



پافشاری بر یک اعتقاد

۱ اعتقاد وقتی بر پایه منطق و اصول شکل گیرد، نتیجه آن روشن و امیدوار کننده است. برای به ثمر نشستن اعتقادات درست و مبتنی بر واقعیات، باید پشتکار و البته جسارت داشت. به حاصل رسیدن یک امر اعتقادی بعضاً حوصله و صبر و تحمل فراوان را طلب می‌کند؛ ساختار شکنی و مقابله با عادات غلط، فقط در سایه کار اعتقادی حاصل می‌شود. برای ایجاد باورهای عمومی و جانداختن یک طرز تفکر اصلاحی، در ابتدا باید ادله‌ای معقول و منطقی ارائه کرد. مرحله بعد فراهم ساختن بستر لازم جهت اجرای اندیشه‌های اعتقادی است. گام سوم پافشاری بر اجرای اصولی هر عقیده بوده و در سایه طی این سلسله مراتب، نتیجه مطلوب قطعاً حاصل خواهد شد.

۲ زمانی در این شهر هر چه کار به اصطلاح اصلاحی روی روسازی معابر حمل و نقلی صورت می‌گرفت، باز هم نتیجه مطلوب در طول زمان حاصل نمی‌شد. این امر دودلیل عمده داشت؛ یکی این که روش صحیح و علمی بهسازی سطح معابر تعریف نشده بود و دیگری آن که تصویری شد کار حجیم و کمی، در اقلع افکار عمومی مؤثر تر است. اما از آن جا که میزان برای مردم مشاهدات عینی و ملموس آنان است، نارضایتی از وضعیت روکش معابر

سطح شهر به دغدغه و اعتراض همیشگی شهروندان تبدیل شده بود. در چنین فضایی لزوم تغییر راهکارها و اقدامات اجرایی در مورد این خواسته به حق مردم احساس شد و در نتیجه دستور العمل جدید نگهداشت معابر شهر تهران تدوین شد؛ دستور العملی که نسخه‌ای اصولی برای حل همیشگی معضل آسفالت معابر ترافیکی به حساب می‌آید.

۳ اعتقاد متولیان امروز امور شهری آن است که برای رتق و فتق مشکلات شهروندان پایتخت‌نشین، دوره کارهای بی پایه و اساس به سر آمده است. به همین خاطر بود که از ابتدای سال گذشته، دستور العمل‌های علمی و نوین جایگزین روش‌های غلط قبلی در زمینه مرمت معابر سطح شهر شد و البته برای اجرای درست و صحیح این دستور العمل‌ها، پافشاری‌ها و تلاش‌های گسترده‌ای صورت گرفت. نتیجه اصرار دست‌اندرکاران امر، امروز در سطح معابر حمل و نقلی شهرمان به وضوح قابل مشاهده است. کافی است به روش‌های جدید اعمال شده در بهسازی روکش آسفالت معابر مناطق مختلف طرف روزهای گذشته (از ۲۰ خرداد به این سو) دقت کنید تا به آنچه گفته شد، اعتقاد پیدا کنید. این تغییر روش البته مقطعی نبوده و انشاء... به مرور زمان در مقوله ارتقای کیفیت روکش آسفالت خیابان‌ها و شریان‌های حمل و نقلی، به روشی مرسوم تبدیل خواهد شد.

۰۲ روزنامه هفته‌ای که در عمران شهر گذشت

هر روز حداقل یک بازدید میدانی

۰۳ این بست ۹ ساله برای ساخت یک بزرگراه گشایش ترافیکی در ابتدا و انتهای بزرگراه کردستان

۰۸ از خودباوری تا خودکفایی قالب داخلی برای ساخت عرشه پل صدر



ضمیمه رایگان
روزنامه همشهری
یکشنبه ۲۸ خردادماه ۱۳۹۱

همشهری



چند نما از بخش‌های مختلف پروژه اتصال بزرگراه‌های باقری و بابایی



۰۷ | پل کنفدراسیون در کشور کانادا

بر فراز دریاچه یخی

در سال ۱۹۹۷ پلی به طول تقریبی ۱۳ کیلومتر در کشور کانادا به مرحله بهره‌برداری رسید که هزینه ساخت آن حدود ۱/۳ میلیارد دلار بود. این پل که از تنگه نورتاومبرلند می‌گذرد، جزیره کیپ جوربیمین را به منطقه بوردن کارلتون متصل می‌سازد. پل معروف کانادایی‌ها، پل کنفدراسیون نام دارد.

با ساخت ۹۰۰ متر مسیر باقی مانده

بزرگراه باقری به بزرگراه بابایی می‌رسد

بزرگراه شهید باقری برای تکمیل عملکردهای ترافیکی خود باید به یکی از بزرگراه‌های مرتبط با مبادی ورودی شرق تهران می‌پیوست. از این رو لازم بود بزرگراه شهید باقری مسیر توسعه خود را ۲ کیلومتر و ۲۵۰ متر دیگر ادامه دهد تا در نهایت خیابان دماوند و بزرگراه شهید دوران را در نقطه ابتدایی خود به بزرگراه شهید بابایی متصل کند. بنابراین از دی ماه سال ۱۳۸۸ عملیات احداث تقاطع غیر همسطح بزرگراه شهید باقری با خیابان استقلال آغاز شد و احداث ادامه مسیر بزرگراه نیز در دستور کار قرار گرفت... صفحه ۴

مبادی ورودی کارآمد

دکتر عیسی شریفی*



محدوده شرق و شمال شرق تهران اگر چه به عنوان یکی از مبادی مهم شهر تهران در ارتباط با استان های شمال و شمال شرق کشور تقاضای زیادی برای سفر داشته اما همیشه از یک شبکه مدرن بزرگراهی و مسیرها و شریان های دسترسی متناسب با آن محروم بوده است. خوشبختانه با تکمیل بزرگراه شهید زین الدین و اتصال آن به سه راه آزمایش که تا پیش از آغاز سال تحصیلی جدید تحقق می یابد، علاوه بر تسهیل ترافیک در محدوده شرق پایتخت، وضعیت یکی از مهم ترین مبادی ورودی تهران نیز به لحاظ توسعه بزرگراهی و زیرساخت های عمرانی بهبود می یابد. به این ترتیب با نقش و کارکرد مهمی که این بزرگراه ۱۲ کیلومتری بر عهده خواهد داشت، ضرورت طراحی های مناسب شهری در بدنه بزرگراه، نورپردازی و زیباسازی محیطی پیرامونی بیشتر احساس می شود.

در این میان نباید فراموش کرد که پروژه احداث بزرگراه شهید زین الدین نمونه مناسبی از همکاری و مشارکت میان زیرمجموعه های مختلف مدیریت شهری است. از این رو در کنار تلاش خستگی ناپذیر مجریان این پروژه، باید از عملکرد مطلوب شهرداری منطقه ۴ نیز تقدیر کرد. آزادسازی و رفع معارضین باقی مانده در مسیر ۵ کیلومتری ادامه بزرگراه شهید زین الدین و اقدامات مثبت در جهت تکمیل عملیات اجرایی کندروها، تنها بخشی از این اقدامات راهگشاست که به اجرای سریع و با کیفیت پروژه کمک شایان توجهی کرده است.

به یاری پروردگار متعال، امسال بازگشایی مدارس با بهره برداری از پروژه ادامه بزرگراه شهید زین الدین و همچنین پروژه احداث ادامه بزرگراه شهید خرازی همراه خواهد بود و قطعاً این گشایش های بزرگراهی نقش مؤثری در کنترل ترافیک سنگین مهرماه خواهد داشت. اما هنوز پروژه های دیگری هم هست که بهره برداری از آن ها، وضعیت منطقه ۴ را بیش از پیش بهبود می بخشد. در این زمینه لازم است تا با تکمیل پروژه ادامه بزرگراه شهید باقری، پرونده این طرح راهگشا و مؤثر نیز بسته شود و به این ترتیب تا پایان سال جاری، شاهد تحولات بزرگی در این منطقه خواهیم بود.

* معاون هماهنگی و امور مناطق شهرداری تهران

سخن مسئول

یکی از تقاطعات غیر هم سطح بزرگراه شهید خرازی



روزنگار هفته ای که در عمران شهر گذشت

هر روز حداقل یک بازدید میدانی

هفته ای که گذشت مملو از بازدیدهای میدانی بود. مدیران ارشد حوزه معاونت فنی و عمرانی به همراه دست اندر کاران پروژه های مختلف، از شنبه تا چهارشنبه در محل کارگاه های عمرانی حاضر شده و به بررسی روند پیشرفت عملیات اجرایی طرح های اولویت دار عمرانی پرداختند. البته بازدید از بزرگراه امام علی (ع) در روز شنبه و همچنین بازدیدهای روز چهارشنبه به اتفاق دکتر عیسی شریفی، معاون هماهنگی و امور مناطق شهرداری و نیز تنی چند از سایر مدیران ارشد این نهاد اجتماعی انجام شد.



بازدید روز چهارشنبه ۲۴ خردادماه از کارخانه شماره یک سگمنت سازی

تهران - جنوب و ساخت عرشه فولادی این پل در کارخانه مربوطه به همراه اجرای عملیات بتن ریزی ستون های پل تقاطع احمدآباد مستوفی و اسکافلد بندی عرشه این پل، اخبار مربوط دیگری است که در این روز مطرح شد.

روز دوشنبه بیست و دوم خردادماه دکتر ماز یار حسینی معاون فنی و عمرانی شهرداری تهران در جمع خبرنگاران از پروژه بزرگراه شهید خرازی (هفت غرب) بازدید بعمل آورد. وی از پیشرفت ۸۵ درصدی این پروژه خبر داد و اظهار امیدواری کرد تا پیش از آغاز سال تحصیلی جدید، یک مسیر ۵۰ کیلومتری از سه راه آزمایش تا وردآورد بدون چراغ قرمز در اختیار شهروندان قرار گیرد؛ این مهم در سایه تکمیل بزرگراه های شهید زین الدین و شهید خرازی که امتداد های شرقی و غربی بزرگراه شهید همت به حساب می آیند، محقق خواهد شد.

