر نیز چند تقاطع غیرهمسطح پیش‌بینی و اجرا شد که عبارت بودند از: تقاطع پاسداران، تقاطع دارآباد (بزرگراه امام علی (ع))، تقاطع میدان لویزان، تقاطع هنگام، تقاطع شبدری لشکرک و تقاطع دانشگاه امام حسین (ع).

□ اعداد و ارقام مراحل ساخت بزرگراه شهید بابایی

حجم آسفالت استفاده شده در این بزرگراه ۵۰۰ هزار تن اعلام شد. این پروژه بزرگ، نیروی انسانی قابل ملاحظه‌ای را به خدمت گرفت. آن گونه که شهرداری تهران در سال ساخت این بزرگراه اعلام کرد، بیش از ۳۰ هزار نفر روز مهندس، ۵۶ هزار نفر روز تکنیسین، ۷۵ هزار نفر روز استادکار و ۲۶۵ هزار نفر روز کارگر برای ساخت این بزرگراه اقدام کردند.

همچنین حجم عملیات خاکی انجام شده در این بزرگراه ۲۵۰ میلیون مترمکعب بود. براساس آمار شهرداری تهران، حجم عملیات بتن‌ریزی در این بزرگراه ۱۵۰ هزار مترمکعب بوده و میزان فولادمصرفی در آن نیز ۸ میلیون کیلو گرم بود. این پروژه از اسفند ۱۳۶۹ آغاز شد و تا پایان اسفند ۱۳۷۳ ادامه یافت و هزینه صرف‌شده برای آن بالغ بر ۳۵ میلیارد ریال بود.



۱۷ کیلومتر در امتداد بزرگراه آیتا... صدر

داستان ۴ ساله بزرگراه شهید بابایی

در سال ۱۳۷۳ یک معبر شریانی در شمال شرقی تهران تکمیل شد؛ این معبر شامل مسیر فعلی بزرگراه صدر از بزرگراه مدرس تا میدان نوبنیاد و بزرگراه شهید بابایی از میدان نوبنیاد تا جاده ابعلی به طول ۱۷ کیلومتر بود. البته تا سال ۱۳۶۹ تنها ۲/۵ کیلومتر از این معبر احداث شده بود که از بزرگراه مدرس تا میدان پیروز ادامه داشت و در واقع از سال ۱۳۶۹ تا ۱۳۷۳ ادامه بزرگراه به سمت شرق به طول ۱۷ کیلومتر ساخته شد.

□ تکمیل شبکه بزرگراهی شهر

پس از انجام مطالعات کارشناسی در سال ۱۳۶۹ به منظور تسریع عملیات اجرایی و تسهیل در رفت و آمد اهالی شرق تهران، خرید و تخریب معارضین باقی مانده در مسیر بزرگراه از میدان پیروز تا خیابان پاسداران به طول ۲/۵ کیلومتر شروع و این بزرگراه خیلی زود به خیابان پاسداران متصل شد. در این فاصله ۴ پل احداث شد و همچنین عملیات زیرسازی و روسازی بخشی از محدوده بدون معارض بزرگراه شهید بابایی در شمال جنگل‌های لویزان به پایان رسید. پس از آن ادامه بزرگراه از کیلومتر ۱۷ تا کیلومتر ۴۱ (پارچین) نیز ساخته شد و مطالعات و طراحی ادامه پروژه از پارچین تا جاده خاوران به طول ۱۲ کیلومتر در این سال پایان یافت اما به اجرا در نیامد. در واقع این بزرگراه تکمیل‌کننده کمربندی تهران بزرگ محسوب می‌شد. در ادامه به منظور کارایی بیشتر بزرگراه، جلوگیری از کاهش سرعت طرح احداث آن، تقلیل حوادث و تصادفات و تسهیل در امر تردد وسایل نقلیه، دو دسترسی در طرفین این بزرگراه برای ترافیک محلی و منطقه‌ای در نظر گرفته شد که در پایان ساخت بزرگراه یعنی در سال ۱۳۷۳ بخش‌هایی از آن نیز احداث شد.

□ دسترسی به محدوده شرق و شمال شرق

باتوجه به تقاطع‌هایی که در طول مسیر بزرگراه شهید بابایی تا جاده ابعلی پیش‌بینی شده بود، نقش اساسی این بزرگراه در توزیع بار ترافیکی دیگر بزرگراه‌های متصل به آن از جمله بزرگراه‌های شهید همت، مدرس، لشکرک، نیاوران (شهید صیاد شیرازی) کاملاً مشهود بود. در واقع این بزرگراه باید بار ترافیکی مناطق شمالی، شمال شرقی و شمال غربی تهران را تقسیم می‌کرد. پس از پایان ساخت بزرگراه، مهم‌ترین مناطقی که زیر پوشش این معبر شریانی قرار گرفت، عبارت بودند از: سوهانک، دارآباد، اقدسیه، کاشانک، لویزان، حسین آباد، مبارک‌آباد، صاحبقرانیه، نیاوران، چیدر، قیصریه، فرمانیه، لارک، اراج، ازگل، شیان، شمیرانات، شمیران نو، خاک سفید، قنات کوثر، حکیمیه، مجتمع‌های مسکونی، اداری و صنعتی سازمان صنایع دفاع و بخشی از مراکز مخابراتی و اداری نیروهای نظامی سه‌گانه.

بزرگراه مذکور ضمن ارتباط دو قطب صنعتی سازمان دفاع در لویزان و پارچین که بالغ بر چند هزار نفر در آن مشغول به کار بودند، با توجه به تقاطع‌های غیرهمسطحی که در طول آن پیش‌بینی شده بود، نقش عمده‌ای در توزیع

بزرگراه آیتا... صدر و در ادامه آن بزرگراه شهید بابایی یکی از شریان‌های اصلی شرقی-غربی تهران هستند که در امتداد یکدیگر از بزرگراه مدرس شروع شده و تا جاده ابعلی در شرق تهران ادامه دارند. عملیات اجرایی ساخت این معبر شریانی از میدان نوبنیاد تا جاده ابعلی به طول ۱۷ کیلومتر، با سه خط رفت و برگشت و عرض‌نمایی ۷۶ متر از اسفند ۱۳۶۹ تا اسفند ۱۳۷۳ انجام شد.

طی دهه‌های پنجاه و شصت خورشیدی، شهر تهران افزوده جمعیت خود را در بخش وسیعی از نواحی شرقی و غربی‌اش جای داد. بخش شهری باتوسعه محدوده محله‌هایی چون تهران پارس، نارمک و همچنین تولد بافت‌های مسکونی خاک سفید، حکیمیه و شمیران نو روبرو شد. این محله‌ها که همگی از یک شبکه حمل و نقل محله‌ای تغذیه می‌شوند، تنها با دو محور شریانی به نام‌های چهل و پنج متری رسالت در مرکز و خیابان تهران نو در جنوب شهر به یکدیگر متصل می‌شدند. البته این خطوط ترافیکی به علت توسعه کاربری‌های نامناسب مجاور معابر و نیز تعدد تقاطع‌ها، فاقد کشش لازم در ساعات اوج رفت و آمد اهالی شرق تهران بودند به صورتی که در ساعات اولیه روز، حرکت شرق به غرب و در ساعات پایانی فعالیت‌های روزانه، حرکت غرب به شرق با تراکم فزاینده‌ای در معابر مربوطه روبرو بود. علاوه بر عبور و مرور ساکنین مناطق شرقی، دسترسی سایر اهالی تهران به نواحی شمال شرقی و همچنین تردد کامیون‌ها به بافت صنعتی واقع در این محدوده، نقش دسترسی به جاده دماوند را حیاتی می‌ساخت. در ایام تعطیل نیز به علت هجوم مردم به بیلاقیات دماوند و ابعلی، امیدی به کاهش بار ترافیکی در محدوده یادشده نمی‌رفت.

