



بی ادعا

۱ از نیمه سال ۱۳۸۴ و با روی کار آمدن تیم جدید مدیریتی در شهرداری تهران، نگاه به توسعه زیرساخت‌های شهری شکل دیگری به خود گرفت. اگر روال حرکت به‌منوال سال‌های پیش می‌بود، امروز قطعاً پایتخت اینچنین با تحولات عمرانی، اجتماعی، فرهنگی و هنری همراه نمی‌شد. در واقع اهداف و چشم‌اندازها بر اساس توانمندی‌های بالفعل و البته قابلیت‌های بالقوه ترسیم‌شده و این قیاس که قبلاً چه بوده‌ایم و چگونه عمل کرده‌ایم، جایی در دوراندیشی‌های مدیریت شهری نداشته و ندارد. آنچه تاکنون در این ۷ سال رخ داده، فقط با زمان حال حاضر مقایسه می‌شود و به تعبیری این پتانسیل‌های فعلی است که معیار عملکرد شهرداری در حوزه‌های مختلف را به تصویر می‌کشاند.

۲ در حوزه فعالیت‌های عمرانی و کارهای بدیعی که انجام‌شده و یا در حال انجام است، فقط می‌توان گفت تاحدی توانسته‌ایم لیاقت‌ها و شایستگی‌های

جامعه متخصصین ایرانی را در مرحله عمل شاهد باشیم؛ قطعاً در آینده‌ای نه‌چندان دور، نسل‌های بعدی متخصصان و مدیران شهری در ادامه راهی که آغاز شده، عرصه‌های بزرگتری را به تسخیر توانایی‌های خود در خواهند آورد. آیندگان نیز اگر خود را با امروز مقایسه کنند، دچار غبن و زیانکاری شده و در مسیر پیشرفت و تعالی به‌نوعی روزمرگی دچار خواهند شد.

۳ اینکه گفته می‌شود امروز یک تونل ۱۰ کیلومتری در مدت‌زمان کم‌تر از ۲ سال ساخته می‌شود اما پیش از این احداث یک تونل ۲ کیلومتری بیش از ۱۱ سال به‌طول می‌انجامید، به معنای کوچک‌شمردن ارزش کار پیشینیان نیست؛ هدف از ارائه آمار و ارقام اینچنینی، ایجاد حس نشاط و بالندگی در نسل آینده‌ساز ایران اسلامی است. مدیریت شهری در هیچ حوزه‌ای ادعای بهترین بودن را ندارد و به دنبال اثبات چنین قضیه‌ای نیز نیست. شهرداری تهران امروز خود را صرفاً با توانایی‌های خود می‌سنجد. ساخت‌وسازهای امروز، سنگ‌بنای آینده‌ای است که انتظارش را می‌کشیم و اگر بخواهیم صرفاً به موفقیت‌های امروز دل ببندیم، آینده را از دست خواهیم داد.



ضمیمه رایگان
روزنامه همشهری
یکشنبه اول مردادماه ۱۳۹۱

همشهری

۸ | طرح‌های کوتاه‌مدت و بلندمدت
وحدت رویه در اجرای
طرح جامع آب‌های سطحی



۳ | بزرگراه شهید باقری
بزرگراهی در
حاشیه مسیل تهرانپارس



۲ | روزنگار هفته‌ای که در عمران شهرگذشت
پرونده بزرگراهی دیگر
بسته می‌شود



نمایی از پل در دست ساخت تقاطع بزرگراه
شهید محلاتی با بزرگراه امام‌علی (ع)



۰۷ | سازه‌های ترافیکی منحصر به فرد

تونل‌ها در صدر عجیب‌ترین‌ها

تاکنون از انواع و اقسام تونل‌ها، پل‌ها و سازه‌های حمل‌ونقلی برای آنان صحبت کرده‌ایم اما در این شماره قصد داریم با نگاهی متفاوت نسبت به گذشته، برخی نکات خاص در مورد معابر ترافیکی در کشورهای مختلف جهان را مطرح کنیم.

طولانی‌ترین بزرگراه شمالی - جنوبی تهران

بزرگراه امام‌علی (ع) روز به روز قدمی کشد

تکمیل بزرگراه ۳۵ کیلومتری امام‌علی (ع) با توجه به دشواری‌های پیش‌روی آن که عبور از بافت مسکونی متراکم در اکثر بخش‌های طول مسیر تنها یکی از این دشواری‌هاست، حتی برای مسئولان ارشد مدیریت شهری هم در طول ۲۰ سال گذشته به آرزویی دست‌نیافتنی تبدیل شده بود و شهرداران مختلف هیچ‌یک بنای اجرای ادامه این بزرگراه نیمه‌تمام که تنها ۹ کیلومتر آن ساخته شده بود را نداشتند. امروز اما در کنار دیگر آرزوهای دیرین شهروندان پایتخت‌نشین، با تدبیر شهردار تهران تکمیل این بزرگراه به‌عنوان طولانی‌ترین بزرگراه شمالی - جنوبی از اواسط سال ۹۰ در دستور کار قرار گرفته است.



بازدید شهردار تهران و هیات همراه از پروژه بزرگراه آزادگان؛ چهارشنبه ۲۸ تیر ۱۳۹۱



بازدید مدیران عامل دستگاه‌های خدمات شهری از پروژه تونل نیایش، دوشنبه ۲۶ تیر ۱۳۹۱

پیشگیری از تکرار اشتباهات

سیدمسعود عسگریان*



مشورت و هم‌اندیشی، راه‌آزایی با برداشتن مشکلات و موانع بزرگ است و تنها در سایه چنین تعاملاتی است که می‌توان با بهره‌گیری از تجربیات دیگران، از تکرار اشتباهات و قدم گذاشتن در مسیر آزمون و خطا پیشگیری کرد. البته این اهداف مهم در صورتی تحقق می‌یابد که همایش‌ها و نشست‌های علمی صرفاً به تشریح کمبودها و نقاط ضعف نپردازند و علاوه بر این در صورت ارائه راهکارهای علمی، تصمیمات و اقدامات خود را در جهت اجرایی شدن این راه‌حل‌ها پیگیری کنند. از این رو نشست‌های دوره‌ای معاونان فنی و عمرانی کلانشهرهای کشور که به صورت مستمر تصمیمات و مصوبات خود را پیگیری می‌کند، الگوی موفق برای تمام همایش‌های علمی و تخصصی در کشور است.

امروزه آثار و نتایج گردهمایی معاونان فنی و عمرانی کلانشهرهای کشور در بسیاری از کلانشهرها و شهرهای بزرگ قابل مشاهده است و حتی بسیاری از شهرهایی که به تازگی به صف کلانشهرهای کشور پیوسته‌اند، می‌کوشند در زمینه اجرای سریع و باکیفیت پروژه‌های عمرانی به استانداردهای کلانشهرهای نخست کشور نزدیک شوند. رشد زیرساخت‌های عمرانی در شهرهای کشور، نشان‌دهنده تلاش معاونان فنی و عمرانی در سال‌های اخیر است و در این میان نباید فراموش کرد که توسعه شهرها و افزایش رضایتمندی و کیفیت زندگی شهروندان با پیشرفت کشور در رابطه‌ای مستقیم قرار دارد.

اگر چه شهرداری‌های کشور به لحاظ تأمین منابع درآمدی پایدار در مضیقه هستند اما باید اذعان کرد آنچه روند اجرایی پروژه‌های عمرانی را با کندی مواجه می‌کند، نبود هماهنگی و وحدت رویه میان شهرداری‌ها و سایر دستگاه‌های اجرایی است؛ مشکلاتی که به نظر می‌رسد جز با استقرار مدیریت واحد شهری برطرف نمی‌شود. خوشبختانه این ظرفیت در کار گروه‌های مختلف سلسله نشست‌های معاونان فنی و عمرانی کلانشهرهای کشور وجود دارد که برای برطرف کردن چنین مشکلاتی به ارائه راه‌حل‌های مؤثر بپردازد تا اقدامات عمرانی شهرداری‌ها بیش از پیش با اقدامات شرکت‌های خدماتی همسو و هماهنگ شود.