دوشنبه ۲۲ خرداد

روز سه شنبه بیست و سوم خردادماه پروژه احداث تندروهای بزرگراه آزادگان مورد بازدید معاون فنی و عمرانی و هیأت همراه قرار گرفت. در این بازدید که شهرداران مناطق ۱۸ و ۱۹ نیز حضور داشتند، کل مسیر تندروها از پل فتح تا پل شهید کاظمی مورد بررسی میدانی قرار گرفت. همچنین گزارش آخرین وضعیت اجرایی تقاطعات در دست احداث این پروژه به استحضار حاضرین رسید.

سه شنبه ۲۳ خرداد

روز چهارشنبه بیست و چهارم خردادماه از ۳ پروژه عمرانی دریاچه مصنوعی چیتگر، تقاطع غیر هم سطح کاروانسرا سنگی ۲ و بزرگراه شهید خرازی بازدید شد. در این بازدیدها که به اتفاق دکتر عیسی شریفی انجام شد، آخرین وضعیت مرحله آبگیری دریاچه مصنوعی چیتگر و نیز زمان تکمیل امتداد غربی بزرگراه همت (بزرگراه شهید خرازی) مورد بحث و بررسی حاضرین قرار گرفت.

چهارشنبه ۲۴ خرداد

روز شنبه بیست و یکم خردادماه خبر اجرای روکش آسفالت در بخشی از پل وفادار (مربوط به پروژه بزرگراه شهید زین الدین) رسانه ای شد. مجری طرح های بزرگراهی سازمان مهندسی و عمران شهر تهران در این خبر از پیشرفت قابل ملاحظه عملیات احداث ستون های باقی مانده پل وفادار و تلاش برای تکمیل عرشه باند شمالی آن صحبت کرد. در مورد این پروژه گفتنی است عملیات احداث شبکه جمع آوری و هدایت آب های سطحی در مسیر حدفاصل پل وفادار تا سه راه آزمایش نیز به اتمام رسیده و به این ترتیب طرف هفته های آینده، مسیر فوق الذکر آماده روکش آسفالت خواهد شد. روز شنبه همچنین بزرگراه امام علی (ع) از پل آغاز تا میدان خاوران مورد بازدید میدانی دست اندر کاران امر قرار گرفت.

شنبه ۲۰ خرداد

یکشنبه بیست و یکم خردادماه خبر رسید عملیات خاکبرداری در بخش ابتدایی تندروهای بزرگراه آزادگان به سر رسید. پیشرفت فیزیکی ۷۰ درصد رسیده است. آغاز عملیات حفاری شمع ها در پل تقاطع راه آهن

یکشنبه ۲۱ خرداد

یک اتفاق

تکمیل همزمان ۲ بزرگراه

اما نکته جالب در مورد زمان تکمیل دو بزرگراه شهید زین الدین و شهید خرازی، افتتاح تقریباً همزمان دو پروژه است. به تعبیری می توان گفت مسابقه اتمام عملیات اجرایی این بزرگراه ها با عبور همزمان آن ها از خط پایان همراه خواهد شد؛ اتفاقی که گفته می شود تا پیش از آغاز سال تحصیلی جدید محقق خواهد شد تا مسیری به طول بیش از ۵۰ کیلومتر در پهنه شمالی تهران و بدون چراغ قرمز در اختیار شهروندان قرار گیرد. ذکر این نکته در مورد هر دو بزرگراه شهید زین الدین و شهید خرازی الزامی است که رفع معارضات متعدد ملکی و تأسیساتی به همراه توافق با ارگان های مختلف دولتی، سخت ترین بخش اجرای این پروژه ها بود. رفع بیش از ۴۰۰ هزار مترمربع معارض ملکی برای تکمیل بزرگراه شهید زین الدین رکورد عجیبی بود که با همت مسئولان و دست اندر کاران پروژه، میسر شد. در مورد بزرگراه شهید خرازی نیز جابه جایی دکل های برق از جمله اقدامات مهم و البته وقت گیر پروژه بود. اما برای آن که مسیر های جدید بزرگراهی خللی در ترافیک خیابان های اصلی مناطق شرقی و غربی پایتخت ایجاد نکنند، تقاطعات متعددی در طول مسیر این دو بزرگراه به صورت غیر هم سطح ایجاد شده است. پل های ۱۶ س تا ۲۰ س در مسیر بزرگراه شهید خرازی و پل های وفادار، احسان و شهید قائمی در مسیر بزرگراه شهید زین الدین از جمله این تقاطعات تأثیر گذار ترافیکی به شمار می آیند.

حالا شمارش معکوس برای تکمیل تقریباً همزمان هر دو پروژه آغاز شده و در کمتر از ۳ ماه آینده شاهد بسته شدن پرونده بزرگراه های شهید زین الدین و شهید خرازی خواهیم بود؛ پروژه هایی که تکمیل آن ها زمانی بیشتر شبیه یک تصور خوشبینانه بود.

بزرگراه شهید همت را همگان می شناسیم؛ یک بزرگراه حدوداً ۲۵ کیلومتری که روزانه محل عبور و مرور صدها هزار وسیله نقلیه است. این معبر ترافیکی پر رفت و آمد در انتهای بخش های شرقی و غربی خود به دو بزرگراه شهید زین الدین و شهید خرازی متصل می شود؛ بزرگراه هایی که البته هنوز به طور کامل مورد بهره برداری قرار نگرفته اند اما به گواه شواهد موجود، انشاء... تا پیش از مهرماه تکمیل خواهند شد. سال گذشته وقتی ۷ کیلومتر از بزرگراه شهید زین الدین (حدفاصل بزرگراه امام علی (ع) تا پل شهید قائمی) افتتاح شد و زیر بار ترافیک رفت، ضرورت های تکمیل این محور بزرگراهی بیش از پیش لمس شد. استقبال گسترده مردم از بخش افتتاح شده بزرگراه حاکی از آن بود که این طرح عمرانی باید هر چه زودتر تکمیل شود. اما به موازات عملیات اجرایی صورت گرفته در ۵ کیلومتر باقی مانده از بزرگراه شهید زین الدین، در غربی ترین بخش تهران نیز پروژه بزرگراه شهید خرازی در دست اجرا بود؛ طرحی که بخشی از آن در سال های گذشته به بهره برداری رسیده بود و ۷/۲ کیلومتر آن در حال ساخت است. این بزرگراه به همراه تقاطعات متعدد آن، گشایش ترافیکی مؤثری در پهنه غربی پایتخت را باعث خواهند شد. البته طبق توافقات صورت گرفته، مسئولیت اجرای امتداد غربی بزرگراه شهید همت تا پادگان شهید ناصر محمدی بر عهده شهرداری تهران است و از آن به بعد برای ایجاد یک راه ارتباطی دیگر با آزادراه تهران - کرج، وزارت راه و ترابری باید اقدامات لازم را انجام دهد.

گزارش روز

قدرتمند باقی بماند و همچنان مسیرش ناتمام. بزرگراه کردستان در ادامه مسیر خود سه تقاطع خواهد داشت؛ تقاطع بزرگراه نیایش و کردستان، تقاطع بزرگراه کردستان و خیابان جنوب نمایشگاه، تقاطع بزرگراه کردستان و بزرگراه چمران که پایان این بزرگراه ۸ کیلومتری است. اما معارضان ملکی این بزرگراه عبارتند از سه معارض؛ سازمان صدا و سیما به مساحت ۳۲ هزار متر مربع، باشگاه فرهنگی ورزشی انقلاب به مساحت ۵۱ هزار متر مربع و نمایشگاه بین‌المللی به مساحت ۲۱ هزار و ۵۰۰ متر مربع. البته تا به امروز اقداماتی برای رفع معارضات موجود صورت گرفته است. به عنوان مثال در دوره شورای دوم شهر تهران و در سال ۸۳ رئیس شورا به همراه شهر دار وقت برای تعیین تکلیف ساخت ادامه بزرگراه جلساتی را با مسئولان باشگاه انقلاب برگزار کردند. آن‌ها برای عبور بزرگراه از اراضی مجموعه انقلاب ۳ راه حل پیشنهادی را مطرح و بررسی کردند ولی پیشنهادها به مرحله اجرا نرسید. اولین پیشنهاد اجرای تقاطع همسطح بود. بدین ترتیب بزرگراه کردستان از وسط اراضی باشگاه انقلاب عبور می‌کرد. پیشنهاد دوم هم عبور تونل از زیر اراضی مطرح بود. این دو پیشنهاد به دلیل ایجاد اختلال در عملکرد باشگاه و هزینه بالا رد شد. تنها راه حل باقیمانده عبور هوایی از روی اراضی بود که مورد پذیرش قرار گرفت. در ادامه قرار شد تا مطالعات در این زمینه انجام شود اما این اتفاق رخ نداد.

□ ادامه یک بزرگراه ناتمام

پس از احداث تونل توحید در محدوده غربی پایتخت، مطالعه برای ساخت تونلی دیگر در شمال تهران آغاز شد که این روزها آن را به نام تونل نیایش می‌شناسیم. در مطالعات اجرای تونل نیایش، بزرگراه کردستان در ضلع شمال به حلقه بزرگراهی پایتخت پیوسته و از طریق تونل در دست احداث نیایش به بزرگراه صدر متصل می‌شود.