□ راه حل پیشنهادی

در طرح جامع تهران، دو محور بزرگراهی برای توزیع ترافیک یکی به موازات و دیگری در شمال محور چهل و پنج متری رسالت پیش‌بینی شده بود؛ طرح اول ادامه بزرگراه هفتاد و شش متری (بزرگراه شهید همت) بود که این بزرگراه شرق تهران را به غرب آن متصل کرده و عمده‌ترین محور بزرگراهی در پایتخت محسوب می‌شد. بزرگراه مذکور در بخش شرقی خود بابلوار وفادار هم‌محور شده و پس از عبور از فلکه چهارم تهران پارس، به سمت سه‌راه آزمايش تغییر مسیر می‌داد. دومین راه‌حل ادامه بزرگراه شهید آیتا... صدر با نام بزرگراه شهید بابایی به سمت شرق بود که تا سال ۱۳۶۹ تنها سه کیلومتر از آن (حداصل بزرگراه مدرس تا میدان پیروز) احداث شده بود. این بزرگراه پس از عبور ۲/۵ کیلومتری از بافت مسکونی، با اراضی ارتش هم‌جوار می‌شد و از شمال جنگل‌های مصنوعی لویزان با طی مسیری ۱۷ کیلومتری به جاده دماوند متصل می‌شد.

با یک مسئول



توجه به پیوست‌های اجتماعی

نصرا... آبادیان ■ شهردار منطقه ۹



بزرگراه‌ها شریان‌های فرامنطقه‌ای شهر هستند که مورد استفاده تمام شهروندان یک کلانشهر و بعضاً حتی سایر کلانشهرها قرار می‌گیرند اما سازگاری و همزیستی این معابر با بافت محلات و مناطقی که از آن‌ها عبور می‌کنند، یک ضرورت اساسی به‌شمار می‌آید. امروزه مطالعات دقیق جامعه‌شناسان شهری نشان می‌دهد عبور بزرگراه‌ها یا خطوط راه‌آهن از متن شهرها به دلیل

ایجاد مزبندی و کاهش ارتباطات و دسترسی‌ها، می‌تواند به گسست‌های اجتماعی و فرهنگی میان ساکنان این پهنه‌ها منجر شود.

اما در سال‌های اخیر بهره‌گیری از فضاهای زیرسطحی، احداث تونل‌های شهری و همچنین بزرگراه‌های دوطبقه در شهر تهران رونق گرفته و این امر شاید از آنجا ناشی شود که امروزه مطالعات و بررسی‌های مربوط به پیوست‌های اجتماعی و فرهنگی، نه تنها در

زمینه اجرای پروژه‌های فنی و عمرانی بلکه به عنوان یک پیش‌نیاز برای اتخاذ هر تصمیمی در مجموعه مدیریت شهری، اهمیتی اساسی یافته است.

بهبترین مصداق برای ملموس‌تر ساختن این مفهوم، پروژه احداث ادامه بزرگراه یادگار امام (ره) است. این پروژه با اختصاص یک سطح به دسترسی‌های محلی، ضمن پیشگیری از تداخل ترافیک محلی و بزرگراهی، نه تنها ارتباط محلات قدیمی این پهنه همچون خیابان‌های طوس، دامپزشکی و هاشمی را قطع نکرده بلکه سبب تسهیل در رفت و آمد شهروندان ساکن این محلات هم شده است.

در میان تمام آنچه طی ماه‌های اخیر در مورد پروژه

ادامه بزرگراه یادگار امام (ره) گفته و شنیده شد، جای این نکته هنوز خالی است که این پروژه محصول توجه به پیوست‌های اجتماعی و در نهایت دست‌بردن در طراحی‌های اولیه بر اساس ضرورت‌های خاص و سازگاری طرح با محیط انسانی است.

این روزها سطح صفر بزرگراه یادگار امام (ره) در میان بافت‌های متراکم و فشرده مسکونی منطقه به فضای آزادی تبدیل شده که بدون شک تکمیل طرح‌های زیرساختی توسط شهرداری مناطق ۹ و ۱۰ در جهت توسعه فضاهای باز و بهبود میلان شهری، محیط شهری چشم‌نوازی را برای ساکنان منطقه فراهم می‌کند.



بعد از دسترسی های محلی، حالا نوبت تکمیل تندر و هاست

پرونده بزرگراه یادگار امام (ره) بسته می شود

با آماده شدن تراز صفر پروژه ادامه بزرگراه یادگار امام (ره) و تسهیل دسترسی های محلی، پرونده قدیمی یک بزرگراه مدرن در حال بسته شدن است؛ بزرگراهی که پس از دود دهه بلا تکلیفی به روزهای بهره برداری نزدیک می شود. حال آنکه از کانال قفلنی خبری است و نه از معارضات پر شمار ملکی. حکایت بهره برداری از این بزرگراه داستان کام شیرین پس از تحمل هر سختی است.

کامیون ها یکی پس از دیگری از خاک پر می شوند تا با اتمام حجم گسترده ای از عملیات خاکبرداری و انتقال آن، شرایط برای اجرای هر چه سریع تر سایر اقدامات عمرانی فراهم شود. تعداد کامیون هایی که در طول شبانه روز کار انتقال خاک تراز منفی یک بزرگراه یادگار امام (ره) را بر عهده دارند به ۴۰ دستگاه می رسد. تاکنون در حدود ۲۳۰ هزار متر مکعب خاکبرداری انجام شده و برای اتمام عملیات اجرایی پروژه، باید ۶۰ هزار مترمربع دیگر نیز به این میزان افزوده شود. تلاش خستگی ناپذیر کارگران و تردد مداوم ماشین های راهسازی در زیر زمین، اینجا را بیشتر شبیه کارگاه عمرانی احداث یک تونل شهری کرده تا یک بزرگراه. با پیشرفت قابل ملاحظه عملیات انتقال خاک، شمال و جنوب مسیر به یکدیگر متصل شده و با اجرای عملیات زیرسازی و تکمیل دیواره ها در بسیاری از بخش ها، حالا حتی کارهای تأسیساتی همچون نصب سیستم های روشنایی نیز آغاز شده است. در مسیرهای دسترسی یا تراز صفر بزرگراه اما چندان از این هیاهو و شلوغی خبری نیست. زندگی، بدون مزاحمت های ناشی از عملیات عمرانی سیر طبیعی خود را باز یافته و شهروندان حاشیه بزرگراه، به تدریج با حال و هوای تازه محل زندگی شان خو گرفته اند؛ اگر چه نمایی که از یک بزرگراه مدرن شهری پیش رو دارند، هنوز تکمیل نشده است.

نقاشی های دیواری حاشیه بزرگراه یکی پس از دیگری بر دیوارها نقش می بندند. در تراز صفر بزرگراه اگر چه عملیات عمرانی پایان یافته اما یک نفر روی دار بست، نقاشی دیواری می کشد و دیگری در باغچه حاشیه بزرگراه، شمشاد می کارد. زمان انتظار برای این مردم صبور به سرعت در حال طی شدن است و حالا محله آن ها با بزرگراه جدیدی شناخته می شود که نه تنها بافت قدیمی محله را از هم منفک نکرده بلکه یکی از مهم ترین شریان های شمالی-جنوبی شهرشان شده است.