* شهردار همدان

روزنگار هفته‌ای که در عمران شهرگذشت

پرونده بزرگراهی دیگر بسته می‌شود

روز دوشنبه بیست و هشتم تیرماه، تنی چند از مدیران عامل دستگاه‌های خدمات شهری به اتفاق مدیران ارشد حوزه معاونت فنی و عمرانی شهرداری تهران از پروژه‌های بزرگراه امام‌علی (ع)، تونل نیایش و بزرگراه طبقاتی صدر بازدید به عمل آوردند. طی این بازدید معاون فنی و عمرانی شهرداری تهران اظهار امیدواری کرد با رفع هر چه سریع‌تر معارضات تأسیساتی باقی‌مانده در طول پروژه عظیم بزرگراه امام‌علی (ع) ظرفیت‌های مهندسی کشور به سبب انجام طرح‌های اینچنینی، بیش از پیش به منصفه ظهور برسد.

دوشنبه
۲۶
تیر

مدیران دستگاه‌های خدمات شهری در پایان این بازدید ضمن تقدیر از تلاش مدیریت شهری برای انجام پروژه‌های تأثیرگذار عمرانی، آمادگی خود جهت تسریع در رفع معارضات تأسیساتی باقی‌مانده را اعلام کرده و عنوان داشتند از هیچ کوششی در این راه فروگذار نخواهند بود.

روز سه‌شنبه بیست و هفتم تیرماه، خبر تکمیل پروژه بزرگراه یادگار امام (ره) در ماه مبارک رمضان از قول معاون فنی و عمرانی شهرداری مطرح شد. این خبر، مهم‌ترین خبر هفته گذشته بود. در این روز بازدید سرزده از پروژه پیش‌ورودی حرم مطهر امام خمینی (ره)، مجتمع نمایشگاهی شهرآفتاب و تقاطع‌های جاده قدیم قم با محور خیابان‌های امام حسین (ع) و شهید بهشتی صورت گرفت.

سه‌شنبه
۲۷
تیر

روز چهارشنبه بیست و هشتم تیرماه، پروژه‌های بزرگراه امام‌علی (ع) و بزرگراه آزادگان با حضور شهردار تهران، تنی چند از معاونان وی و شهرداران مناطق مرتبط، مورد بازدید قرار گرفت. بعد از ظهر این روز، نشست شورای معاونان فنی و عمرانی مناطق بیست و دو گانه با مدیران حوزه معاونت فنی و عمرانی شهرداری تهران برگزار شد.

چهارشنبه
۲۸
تیر

هفته‌ای که گذشت، هفته باز دیدهای میدانی از پروژه‌های بزرگ راه پایتخت بود. در روزهای اخیر پروژه‌های بزرگراه امام‌علی (ع) و بزرگراه آزادگان در چند نوبت مورد بازدید قرار گرفت و البته پروژه تونل نیایش و بزرگراه طبقاتی صدر نیز همچنان زیر ذره‌بین دست‌اندرکاران امر بود. مهم‌ترین خبر عمرانی هفته قبل، بهره‌برداری کامل از بزرگراه یادگار امام (ره) در ماه مبارک رمضان به حساب می‌آید.

شنبه
۲۴
تیر

روز شنبه بیست و چهارم تیرماه، بزرگراه امام‌علی (ع) طبق روال هفته‌های گذشته توسط مدیران ارشد شهرداری تهران پیمایش شد و روند پیشرفت عملیات اجرایی بررسی شد. در مورد این پروژه گفتنی است، خوشبختانه اکثر قریب به اتفاق معارضات ملکی، تملک و تخریب‌شده و مسیر اجرای طرح بیش از پیش در اختیار پیمانکاران قرار گرفته است.

یکشنبه
۲۵
تیر

روز یکشنبه بیست و پنجم تیرماه، نشست با حضور معاون فنی و عمرانی شهرداری و نیز دیگر دست‌اندرکاران پروژه بزرگراه طبقاتی صدر انجام شد. در این روز خبر حضور معاون دادستان کل کشور در بازدید شنبه هفته گذشته از پروژه بزرگراه امام‌علی (ع) در رسانه‌های جمعی بازتاب داشت. همچنین نوزدهمین نشست معاونان فنی و عمرانی کلانشهرهای کشور که طی روزهای بیست و چهارم و بیست و پنجم ماه جاری در همدان جریان داشت، روز یکشنبه پایان پذیرفت. در این نشست که علاوه بر معاونان فنی و عمرانی و کارشناسانی از شهرداری‌های کلانشهرهای کشور، نمایندگان از شهرداری‌های مراکز برخی استان‌ها نیز حضور داشتند، ضمن بررسی نتایج مصوبات نشست قبلی در قم، برخی از تجارب و دستاوردهای فنی و عمرانی هر یک از کلانشهرها، به منظور تقویت توان مدیریت شهری در شهرهای بزرگ کشور ارائه شد.

یک اتفاق



اتمام عملیات لاینیگ نهایی در دوراهی ۰۳

دوراهی‌ها یکی از دشوارترین بخش‌های اجرای پروژه تونل نیایش محسوب می‌شوند. بزرگترین دوراهی تونل نیایش با سطح مقطعی در حدود ۴۴۷ متر مربع و عرض ۳۰/۶۰ متر (بیشتر از عرض تونل دوقلوی توحید) در بخش غربی تونل شمالی، مسیر شرق به غرب را به دو مسیر شرق به جنوب و ادامه حرکت شرق به غرب تقسیم می‌کند. یکی دیگر از این دوراهی‌ها، دوراهی ۰۳ است که از تباط تونل شمالی را از طریق تونل ۰۳ با پارکینگ زیرزمینی فراهم می‌کند. در واقع شهروندانی که در مسیر شرق به غرب تونل در حرکت هستند، از طریق دوراهی و تونل ۰۳ قادر خواهند بود مسیر خود را به سمت پارکینگ تغییر دهند.

در هفته‌ای که گذشت، اتمام عملیات لاینیگ نهایی در دوراهی ۰۳ یکی از مهم‌ترین اتفاقات عمرانی در پروژه احداث تونل نیایش بود. طول کلی این دوراهی ۴۵ متر و حداقل عرض آن در حدود ۱۸ متر است. این عرض ۱۸ متری بعد از عبور از بخش‌های مختلف دوراهی، به حدود ۲۷ متر افزایش می‌یابد.

عملیات لاینیگ نهایی دوراهی ۰۳ از تونل نیایش در مدت زمانی کمتر از یک ماه و با بهره‌گیری از یک دستگاه قالب ساخت داخل انجام شده است. در واقع تعداد زیاد قطعات تشکیل دهنده این نوع از قالب‌ها و در نتیجه طولانی شدن زمان بارگیری و حمل آن به کشور باعث شد تا مجریان پروژه برای اجرای عملیات لاینیگ نهایی دوراهی ۰۳ به

گزینه‌های داخلی فکر کنند. ساخت چنین قالبی در کشور به دست توانای صنعتگران داخلی، تجربه کم‌نظیری در این زمینه محسوب می‌شود.

برای اجرای لاینیگ نهایی دوراهی ۰۳ علاوه بر ۲۱۶۰ متر مکعب بتن ریزی، ۳۰۰ تن نیز آرماتور مصرف شده که بدون شک این احجام عملیاتی قابل ملاحظه، نشان‌دهنده بزرگی این سازه زیرزمینی است. از این رو امکان پوشش دهی مقاطع گسترده، از مهم‌ترین ویژگی‌های قالب بتن ریزی دوراهی ۰۳ به شمار می‌رود. امکان تغییر حالت سریع، جابه‌جایی به سایر جبهه‌های کاری و سهولت در حرکت‌های طولی و عرضی از دیگر ویژگی‌های قالب مورد اشاره است.