این روزها بزرگراه کردستان با توجه به مطالعات مختلف انجام شده، اگر چه برای اتصال به بزرگراه چمران با موانع جدی روبه‌روست اما پیوستن آن به بزرگراه صدر باعث رفع بن بست بزرگراهی می‌شود. از سوی دیگر در طول سال‌های اخیر بزرگراه کردستان در جنوبی‌ترین قسمت خود، جایی که با بزرگراه شهید گمنام تلاقی دارد، به دلیل تردد بسیار زیاد خودروها شاهد ترافیک سنگینی بوده است اما با اجرای تقاطع غیر همسطح در پایان بزرگراه، این مانع ترافیکی نیز برداشته خواهد شد. هم‌اکنون بخش جنوبی بزرگراه در دست احداث بوده و برخی از مشکلات ترافیکی آن حل شده است. به نظر می‌رسد با پایان ساخت تقاطع غیر همسطح بزرگراه کردستان با بزرگراه شهید گمنام، این بزرگراه کار کرد خود را در حلقه بزرگراهی تهران بیش از پیش به دست آورد.



بن بست ۹ ساله برای ادامه ساخت یک بزرگراه گشایش ترافیکی در ابتدا وانتهای بزرگراه کردستان

تا اواخر دهه ۶۰ خورشیدی، تهران تنها دو بزرگراه شمالی-جنوبی داشت؛ یکی بزرگراه چمران و دیگری بزرگراه مدرس. در این میان مطالعه برای ساخت بزرگراه یادگار امام (بزرگراه صد) از اواخر دهه ۶۰ شروع شد و در سال‌های آغازین دهه ۷۰ نیز ادامه یافت. اما هم‌زمان با آغاز مطالعه برای ساخت این بزرگراه، مطالعه برای ساخت بزرگراه کردستان نیز شروع شد. بزرگراه کردستان قرار بود از میان بافت مسکونی امیرآباد عبور کند. گرچه در ابتدا معارضات ملکی خیلی سریع از سر راه برداشته شدند اما ادامه ساخت بزرگراه برای رسیدن به بزرگراه چمران با مشکل روبه‌رو شد چرا که اینبار معارضات ملکی، سازمان‌های بزرگ بودند.

قطع اول و پیشروی این بزرگراه به سمت شمال ادامه یافت. اما مشکل معارضات ملکی و تأسیساتی همچنان به قوت خود باقی بود. مشکلی که تا به امروز همچنان ادامه دارد. سومین بزرگراه شمالی-جنوبی تهران نه تنها نتوانسته بود حلقه بزرگراهی پایتخت را کامل کند بلکه با اتصال به خیابان‌های اصلی شهر، باعث ایجاد ترافیک‌های سنگین شده بود. بزرگراه تا خیابان ونک رسیده بود و ادامه آن تا سال ۷۴ به تعویق افتاد. در سال ۷۴ ادامه بزرگراه از ونک تا خیابان شهید خدای به طول ۳۷۵ متر به اجرا درآمد. پس از آن نیز بزرگراه کردستان به سمت شمال امتداد یافت و به بزرگراه نیایش رسید.

□ مسیر مسدود است!

بزرگراه نیایش، ایستگاه آخر بزرگراه کردستان بود تا سال‌ها این مسیر بزرگراهی پشت معارضان ملکی

سرپوشیده نیز در فواصل مناسب پیش‌بینی و نصب شد. هزینه ساخت بزرگراه کردستان ۲۲۴ میلیون و ۲۳۴ هزار و ۷۵۴ تومان بود و این بخش از بزرگراه در عرض ۳ سال ساخته شد. حجم عملیات خاکی برای ساخت بزرگراه در حدود ۳۰ هزار و ۸۲۷ متر مکعب و حجم عملیات بتن‌ریزی نیز ۶ هزار و ۷۶۲ متر مکعب بود. برای ساخت این بزرگراه ۱۴ هزار و ۶۰۲ کیلوگرم فولاد مصرف شد اما این پروژه تقریباً ۸ کیلومتری در نیمه راه متوقف ماند تا در سال‌های بعد تکمیل شود. با بهره‌برداری از این بخش بزرگراه در واقع مسیر برای عبور خودروها باز شد و این بزرگراه با طول ۴ هزار و ۴۰۰ متر به عنوان یک بزرگراه نیمه‌کاره شمالی-جنوبی به جمع بزرگراه‌های تهران پیوست.

□ ادامه بزرگراه تا نیایش

مطالعه برای ساخت ادامه بزرگراه کردستان پس از پایان دو

بزرگراه کردستان یکی از بزرگراه‌های شمالی-جنوبی تهران به طول تقریبی ۶/۲ کیلومتر است که در مناطق ۳ و ۶ شهرداری تهران قرار دارد. این بزرگراه مرکز تهران را به شمال آن متصل می‌کند. تقاطع بزرگراه کردستان-بزرگراه شهید گمنام نقطه آغاز آن در جنوب است. این بزرگراه در مسیر خود از جنوب به سمت شمال پس از عبور از محله‌های یوسف‌آباد، امیرآباد، کاوسییه و ونک به بزرگراه شرقی-غربی نیایش ختم می‌شود.

برای اولین بار طرح احداث بزرگراه کردستان به عنوان یک معبر ۴۵ متری در قسمت مرکزی شهر تهران و از بزرگراه شهید گمنام تا بزرگراه چمران به طول ۸ کیلومتر در اواخر دهه ۶۰ مورد توجه شهرداری قرار گرفت. مطالعات اولیه برای ساخت بزرگراه کردستان اوایل سال ۶۷ شروع شد و خیلی زود به پایان رسید. دوسال بعد ساخت این بزرگراه آغاز شد. برای سرعت بخشیدن به عملیات اجرایی، مشاوران پیشنهاد دادند تا این بزرگراه در دو قسمت احداث شود؛ قسمت اول از بازار قزل قلعه به طرف شمال تا پل شیخ فضل‌النوری و قسمت دوم از پل شیخ فضل‌النوری (بزرگراه همت) تا خیابان ونک. این پیشنهادها از سوی شهرداری تهران تصویب شد. کار ساخت بزرگراه از شهریور سال ۶۹ شروع و ۳ سال بعد در شهریور ۷۲ به پایان رسید. طول این بخش از بزرگراه در حدود ۴ هزار و ۴۰۰ متر بود و مطالعه برای ادامه ساخت بزرگراه هم‌زمان با اجرای این بخش از بزرگراه کردستان ادامه یافت. البته شهرداری تهران برای ساخت این بزرگراه مشکلات بسیاری داشت. بزرگراه کردستان از وسط بافت مسکونی محله امیرآباد می‌گذشت.

□ مشخصات ساختاری بزرگراه

ساخت یک بزرگراه جدید در محور شمالی-جنوبی تهران آن هم در مرکز شهر با موانع بسیاری روبه‌رو بود که عمده‌ترین آن‌ها معارضات ملکی و ساختمانی بود. اگر چه معارضات ملکی تأسیساتی مانند لوله‌های آب و گاز و کابل‌های مخابرات و برق نیز در این پروژه حجم قابل توجهی داشت.

شهرداری برای ساخت این بزرگراه اقدام به خرید و تخریب صدها واحد مسکونی و تجاری در مسیر بزرگراه کردستان کرد. همچنین برای ساخت بزرگراه می‌بایست در مسیر لوله‌های آب ۵۰۰ و ۸۰۰ میلی‌متر و ده‌ها رشته کابل فشار قوی برق و مخابرات و صدها تیر روشنایی و برق‌رسانی تغییر به‌وجود می‌آمد. کنترل و تغییر مسیر نهرهای دائمی آب در خیابان‌های عمود بر بزرگراه هم کاری دشوار بود که برای ساخت بزرگراه به‌انجام رسید.

بزرگراه کردستان ۴۴۰۰ متر طول داشته و سواره‌رو هر طرف دارای ۱۳ متر عرض است. در مسیر ساخت این بزرگراه ۹۵۰۰ متر جدول گذاری شد و ۸۱۰۰ متر نهر روباز به همراه ۱۴۶ متر نهر سرپوشیده و زیرگذر ایجاد شد. به‌منظور گذر امن عابرین پیاده، چند پل عابر

با یک کارشناس



تجربه‌ای برای بزرگراه‌های دیگر

علیرضا خواجه سعیدی ■ مدیر پروژه احداث بزرگراه طبقاتی صدر



خوشبختانه کارخانه تولید قطعات پیش‌ساخته بتنی (سگمنت‌سازی) به مراحل نهایی آماده‌سازی رسیده و این واحد تولیدی که هم‌اکنون تولید قطعات مورد استفاده در سرستون‌ها را آغاز کرده، آماده است تا به محض انتقال قالب‌های تولید سگمنت، عملیات اصلی خود را آغاز کند.

تمام شرایط لازم جهت تحقق این امر فراهم شده و حتی پایه‌های روشنایی نصب شده در این کارگاه

تاکنون بیش از ۹۰ درصد از شمع‌های بزرگراه طبقاتی صدر اجرا شده و پیشرفت عملیات اجرای سرشمع‌ها نیز از ۵۵ درصد فراتر رفته است. این در حالی است که بیش از ۳۰ درصد ستون‌های اصلی این پل عظیم شهری نیز از زمین سر برآورده و تمام این ارقام که از پیشرفت قابل ملاحظه احداث شمع‌ها و ستون‌ها حکایت دارد، به آن معناست که ساخت قطعات بتنی عرضه‌شده باید هر چه زودتر آغاز شود.

تعداد قالب‌های تولید سگمنت در نهایت به ۲۲ است افزایش می‌یابد تا پروژه بزرگراه طبقاتی صدر به لحاظ میزان ذخیره قطعات پیش‌ساخته بتنی، توقف یا تأخیری را تجربه نکند.

حالا احداث نخستین پل طبقاتی تک‌پایه در کشور، کارخانه مدرنی را برای تولید قطعات پیش‌ساخته بزرگراهی مهیا کرده که در آینده نیز می‌تواند قطعات مورد نیاز بسیاری از پروژه‌های سگمنتال را تأمین کند. رویدادی که باعث شده پروژه طبقاتی صدر منشأخیر قرار گرفته و به این ترتیب شاید در آینده تعداد دیگری از بزرگراه‌های پایتخت به‌ممدتسریع در کار ساخت قطعات پیش‌ساخته بتنی، صاحب یک طبقه جدید شوند.