در تراز صفر چه می گذرد؟

بر خلاف تصور برخی از شهروندان ساکن حاشیه ادامه بزرگراه یادگار امام (ره) که گمان می کنند روکش آسفالت تراز صفر یا همان دسترسی های محلی این مسیر یک روکش معمولی است، باید گفت

پایه های روشنایی دوطرفه

بر اساس بازنگری انجام شده در طرح، تأمین روشنایی تراز صفر ادامه بزرگراه یادگار امام (ره) به وسیله پایه های روشنایی دوطرفه انجام می شود. بهره گیری از پایه های مذکور این ویژگی مثبت را خواهد داشت که ضمن تأمین روشنایی سطح بزرگراه، پیاده روی اطراف مسیر را نیز روشن کند تا به این گونه تأمین روشنایی پیاده روی نیاز به صرف هزینه های بیشتر نداشته باشد.

باند دوچرخه سواری و مسیر ویژه نابینایان

در حاشیه شرقی ادامه بزرگراه یادگار امام (ره) بیش از هزار متر مربع فضای سبز ایجاد می شود. معاون فنی و عمرانی شهردار منطقه ۹ ضمن اعلام این خبر می گوید: «در طول مسیر ۱۲۰۰ متری ادامه بزرگراه یادگار امام (ره) حداقل دوربرگردان شهیدان تا خیابان شهید دستغیب، کل بدنه ساختمان های مجاور با بزرگراه، زیرسازی سیمانی

شده تا برای اجرای نقاشی های دیواری توسط سازمان زیباسازی شهرداری تهران آماده شود.»

از آنجا که حاشیه شرقی ادامه بزرگراه یادگار امام (ره) در منطقه ۹ و حاشیه غربی آن در منطقه ۱۰ شهرداری تهران قرار گرفته، کارشناسان سازمان زیباسازی مشغول سفارش و خرید مبلمان شهری یکنواختی هستند تا تمام آنچه برای زیباسازی و تکمیل پیاده روی های این بزرگراه مورد نیاز است، از نظر ظاهر و کیفیت هماهنگ باشد.

بنا به گفته مهندس رامین کریمی اورگانی معاون فنی و عمرانی شهرداری منطقه ۹، در حاشیه مسیر ادامه بزرگراه یادگار امام (ره) علاوه بر یک مسیر پیاده روی، مسیری ویژه دوچرخه سواری و مسیری نیز برای نابینایان در نظر گرفته شده که با کفپوش های مخصوص مفروش می شود.

گفتنی است مسیر دسترسی های محلی ادامه بزرگراه یادگار امام (ره) که در واقع دارای عملکردهای کنروبی است، ارتباط دو طرف بزرگراه

را قطع نکرده و به دلیل کندروها، به راحتی می توان حال شهرداری منطقه ۹ و در روزهای آینده تلاش این مسیر آغاز می شود.

در تراز منفی یک چه

رمپ ورود به تراز منفی پل دوربرگردان شهیدان ۴۰۰ متری با شیب ۴ دره از ادامه بزرگراه یادگار امام مجدداً با یک رمپ به سطح شهید دستغیب به بعد شش در سطح صفر خواهد بود



رمپ ورود به تراز منفی یک ادامه بزرگراه یادگار امام (ره) از شده و پس از پیچیدن یک مسیر حدوداً ۴۰۰ متری با شیب ۴



زیباسازی پیرامونی و نیز ایجاد پیاده راه های همسان در معابر طرفین بزرگراه بر عهده شهرداری مناطق ۹ و ۱۰ است که این امر به بهترین شکل ممکن در حال اجرا می باشد.

شمارش معکوس

متعاقب پایان عملیات عمرانی در تراز صفر یا همان دسترسی های محلی بزرگراه یادگار امام (ره)، جبهه های کاری در تراز منفی یک یا همان تندر و هاست بزرگراه با بیشترین سرعت ممکن در حال فعالیت هستند. به این ترتیب پیش بینی می شود حداکثر تا پایان تیر ماه سال جاری، پرونده کل بزرگراه یادگار امام (ره) بسته شده و این معبر شریانی پس از ۲۰ سال بلا تکلیفی، تمام و کمال در اختیار شهروندان صبور تهرانی قرار گیرد.

یک پروژه در چند نما





باین بودن متوسط سرعت خودروها در مسیر بان از محل های خط کشی شده عبور کرد. با این به دنبال احداث پل های عابر پیاده نیز هست برای نصب یک پل عابر پیاده فلزی در

می گذرد؟

یک ادامه بزرگراه یادگار امام (ره) از نزدیکی آغاز شده و پس از پیمودن یک مسیر حدوداً صد، به سطح زیرین بزرگراه می رسد. این بخش (ره) پیش از رسیدن به خیابان شهید دستغیب ح صفر بزرگراه بازمی شود. مسیر پروژه از خیابان لمل یک مسیر تندرو به مسافت حدود ۴۰۰ متری که قرار است تا پشت دیوار یادگان جی توسط واحد

اجرائی سازمان مهندسی و عمران شهر تهران احداث شود. مهم ترین عملیات عمرانی باقی مانده در این بخش، خاکبرداری و انتقال خاک به فضای بیرون از پروژه، ایزولاسیون و نصب قطعات پیش ساخته دیواره ها، خاکریزی و زیرسازی مسیر است که با اتمام عملیات خاکبرداری و انتقال حجم قابل توجهی از خاک به بیرون از کارگاه، اجرای سایر اقدامات با سرعت مناسبی ادامه دارد.

باتوجه به آنچه گفته شد، از ابتدای مسیر تراز صفر تا تقاطع خیابان دامپزشکی، عملیات ایزولاسیون و نصب قطعات پیش ساخته دیواره ها به اتمام رسیده و زیرسازی مسیر نیز روبه اتمام است. در مسیر حدفصل تقاطع خیابان دامپزشکی تا تقاطع خیابان هاشمی نیز کار دیوارسازی و خاکریزی مسیر ادامه دارد. اما آنچه این روزها دشوارترین جبهه کاری این پروژه محسوب می شود، بخش حدفصل تقاطع خیابان هاشمی تا انتهای مسیر است. در این بخش از تندروهای بزرگراه، دیوارسازی و انتقال خاک با جدیت در دست انجام است تا به زودی امکان آماده سازی بستر و اجرای عملیات خاکریزی فراهم شود.

بزرگراهی با کارگرهای تونلی

سطح زیرین ادامه بزرگراه یادگار امام (ره) همانند یک تونل شهری نیازمند تأسیسات روشنایی است. همان گونه که عنوان شد، با تکمیل عملیات سازه ای در بخش هایی از تراز منفی یک بزرگراه، کار نصب تأسیسات روشنایی نیز آغاز شده است.

اما بدون شک یکی از مهم ترین ویژگی های یک معبر حمل و نقلی زیرزمینی، شرایط مطلوب هوا و تهویه مناسب آن است. بسیاری از کارشناسان بر این عقیده اند که یکی از دلایل احداث تراز منفی یک ادامه بزرگراه یادگار امام (ره) به شیوه کنونی، ایجاد تهویه مناسب بدون نیاز به تأسیساتی همچون جت فن بوده است. سقف تراز منفی یک این بزرگراه در واقع دارای فضاهای آزادی است که به صورت پیوسته در تمام طول مسیر، به نوعی کار جت فن ها را انجام می دهند و مانع از کاهش کیفیت هوا در سطح زیرین بزرگراه می شوند.