اما از عملیات اجرایی پارکینگ زیرزمینی تونل نیایش نیز خبر می‌رسد با نهای شدن بسیاری از مراحل طراحی، تحویل زمین به پیمانکار مربوطه انجام و در نتیجه تجهیز کارگاه آغاز شده است. پارکینگ طبقاتی تونل نیایش که ۳ طبقه بوده و گنجایش ۲۱۰۰ دستگاه خودرو را دارد، در فضایی به عرض ۲۰ متر و ارتفاع ۲۰ متر احداث خواهد شد تا مشکل کمبود فضای پارکینگ در محدوده بیمارستان شهید رجایی، بوستان ملت و بخش ابتدایی بزرگراه نیایش را تا حدودی برطرف سازد. در ضمن علاوه بر مسیرهای دسترسی از هر دو تونل شمالی و جنوبی، مسیرهایی نیز از خیابان ولی عصر (عج) و بزرگراه‌های کردستان و نیایش برای ورود به فضای پارکینگ پیش‌بینی شده است. پارکینگ زیرزمینی تونل نیایش در زیر بوستان ملت واقع شده است.

گزارش روز

قرار دارد. این فلکه‌ها هم محل تقسیم جهات حرکتی هستند و هم نمادی شهری. با احداث این بزرگراه، تمام محورهای اطراف که به‌طور همسطح با بزرگراه ارتباط داشته‌اند، مسدود شده و ارتباط فقط از طریق محورهای سه‌گانه گلبرگ، گشتاسب، فرجام صورت می‌گیرد. این محور هادر سلسله مراتب معابر شهری، نقش شریانی را برعهده دارند و از طریق آنها می‌توان از دسترسی‌های محلی استفاده کرد.

بخش اول ۴۵ متری تهرانپارس

بزرگراه ۴۵ متری تهرانپارس از خیابان دماوند تا بزرگراه شهید بابایی ۷/۷ کیلومتر طول دارد. این بزرگراه در مسیر خود با خیابان‌های دماوند، ۴۶ متری آغاز، ۳۵ متری گلبرگ، ۴۵ متری رسالت، ۳۵ متری فرجام، ۳۵ متری گشتاسب، آزادراه همت، ۳۵ متری استقلال و بزرگراه شهید بابایی تقاطع دارد و ارتباط شمالی-جنوبی مسیرهای یادشده را تأمین می‌کند. بخش اول این مسیر ۵ هزار و ۶۹۴ متر طول دارد که اجرا شده است. این بخش از محور خیابان دماوند شروع و تا قنات کوثر امتداد می‌یابد.

مشخصات طرح

بزرگراه ۴۵ متری تهرانپارس ابتدا به‌صورت بزرگراه دو طرف کانال تهرانپارس در نظر گرفته شده بود و کانال باید در فوژمیانی و در محور اصلی بزرگراه احداث می‌شد و باند رفت و برگشت بزرگراه در دو طرف کانال اجرایی گردید اما به‌علت وجود لوله‌های نفت در وسط مسیر، حدود ۳ کیلومتر از کانال به‌صورت سر پوشیده در باند شرقی احداث شد. آبهای سطحی بزرگراه و آبهای سطح نهرهای منطقه که به نهرهای کناری بزرگراه هدایت می‌شدند، با لوله‌گذاری عرضی به کانال وسط یا به باند شرقی جریان می‌یافتند.

عرض سواره‌رو در هر طرف ۱۴ متر در نظر گرفته شده بود. در طرح اولیه بر این اساس که تقاطع‌های اصلی روگذر می‌شوند، رقوم خیابان‌های موجود متفاوت بود. برای همسطح کردن معابر، تا احداث روگذرها در محدوده تقاطع‌ها، تغییرهایی در رقوم پروژه داده شد و تقاطع‌های همسطح اجرا شد. در ضمن راستگردهایی نیز بنا به‌ضرورت به‌اجرا درآمد.

کانال تهرانپارس

کانال تهرانپارس که حدود ۶ کیلومتر طول دارد، در مسیر ۴۵ متری تهرانپارس از شرق شهرک امید (واقع در قنات کوثر) شروع می‌شود و تا خیابان دماوند ادامه دارد. قسمت‌هایی از کانال که رویاب است، در فوژمیانی بزرگراه ۴۵ متری تهرانپارس قرار دارد و قسمت سر پوشیده آن در باند شرقی بزرگراه واقع شده است. این کانال به‌همراه مراحل احداث بزرگراه شهید باقری ساخته شد و همزمان با بهره‌برداری از ۵/۷ کیلومتر بزرگراه به بهره‌برداری رسید.



بزرگراه شهید باقری پس از ۲۴ سال به بهره‌برداری رسید

بزرگراهی در حاشیه مسیل تهرانپارس

بزرگراه شهید باقری در همان روزهای آغازین مراحل ساخت، به نام بلوار شهید چمران و پیش‌تر از آن نیز با عنوان بزرگراه ۴۵ متری مسیل تهرانپارس نامیده می‌شد. قرار بود این بزرگراه به‌عنوان یکی از شریان‌های ارتباطی در جه یک شهری، در شرق تهران کارکرد ترافیکی داشته باشد. احداث بزرگراه در طرح جامع حمل و نقل و ترافیک سو فرتو در سال ۱۳۵۰ پیش‌بینی شده بود اما تا سال‌ها امکان آغاز عملیات وجود نداشت. بالاخره مراحل احداث این بزرگراه با ۱۷ سال تأخیر یعنی سال ۱۳۶۷ آغاز شد و با پییز ۱۳۷۴ بزرگراه مذکور به طول ۵/۷ کیلومتر به بهره‌برداری رسید.

تقاطع و طرفین مسیل تهرانپارس به سرعت رشد کنند و تردد وسایل نقلیه موتوری سبک و سنگین در خیابان‌های ارتباطی ناحیه به‌شدت افزایش یابد. به‌علت محدودیت عبور و مرور از مسیل تهرانپارس، خیابان گلبرگ و در دشت نارمک هدایت‌کننده بیشترین بخش ترافیک حاصل از توسعه مناطق شهری اطراف به‌سمت جاده دماوند بودند. این ترافیک از طریق خیابان شهید محمد ایگه‌ای ۴۶ متری آغاز به طرف خیابان سی متری نارمک و سهره تهران نو و سمنگان جریان می‌یافت و از طریق گلوگاه خیابان ۱۰۱ وارد جاده دماوند می‌شد. با افزایش جریان ترافیک وضعیت تردد در میدان شقایق در تقاطع در دشت و شهید محمد ایگه‌ای و ۱۰۱ بسیار دشوار بود.

تقاطع با خیابان‌های گلبرگ، فرجام و گشتاسب

مسیرهای شرقی-غربی تقاطع با محور شمالی-جنوبی بزرگراه ۴۵ متری دو طرف مسیل تهرانپارس، خیابان‌های گلبرگ فرجام، گشتاسب و وفادار است و در محل تقاطع با خیابان حجرین عدی که ستون فقرات اصلی تهرانپارس را تشکیل می‌دهد، فلکه‌های اول تا چهارم تهرانپارس

و کمربندی‌های جنوب شرقی تهران، این تقاطع به‌صورت ترکیبی از یک چهارراه اصلی و میدان مجاور آن درآمد. در مطالعات طرح جامع حمل و نقل ترافیک تهران در سال ۱۳۵۰، افزون بر ارائه پیشنهادهایی برای بهسازی و نوسازی شبکه حمل و نقل تهران در بلندمدت، پیشنهادهایی کوتاه‌مدتی هم ارائه شده بود که از جمله آنها ایجاد تقاطع‌های غیر همسطح در شریان‌های مهم شهری بود. از طرفی طرح تفصیلی شهرداری تهران با توجه به تحولات شهر بر اساس طرح جامع تهیه شد و مبنای طرح‌های اجرایی قرار گرفت. بر اساس شبکه راه‌های طرح تفصیلی، تقاطع جاده دماوند با بزرگراه شهید باقری سرآغاز بزرگراهی بود که از جاده دماوند به طرف شمال، در طرفین مسیل تهرانپارس امتداد می‌یافت و به بزرگراه آیتا... صدر ختم می‌شد. در اوایل دهه ۳۰ تمام اراضی واقع در شمال تقاطع جاده دماوند و خیابان خاقانی فاقد بافت شهری بودند. عملیات شهرسازی تهرانپارس با طرح شطرنجی در طرفین محاور اصلی حجرین عدی از یک سو و احداث منطقه نارمک و تغییر کاربری زمین‌های اطراف جاده دماوند از سوی دیگر سبب شد که مناطق مسکونی در اراضی شمال