قادر است با روشن ساختن محیط کارخانه همانند یک اسنادیوم، امکان فعالیت شبانه‌روزی و تولید سریع و با کیفیت سگمنت‌ها را در سه‌نوبت کاری ایجاد کند.

این در حالی است که تنها قالب ساخت داخل در این کارخانه نیز زیر بن رفته و به این ترتیب پیش‌از رسیدن قالب‌های خارجی به کارخانه، تولید سگمنت‌ها رسماً آغاز شده است.

قالب موجود می‌تواند همانند محصولات مشابه خارجی روزانه یک قطعه تولید کند و این ظرفیت در روزهای آینده با مونتاژ ۶ قالب دیگر به‌نحو قابل ملاحظه‌ای افزایش می‌یابد. با توجه به زمانبندی محدود پروژه و لزوم بهره‌برداری از این طرح عظیم در موعد مقرر،

با ساخت ۹۰۰ متر مسیر باقی مانده

بزرگراه باقری به بزرگراه بابایی می‌رسد

پرونده اجرای پروژه احداث ادامه بزرگراه شهید باقری نیز در حال بسته شدن است. طولی نمی‌کشد که این بزرگراه به عنوان شرقی ترین بزرگراه شمالی-جنوبی شهر تهران به بزرگراه شهید بابایی متصل شود و به این ترتیب بالاترین عملکرد ترافیکی خود را پیدا کند. تکمیل بزرگراه شهید باقری به معنای دسترسی آسان میان شمال شرق و جنوب شرق تهران است؛ پهنه‌هایی که هر دو با مبادی ورودی و استان‌های همجوار استان تهران در ارتباط هستند و این گونه، تکمیل مسیر باقی مانده بزرگراه شهید باقری نشان خواهد داد پروژه‌هایی که البته در مقایسه با سایر طرح‌های عمرانی پایتخت کوچک و کم‌اهمیت به نظر می‌رسند، تا چه حد می‌توانند مؤثر و راهگشا باشند.

در سال‌های ابتدایی دهه ۷۰ که خطوط نقطه چین روی نقشه، خیابان دماوند را به خیابان استقلال متصل کرد، پروژه احداث ۴۵ متری تهرانپارس آغاز شد؛ معبری شمالی-جنوبی در شرقی ترین مناطق پایتخت که بعدها بزرگراه شهید باقری نام گرفت. اما حدود ۴ سال طول کشید تا موتور توسعه این بزرگراه، معارضات پر شمار ملکی و تأسیساتی را پشت سر بگذارد و به تقاطع خیابان استقلال برسد. به این ترتیب در مقطع زمانی مورد اشاره ۵ کیلومتر از طول بزرگراه شهید باقری شکل گرفت. اگرچه تقاطعات همسطح بزرگراه با خیابان‌هایی چون خیابان ۱۹۶، فرجام، رسالت و جانبازان، آن را بیشتر شبیه یک معبر حمل و نقلی درجه ۲ کرده بود تا یک بزرگراه اما باید اذعان کرد که احداث بزرگراه شهید باقری در آن سال‌ها تأثیر قابل ملاحظه‌ای بر کاهش زمان سفر میان شمال شرقی و جنوب شرقی تهران گذاشت.

البته خیابان استقلال نقطه پایانی این توسعه نبود. بزرگراه شهید باقری برای تکمیل عملکردهای ترافیکی خود باید به یکی از بزرگراه‌های مرتبط با مبادی ورودی شرق تهران می‌پیوست. از این رو لازم بود بزرگراه شهید باقری مسیر توسعه خود را ۲ کیلومتر و ۲۵۰ متر دیگر ادامه دهد تا در نهایت خیابان دماوند و بزرگراه شهید دوران را در نقطه ابتدایی خود به بزرگراه شهید بابایی متصل کند.

بنابراین از دی ماه سال ۱۳۸۸ عملیات احداث تقاطع غیر همسطح بزرگراه شهید باقری با خیابان استقلال آغاز شد و احداث ادامه مسیر بزرگراه نیز در دستور کار قرار گرفت.

عملکردهای ترافیکی

با تکمیل بزرگراه شهید باقری، ارتباط سریع و مستقیم مبادی ورودی شمال شرق تهران با مبادی ورودی جنوب شرق آن برقرار می‌شود. به بیان ساده‌تر خودروهایی که از استان‌های شمالی و شمال شرق کشور وارد بزرگراه شهید بابایی می‌شوند، به راحتی می‌توانند با استفاده از بزرگراه شهید باقری به خیابان دماوند و خروجی‌های جنوب تهران همچون بزرگراه خلیج فارس برسند و به سمت استان‌های جنوبی کشور ادامه مسیر دهند. این ارتباط سریع که البته با غیر همسطح‌سازی تقاطعات موجود در بزرگراه شهید باقری به نحو بهتری تأمین می‌شود، بزرگراه را در حد و اندازه‌های یک محور مهم ترانزیتی مطرح می‌کند. اما برقراری ارتباط بزرگراه شهید باقری با بزرگراه شهید بابایی

غیر همسطح‌سازی تقاطعات؛ طرحی برای سال ۹۲

بدون شک یکی از ضروری ترین اقدامات عمرانی پس از تکمیل حلقه بزرگراهی شهر تهران، بهبود عملکردهای ترافیکی بزرگراه‌های موجود و به ویژه از طریق غیر همسطح‌سازی تقاطعات موجود در مسیر آن‌هاست. اگر مسیر بزرگراه شهید باقری از شمال به جنوب را در نظر بگیریم، این بزرگراه از بزرگراه شهید بابایی (در قسمت شمال) شروع و پس از عبور از منطقه تهرانپارس و قطع بزرگراه‌ها و خیابان‌های اصلی یعنی بزرگراه شهید زین‌الدین، خیابان ۱۹۶، خیابان فرجام، بزرگراه رسالت، بلوار جانبازان و خیابان دماوند به بزرگراه شهید دوران ختم می‌شود.

بسیاری از این خیابان‌های اصلی همچون خیابان فرجام و جانبازان از معابر حمل و نقلی مهم در محدوده شرق و شمال شرقی تهران است که همسطح‌بودن تقاطعات این معابر با بزرگراه شهید باقری و در نتیجه ایجاد دربرگردان‌های همسطح، از عبور و مرور راحت و بی‌دردسر در بزرگراه شهید باقری کاسته است.

هم‌اکنون طرح غیر همسطح‌سازی تقاطعات موجود بزرگراه شهید باقری در سازمان مشاور فنی و مهندسی شهر تهران در دست مطالعه است تا احتمالاً در فهرست پروژه‌های قابل اجرا در سال ۹۲ قرار گیرد. بر اساس مطالعات صورت گرفته، این تقاطعات به صورت روگذر روی بزرگراه شهید باقری احداث می‌شوند و تمام راستگردهای مورد نیاز در محل تقاطع‌ها نیز تأمین خواهد شد.

حفاظت از محیط زیست؛ دغدغه طراحی و اجرا

حفاظت از محیط زیست یکی از مهم‌ترین معیارهای مورد نظر طراحان و مجریان پروژه احداث ادامه بزرگراه شهید باقری بوده است. با توجه به ضروری بودن تعریض محور ۴۵ متری گلستان برای احداث بزرگراه، حدود ۲ هزار اصله درخت موجود در حاشیه این محور نیاز به جابه‌جایی داشت. بنابراین علاوه بر این که باز طراحی و بازنگری در نقشه‌های اجرایی توانست شمار زیادی از این درختان را در پوسته طرح قرار دهد، جابه‌جایی دقیق و اصولی سایر درختان نیز سبب شد تا از قطع درختان پیشگیری شود.

با توجه به دشواری جابه‌جایی درختان سوزنی برگ، تمهیدات و روش‌های فنی خاصی اندیشیده شد تا این عملیات با بیشترین ضریب موفقیت به‌تمام رسیده و نتیجه مطلوب حاصل شود. در

بخش‌های مختلف تقاطع

بزرگراه شهید باقری با بزرگراه شهید بابایی

رمپ A: این رمپ ارتباط مسیر شرق به غرب بزرگراه شهید بابایی به مسیر شمال به جنوب بزرگراه شهید باقری را برقرار می‌کند. طول رمپ ۶۷۲ متر و عرض آن ۸ متر است.

رمپ C: این رمپ ارتباط مسیری جنوب به شمال بزرگراه شهید باقری به مسیر شرق به غرب بزرگراه شهید بابایی را

کارکردهای مثبت دیگری نیز دارد. با توجه به افزایش حجم ترافیک بزرگراه شهید بابایی در سال‌های اخیر، این اتفاق می‌تواند کمک شایانی به توزیع متناسب بار ترافیکی در بزرگراه مذکور کند. تکمیل بزرگراه شهید باقری همچنین سبب تسهیل و روان‌سازی ترافیک در معابر حمل و نقلی محدوده شمال شرقی پایتخت شده و در نتیجه تأثیر محسوسی بر کاهش زمان سفرهای درون شهری در این محدوده از پایتخت خواهد داشت.

پیشرفت عملیات اجرایی

همان‌گونه که عنوان شد، پروژه احداث ادامه بزرگراه شهید باقری شامل بخش حذف فاصل تقاطع خیابان استقلال تا بزرگراه شهید بابایی می‌باشد. با ساخت این مسیر، بزرگراه شهید باقری کامل شده و تمام مسیر ۷ کیلومتری آن از بزرگراه شهید بابایی تا بزرگراه شهید دوران مورد بهره‌برداری قرار می‌گیرد.