در طرح تراز منفی یک، همچنین به منظور ایجاد آمادگی مقابل تمام خطراتی که ممکن است جان شهروندان را در یک معبر زیرزمینی تهدید کند، پله های خروج اضطراری به سطح زمین طراحی شده است. این پله ها در محل تقاطعات توس، دامپزشکی و هاشمی قرار داشته و با استفاده از آن ها می توان در مواقع اضطراری به سطح دسترسی های محلی بزرگراه رسید.

بهره مندی از لایه های ژئودین در ایزولاسیون دیواره ها

به منظور ایزولاسیون و آب بندی کامل دیواره ها در تراز صفر پروژه ادامه بزرگراه یادگار امام (ره)، علاوه بر بهره گیری از لایه های آب بند ژئوتکستایل و ژئوممبران، از لایه های ژئودین نیز استفاده شده است. این لایه ها که به صورت مشبک تولید می شوند، توانایی آن را دارند که با هدایت آب های سطحی به سمت شبکه جمع آوری رواناب ها، از آب ماندگی و نفوذ آن به سطح سازه پیشگیری کرده و ضریب اطمینان بیشتری را از این حیث فراهم کنند. لایه های ژئودین در فضای میانی ژئوتکستایل و ژئوممبران قرار گرفته و در واقع به صورت یک شبکه زهکش عمل می کنند.

مردم چه می گویند؟

از عرض بزرگراه و دسترسی های محلی نیز مشکل خاصی نداریم.»

مشکل خاصی نیست

آقای عباسی از کسبه محله هاشمی است و سوپرمارکت او دقیقاً در حاشیه بزرگراه واقع شده است. او که ساکن پونک است، برای رفت و آمد به محل کار خود مشکل خاصی ندارد اما می گوید تکلیف ساختمان های تخریب شده در حاشیه بزرگراه باید زودتر مشخص شود تا مشکل گرد و خاک موجود در هوا هر چه سریع تر برطرف شود. آقای عباسی می گوید حالا که بزرگراه در حال تکمیل شدن است، حذف نخاله های ساختمانی از حاشیه بزرگراه، محیط زیباتری فراهم می کند.



بهره برداری از تراز صفر

بزرگراه

امیررضا مخلصی یک سال است که در داروخانه تقاطع خیابان هاشمی کار می کند؛ یعنی دقیقاً از زمانی که عملیات اجرایی پروژه سرعت گرفته است. او می گوید: «خوشبختانه مقطع زمانی انسدادهای ترافیکی در مسیر کوتاه بود اما یکی از مشکلات موجود در زمان اجرای پروژه، گرد و خاک موجود در هوا بود که امیدوارم هر چه زودتر با اتمام عملیات اجرایی برطرف شود. ضمناً باید یادآور شوم بعد از بهره برداری از تراز صفر بزرگراه و باز شدن مسیر از خیابان آزادی به سمت جنوب، رفت و آمد به محل کارم بسیار آسان تر از گذشته شده که این امر جای خوشحالی دارد.»



ایجاد پارکینگ های عمومی

آقای بهزادی یک معلم است؛ در کرج زندگی می کند اما مدرسه های که در آن به دانش آموزان درس می دهد، در خیابان هاشمی قرار دارد. آقای بهزادی می گوید ای کاش تصمیمات و تدابیری که باعث شد اجرای پروژه چنین سرعتی بگیرد، سال ها پیش اتخاذ می شد اما اکنون نیز باید خوشحال بود که تلاش های موجود در این زمینه به بار نشست است. وی می گوید از زمان زیر بار رفتن تقاطع خیابان هاشمی، برای رفت و آمد به محل کارش مشکلی نداشته و حالا که دسترسی های محلی برای رفت و آمد خودروها گشوده شده، بهتر است مسئولان برای ایجاد پارکینگ های عمومی هم فکری بکنند.



مقایسه با گذشته

این خانم خانه دار ساکن خیابان استاد معین است. او می گوید: «وقتی وضعیت فعلی بزرگراه را با زمان اجرای پروژه و پیش از آن مقایسه می کنم، می بینم که تمام سختی ها به این آبادانی می آرزید و البته هنوز جای خالی اقداماتی چون ایجاد فضای سبز در حاشیه بزرگراه احساس می شود. بجمدا... با احداث این بزرگراه، محله فضای بازتری پیدا کرده و برای عبور



مسیر دسترسی های محلی ادامه بزرگراه یادگار امام (ره) که در واقع دارای عملکردهای کنترولی است، ارتباط دو طرف بزرگراه را قطع نکرده و این مهم از محسنتات طرح نهایی بزرگراه می باشد.



رنگ آمیزی دیوار ساختمانی مشرف به بزرگراه یادگار امام (ره) با طرح های زیبا و چشم نواز در حال انجام است تا نمای کلی این مسیر ترافیکی جلوه ای دیگر بیابد.



نزدیکی پل دوربرگردان شهیدان آغاز در صد، به سطح زیرین بزرگراه می رسد

باید به روزآمد کردن مستمر اطلاعات خود بپردازد و گرنه همچون برخی طرح‌های مقطعی که در گذشته انجام شده، صرفاً شناختی از وضعیت موجود را امکان‌پذیر ساخته و با گذشت زمان کارایی خود را از دست خواهد داد.

توانایی اولویت‌بندی نیز شاخصه دیگر چنین سامانه‌ای است. در واقع این بحث مهم اولویت‌بندی است که می‌تواند منابع محدود مالی را به نیازهای مهم‌تر اختصاص دهد؛ این امر از جنبه‌های مختلف قابل بررسی است. مثلاً ضرورت بهسازی یک معبر بزرگراهی و شریانی از یک معبر حمل‌ونقلی درجه ۳ مهم‌تر است، یا یک بزرگراه در مرکز شهر ضرورت‌های بیشتری برای مرمت نسبت به خیابانی در حاشیه شهر خواهد داشت. علاوه بر این برخی از آسیب‌ها در یک معبر نسبت به سایر خرابی‌ها در همان معبر نیاز فوری‌تری به تعمیر دارند.

با در نظر گرفتن مواردی که به آن‌ها اشاره شد، می‌توان ادعا کرد که با اتکا بر سامانه مدیریت معابر، تمام معابر موجود در یک منطقه شهری مورد توجه مسئولان قرار گرفته و در نتیجه، اعمال نظر سلیقه‌ای یا دیده‌نشده شدن یک معبر حاشیه‌ای نمی‌تواند منابع شهری را به سوی منطقه‌ای خاص سرازیر کند و به قول کارشناسان، مباحث توسعه‌ای سبب ایجاد توسعه لکه‌ای در شهر نمی‌شود.

□ گردش کار سامانه مدیریت معابر

همان‌گونه که اشاره شد، توانایی مشخص کردن محل دقیق خرابی‌ها، پایش بخش‌های مختلف یک معبر و بازشناسی آن‌ها از یکدیگر، شاخصه بارز سامانه مدیریت معابر است. تعیین محل دقیق آسیب‌ها در روکش معابر که در طرح استقبال از بهار ۹۱ با استفاده از GPS امکان‌پذیر شد، در واقع نیازمند قطع‌بندی و نمایه‌گذاری بزرگراه‌هاست تا با تمایز قطعات مختلف یک معبر شریانی از یکدیگر، کار پایش و نگهداری از آن به شکل دقیق‌تری میسر شود.