منطقه تهرانپارس در دهه ۴۰ با شبکه‌بندی شطرنجی، به‌مثابه منطقه‌ای جدید به شهر تهران افزوده شد. ستون فقرات این شبکه در آن زمان و در حال حاضر، خیابان حجرین عدی (تیرانداز) بوده است. بزرگراه شهید باقری یا بلوار شهید چمران (بزرگراه ۴۵ متری) زمانی مسیل بود و حد غربی فزاول تهرانپارس را تشکیل می‌داد. توسعه تهرانپارس در غرب این محور به‌صورت همگن صورت‌نپذیرفت و از منطق شهرسازی تبعیت نکرد. مسیر شمالی-جنوبی خیابان سراج به‌همین دلیل پس از انقلاب اسلامی اهمیت یافت و به‌صورت مسیر جمع و پخش‌کننده در شبکه ارتباطی درآمد.

عملکرد دوگانه بزرگراه

احداث بزرگراه ۴۵ متری مسیل تهرانپارس که بزرگراهی شمالی-جنوبی است، در طرح جامع شهر تهران پیش‌بینی شده بود. این بزرگراه بین دو مسیر بزرگراهی جاده لشکرک در شرق و بزرگراه امام علی (ع) در غرب آن واقع شده است. در واقع عملکرد این بزرگراه دوگانه است.

ساخت بزرگراه در دو بخش

بزرگراه شهید باقری در هنگام ساخت به دو بخش تقسیم شد و ساخت هر یک از این بخش‌ها به‌طور مستقل پیگیری شد. در قسمت اول، مسیر ۴۵ متری اطراف مسیل تهرانپارس به طول ۵ هزار و ۶۹۴ متر که از محور خیابان دماوند در محلی موسوم به چهارراه خاقانی شروع می‌شد و با عبور از طرفین مسیل به سمت شمال امتداد می‌یافت، از بزرگراه در دست ساخت شهید همت (۷۶ متری شمال عباس‌آباد) می‌گذشت و حدود ۷۵۰ متر به سمت شمال تا قنات کوثر امتداد می‌یافت.

قسمت دوم نیز مسیر بزرگراه شهید باقری موسوم به ۴۵ متری در حدفاصل خیابان قنات کوثر تا بزرگراه آیتا... صدر قرار داشت. مطالعات مربوط به این قسمت به‌دلیل تداخل و نزدیکی با محدوده متعلق به مترو تهران، شهرک امید و جنگل‌های مصنوعی متعلق به منابع طبیعی و سازمان جنگل‌بانی به تأخیر انجامید که البته پس از رفع موانع موجود، مطالعات ادامه یافت. در این قسمت ۳ دستگاه تقاطع غیر همسطح پیش‌بینی شده بود که شامل ۲ تقاطع غیر همسطح ۳۵ متری اول و دوم و تقاطع غیر همسطح بزرگراه آیتا... صدر بود.

تقاطع غیر همسطح شهید باقری با خیابان دماوند در مطالعات اولیه طرح جامع شهر تهران، محل تقاطع فعلی جاده دماوند و بزرگراه شهید باقری (۴۵ متری مسیل تهرانپارس) داخل محدوده ۲۵ ساله قرار داشت اما هیچ طرحی برای تندرادهای غیر از یک تقاطع همسطح ساده پیش‌بینی نشده بود. البته در گذشته فقط ترافیک محلی و منطقه‌ای که دارای محدوده کوچکی بود، در معابر این منطقه جریان داشت اما به‌تدریج با توسعه مناطق و شهرک‌های اطراف و لزوم دسترسی از نقاط مختلف شهری به محور برون‌شهری جاده دماوند

با یک مسئول

پیش‌نیازهای اجرای یک پروژه عمرانی

قاسم مالدار ■ مجری طرح‌های بزرگراهی سازمان مهندسی و عمران شهر تهران



پروژه بزرگراه امام علی (ع) یکی از دشوارترین طرح‌های عمران شهری در کشور است و عبور آن از میان بافت‌های مسکونی متراکم و فرسوده، رفع معارضات ملکی و تأسیساتی را به یکی از مهم‌ترین اقدامات پیش‌نیاز اجرای پروژه تبدیل کرده است.

در چنین شرایطی موتور توسعه ادامه بزرگراه امام علی (ع) با سرعت مناسبی به حرکت خود ادامه می‌دهد و با تلاش مستمر شهرداری‌های مناطق مربوطه، بخش باقی‌مانده معارضات ملکی به‌سرعت در حال تملک و تحویل به مجریان پروژه است. در نتیجه این تلاش‌ها، بسیاری از بخش‌های مسیر از جمله بخش حدفاصل مسیل باختر تا خیابان سبلان، خیابان مدنی تا خیابان دماوند (حدود ۹۰۰ در صد)، خیابان پیروزی تا میدان شهید محلاتی و بزرگراه بعثت تا کمربندی شهرری به‌طور کامل از وجود املاک معارض خلاص شده است.

به موازات کارهایی که در سطور فوق به آنها اشاره شد، عملیات رفع و جابه‌جایی شبکه‌های تأسیساتی نیز ادامه داد: شبکه‌هایی که البته برخی از آنها به‌قدری حجیم و پردامنه است که لازم است با برنامه‌ریزی و همچنین اجرای سریع و باکیفیت شبکه‌های جایگزین، تمهیدات ویژه‌ای برای برطرف کردن آنها اندیشید. بخشی از کانال سرشاخه ۱۷ شهر یور، طرح مرکزی هدایت فاضلاب شهر تهران و کانال سرخه حصار از جمله موانع دشوار تأسیساتی در پروژه مورد اشاره است.

اما با وجود تمام آنچه گفته شد، بخش‌های مختلف مسیر اصلی بزرگراه و تقاطعات اصلی و فرعی آن یکی پس از دیگری آماده بهره‌برداری می‌شوند. با زیربار رفتن بخشی از تقاطع خیابان پیروزی و بخشی از تقاطع میدان محلاتی با بزرگراه امام علی (ع) و نیز بهره‌برداری بخشی از پل تقاطع خیابان منصور و نیز تقاطع پل نیکنام به‌طور کامل، حالا تعداد دیگری از تقاطعات وجود دارند که تا پایان مرداد و شهریور ماه سال جاری آماده بهره‌برداری می‌شوند؛ تقاطع‌های صفا، مدنی و حیدری از جمله همین تقاطع‌ها است. همان‌طور که قبلاً نیز عنوان شد، در پروژه بزرگراه امام علی (ع) بهره‌برداری از تقاطع‌های فرعی و اصلی نسبت به مسیر بزرگراه در اولویت قرار دارد.

طولانی ترین بزرگراه شمالی - جنوبی تهران

بزرگراه امام علی (ع) روز به روز قد می کشد

با وجود روند امیدبخش توسعه معابر و بزرگراه‌های پایتخت به‌ویژه در طول ۷ سال گذشته، ساخت برخی بزرگراه‌ها برای شهروندان تهرانی به آرزویی چنددهه‌ای تبدیل شده‌بود اما شاید هیچ یک از آرزوهای بزرگراهی شهروندان به درازای آرزوی تکمیل بزرگراه امام علی (ع) نباشد.