مسیر در دست اجرا با ۲۲۵۰ متر طول و ۴۵ متر عرض در یک پوسته ۷۶ متری احداث می‌شود و علاوه بر تقاطع خیابان استقلال که اخیراً مورد بهره‌برداری قرار گرفته، دارای یک تقاطع غیر همسطح در محل اتصال به بزرگراه شهید بابایی و دو زیرگذر در محل تقاطع با معابر دسترسی اراضی یاس و شهر کامید است.

خوشبختانه با پیشرفت قابل ملاحظه عملیات اجرایی، مسیر حذف فاصل پل استقلال تا زیرگذر شهر کامید هم‌زمان با بهره‌برداری از پل استقلال زیر آسفالت رفته و در نتیجه بخش باقی مانده مسیر شامل یک مسیر حدود ۹۰۰ متری از زیرگذر شهر کامید تا بزرگراه شهید بابایی است که از طریق تعریض محور ۴۵ متری گلستان انجام می‌شود.

در این بخش از پروژه نیز ضمن جابه‌جایی موفقیت‌آمیز حجم گسترده‌ای از درختان حاشیه محور، حدود ۸۵ درصد از عملیات خاکبرداری به‌تمام رسیده و در نتیجه عملیات عمرانی با اجرای خاکریزی‌ها و تثبیت‌بستر ادامه خواهد یافت. علاوه بر این، عملیات اجرایی سازه‌های بتنی زیرگذر یاس و شهر کامید نیز به‌تمام رسیده و متعاقب تکمیل مسیرهای دسترسی، آماده بهره‌برداری خواهد شد. بهره‌برداری از زیرگذر شهر کامید یک رمپ خروجی جنوب به شمال را در اختیار ساکنان این شهرک قرار می‌دهد که در نتیجه دسترسی شهروندان به بزرگراه شهید بابایی را تسهیل می‌کند.

یک پروژه در چند نما



مسیر در دست اجرا با ۲۲۵۰ متر طول و ۴۵ متر عرض در یک پوسته ۷۶ متری احداث می‌شود.



مسیر حذف فاصل پل استقلال تا زیرگذر شهر کامید هم‌زمان با بهره‌برداری از پل استقلال زیر آسفالت رفته است. بخش باقی مانده مسیر شامل یک مسیر حدود ۹۰۰ متری از زیرگذر شهر کامید تا بزرگراه شهید بابایی است.

گام آخر

با اتصال قریب‌الوقوع بزرگراه شهید باقری به بزرگراه شهید بابایی، نه تنها کارکرد بزرگراهی این دو معبر شریانی به بالاترین مقدار خود می‌رسد بلکه مسافران بین شهری نیز فرصت انتخاب بیشتری برای رسیدن به مقاصد مورد نظر پیدا خواهند کرد. تکمیل این پروژه مستلزم احداث ۹۰۰ متر مسیر باقی مانده است و انتظار می‌رود در سال جاری با همکاری مردم محلی و نیز ارگان‌های ذیربط، این مهم محقق شد.



□ تقاطع بزرگراه شهید باقری و خیابان استقلال
 پل استقلال در محل تقاطع بزرگراه شهید باقری و خیابان استقلال واقع شده است. این پل به صورت شرقی-غربی در امتداد خیابان استقلال و به صورت روگذر در تقاطع با بزرگراه شهید باقری احداث شده است. طول پل ۲۸۴ متر است که از ۵۲ دهانه ۳۰ متری، ۴ دهانه ۳۶ متری و ۲ دهانه ۴۰ متری تشکیل شده است. عرض پل ۱۷ متر شامل ۱۵ متر سواره رو و با چهار خط رفت و برگشت، دو پیاده رو به عرض ۷۰ سانتی متر و دو دست انداز هر یک به عرض ۳۰ سانتی متر جهت نصب گارد ریل است. سیستم سازه ای پل از شمع، ستون، دال بتنی مجوف ساده و مجوف پیش تنیده تشکیل شده است. پل استقلال سال ۱۳۹۰ به بهره برداری رسید.

□ تقاطع بزرگراه شهید باقری با شهر کامید
 طول زیرگذر شهر کامید ۵۵ متر و عرض آن ۱۰ متر است که به روش اجرای فونداسیون، دیوار و دال بتنی احداث شده است. متوسط ارتفاع دیوارها از زیر فونداسیون تا روی دال بتنی به ۹ متر می رسد.

□ بزرگراه شهید باقری، حدفاصل خیابان استقلال تا بزرگراه شهید بابایی
 طول این بخش از بزرگراه شهید باقری ۲۲۵ متر است. باند غرب تأمین کننده مسیر جنوب به شمال و باند شرق آن تأمین کننده مسیر شمال به جنوب است. هر یک از این مسیرهای رفت و برگشت از ۳ باند عبوری ۳/۵ متری، یک باند توقف اضطراری و یک باند کندرو برخوردار است. طول باند کندرو در قسمت شرقی ۱۰۱۱ متر و در قسمت غربی ۲۷۸ متر است.

فر اصله درخت با استفاده از تجهیزات خاص جدا شد، تا زمان غرس دوباره مورد نگهداری به ویژه در ناحیه ریشه ها دچار هوازگی و سه ها به وسیله گونی پوشیده شدند، محل کاشت شده و باتوجه به جهت آفتابرو، درخت دوباره مستمر در هفته نخست که به وسیله تانکرهای آب عملیات جابه جایی را تضمین می کند.

شهید باقری همچون هر پروژه عمرانی دیگری شهری اجرامی شود، معارضات تأسیساتی ست سر گذاشته است. اما خوشبختانه مسیر بزرگراه شهید بابایی جز تعداد معدودی تیر برق ساتی دیگری پیش رو ندارد. بنابراین مجریان ۹۰۰ متری را به همراه رمپ های غرب ق تقاطع بزرگراه شهید بابایی به سرعت به

تقاطع بزرگراه شهید بابایی
 می طرح است، اتصال ادامه بزرگراه شهید باقری از طریق دو رمپ غرب به جنوب و جنوب به شرق با برقراری اتصال مورد نظر، امکان دسترسی بزرگراه شهید بابایی به جنوب بزرگراه شهید باقری که در مسیر جنوب به شمال بزرگراه شهید بابایی می توانند به سمت شرق بزرگراه شهید

دسترسی همچون رمپ جنوب به غرب و مند ساخت زیرگذر در زیر بزرگراه شهید بابایی منفی یک، سایر راستگردهای مورد نیاز در این شناخته نشده تأسیساتی در زیر بزرگراه شهید در شرایط ترافیک سنگین این بزرگراه، از برای در این بخش از پروژه خواهد بود.

مپ ۵۳۲ متر و عرض آن ۸ متر است. بباط مسیر غرب به شرق بزرگراه شهید ل به جنوب بزرگراه شهید باقری را پ ۴۱۴ متر و عرض آن ۸/۸۵ متر است. تباط مسیر جنوب به شمال بزرگراه یر غرب به شرق بزرگراه شهید ند. طول رمپ ۵۳۰ متر و عرض آن



آنچه فعلاً در اولویت اجرایی طرح است، اتصال ادامه بزرگراه شهید باقری به بزرگراه شهید بابایی از طریق دو رمپ غرب به جنوب و جنوب به شرق است.



طول زیرگذر شهر کامید ۵۵ متر و عرض آن ۱۰ متر است که به روش اجرای فونداسیون، دیوار و دال بتنی احداث شده است. متوسط ارتفاع دیوارها از زیر فونداسیون تا روی دال بتنی به ۹ متر می رسد.



معاون فنی و عمرانی شهرداری منطقه ۴ با اعلام اینکه تنها در سال جاری ۳۳ میلیارد تومان برای رفع معارضات ملکی این مسیر ۵ کیلومتری هزینه شده است، کل هزینه رفع معارضات ملکی در این بخش از بزرگراه شهید زین الدین را بالغ بر ۲۵۰ میلیارد تومان می‌داند؛ یعنی مبلغی بیشتر از آنچه برای احداث مسیر ادامه بزرگراه و تقاطعات آن لازم بوده است. وی بابیان اینکه اخیراً مسیر کندروی پل وفادار، حدفاصل دوراهی رهبر تا خیابان زهدی توسط واحدهای اجرایی منطقه ۴ زیر آسفالت رفته است، از اقدامات گسترده این منطقه برای جابه‌جایی سوله و بخشی از مستحقات دانشگاه شهید عباسپور خبر می‌دهد. در واقع با این اقدامات، بخشی از ساختمان‌های دانشگاه شهید عباسپور که معارض با مسیر پروژه بوده، به سرعت جابه‌جا شده تا مجریان طرح بتوانند در شرایط بهتری به اجرای عملیات عمرانی بپردازند و انرژی و امکانات خود را بیش از این صرف رفع معارضات نکنند.

□ پروژه احداث ادامه بزرگراه شهید باقری

اگرچه مسیر بخش بهره‌برداری نشده بزرگراه شهید باقری به ۲ کیلومتر و ۲۵۰ متر می‌رسد اما برای تکمیل این بزرگراه و اتصال آن به بزرگراه شهید بابایی تنها باید ۹۰۰ متر دیگر پیش رفت! اتصال بزرگراه شهید باقری به عنوان شرقی‌ترین بزرگراه شمالی- جنوبی شهر تهران به بزرگراه شهید بابایی، نقش و عملکرد مهم این بزرگراه در توزیع متناسب بار بزرگراه‌های شرق و شمال شرقی پایتخت را دوچندان می‌کند و از آن زمان لازم است تا برای تسهیل هر چه بیشتر عبور و مرور در این بزرگراه، چاره‌ای اندیشید. معاون فنی و عمرانی شهرداری منطقه ۴ در این زمینه معتقد است که بزرگراه شهید باقری در بسیاری از بخش‌ها بیشتر دارای یک کارکرد شریانی است و با توجه به مطالعات انجام شده در سازمان مشاور فنی و مهندسی شهر تهران در جهت حذف دورگردان‌ها و تقاطعات همسطح این بزرگراه، شهرداری منطقه ۴ نیز آماده است در رفع معارضات ملکی و کلیه امور اجرایی این عملیات مشارکت کند. وی با اشاره به اقداماتی که در حال حاضر توسط این منطقه در بخشی از کندروهای بزرگراه شهید بابایی در جریان است، می‌افزاید: برخی از مشکلات موجود در این بزرگراه در حال برطرف شدن است؛ به‌عنوان مثال مسیر کندروی حدفاصل خیابان استخر تا دانشگاه امام حسین (ع) به‌زودی تکمیل می‌شود تا شهروندان مجبور نباشند به‌طور مستقیم از خیابان استخر وارد بخش تندروی بزرگراه شوند.