از این‌رو دستورالعمل نمایه‌گذاری تهیه‌شده تا معاونت‌های فنی و عمرانی مناطق ۲۲گانه شهرداری تهران بر اساس آن به پلاک‌کوبی در سطح بزرگراه‌ها اقدام کنند. به این ترتیب در هر ۲۵۰ متر یک پلاک در بزرگراه‌ها نصب می‌شود تا در آینده بر اساس این شاخص‌ها، محل دقیق عملیات بهسازی مشخص شده و به بیان دیگر بزرگراه‌ها صاحب شناسنامه فنی شوند.

نمایه‌گذاری از طریق مناقصه و انتخاب پیمانکار اجرا می‌شود و پس از آن پیمانکار مربوطه باید به‌طور تفصیلی وضعیت معبر مربوطه را برداشت کند. شناسایی و برداشت این اطلاعات از طریق دستورالعمل‌های همسان انجام می‌پذیرد و مشاور پروژه‌های روسازی منطقه نیز بر آن نظارت دارد. در نهایت پس از برداشت و احصاء اشکالات، شناسنامه تهیه‌شده از معبر که دارای جنبه‌های فنی، قراردادی و ترافیکی است، به سندی موثق برای تهیه دستور کار تبدیل می‌شود؛ دستور کاری که نشان می‌دهد در چه زمانی و چه عملیاتی باید در کدام بخش از معبر و بر اساس چه اولویتی انجام شود.

□ پیشرفت مراحل اجرایی

تا کنون اسناد همسان مناقصه انتخاب پیمانکار تحویل شهرداری‌های مناطق ۲۲گانه شهر تهران شده و از این‌رو می‌توان انتظار داشت کار پیمایش و شناسایی وضعیت بزرگراه‌های پایتخت متعاقب طی تشریفات انتخاب پیمانکار، در ماه‌های آینده آغاز شود. بنابراین می‌توان انتظار داشت تا پایان سال جاری عملیات نگهداری و بهسازی تمام معابر بزرگراهی شهر تهران بر اساس سامانه مدیریت معابر شکل‌پذیرد؛ بزرگراه‌هایی که کار نگهداری آن‌ها با واگذاری اعتبارات مورد نیاز به شهرداری‌های مناطق محول شده است.



باشکل‌گیری سامانه مدیریت معابر شهر تهران

بزرگراه‌ها شناسنامه‌دار می‌شوند

از لحظه‌ای که یک معبر سواره‌رو زبر روکش آسفالت می‌رود، شرایط جوی، مصالح مورد استفاده در آسفالت را تحت تأثیر قرار می‌دهند. از سوی دیگر با بهره‌برداری از مسیر و گشوده‌شدن آن به‌روی خودروها، فشار بار ترافیکی نیز، روسازی مسیر که همانند یک سازه عمل می‌کند را در معرض فرسایش قرار می‌دهد. در نهایت دو عامل گذشت زمان و بروز آسیب در سطح رویه معبر، منحنی فرسایش آسفالت را شکل می‌دهند و از این‌رو هر معبری نیازمند نگهداری و اجرای مستمر پروژه‌های بهسازی است.

نیازمند تعمیر و بهسازی است.

□ سامانه مدیریت معابر یا TRMS

سامانه مدیریت معابر تهران عبارت از سیستمی است که از طریق جمع‌آوری اطلاعات درباره معابر و اولویت‌بندی برنامه‌های تعمیر و نگهداری آن‌ها، امکان تصمیم‌گیری بهتر برای مدیران را فراهم می‌سازد. باتوجه به آنچه گفته شد، اطلاعات حاصل از شناسایی‌های دقیق میدانی در یک بانک اطلاعاتی جمع‌آوری می‌شود. ویژگی اطلاعات جمع‌آوری شده در این بانک، پویابودن اطلاعات است که وجه تمایز آن در مقایسه با اطلاعات ایستا و غیرقابل تغییر است. به بیان دیگر بانک اطلاعات جمع‌آوری شده

آنچه سبب دوام و ماندگاری سطح لایه روسازی یک معبر در طول سالیان متمادی می‌شود، تنها کیفیت بالای عملیات تولید، حمل و پخش آسفالت نیست بلکه توجه به شرایط بهره‌برداری و مدیریت مناسب عملیات تعمیر و نگهداری نیز می‌تواند یک مسیر ترافیکی را تا سال‌ها از اجراء مجدد روکش اساسی آسفالت بی‌نیاز کند.

منظور از ذکر این مقدمه کوتاه، پرداختن به ضرورت‌های نگهداری از این‌گونه سازه‌های عمرانی نیست بلکه یادآوری این نکته است که مدیریت نگهداری معابر چه ضرورتی دارد و چگونه می‌توان با شناسایی و پایش مستمر وضعیت معابر سواره‌رو، به برنامه‌ریزی دقیق‌تری پرداخت و در نهایت با تعیین دستور کار مناسب، به‌نحوه اجرای عملیات نگهداری و بهسازی معابر جهت منطقی بخشید.

شاید ذکر مثالی در این زمینه و ادامه بحث به‌شکلی ملموس‌تر، ضرورت مدیریت صحیح معابر را بیشتر روشن کند. همان‌گونه که عنوان شد، سطح رویه مسیر ممکن است در تماس با عوامل جوی و شرایط بهره‌برداری دچار آسیب‌های متفاوتی شود. ترک‌های پوست سوسماری به‌عنوان یک آسیب رایج در سطح معابر، عمدتاً در مسیر حرکت چرخ خودروها به‌وجود می‌آیند و چاله‌ها بیشتر با عامل رطوبت و جمع شدن آب در ارتباط هستند. ترک پوست سوسماری را باید بر حسب مترمربع اندازه‌گیری کرد و چاله‌ها نیز طبعاً بر حسب تعداد شمارش می‌شوند.

این دو آسیب متفاوت نیازمند روش‌های خاصی در مقوله بهسازی و نگهداری معابر هستند و همان‌گونه که مشخص است، مساحت‌های متفاوتی از سطح معبر را اشغال می‌کنند. بنابراین برای اجرای یک روش نگهداری و تعمیر بهینه و کارآمد، شناسایی نوع و میزان آسیب‌های وارده یک پیش‌نیاز اساسی است. اما آنچه بیشتر اهمیت می‌یابد، روشی است که با اتکا بر آن بتوان محل دقیق خرابی‌ها را مشخص کرد تا واحدهای اجرایی در زمان بهسازی مسیر، دقیقاً به‌سراغ همان بخشی از معبر بروند که واقعا



آزمایش سامانه در طرح استقبال از بهار سال ۹۱

اجرای طرح استقبال از بهار سال ۱۳۹۱ در محدوده بزرگراه‌های شهر تهران، متکی بر اطلاعات سامانه مدیریت معابر بود. در واقع می‌توان گفت با انجام شناسایی‌های دقیق پیش از آغاز این طرح و بهره‌گیری از GPS برای مشخص کردن محل دقیق خرابی‌ها، بهره‌گیری از سامانه مدیریت معابر به صورت پایلوت، در محدوده بزرگراهی طرح استقبال از بهار سال ۹۱ آزمایش شد.

از این‌رو با اتکا بر این سامانه، نیازهای واقعی شناخته‌شده و با جلوگیری از عملیات عمرانی غیرضروری و یا بهره‌وری اندک، از هدر رفتن بخش عمده‌ای از منابع عمرانی پیشگیری شد. ضمن این که کیفیت عملیات بهسازی معابر افزایش یافت و به این ترتیب همچنین نیاز به اقدامات مشابه در آینده کمتر شد.