رفع معارض به‌سرانجام رسیده است و این عملیات همچنان ادامه دارد. پیشرفت فیزیکی قطعه‌اول در ۳ بخش حدفاصل مسیل‌باختر تا جنوب خیابان سیلان ۲۹ درصد، جنوب خیابان سیلان تا شمال خیابان دماوند ۲۸ درصد و از خیابان دماوند تا خیابان پیروزی نیز حدود ۲۷ درصد است. در این قطعه همچنین پل تقاطع بزرگراه امام‌علی(ع) با خیابان شهید مدنی به‌عنوان یکی از ۱۰ تقاطع اصلی پروژه در دست ساخت است که پیشرفت فیزیکی آن از نیمه گذشته و به‌مرز ۵۴ درصد رسیده است. البته ساخت پل‌های تقاطع‌های فرعی این بخش شامل تقاطع خیابان‌های صفا، پازوکی، اصفهانی، اکبرنژاد، مطلب‌نژاد، طاووسی و حیدری نیز به‌طور هم‌زمان دنبال‌می‌شود به‌طوری که هم‌اکنون در ساخت پل خیابان صفا ۵۵ درصد، پل دماوند ۵۰ درصد، پل اصفهانی ۴۱ درصد، پل پازوکی ۲۸ درصد، پل اکبرنژاد ۲۹ درصد، پل مطلب‌نژاد ۳۰ درصد، پل حیدری ۴۰ درصد و پل طاووسی ۳۹ درصد پیشرفت فیزیکی حاصل شده است.

□ از خیابان پیروزی تا میدان شهیدمحلای

قطعه‌دوم این پروژه، بخش حدفاصل خیابان پیروزی تا میدان شهیدمحلای را شامل می‌شود که با طولی در حدود ۲/۲ کیلومتر، از یک تقاطع اصلی و چهار تقاطع فرعی عبور می‌کند و در مجموعه ۶۳/۵ درصد پیشرفت فیزیکی داشته است.

در این بخش هم معارضات تأسیساتی مختلفی همچون لوله‌آب ۲۰۰ تا ۷۰۰ میلی‌متر، لوله‌گاز، کابل مخابراتی، کابل و پست برق وجود دارد که بخشی از آن‌ها مرتفع شده و برای سایر معارضات باقی‌مانده نیز چاره‌لازم اندیشیده شده است. در قطعه‌دوم پروژه ادامه بزرگراه امام‌علی (ع) با توجه به اهمیت تأمین دسترسی‌های محلی، پل تقاطع خیابان نیکنام ساخته شده و از اسفندماه سال گذشته زیر بار رفته است. عملیات تکمیل بخش جنوبی پل تقاطع خیابان پیروزی به‌پایان رسیده و عملیات اجرایی در دوربرگردان جنوب خیابان نیکنام، پل عزیزی و دوربرگردان خیابان عزیزی همچنان ادامه دارد.

□ از میدان شهیدمحلای تا بزرگراه آزادگان

قطعه سوم از پروژه بزرگراه امام‌علی (ع) که از میدان شهیدمحلای آغاز شده و تا جنوب بزرگراه آزادگان ادامه دارد، به سه بخش تقسیم شده و عملیات اجرایی در هر یک از این قطعات به‌صورت هم‌زمان در حال پیشروی است. طول کل این قطعه ۵/۴ کیلومتر می‌باشد.

بخش نخست از قطعه سوم، شامل مسیر شمال میدان شهیدمحلای تا شمال خیابان خاوران می‌شود که ۱۳۵۰ متر طول دارد و تاکنون ۵۱ درصد پیشرفت

تکمیل بزرگراه طویل امام‌علی (ع) با توجه به دشواری‌های پیش‌روی آن که عبور از بافت مسکونی مترکم در اکثر بخش‌های طول مسیر تنها یکی از این دشواری‌هاست، حتی برای مسئولان ارشد مدیریت شهری هم در طول ۲۰ سال گذشته به آرزویی دست‌نیافتنی تبدیل شده بود و شهرداران مختلف هیچ‌یک بنای اجرای ادامه این بزرگراه نیمه‌تمام که تنها ۹ کیلومتر آن ساخته شده‌بود را نداشتند.

امروز اما در کنار دیگر آرزوهای دیرین شهروندان پایتخت‌نشین، با تدبیر شهردار تهران تکمیل این بزرگراه به‌عنوان یکی از مهم‌ترین شاهراه‌های شمالی - جنوبی از اواسط سال ۹۰ در دستور کار قرار گرفته است. هم‌اکنون با گذشت حدود یک سال از آغاز پروژه احداث ادامه بزرگراه امام‌علی (ع)، این شریان حیاتی شهر، پیش چشم شهروندان ذرّه ذره قد می‌کشد.

در این راستا سازمان مهندسی و عمران شهرداری تهران به‌عنوان مجری طرح، با توجه به حجم سنگین پروژه بزرگراه امام‌علی (ع) آن را به ۵ بخش اصلی تقسیم کرده و برای اجرای این بخش‌ها نیز ۳ پیمانکار مختلف را به کار گمارده است.

□ از مسیل‌باختر تا خیابان پیروزی

با توجه به احداث ۹ کیلومتر از بزرگراه امام‌علی(ع) در سال‌های گذشته (حدفاصل دارآباد تا مسیل‌باختر) نخستین بخش پروژه ساخت ادامه این بزرگراه از مسیل‌باختر آغاز شده و با طی مسیر ۴۷۵۰ متری، به شمال خیابان پیروزی می‌رسد.

این بخش از بزرگراه از ۳ منطقه شهرداری عبور می‌کند که در این میان، منطقه ۱۳ میزبان ۱۷۰۰ متر از ادامه بزرگراه امام‌علی (ع) است و ۱۹۰۰ متر از آن در منطقه ۷ و ۱۱۵۰ متر در منطقه ۸ قرار دارد.

یکی از تقاطع‌های اصلی بزرگراه امام‌علی(ع) در قطعه اول آن، تقاطع با خیابان سیلان است. پل تقاطع سیلان با معارضات تأسیساتی مختلفی از جمله لوله‌آب ۲۰۰ میلی‌متر، کانال فاضلاب به‌قطر ۲/۵ متر و لوله‌گاز ۱۶ اینچ مواجه است که تمهیدات لازم برای رفع آنها اندیشیده شده و دستگاه‌های مربوطه به‌زودی وظایف خود را برای رفع این معارضات انجام خواهند داد.

از سوی دیگر در بخش نخست بزرگراه امام‌علی (ع)، تقاطع‌های فرعی با خیابان‌های حیدری، صفا، اصفهانی، طاووسی (فتاحی)، مطلب‌نژاد، اکبرنژاد و پازوکی وجود دارد که اجرای پل در این تقاطع‌ها نیز با معارضات تأسیساتی گوناگونی همچون لوله‌آب ۸۰۰ میلی‌متری، کابل برق، کانال فاضلاب، لوله‌گاز در ابعاد مختلف ۲ تا ۱۶ اینچ و کابل مخابرات مواجه است. البته در محدوده پل طاووسی، کلیه معارضات بر طرف شده و در تقاطع‌های دیگر نیز، بخشی از کار

نقشه‌خوانی



قطعه دوم این پروژه، بخش حدفاصل خیابان پیروزی تا میدان طولی در حدود ۲/۲ کیلومتر، از یک تقاطع اصلی و چهار تقاطع درصد پیشرفت فیزیکی داشته است.



پل تقاطع خیابان شهید مدنی به‌عنوان یکی از ۱۰ تقاطع اصلی پروژه در دست ساخت است که پیشرفت فیزیکی آن به‌مرز ۵۴ درصد رسیده است. ساخت پل‌های تقاطع‌های فرعی این بخش شامل تقاطع خیابان‌های صفا، پازوکی، اصفهانی، اکبرنژاد، مطلب‌نژاد، طاووسی و حیدری نیز به‌طور هم‌زمان دنبال‌می‌شود.

چند پروژه در دل یک پروژه

وقتی از پروژه بزرگراه امام‌علی (ع) صحبت می‌شود، خیلی‌ها شاید تصور کنند فقط قرار است یک بزرگراه ۳۵ کیلومتری در شهر تهران شکل بگیرد اما واقعیت آن است که برخی از ۲۴ تقاطع اصلی و فرعی این مسیر بزرگراهی، خود در حد یک پروژه بزرگ شهری بوده و بهره‌برداری از آنها به مثابه یک گشایش ترفیقی تأثیر گذار می‌باشد؛ تقاطع‌های میدان محلای، بزرگراه آزادگان، خیابان خاوران و... از جمله این تقاطع‌ها هستند.