□ تقاطع بزرگراه شهید بابایی با جاده تلو

طرح احداث تقاطع غیر همسطح بزرگراه شهید بابایی با جاده تلو پروژه‌ای متشکل از فعالیت‌های مختلف پلسازی و راهسازی است. در واقع علاوه بر احداث ۳ پل تقاطع غیر همسطح در این پروژه، مسیرهای دسترسی به صورت ۴ رمپ و ۳ لوپ و همچنین باندهای توزیع شمالی و جنوبی و مسیرهای دسترسی به جایگاه CNG از طریق اجرای عملیات راهسازی ایجاد می‌شوند. احداث این تقاطع به دلیل رفع گلوگاه ترافیکی موجود و حذف معابر خاکی جنوب شرقی و شمال غربی تقاطع که به شکلی کاملاً نایمن کار رمپ و لوپ را باهم انجام می‌داد، تأثیر بسزایی در بهبود روند رفت‌وآمد در هر دو محور جاده تلو و بزرگراه شهید بابایی خواهد داشت. مجریان پروژه تقاطع غیر همسطح بزرگراه شهید بابایی با جاده تلو، در این پروژه نیز از مشارکت شهرداری منطقه ۴ محروم نبوده‌اند و به‌ویژه در زمینه رفع معارضات ملکی و تملک و آزادسازی اراضی مورد نیاز، حضور فعال آنها را در کنار خود حس کرده‌اند.

به این ترتیب طولی نمی‌کشد که منطقه ۴ شهرداری تهران رخ عوض کند و به‌عنوان یکی از مناطق توسعه یافته و همچنین مرتبط با مبادی ورودی شهر تهران شکلی دیگر به‌خود بگیرد. توسعه‌ای که به‌سهم خود از شکاف امکانات میان شرق و غرب تهران می‌کاهد.



نمایی از تقاطع جاده تلو با بزرگراه شهید بابایی



پل وفادار در پروژه بزرگراه شهید زین الدین



پروژه اتصال بزرگراه باقری به بزرگراه بابایی

باجه‌برداری از ۳ پروژه مهم عمرانی تا پایان سال ۹۱

چهره منطقه ۴ متحول می‌شود

بدون شک هیچ‌گاه فاصله توسعه زیرساخت‌های عمرانی کلانشهر تهران با سرعت ساخت‌وساز در آن به این اندازه کوتاه و قابل کنترل نبوده است. البته این بدان معنا نیست که پرونده توسعه کلانشهر تهران و تلاش برای افزایش کیفیت زندگی در آن بسته شده و از این پس نه کلنگی برای آغاز عملیات اجرایی بر زمین فرود می‌آید و نه روبانی برای افتتاح پروژه‌های قیچی می‌شود. به عبارت دیگر نه تنها باید برای بهبود هر چه بیشتر کیفیت شبکه معابر و زیرساخت‌های عمرانی تلاش کرد بلکه باید مظاهر توسعه لکه‌ای در این کلانشهر وسیع را از میان برد.

□ پروژه احداث ادامه بزرگراه شهید زین الدین

از پل شهید قائمی تا سه‌راه آزمايش؛ این مسیری است که پروژه بزرگراه شهید زین الدین در ادامه باید طی کند تا پرونده تکمیل بخش شرقی بزرگراه همت بسته شود؛ مسیری مملو از معارضات ملکی و البته شبکه‌های درهم‌تنیده تأسیساتی.

فاصله امکانات و شکاف‌های اقتصادی و اجتماعی ناشی از آن، تنها به شمال و جنوب تهران خلاصه نمی‌شود. کمبود معابر بزرگراهی و شریانی در شرق تهران در مقایسه با میزان برخورداری مناطق غربی پایتخت از این قبیل امکانات، یک شکاف عمده دیگر به حساب می‌آید. در این میان به‌نظر می‌رسد توپوگرافی خاص مناطق شرقی و توسعه بی‌ضابطه بافت‌های مسکونی آن طی سال‌های گذشته، در تقویت این شکاف عمرانی میان شرق و غرب بی‌تأثیر نبوده است.

اما این محرومیت و توسعه‌نیافتگی نسبی همانند آنچه در جنوب تهران می‌گذرد، پدیده دیرپایی نخواهد بود. به‌طور مثال تا پایان سال جاری، بزرگراه شهید زین الدین به‌میزان ۵ کیلومتر دیگر به مسیر توسعه خود ادامه می‌دهد، بزرگراه شهید باقری به بزرگراه شهید بابایی می‌پیوندد و تقاطع غیر همسطح بزرگراه شهید بابایی با جاده تلو به بهره‌برداری می‌رسد. تکمیل یک بزرگراه ۱۲ کیلومتری، اتمام عملیات اجرایی یک محور شمالی - جنوبی ۷ کیلومتری و زیر بار رفتن یک تقاطع گره‌گشا با مجموعه دسترسی‌های مورد نیاز در هر منطقه شهری که اتفاق بیفتد، چهره آن را قطعاً دگرگون می‌سازد.

هر چند تمام این اتفاقات حاصل اجرای پروژه‌های فرماندهی منطقه‌ای توسط حوزه معاونت فنی و عمرانی شهرداری تهران است اما هرگز قابل تصور نیست که چنین طرح‌های عمرانی عظیمی بدون همگرایی اجزای مختلف مدیریت شهری و مشارکت شهرداری‌های مناطق به‌ثمر برسد.



اقدامات تکمیلی

مهندس بهمن محبوبی در تشریح اقدامات معاونت فنی و عمرانی شهرداری منطقه ۴ در پروژه احداث بزرگراه شهید زین الدین می‌گوید: هر بزرگراهی عملکردهای فرماندهی و محلی خاص خود را دارد که ایجاد کارکردهای محلی در آن نیازمند مجموعه‌ای از اقدامات تکمیلی همچون احداث کندروها، برقراری اتصالات محلی و تکمیل مجموعه ارتباطات درهم‌تنیده شبکه، همانند یک سیستم است. بنابراین واحدهای اجرایی شهرداری منطقه ۴ در کنار سازمان مهندسی و عمران شهر تهران مشغول انجام مجموعه این اقدامات است تا بخش‌های تندرو و کندرو بزرگراه، هم‌زمان به بهره‌برداری برسد و پروژه به شکلی زیبا و ایمن تحویل شهروندان شود.



فناوری امروز



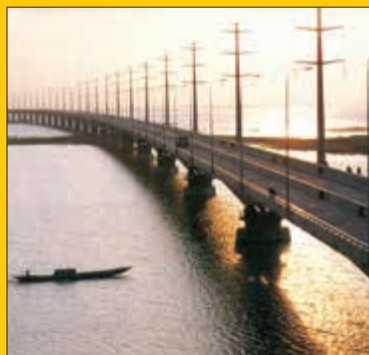
۵۰ سال انتظار برای ساخت یک پل در بنگلادش

شاید باور کردنش سخت باشد اما یکی از معروفترین پل های جنوب شرق آسیا در کشور بنگلادش بنا نهاده شده است. پل جامونا که روی رودخانه ای به همین نام احداث شده، شهر سیراجگانج را به شهر تانیگال متصل می سازد. در سال ۱۹۹۸ که این پل ۴/۸ کیلومتری تکمیل شد، از آن به عنوان یازدهمین پل طولی جهان یاد شد. البته پل جامونا در حال حاضر صاحب عنوان ششمین پل طولانی جنوب آسیا است. با احداث این پل استراتژیک، بخش های شرقی و غربی کشور بنگلادش به شکل بهتر با یکدیگر مرتبط شده و تجارت درون منطقه ای در این کشور ارتقاء یافته است.

فارغ از افزایش سرعت تردد مسافران و نیز حمل کالا بین بخش های شرقی و غربی بنگلادش که به موجب ساخت این پل میسر شده است، ایجاد یک دایک تأسیساتی برای انتقال برق، گاز طبیعی و کابل های مخابراتی به عنوان بخش های جانبی پروژه، از جمله امتیازات بارز طرح احداث پل به حساب می آید.

برای نخستین بار در سال ۱۹۴۹ مولانا عبدالحمید خان ایده ساخت پل جامونا را مطرح ساخت اما طرح اولیه بارها باز تعریف شد تا اینکه نسخه نهایی در سال ۱۹۹۴ به مرحله اجرا درآمد. قطر شمع های این پل که با چکش هیدرولیکی به داخل زمین فرورانده شد، بین ۲/۵ تا ۳/۱۵ متر بوده و به این ترتیب مقاومت مقابل زلزله های احتمالی و مشکلات غیر مترقبه در مورد پل جامونا تضمین شده است.