فناوری امروز



فروش کردن تب پل سازی در نروژ

یکی از کشورهای اروپایی که به نسبت مساحتش پل های متعددی دارد، کشور نروژ است. طبق آمار در این کشور ۷۷ پل بالای ۴۰۰ متر طول وجود دارد که کار کرد اکثر قریب به اتفاق آن ها بین شهری است. بلندترین پل ساخته شده در این کشور اسکاندیناوی، پل درامن به طول ۱۸۹۲ متر بوده که زمان آغاز بهره برداری از آن به سال ۱۹۷۵ بازمی گردد. نروژی ها در طول نیم قرن و عمدتاً از یک دهه پس از پایان جنگ جهانی دوم تا سال ۲۰۰۰ میلادی علاقه زیادی به ساخت پل از خود نشان داده و در احداث پل های کابلی به تبحر خاصی دست یافتند. در واقع پل های ورود و پادف جرد که هر دو در سال ۱۹۵۶ به بهره برداری رسیدند، آغازگر نهضت پل سازی در این کشور کوچک اروپایی بوده اند.

اما از سال ۲۰۰۰ به این سو عملاً شتاب پل سازی در نروژ به شکل محسوسی فروکش کرد و فقط ۴ پل در ۱۲ سال گذشته به لیست پل های موجود اضافه شد. آخرین این پل ها، پل ایکساند و پل اسونیه سانند است که هر دو در سال ۲۰۰۵ به بهره برداری رسیدند. به لحاظ بزرگترین طول دهانه، پل آسکوی در منطقه هور دالاند فعلار کورد دار است. این پل در سال ۱۹۹۲ تکمیل شد که طول بزرگترین دهانه آن به ۸۵۰ متر می رسد.

اما یکی از معروف ترین پل های نروژ، پل استور سیساند است؛ این پل گرچه فقط ۲۶۰ متر طول دارد و بزرگترین دهانه آن ۱۳۰ متری است اما به لحاظ میزان استفاده و شکل خاصی که دارد، به یکی از پل های عجیب و البته معروف اروپا تبدیل شده است. پل استور سیساند که به «جاده اطلس» مشهور است، یک پل معلق بوده و شبیه جزیره رومسسال را به جزیره آوه رویا متصل می سازد. کار ساخت این پل در تاریخ ۷ جولای سال ۱۹۸۹ به پایان رسید و تا مدت ۱۰ سال تردد از روی آن با پرداخت عوارض امکان پذیر بود. بیشترین ارتفاع پل از سطح دریا ۲۳ متر بوده و هدف اصلی از ساخت این سازه حمل و نقلی، ترخیص کالا از گمرک عنوان شده است. پل استور سیساند بر روی دو پایه استوار شده و به علت آن که از روی سطح آب گذرمی کند، با استقبال قابل توجه گردشگران مواجه شده است. منطقه ای که پل در آن واقع شده، از جمله مناطق بکر و زیبای اروپا به حساب می آید.



برای تولد جدی ترین رقیب تونل گوتهارد

باید ۱۴ سال دیگر صبر کرد

امروز هم قصد داریم از صنعت تونل سازی برایتان صحبت کنیم؛ اما تونلی که در این شماره به ذکر جزئیات آن خواهیم پرداخت، تونلی است که سال ۲۰۲۶ افتتاح خواهد شد. این تونل ۵۶ کیلومتری «برنر» نام داشته و بین کشور های اتریش و ایتالیا ساخته می شود.

به نظر می رسد دهه پیش رو با تب ساخت تونل های طولی همراه باشد؛ برخی از این تونل ها باعث اتصال کشورهای به یکدیگر خواهند شد (مانند تونل هایی که در اروپا در دست احداث هستند) و برخی دیگر ارتباط معابر بین شهری را برقرار می سازند. تونل برنر یکی از این تونل ها است که کار ساخت آن از سال ۲۰۰۸ شروع شده و پیش بینی می شود اواخر سال ۲۰۲۵ یا حداکثر در سال ۲۰۲۶ به بهره برداری برسد.

□ از اینسبروک اتریش تا فور تری ایتالیا

یکی از ۷ تونل برتری که تا سال ۲۰۲۶ ساخته خواهد شد، تونل عظیم و ۵۶ کیلومتری برنر است. این معبر زیرزمینی از شهر اینسبروک اتریش شروع شده و تا شهر فور تری ایتالیا ادامه خواهد داشت. کار کرد تونل مذکور برای خطوط راه آهن ریلی تعریف شده و توسط آن حمل و نقل بار و مسافر صورت می پذیرد. تونل برنر بخشی از شبکه حمل و نقل درون قاره ای اروپا به حساب آمده و با اتصال به خطوط راه آهن ریلی کشورهای اتریش و ایتالیا و ارتباط شهر های متعددی را با یکدیگر برقرار خواهد ساخت.

□ اولین در طرح های در دست ساخت

از بین تونل های شاخصی که در دست ساخت است، تونل برنر با ۵۶ کیلومتر طول در رده نخست قرار دارد. بعد از این تونل به ترتیب تونل مونت دامین به طول ۵۲ کیلومتر (بین فرانسه و ایتالیا)، تونل گائولیگوتگشان به طول ۳۹/۶ کیلومتر (در استان یونان چین)، تونل موسیل به طول ۲۵ کیلومتر (در شهر اولسان کره جنوبی)، تونل فولو به طول ۱۹ کیلومتر (در شهر فور بیفارت به طول ۱۶ کیلومتر (در شهر استکهلم سوئد) قرار دارند. غیر از تونل فهمارن که کار کرد جاده ای-ریلی داشته و تونل فور بیفارت که یک تونل کاملاً جاده ای است، سایر تونل هایی که از آن ها یاد شد، تونل ریلی هستند.

□ عبور از داخل رشته کوه های آلپ

گذرگاه برنر در مرز میان ایتالیا و اتریش، یکی از مهم ترین معابر ترافیکی بین شمال و جنوب اروپاست که از رشته کوه های آلپ عبور می کند. استقبال روز افزون از این گذرگاه در سال های اخیر سبب ایجاد آلودگی های زیست محیطی شده و این امر با سیاست های اتحادیه اروپا مغایرت دارد. به همین دلیل طرح احداث تونل برنر از اوایل قرن بیست و یکم مدنظر دست اندرکاران امر قرار گرفت و پس از چندسال تحقیق و مطالعه، از سال ۲۰۰۶ هر یک تونل آزمایشی برای تشخیص مشخصات زمین شناسی مسیر آغاز شد. به دنبال این امر، عملیات اجرایی ساخت تونل اصلی از سال ۲۰۰۸ میلادی رسماً شروع شد و همان زمان اعلام شد که این پروژه عظیم به حدود دوازده سال برای احداث و بهره برداری نیازمند است.