□ طرح حرم تا حرم

طرح حرم تا حرم در حقیقت امتداد بزرگراه امام علی (ع) از مسیر حدفاصل شهرری تا حرم مطهر امام خمینی (ره) را شامل می‌شود. با تکمیل این قطعه که حدود ۳ کیلومتر طول دارد، شهروندان می‌توانند پس از پیمودن مسیر ۳۵ کیلومتری، خود را از شمالی‌ترین نقطه پایتخت در محدوده دارآباد، به جنوبی‌ترین نقطه یعنی مرقد مطهر امام خمینی (ره) و بهشت زهرا (س) برسانند. مجری طرح حرم تا حرم شهرداری منطقه ۲۰ تهران بوده و پیشرفت فیزیکی این بخش از پروژه ۲۸ درصد است.

□ ۲۲ کیلومتر در دست ساخت

امروز پروژه ادامه بزرگراه امام علی (ع) یکساله شده و به‌طور کلی تاکنون پیشرفت فیزیکی آن مطابق با برنامه زمان‌بندی حاصل شده است. معنای این عبارت هنگامی مشخص می‌شود که بدانیم بخش در دست ساخت بزرگراه امام علی (ع) به طول ۲۲ کیلومتر، از میان بافت مسکونی مترآکم و فشرده ۶ منطقه پایتخت عبور می‌کند و بالغ بر ۷ هزار واحد مسکونی، معارض ملکی این پروژه بوده که شهرداری برای رفع آن یک هزار میلیارد تومان هزینه کرده است. آن‌گاه خواهیم دانست که پیشرفت پروژه طبق برنامه زمان‌بندی برای طرحی با این طول و ابعاد، به‌آسانی میسر نشده است.

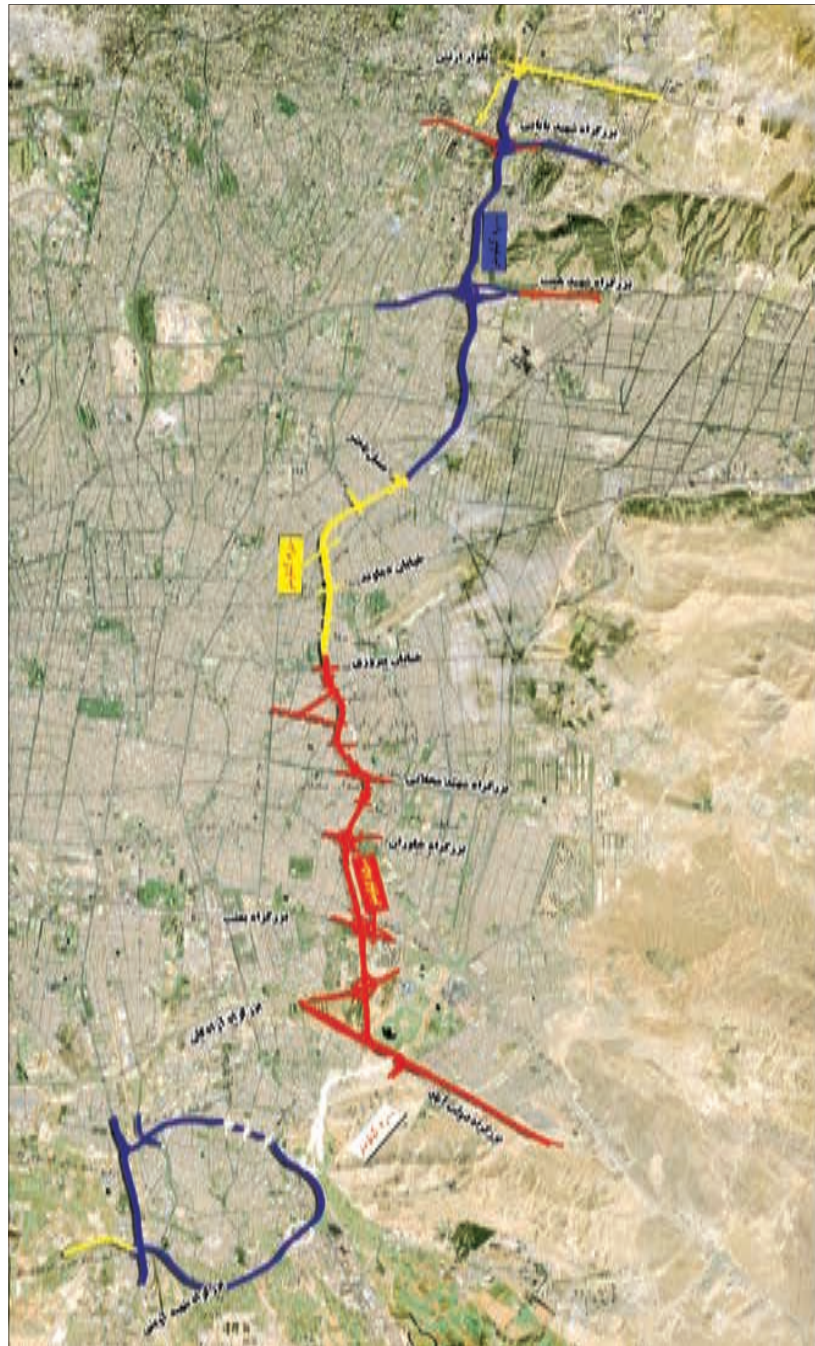
□ رشد تدریجی قامت بزرگراه

این روزها شهروندان ساکن مناطق ۷، ۸، ۱۳، ۱۴، ۱۵ و ۲۰ اندک‌اندک قد کشیدن و رشد قامت این بزرگراه را هر روز با چشم خود نظاره می‌کنند و در انتظار بهره‌مندی از نتایج توسعه معابر در مناطق همجوار خود هستند. گشوده شدن معبری به طول ۳۵ کیلومتر در دل شهر شلوغ تهران، با وجود بی‌نظمی‌های کالبدی آن که در طول سالیان گذشته ایجاد شده، به‌حدی پیچیده است که تا دوره اخیر، هیچ‌یک از شهرداران پایتخت کوچک‌ترین عزمی برای اجرای آن نداشتند.

شهروندانی که در مسیر امتداد این بزرگراه زندگی می‌کردند نیز ۲۰ سال تمام تکلیف املاک خود را نمی‌دانستند و نمی‌توانستند تصمیم درستی درباره نوسازی ملک خود اتخاذ کنند چرا که ممکن بود سرمایه آنها در قالب نوسازی املاکشان صرف شود و یک یا چند سال بعد، شهرداری تصمیم به اجرای ادامه بزرگراه امام علی (ع) بگیرد. در حقیقت غفلت از تکمیل این پروژه، مشکلی بر مشکلات شهر افزوده بود و به‌نوعی در فرسودگی بافت مسکونی برخی مناطق پایتخت نقش مستقیم داشت.

امروز اما با تکمیل بزرگراه امام علی (ع)، مدیریت شهری نه تنها بر این مشکلات فائق آمده، بلکه پیمودن مسیری ۳۵ کیلومتری بدون برخورد با چراغ قرمز را برای پایتخت‌نشینان فراهم کرده است. بنابر وعده شهردار تهران، با تکمیل بزرگراه امام علی (ع) در کنار اجرای دیگر پروژه‌های نیمه‌تمام بزرگراهی که در حال اجراست، رینگ داخلی و خارجی شهر تهران برابر طرح جامع حمل‌ونقل و ترافیک شهر تکمیل خواهد شد.

بزرگراهی که به نام پیشوای شیعیان، امام علی (ع) آراسته و مزین است، پنجم خردادماه سال ۱۳۹۲، همزمان با میلاد این امام‌همام در روز سیزدهم ماه‌رجب، به بهره‌برداری خواهد رسید و به این ترتیب تهرانی‌های می‌توانند در ایام رحلت امام خمینی (ره) یعنی اواسط خردادماه سال آینده، از معبر جدیدی که در شهرشان گشوده شده، به‌آسانی خود را به مرقد بنیانگذار جمهوری اسلامی ایران برسانند.