پل مذکور در ارتباط با راه آهن ترانزیتی آسیا بوده و بخشی از یک مسیر حمل و نقلی بین جنوب شرق آسیا و آسیای مرکزی به حساب می آید. این امر به معنای ایجاد ارتباط بین جنوب شرق آسیا و شمال غرب اروپا است. اهمیت احداث پل جامونا به حدی بوده که مردان سیاسی در آستانه انتخابات عمومی این کشور، بارها وعده افتتاح آن را دادند اما عملاً حدود ۵۰ سال طول کشید تا فکر اولیه به بار بنشیند. در چند برهه زمانی دولت بنگلادش به دلیل هزینه های بالای ساخت پل، از ادامه بررسی پروژه سر باز زد و اگر پافشاری نمایندگان مجلس در اوایل دهه ۱۹۹۰ نبود، شاید این پل ۴/۸ کیلومتری که ۱۸/۵ متر نیز عرض دارد، هیچگاه ساخته نمی شد. هزینه تمام شده احداث پل حدود ۷۰۰ میلیون دلار بوده و دولت بنگلادش بخشی از این هزینه ها را برعهده داشته است. پل جامونا دارای ۴۷ دهانه اصلی به طول ۱۰۰ متر و دودهانه حدوداً ۶۵ متری است. طرح و سازنده اصلی این پل، یک شرکت از کره جنوبی بوده است.



توجیه برای علت ساخت پل کنفدراسیون بود. طی سال های ۱۹۹۷ تا ۲۰۰۶ تعداد بازدیدکنندگان از جزیره پرنس ادوارد رشد تقریباً صد درصدی داشت. شاید هم به همین دلیل بود که از سال ۲۰۰۶، عبور و مرور تمام وسایل نقلیه موتوری و غیر موتوری از روی پل، مستلزم پرداخت عوارض شد.

□ دو چرخه سوارها هم عوارض پرداخت می کنند

پل کنفدراسیون به لحاظ اخذ عوارض تردد، گرانتی کمترین پل شمال قاره آمریکا به حساب می آید. یک اتومبیل دوحوره برای طی مسیر ۱۳ کیلومتری پل باید بیش از ۴۴ دلار کانادایی بپردازد. این مبلغ برای موتورسیکلت ها حدود ۱۸ دلار است. دو چرخه سوارها نیز بیش از ۵۸ دلار کانادا باید پرداخت کنند تا مجوز عبور و مرور از روی پل را پیدا کنند. این امر باعث شده تا کاسی ها و سایر خودروهایی حمل مسافر و بار، کرایه های خود را در چند سال گذشته افزایش دهند.

□ پایان انتظارات در سال ۱۹۹۷

روز ۳۱ می سال ۱۹۹۷ میلادی، پس از ۴ سال کار طاقت فرسای شبانه روزی، پل کنفدراسیون با صرف هزینه ای بالغ بر ۱/۳ میلیارد دلار به بهره برداری رسید. این بودجه البته توسط دو شرکت سرمایه گذاری بزرگ تأمین شد. قطعات و اجزای پل پس کشیده بتنی کنفدراسیون، تماماً روی زمین و در کارگاه های متعدد ساخته شد. حمل و نقل قطعات پیش ساخته بتنی و اتصال آنها به یکدیگر، از جمله مراحل سخت عملیات اجرایی به حساب می آمد. بزرگترین دهانه این پل ۲۵۰ متر بوده و دولاین رفت به همراه دولاین برگشت در روی آن تعبیه شده است.

□ ۴۰ متر بالاتر از سطح آب دریا

پل کنفدراسیون در بخشی که به صورت منحنی ساخته شده است، دارای بیشترین ارتفاع از سطح آب دریا به میزان ۴۰ متر است. محدودیت سرعت تردد روی پل به میزان ۸۰ کیلومتر بر ساعت بوده و به این ترتیب می توان گفت یک خودرو با بیشترین سرعت مجاز، برای عبور از روی این سازه حمل و نقلی به ۱۰ دقیقه وقت نیاز دارد. عرض این پل ۱۲/۹ کیلومتری، ۱۱ متر است. پل کنفدراسیون روی ۶۲ ستون بنا شده و از جمله بزرگترین معابر ساخته شده بر فراز دریا به حساب می آید.

□ یک سال زمان برای نازک کاری

پس از تکمیل ساختار پل در نوامبر سال ۱۹۹۶، عملیات مربوط به سنگفرش عرشه پل و احداث دیوارهایی که به عنوان موانع محافظ مقابل وزش بادهای شدید عمل می کنند، شروع شد و در مدت زمان حدود یک سال به پایان رسید. به این ترتیب با تمهیدات به کار رفته و نازک کاری هایی که با دقت تمام انجام شد، پل کنفدراسیون به یکی از سازه های ترافیکی زیبا و شکیل در بین پل های طولی دنیا تبدیل شد.

□ سالی ۴۴ میلیون دلار

تا سال ۲۰۳۲ میلادی، امتیاز بهره برداری از پل به کنسرسیوم شرکت های سازنده آن تعلق دارد؛ در واقع دولت کانادا متعهد شده از زمان آغاز بهره برداری تا سال ۲۰۳۲، سالانه مبلغ حدود ۴۴ میلیون دلار به سازندگان پل کنفدراسیون پرداخت کرده و از این سال به بعد، مالکیت پل به دولت باز خواهد گشت. سود سرمایه گذاری صورت گرفته نیز از محل اخذ عوارض تردد به پیمانکاران پروژه تعلق خواهد گرفت. گرچه هزینه عبور و مرور از روی این پل بسیار زیاد است اما با این حال طی سال های ۱۹۹۷ تا ۲۰۰۳ سودی بالغ بر ۶/۲ میلیون دلار به واسطه دریافت عوارض، نصیب سرمایه گذاران این پروژه عظیم شده است.

□ کار شبانه روزی ۵ هزار کارگر و مهندس

برای ساخت پل کنفدراسیون بیش از ۵ هزار کارگر، تکنسین و مهندس در طول مدت زمان ۴ سال تلاش کردند تا از عهده این پروژه برآیند. بتن مصرفی در سازه پل به فولاد تقویت شده مجهز شده و همچنین در طول جریان ساخت و ساز این معبر از قطعات پیش ریخته گری شده استفاده شد. عمر تخمینی پل بیش از ۱۰۰ سال برآورد شده است. نکته جالب در مورد پل کنفدراسیون آنکه در لیست پل های معروف و طولی دنیا، از این پل به عنوان بزرگترین سازه احداث شده روی یخ یاد شده است. از آنجایی که تنگه نورث اومبرلند در بخشی از طول سال دچار یخزدگی سطح آب می شود، پل کنفدراسیون به عنوان طولانی ترین پل مشرف بر سطح یخی نامیده می شود.

□ مقاوم مقابل جزر و مد و یخ زدگی

بدنه پل و پایه های آن به شکلی ساخته شده که مقابل امواج جزر و مد و همچنین معضل یخ زدگی مقاوم باشند. از آنجایی که در برخی از روزها سرعت جریان های جزر و مدی به ۳۳ کیلومتر بر ساعت می رسد، پایه های پل در قسمت انتهایی به شکل مخروطی در بستر دریا کار گذاشته شده است. همچنین سپر یخ برای ایجاد مقاومت مقابل انجماد سطح عرشه پل پیش بینی شده تا این سازه حمل و نقلی در ماه های سرد سال به محل تصادف و سائل نقلیه تبدیل نشود.



پل کنفدراسیون در کشور کانادا

۱۳ کیلومتر برفراز دریاچه یخی

در سال ۱۹۹۷ پلی به طول تقریبی ۱۳ کیلومتر در کشور کانادا به مرحله بهره برداری رسید که هزینه ساخت آن حدود ۱/۳ میلیارد دلار بود. این پل که از تنگه نورث اومبرلند گذر می کرد، جزیره کیپ جوریمین را به منطقه بورن دن کارلتون متصل می سازد. پل معروف کانادایی ها، پل کنفدراسیون نام دارد.

بحث ساخت یک معبر حمل و نقلی ثابت بین جزیره کیپ جوریمین و منطقه بورن دن کارلتون به سال های بسیار دور گذشته بازمی گردد. در دهه ۱۸۷۰ میلادی، هنگامی که پروژه احداث شبکه خطوط راه آهن کشور کانادا مطرح شد، ایده ایجاد پل کنفدراسیون به ذهن یک سناتور خطور کرد. این ایده البته سال های سال مسکوت باقی ماند تا اینکه در دهه ۱۹۵۰ و ۱۹۶۰ دوباره طرح مذکور مورد بررسی قرار گرفت. البته اینکه معبر مورد نظر به صورت پل یا تونل باشد همواره مورد بحث کارشناسان قرار داشت.

□ ۳۰ سال انتظار

در سال ۱۹۶۵ دولت فدرال طرح احداث یک مسیر حمل و نقلی شامل ترکیب تونل، جاده و پل را به مناقصه گذاشت اما این فراخوان عملاً به نتیجه نهایی ختم نشد. با توجه به جزر و مدهای بسیار شدید و پیچیده تنگه نورث اومبرلند، ساخت جاده در مسیر رودخانه عملاً امکان پذیر نبود. از طرفی احداث تونل نیز شرایط خاص خود را طلب می کرد و البته هزینه های هنگفت دربرداشت. در نتیجه پس از سال ها انتظار و بحث و جدل های مکرر بین دست اندر کاران این طرح ملی، در اواخر دهه ۸۰ میلادی پروژه ساخت پلی به طول ۱۲/۹ کیلومتر به تصویب رسید. هدف از اجرای پروژه، کمک به بهبود صنعت گردشگری در کشور کانادا و همچنین ایجاد یک مسیر ویژه برای توسعه صادرات ملی عنوان شده بود.