□ تونل برنر پشت سر تونل گوتهارد

پروژه ساخت تونل برنر گرچه در نوع خود کم نظیر است اما با این حال به لحاظ طول معبر، پشت سر تونل ۵۷ کیلومتری گوتهارد قرار دارد. منابع مالی برای احداث تونل برنر به طور مشترک توسط کشورهای اتریش و ایتالیا و همچنین صندوق مالی اتحادیه اروپا تأمین خواهد شد. در حال حاضر سرعت متوسط عبور و مرور خودروها از طریق گذرگاه برنر به سختی به مرز ۷۰ کیلومتر بر ساعت می رسد. این امر با توجه به ارتفاع نسبتاً بالای منطقه و شیب تند راه، امری بدیهی به نظر می رسد اما متعاقب شروع بهره برداری از تونل برنر، انتظار می رود ضمن کاهش میزان آلاینده های زیست محیطی در این محدوده از رشته کوه های آلپ، زمان سفر نیز به میزان قابل توجهی تقلیل یابد. مطالعات نشان می دهد زمان سفر از شهر اینسبروک به شهر بولزانو که هم اکنون قریب به ۲ ساعت است، با استفاده از تونل برنر به ۵۵ دقیقه کاهش خواهد یافت.

□ ۲۵۰ کیلومتر بر ساعت برای مسافران

در سال ۲۰۰۶ میلادی هزینه نهایی برآورده شده برای احداث تونل حدود ۶ میلیارد یورو تخمین زده شد. البته طبق توافقات اولیه تقریباً نیمی از این هزینه توسط اتحادیه اروپا تأمین مالی خواهد شد. تقبل چنین هزینه ای از سوی صندوق مالی اتحادیه اروپا، توجهات خاص خود را دارد. ایجاد یک مسیر ریلی سریع السیر برای حمل و نقل بار و مسافر از جهات بسیاری، منطقی و موجه به لحاظ بازگشت سرمایه است. گفته می شود در طراحی های صورت گرفته، قطار های مسافری با حداکثر سرعت ۲۵۰ کیلومتر بر ساعت و قطار های حمل و نقل بار با حداکثر سرعت ۱۶۰ کیلومتر بر ساعت از طریق این معبر زیرزمینی تردد خواهند کرد. تونل برنر از دو جبهه شمالی و جنوبی حفاری شده و همان طور که عنوان شد با شبکه راه آهن کشورهای اتریش و ایتالیا در ارتباط خواهد بود. به این ترتیب می توان زمان سفر بین برخی از شهر های اروپا را نیز کاهش داد؛ از جمله ارتباطی که بین شهر های برلین در آلمان و پالمو در ایتالیا ایجاد شده و به طور غیر مستقیم، یک راه مواصلاتی جدید بین دو کشور فراهم خواهد کرد.

□ جابه جایی ۱۱ میلیون متر مکعب سنگ

برای احداث تونل دو قلو برنر، بیش از ۱۱ میلیون متر مکعب سنگ جابه جا خواهد شد؛ این حجم حفاری ها بیشتر در بخش مربوط به کشور اتریش صورت می پذیرد. قطر سطح مقطع تونل اصلی ۹/۶ متر بوده و شیب آن در بخش های اتریشی و ایتالیایی با یکدیگر متفاوت است. این امر یعنی تفاوت شیب تونل در قسمت های مختلف آن، به قطارها و مخصوصاً لocomotives حمل بار اجازه می دهند با حداکثر سرعت ممکن و بیشترین میزان باربری، داخل تونل حرکت کنند.

□ اتخاذ موارد ایمنی

به دلیل مسافت طولانی تونل برنر و نیز موقعیت جغرافیایی آن، تمهیدات خاصی برای مواجهه با موارد اضطراری و لحظات بحرانی اندیشیده شده است. غیر از اتخاذ یک سیستم زهکش مطمئن، تونل های دسترسی فرعی به فواصل معین بین دو تونل اصلی ایجاد خواهد شد. همچنین ایستگاه های مربوط به خدمات عملیاتی و اضطراری در طول هر یک از تونل ها تعبیه می شود. اتاق کنترل تونل نیز باعث افزایش ضریب ایمنی بهره برداری از این معبر زیرزمینی خواهد شد.



از ۲۰ خرداد تا ۷ تیر صورت می پذیرد یک طرح جهادی دیگر

تعمیر و نگهداری معابر یک امر لازم و همیشگی است. اگر سطح رویه یک معبر را همین امروز بهسازی کرده ایم، از همین امروز هم باید برای شناسایی مشکلات آن و طراحی پروژه های بهسازی آتی برنامه ریزی کنیم. از سسوی دیگر اگر محصولات یک کارخانه تولیدی یا خدمات یک پیمانکار خاص را براساس مجموعه ای از ارزیابی ها، با کیفیت و استاندارد تشخیص داده ایم، باز هم باید هر از چندگاهی دست به محک آزمون بزینم تا مطمئن شویم آنچه در گذشته از بونه نقد سر بلند بیرون آمده، هنوز هم شرایط قابل قبول و مناسبی دارد.

بی شک به دلیل رعایت چنین ملاحظاتی است که معاونت های فنی و عمرانی مناطق ۲۲ گانه شهرداری تهران خود را برای اجرای یک طرح جهادی دیگر در زمینه مرمت و لکه گیری هندسی آسفالت و ترمیم در پیچه ها آماده می کنند. این طرح که به منظور افزایش کیفیت عملیات اجرایی در زمینه پخش آسفالت، رفع خرابی موضعی سطح معابر و کاهش چاله ها و در نهایت ترمیم و هم سطح سازی در پیچه ها انجام می شود، در سه دوره عملیاتی یک هفته ای از بیستم خردادماه تا هفتم تیرماه به اجرا در می آید.

به کارگیری پیمانکاران توانمند و تأیید صلاحیت شده از سوی حوزه معاونت فنی و عمرانی و استفاده از مصالح کارخانجات ثبت شده در فهرست مجاز همکاری با پروژه های عمرانی شهرداری، از مهم ترین

ویژگی های این طرح است که در واقع می توان از آن به عنوان مکمل طرح استقبال از بهار سال ۱۳۹۱ و اقدامات انجام شده در آن یاد کرد. اما آنچه ویژگی و شاخصه ممتاز این طرح مکمل به شمار می رود، ارزیابی دوباره پیمانکاران و تولید کنندگان مصالح عمرانی است که با فعالیت شبانه روزی مرکز مطالعات ژئوتکنیک و مقاومت مصالح شهرداری تهران و همچنین آزمایشگاه های مستقر در مناطق تحقق می یابد.

مهندس شهرام باقری مدیر کل اداره هماهنگی فنی و عمرانی مناطق و سازمان هادر این رابطه معتقد است زمانی که تمام تأکید حوزه معاونت فنی و عمرانی شهرداری تهران بر ارتقای کیفیت و ماندگاری پروژه های عمرانی قرار گرفته، نمی توان به ارزیابی های صورت گرفته در گذشته و تدوین فهرست مجاز پیمانکاران و تأمین کنندگان مصالح عمرانی بسنده کرد و از این رو لازم است تا کیفیت خدمات و تولیدات مورد استفاده در قالب چنین طرح هایی، به طور مستمر آزموده شود و واحدهایی که به هر دلیل دچار ر کود کیفی شده اند، از گردونه فعالیت های عمرانی حذف شوند.

اما نکته جالب توجه آن که بر اساس تجربیات کسب شده از اجرای طرح استقبال از بهار سال ۹۱، کلیه اقدامات اجرایی در طرح ارتقای سطح کیفی عملیات مرمت و لکه گیری هندسی آسفالت نیز بر اساس شناسایی های دقیق میدانی صورت می گیرد تا هیچ عملیات عمرانی غیر ضروری انجام نشود و البته از دوباره کاری و اتلاف منابع عمرانی پیشگیری شود. علاوه بر این، مکان یابی خرابی ها و آسیب های وارده به سطح رویه به طور دقیق از طریق GPS یا اطلاعات دقیق میدانی میسر می شود تا همانند آنچه در طرح استقبال از بهار رخ داد، دقیقاً همان نقاطی که بر اساس بررسی ها نیازمند عملیات بهسازی است، مورد مرمت قرار گیرد.