۱۴ لاین تندرو و کندرو

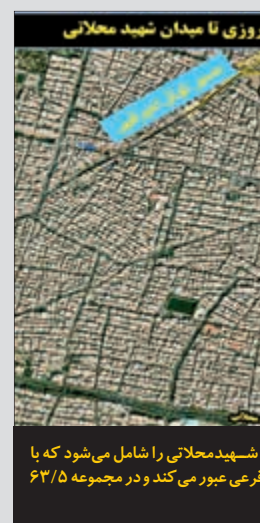
پروژه بزرگراه امام علی (ع) را از حیث تعداد لاین‌های ترافیکی می‌توان یکی از پروژه‌های شاخص و کم‌نظیر شهر تهران توصیف کرد. این مسیر بزرگراهی شامل ۸ لاین تندرو و ۶ لاین کندرو است که لاین‌های تندرو و همگی در تراز منفی یک احداث خواهند شد. برای احداث این تعداد خطوط تردد خودروها، پوسته‌های ۷۸ تا ۵۶ متر به‌صورت متغیر در نظر گرفته شده‌است. در واقع هر سمت بزرگراه دارای ۴ لاین تندرو و ۳ لاین کندرو بوده و به‌همین دلیل انتظار می‌رود هیچ‌گونه ترافیکی در طول مسیر ایجاد نشود؛ البته رعایت فرهنگ صحیح رانندگی، لازمه‌اصلی تحقق این مهم است.



بخش نخست از قطعه سوم، شامل مسیر شمال میدان شهید محلاتی تا شمال خیابان خاوران می‌شود که ۱۳۵۰ متر طول دارد و تاکنون ۵۱ درصد پیشرفت فیزیکی داشته‌است. تقاطع شهید محلاتی یک تقاطع سه‌سطحی بزرگ است.



پیشرفت فیزیکی قطعه اول در ۳ بخش حدفاصل مسیل باختر تا جنوب خیابان سیلان ۲۹ درصد، جنوب خیابان سیلان تا شمال خیابان دماوند ۲۸ درصد و از خیابان دماوند تا خیابان پیروزی نیز حدود ۲۷ درصد است.



ن شهید محلاتی را شامل می‌شود که با فرعی عبور می‌کند و در مجموعه ۶۳/۵

نشست‌های قبلی ابتدا با ساختار و فعالیت‌های حوزه معاونت فنی و عمرانی شهرداری میزبان آشنا شدند. بررسی اقدامات و تصمیمات نشست قبلی در این کمیته، بیشتر به مکانیزم دریافت حق الارض از شرکت‌های خدمات شهری اختصاص داشت. حق الارض، به مبلغی گفته می‌شود که شرکت‌های تأسیساتی ملزم هستند آن را در ازای اشغال سطح یا فضای زیرین معابر به شهرداری‌ها پرداخت کنند. گزارش‌های ارائه‌شده توسط معاونان فنی و عمرانی کلانشهرها نشان داد که با تصویب طرح‌های مربوط به اخذ حق الارض در شوراهای اسلامی شهرها، دریافت این مبلغ به صورت حساب‌های فی‌مابین یا تهاتر در بیشتر کلانشهرهای کشور آغاز شده است. معاونان فنی و عمرانی کلانشهرها همچنین تصمیم گرفتند تادریافت حق الارض در ازای نصب آنتن‌ها و تجهیزات تلفن همراه در سطح معابر را در شهرهای متبوع خود پیگیری کنند. حق الارض اگر چه براساس فرمول‌های قرار داده شده در شهرهای مختلف در ازای هزینه‌های هنگفت شهرداری‌ها رقم کمی محسوب می‌شود اما حداقل می‌تواند هزینه‌های انتقال و جابجایی تأسیسات معارض شهری در پروژه‌های عمرانی را تأمین کند.

اما رونمایی از سامانه مدیریت معابر شهری توسط مدیرعامل سازمان مشاور فنی و مهندسی شهر تهران و تشریح اقدامات انجام شده در این زمینه، از دیگر مباحث مهم در کمیته معاونان بود. سامانه مدیریت معابر در حقیقت یک بانک اطلاعاتی است که نه تنها تمامی اطلاعات مربوط به معابر شهری را در یک جا گردآوری و بایگانی می‌کند تا اطلاعات مورد نیاز برای تصمیم‌گیری همواره در اختیار مدیران شهری باشد، بلکه از طریق سازمان‌دهی نظام‌مند کلیه اطلاعات لازم، موجبات شناخت تأثیرات بلندمدت هر گونه تصمیم‌گیری را برای مدیران فراهم می‌سازد.

از دیگر مباحث مطرح شده در کمیته معاونان نشست نوزدهم، ساختار اجرایی و مدیریتی کلانشهرها در زمینه نگهداری پروژه‌های عمرانی بود. براساس گزارش‌های ارائه‌شده توسط معاونان فنی و عمرانی کلانشهرها و تصمیمات مثبت نشست‌های قبلی، امروزه بیشتر کلانشهرهای کشور متولیان خاصی برای تعمیر و نگهداری از سازه‌های عمرانی دارند و در ضمن می‌کوشند تا با اصلاح ساختارهای سازمانی، امور اجرا، تحویل گرفتن و نگهداری از سازه‌ها را به‌طور کلی از یکدیگر تفکیک کنند. تشریح اقدامات انجام‌شده در این زمینه، راهنمای مناسبی برای سایر شهرداری‌های کشور بود تا با وجود سیاست‌های انقباضی، نظام‌های مشخص نگهداری را سامان دهند.

□ دستورات سایر کارگروه‌ها

طرح کلی کارگروه‌ها براساس رویکرد جامع مدیریت کیفیت است که براساس آن، کلیه برنامه‌ریزی‌ها و اقدامات لازم برای ارتقاء کیفیت پروژه‌های عمرانی، علاوه بر محصولات، فرآیندها و عوامل را نیز در بر می‌گیرد. در این زمینه متناسب با تقسیم‌بندی صورت گرفته، مباحث و دستورات خاصی در هر یک از کارگروه‌ها مطرح و تصمیماتی اتخاذ شد. در کارگروه عوامل، علاوه بر بررسی نحوه آموزش‌های تخصصی کارکنان براساس نرم‌افزار آموزش و بانک اطلاعاتی، راهکارهای استفاده از تجهیزات مناسب و کارآمد جهت اجرای بهتر پروژه‌های عمرانی موردارزیابی قرار گرفت. در این کارگروه همچنین تجربه معاونت فنی و عمرانی شهرداری شیراز در زمینه طراحی و به‌کارگیری سیستم اطلاعات مدیریت پروژه مورد طرح و بررسی قرار گرفت. بررسی پیشنهاد راه‌اندازی تعاونی فنی خدمات مهندسان شهرداری کلان‌شهرها نیز از دیگر موضوعات مطرح‌شده در این کارگروه بود.

در کارگروه فرآیندها و محصولات نیز موضوعاتی همچون نظام فنی و اجرایی کلان‌شهرها، شناسنامه‌ها، کردن معابر شهری، استفاده از فناوری‌های مناسب در اجرا و نظارت پروژه‌ها و ارتقاء کیفی تولیدات و محصولات مصرفی در پروژه‌های عمرانی مورد بحث و بررسی کارشناسان قرار گرفت.



نوزدهمین نشست معاونان فنی و عمرانی کلانشهرهای ایران - همدان، تیر ۱۳۹۱

نوزدهمین نشست معاونان فنی و عمرانی کلانشهرهای ایران تأکید بر نظام تعمیر و نگهداری سازه‌های عمرانی

اگر هجدهمین نشست معاونان فنی و عمرانی کلانشهرهای کشور در قم را نشست با تأکید بر ضرورت استقرار مدیریت واحد شهری قلمداد کنیم، محور نشست نوزدهم در همدان را باید تأکید بر بهره‌گیری هر چه بیشتر از فن آوری‌های جدید در اجرای پروژه‌های عمرانی و توجه به نظام‌های نگهداری و تعمیر سازه‌های عمرانی دانست.