□ الحاق یک جزیره به قلمرو کانادایی ها

با اضافه شدن جزیره پرنس ادوارد به قلمرو کانادایی ها در سال ۱۸۷۳، دغدغه ایجاد یک مسیر ثابت ترافیکی بین این جزیره و سایر شهرهای کشور کانادا همیشه مطرح بوده است. در واقع احداث پل کنفدراسیون به تعبیری، پایان مشکلی بود که کانادایی ها بیش از دوازده دهه با آن دست به گریبان بودند. رونق کسب و کار در جزیره پرنس ادوارد و افزایش قابل ملاحظه تعداد سفرهای صورت گرفته به این جزیره توریستی در سال های آغازین قرن بیستم و یکم، بهترین

فرصت های شغلی

سیدمهدی پور هاشمی



با اجرای عملیات لاینیگ نهایی در ۲۶۰۰ متر طول از تونل های اصلی پروژه احداث تونل نیایش، پیشرفت فیزیکی این طرح عظیم شهری به مرز ۷۴ درصد رسیده است. حالا که ۴۰ درصد از کل عملیات لاینیگ نهایی در تونل های اصلی این پروژه به اتمام رسیده، می توان باطمینان از اتمام عملیات سازه های در مودمقرر سخن گفت و به تمهیدات لازم برای سفارش و ساخت جت فن ها و تأسیسات الکترومکانیکال مورد نیاز در این پروژه اندیشید.

این پیشرفت قابل ملاحظه در پروژه تونل نیایش مرهون تلاش شبانه روزی شمار زیادی از مهندسان و کارگران زحمتکشی است که در شرایط دشوار کارگاه های زیرزمینی به فعالیت پرداخته اند. هم اکنون بیش از ۴ هزار نفر در ۵۲ جبهه کاری این پروژه مشغول فعالیت هستند که تعداد آن ها به موازات افزایش قالب های بتن ریزی از این عدد هم بیشتر شده و به مرز ۴ هزار و ۵۰۰ نفر می رسد. این در حالی است که اگر تعداد نفراتی که به طور غیرمستقیم به پیشبرد این پروژه کمک می کنند را به رقم فوق اضافه کنیم، در می یابیم که طرح های عظیم عمرانی در طول زمان اجرا و البته نگهداری، چه حجمی از فرصت های شغلی را ایجاد می کنند.

حالا پروژه تونل نیایش برای اتمام عملیات لاینیگ و در واقع بسته شدن پرونده اقدامات سازه ای تا پایان شهریورماه، دور خیز کرده است و مجریان طرح با استعانت از پروردگار متعال می کوشند تا ضمن افزایش تعداد قالب های بتن ریزی به ۱۶ قالب، زمینه تحقق این هدف مهم را فراهم کنند؛ قالب هایی که تعداد آن ها تا پایان ماه جاری به ۱۴ قالب می رسد و البته برای حمل قالب های باقی مانده به کشور و همچنین ترخیص، حمل و مونتاژ آن ها مشکل خاصی وجود ندارد.

بنا بر این عملیات اجرایی این پروژه از پاییز سال آینده صرفاً یک عملیات تأسیساتی خواهد بود و نباید از این نکته غافل شد که نصب، آزمایش تأسیسات و حصول اطمینان از کیفیت عملکرد آن ها، اقدام حساس و وقت گیری است.

جانشین مجری طرح های تونلی
سازمان مهندسی و عمران شهر تهران

یادداشت کارشناس



کارخانه شماره یک تولید قطعات پیش ساخته بتنی

از خودباوری تا خودکفایی قالب داخلی برای ساخت عرشه پل صدر

مهندسان و متخصصان کشورمان روز به روز در اجرای پروژه های عمرانی پیچیده، مهارت و دانش بیشتری کسب می کنند و با اتکاء بر توانمندی ها و امکانات بومی، نشان می دهند که چشم انداز تحقق توسعه درون زاد کشور تا چه اندازه روشن و امیدوار کننده است.

در هفته های گذشته در کنار تمام اخبار و گزارش هایی که از بارگیری و حمل قالب های تولید قطعات عرشه پل صدر گراه طبعاتی صدر شنیده می شد، خبری تازه حکایت از آغاز به کار یک قالب صد در صد ایرانی در این طرح عظیم شهری داشت. پیش از این نیز متخصصان و کارشناسان امر بارها بر این نکته تأکید کرده بودند که امکان تولید قطعات بتنی مورد نیاز در بزرگراه طبعاتی صدر با وجود پیچیدگی و ظرافت های فنی خاص پروژه، با استفاده از قالب های ساخت داخل امکان پذیر است اما آنچه سبب استفاده از قالب های خارجی شده، زمانبندی فشرده این طرح مهم و لزوم اجرای سریع و تحویل به موقع آن به شهروندان است.

به این ترتیب در حالی که هنوز تعدادی از قالب های خارجی در مرحله بارگیری و حمل به کشور است و تعداد دیگری از این تجهیزات باید کار خود را پس از ترخیص از گمرک، حمل به کارگاه و مونتاژ و آماده سازی آغاز کند، نخستین سگمنت های مورد نیاز در پل طبقاتی صدر به وسیله یک فن آوری کاملاً بومی تولید می شوند.

نکته جالب توجه آنکه، کیفیت و ظرفیت تولید این قالب داخلی هیچ تفاوتی با محصولات مشابه خارجی ندارد و همانند قالب های خارجی، قادر است روزانه یک قطعه سگمنت بتنی تولید کند. همزمان با آغاز این عملیات، قالب های تولید سرستون نیز زیر بتن رفته اند تا سرستون های مورد نیاز در ۱۱۳ پایه اصلی بزرگراه طبعاتی صدر با سرعت و کیفیت مناسب تولید شوند.

از وضعیت انتقال و به کارگیری قالب های تولید خارج نیز خبر می رسد که ۱۵ قالب در مرحله بارگیری و حمل به کشور و ۶ قالب نیز در انتظار ترخیص از گمرک است تا پس از ورود به کارگاه پروژه و گذراندن مراحل مونتاژ و آماده سازی، به سرعت کار خود را آغاز کنند.

چندی پیش که تونل انتقال برق بزرگراه صدر به بهره برداری رسید، اعلام شد که بسیاری از تجهیزات مورد نیاز در این بخش از پروژه همچون قطعات ریخته گری نصب کابل ها برای نخستین بار در کشور تولید شده است و حالا پس از آغاز به کار قالب ایرانی تولید سگمنت، مشخص نیست که تا پایان این پروژه در چه فن آوری های دیگری خودکفا و خودساخته خواهیم شد.

حق الناس

گفته می شود یکی از مسائلی که در محضر خداوند به طور خاص و ویژه مورد بازخواست قرار می گیرد، حق الناس است. حق الناس عبارتست از آنچه به و دایره در اختیار یک فرد قرار گرفته و باید از آن در راه خدمت رسانی به خلق خدا استفاده شود. حق الناس می تواند به صورت های مختلف تعریف شود؛ از بیت المال گرفته تا وقت و زمانی که یک مدیر یا مسئول باید در راه آسایش مردم صرف کند، همه و همه حق الناس محسوب می شوند. به همین دلیل است که گفته می شود مدیر بیت و مسئولیت امری سخت و دشوار بوده و قبول آن با در نظر گرفتن تمام الزامات مترتبه، از عهده هر کسی بر نمی آید. در مقام یک مسند نشین، رعایت حق الناس نیازمند در نظر گرفتن لطایف و جزئیات پرشماری است که البته ضروری نیز به نظر می رسد.

در شرایط امروز کشور که گرانی ها حرف اول را در بین دغدغه های روزمره زندگی شهری می زند، باید برای آرامش روحی و روانی مردم بیش از پیش ارزش قائل شد. البته همگان می دانیم که درصد قابل توجهی از این گرانی ها نشأت گرفته از تحریم های شدید اقتصادی است. به همین دلیل بود که مقام معظم رهبری سال ۱۳۹۱ را سال حمایت از کار و سرمایه ایرانی نام نهادند. اما یکی از معانی عمیق نهفته در این نامگذاری، حمایت از کار و تلاش مجدانه ای است که توسط مدیران امتحان پس داده داخلی مصروف می شود تا شهرهایمان و به تبع آن کشورمان، دوران بالندگی را به معنای واقعی کلمه تجربه کنند. تخریب ها، نقطه مقابل حمایت ها به شمار می آیند. نتیجه تخریب ها، نقصان برآیند توانمندی های داخلی است و این امر به نفع کشورمان نیست.

واکاوی علل بروز حوادث غیر مترقبه مانند آنچه در سیلاب اخیر تهران رخ داد و به کاتال انتقال آب میان رود آسیب رساند، البته ضروری و لازم است تا با ریشه یابی مشکل پیش آمده و آسیب شناسی آن، از تکرار بحران های مشابه جلوگیری شود. این مذاقه و ریزینی کارشناسانه البته باید در جلسات و نشست های رودرروی دست اندرکاران امر با کسانی که مأمور تحقیق و تفحص هستند، صورت پذیرد. در غیر این صورت و اگر قرار باشد از نتایج بررسی ها استفاده ناصواب شود، به نوعی حق الناس ضایع خواهد شد. یعنی از زمانی که باید برای خدمت رسانی به مردم استفاده شود جهت القاء اهداف شخصی و تخریب نیروهای زحمتکش داخلی سوء استفاده شده است. نیاز امروز مردم ما البته چیز دیگری است.

برای مردم نجیب و صبور ما، اینکه خسارت ناشی از سیلاب اخیر تهران ۲۰ میلیارد تومان بوده و یا ۲۰۰ میلیارد تومان مهم است اما چون این اتفاق غیر مترقبه بوده و هیچ اندیشه مسمومی پشت آن نهفته نبوده، توقع افکار عمومی ریشه یابی مشکلات و تلاش جهت عدم تکرار معضلات مشابه اینچنینی است و بس. امروز مردم ما بیش از هر زمان دیگری نیازمند آرامش فکری هستند. پس باید از وقتی که به و دایره در اختیار تریبون به دستمان قرار گرفته، در جهت آسایش ذهنی مردم استفاده کرد و نه در راستای تشویش آذهان عمومی. این ملت بیش از آنکه به دنبال کشمکش های حزبی و سیاسی باشد، نیازمند کار و تلاش مسئولان است. در غیر این صورت آنچه نامنصفانه مغفول واقع شده، زمان مفید برای خدمتگزاری و یا به نوعی حق الناس است.

۴

۳

۲

۱