پاداش مشارکت

فرامرز عظیمی*



رفع معارضات ملکی، پیش نیاز آغاز عملیات اجرایی در هر پروژه عمرانی است. این امر به ویژه در پروژه های مربوط به احداث بزرگراه های شهری که در بیشتر مواقع از طریق تعریض معابر حمل و نقلی موجود اجرامی شوند، ضروری و اجتناب ناپذیر است. در واقع حجم گسترده ای از املاک تجاری و مسکونی در مسیر اجرای هر پروژه وجود دارند که باید تملک و آزاد سازی شوند. رفع معارضات ملکی که یک فرآیند پیچیده فنی و حقوقی به شمار می آید، نیازمند صرف هزینه ها و وقت فراوانی است تا در نهایت خرید املاک و تخریب آن ها با اراضی طرفین انجام شود.

در پروژه احداث ادامه بزرگراه یادگار امام (ره) حدفاصل خیابان آزادی تا خیابان امام خمینی (ره)، ۱۳۵ پلاک از معارضات ملکی در محدوده منطقه ۱۰ شهرداری تهران قرار داشت که خوشبختانه با تدابیر شهرداری تهران، تلاش مضاعفی برای کسب رضایت مالکان انجام شد و به این ترتیب بر طرف ساختن معارضات موجود با کمترین میزان اعمال ماده ۹ محقق شد.

اما باتوجه به تصمیم مدیریت شهری برای احداث ادامه بزرگراه یادگار امام (ره) به سمت میدان فتح و میدان ۹۵، رفع معارضات ملکی موجود در این بخش از بزرگراه نیز آغاز شده و با یاری خداوند متعال و مشارکت شهروندان، تاکنون ۷۵ درصد از معارضات ملکی این بخش از بزرگراه که در محدوده منطقه ۱۰ قرار گرفته، به طور کامل بر طرف شده است.

ضمناً نباید از این نکته غافل شد که در کنار توسعه شبکه بزرگراهی شهر تهران به عنوان یکی از الزامات کاهش فاصله امکانات میان شمال و جنوب پایتخت، حتی ایجاد فضای سبز و به کارگیری میلمان شهری در حاشیه بزرگراه ها نیز با دیدگاه کاهش فاصله امکانات و رفع مظاهر توسعه لکه ای انجام می شود. از این رو میلمان شهری ادامه بزرگراه یادگار امام (ره) نیز از بهترین مصالح و محصولات موجود در کشور تهیه شده که قطعاً در کنار تلاش برای توسعه فضای سبز و ایجاد رنگ آمیزی ها و نقاشی های دیواری، محیط شهری چشم نواز و زیبایی را برای شهروندان صبور حاشیه بزرگراه فراهم می کند؛ شهروندانی که بر خورداری از معابر مدرن و نونوار شهری، پاداش بردباری و مشارکت آنان در اجرای طرح های عظیم عمرانی است.

* شهردار منطقه ۱۰

پاداش مستقیم

۴

مناطق ۷ و ۸ بار عمده رفع معارضات ملکی در پروژه بزرگراه امام علی (ع) را بر دوش داشته اند و البته در این رابطه نباید از نقش تأثیر گذار مناطق ۱۳، ۱۴ و ۱۵ نیز به سادگی گذشت. همکاری مناطق ۹ و ۱۰ با معاونت فنی و عمرانی شهرداری در پروژه بزرگراه یادگار امام (ره) ستودنی بوده و منطقه ۱۲ نیز مثل منطقه ۱۴ از هیچ گونه کوششی برای احداث تونل امیر کبیر فرو گذار نکرده است. در منطقه ۱۸ پروژه تندر و های بزرگراه آزادگان فعال است و در منطقه ۱۹ پروژه مجتمع نمایشگاهی شهر آفتاب جریان دارد. به این موارد باید احداث تقاطع های غیر هم سطح کاروانسرا سنگی یک و ۲ در منطقه ۲۱ و دو پروژه بزرگراه شهید خراسانی و دریاچه مصنوعی چیتگر در منطقه ۲۲ را اضافه کرد. این ها همه نشان می دهد که تقریباً تمام مناطق با پروژه های بزرگ عمرانی در تهران در تعامل هستند.

۳

در حال حاضر پایتخت با ۱۶ طرح بزرگ عمرانی دست و پنجه نرم می کند؛ این ۱۶ طرح غیر از پروژه های کوچک بوده و ۱۷ منطقه را درگیر خود ساخته اند. در منطقه یک پروژه تونل نیایش و بزرگراه طبقاتی صدر جریان دارد. منطقه ۲ عملاً با دو پروژه پل کابلی برج میلاد و تقاطع بزرگراه شیخ فضل... نوری با بزرگراه محمد علی جناح مواجه است. منطقه ۳ نیز شرایطی مشابه با منطقه یک دارد. منطقه ۴ درگیر تعداد قابل توجهی از پروژه های عمرانی است که مهم ترین آن ها بزرگراه شهید زین الدین، تقاطع بزرگراه شهید بابایی با جاده تلو و ادامه بزرگراه شهید باقری تا بزرگراه شهید بابایی است. در منطقه ۵ هم پل های ارتباطی بزرگراه شهید باقری به آزادراه تهران - کرج و تقاطع بزرگراه های شیخ فضل... و جناح قرار دارند.

۲

این که معاون فنی و عمرانی شهرداری تهران در جایی عنوان می کند پروژه های عمرانی محصول یک کار فرامعاونتی است، سخنی درست و فارغ از تعارفات مرسوم است. به تعبیر دیگر تا ابرو باد و مه و خورشید و فلک در تعامل با یکدیگر به کار نیابند، هیچ طرح مطالعاتی به منصفه ظهور نخواهد رسید. از طرف دیگر، حالا که مقوله نگهداشت از معابر شهری به مناطق واگذار و بودجه مرتبط با آن نیز فراهم شده است، توقع می رود از سال جاری شاهد نقش آفرینی پرتنگ تر و مسئولیت پذیری بیش از پیش مناطق ۲۲ گانه در حفاظت از سرمایه های اینچنینی شهر باشیم. به این ترتیب طرح های کلان و زیربنایی به شکل جامع و در ارتباط مستقیم مناطق با آنچه در حوزه استحفاظی شان می گذرد، فرصت به بار نشستن پیدا خواهند کرد.

۱

امروز جای جای شهر تهران مملو از ساخت و ساز های عمرانی است؛ تقریباً هیچ منطقه ای از این امر مستثنی نیست و همگی به نوعی درگیر پروژه های بزرگ عمرانی هستند. مناطق در پیشبرد عملیات اجرایی پروژه ها نقشی اساسی ایفا می کنند. رفع معارضات ملکی که از جمله پیش نیاز های شروع یک طرح عمرانی است، با مساعدت و پیگیری های مجدانه مناطق ۲۲ گانه تحقق می یابد و اگر غیر از این بود شاید هیچ پروژه ای در مرحله عمل به سرانجام نمی رسید. مناطق همچنین بهره برداران پروژه های عمرانی هستند؛ یعنی پس از ساخت یک پل، تونل یا بزرگراه، این قبیل سازه ها در اختیار معاونت های مختلف در شهرداری مناطق قرار می گیرد تا نحوه بهره برداری از آن را کنترل و پایش کنند.

تقریباً همه مناطق هستند