کلانشهرهای کشور خواست تا در جلسات و مباحث مربوطه به بررسی این موضوعات نیز بپردازند.

رئیس شورای اسلامی شهر همدان، دیگر سخنران مراسم افتتاحیه نوزدهمین نشست معاونان فنی و عمرانی کلانشهرهای کشور، بهره‌گیری از یافته‌ها و فن آوری‌های نوین در اجرای پروژه‌های عمرانی را، برای پیشرفت و توسعه کشور ضروری دانست و یادآور شد: مجهز شدن به روش‌ها و تجهیزات نوین مهندسی، مصرف انرژی و دیگر هزینه‌های اجرای پروژه‌ها را کاهش می‌دهد و این در حالی است که عدم بهره‌گیری از امکانات جدید، ممکن است هزینه‌های اجرایی هنگفتی را به پروژه‌های عمرانی تحمیل کند.

وی رعایت مقررات ملی ساختمان، طراحی متناسب با شرایط اقلیمی، توجه به مهندسی ارزش و زمینه‌سازی استفاده از آخرین نوآوری‌ها و دستاوردهای مجامع علمی را برای پیشرفت کلانشهرهای کشور ضروری دانست.

□ کمیته معاونان

کمیته معاونان در کنار کارگروه‌های عوامل، فرآیندها و محصولات، یکی از مهم‌ترین نهادها نشست‌های معاونان فنی و عمرانی کلانشهرها را تشکیل می‌دهد. شرکت‌کنندگان در کمیته معاونان نشست نوزدهم، همانند

نوزدهمین نشست معاونان فنی و عمرانی کلانشهرهای کشور در حالی طی روزهای بیست و چهارم و بیست‌وپنجم تیرماه در همدان برگزار شد که این شهر با جمعیتی حدود ۵۰۰ هزار نفر، اخیراً به جمع باشگاه کلانشهرها و شهرهای بزرگ کشور پیوسته است. البته معاونان فنی و عمرانی ۸ کلانشهر کشور به‌همراه تعدادی از مدیران و کارشناسان حوزه معاونت فنی و عمرانی این کلانشهرها، تنها میهمانان نشست نوزدهم نبودند بلکه همچون نشست‌های اخیر در قم، کرج و اصفهان، نمایندگان از شهرداری‌های برخی مراکز استانی نیز در همایش حضور داشتند تا مجموعه همفکری‌ها، چاره‌جویی‌ها و انتقال اطلاعات و تجربیات، متکی بر ظرفیت و توان بیشتری از مدیران امور شهری در کشور باشد و علاوه بر این، آثار و بازخوردهای مثبت این همایش نیز شامل گستره وسیعتری از شهرها شود. بنابراین علاوه بر معاونان فنی و عمرانی ۸ کلانشهر تهران، مشهد، اصفهان، کرج، قم، تبریز، شیراز و اهواز، معاونان، مدیران و کارشناسان فنی و عمرانی شهرداری‌های زاهدان، کرمان، ارومیه، کرمانشاه، رشت و همدان نیز در نشست همدان حضور یافتند تا تعداد کلانشهرها و شهرهای شرکت‌کننده در نشست نوزدهم به عدد ۱۴ برسد.

□ دغدغه‌های عمرانی

امروزه ضرورت تعمیر و نگهداری از سازه‌های عمرانی و توجه به شرایط بهره‌برداری از این سرمایه‌های گرانبهای شهری، تنها دغدغه مدیریت شهری در کلانشهر تهران نیست بلکه کارشناسان و مدیران فنی و عمرانی در سراسر کلانشهرهای کشور دریافت‌اند که باید به‌موازات تکمیل زیرساخت‌ها و اجرای پروژه‌های جدید، برای حفظ و نگهداری داشته‌ها و سرمایه‌های موجود نیز راهی اندیشید.

در مراسم افتتاحیه نوزدهمین نشست معاونان فنی و عمرانی کلانشهرهای کشور، معاون عمرانی استانداری همدان بایان اینکه حجم و اثرگذاری پروژه‌های عمرانی در سطح مراکز استان‌ها و شهرهای کشور قابل قبول است، اظهار داشت: آنچه امروز نیاز اساسی تمام شهرهای کشور است، ایجاد سیستم نگهداری از سازه‌ها پس از آغاز بهره‌برداری است. خسرو سامری نگهداری مناسب از پروژه‌های عمرانی را سبب اثرگذاری بهتر و افزایش عمر پروژه‌ها دانست. وی همچنین انطباق چگونگی اجرای پروژه‌ها با طرح هدفمندسازی یارانه‌ها، ضرورت بهره‌گیری از نیروهای متخصص و اهمیت آموزش کارکنان معاونت‌های فنی و عمرانی را از دیگر موضوعات مهم در مسیر توسعه شهرهای کشور دانست و از کارگروه‌های نوزدهمین نشست معاونان فنی و عمرانی



دستوراتی برای همه کارگروه‌ها

امروزه یکی از بزرگترین آسیب‌ها و البته دلایل به‌نتیجه‌نرسیدن همایش‌های علمی در کشور، مقطعی بودن این نشست‌ها و عدم پیگیری مصوبات آنها است. این در حالی است که به‌زعم بسیاری از مدیران و کارشناسان، آثار مثبت مصوبات و تصمیمات اخذ شده در دوره‌های مختلف هم‌اندیشی معاونان فنی و عمرانی کلانشهرهای کشور، در بسیاری از این مراکز عمده جمعیتی قابل مشاهده بوده و تحقق این امر مهم، بدون شک به‌دلیل پیگیری و بررسی نتایج تصمیمات هر یک از نشست‌ها در نشست بعدی است. در این راستا علاوه بر انتقال تجارب و دستاوردهای موفق مطالعاتی و اجرایی، بررسی نتایج اقدامات و مصوبات نشست هجدهم در قم، مباحث عمومی و مشترک همه کارگروه‌ها در نشست همدان را تشکیل می‌داد.



سازه‌های ترافیکی منحصر به فرد

تونل‌ها در صدر عجیب‌ترین‌ها

تا کنون از انواع و اقسام تونل‌ها، پل‌ها و سازه‌های حمل و نقلی بر ایتان صحبت کرده‌ایم اما در این شماره قصد داریم با نگاهی متفاوت نسبت به گذشته، برخی نکات خاص در مورد معابر ترافیکی در کشورهای مختلف جهان را مطرح کنیم.

□ تونل جزیره یربا بوننا

محل: خلیج کالیفرنیا

پیش‌زمینه: جزیره یربا بوننا یک تکه زمین خالی از سکنه در خلیج سان فرانسیسکو، بین اوکلند و سانفرانسیسکو است. یک پل ۱۵ لاینی در یک طرف و ۲ پل معلق هم در طرف دیگر این جزیره قرار دارد.

دلیل منحصر به فرد بودن: این تونل با عرض ۲۳ متر بزرگ‌ترین تونل یک رشته‌ای در جهان است و در سال ۱۹۳۶ ساخته شده است. پروفیسور هشاش معتقد است که ساخت این تونل در مقایسه با ساخت یک پل، کم‌هزینه‌تر و بهترین راه گذشتن از جزیره است.

□ تونل یادگار آیزن‌هاور - جانسون

محل: کلیر کریک، ایالت کلورادو

پیش‌زمینه: این تونل ۱/۶۷ مایلی به فاصله یک ساعت از غرب دنور و در میان کوه‌های راکی قرار دارد؛ این تونل در سال ۱۹۷۳ ساخته شده و در مقایسه با مسیر جاده‌ای، یک ساعت سریع‌تر به مقصد می‌رسد.

دلیل منحصر به فرد بودن: عوامل زیادی باعث می‌شوند این تونل مهم باشد، از جمله این که در ارتفاع ۳۴۰۰ متری قرار گرفته و یکی از بلندترین تونل‌های جهان است، علاوه بر این طولانی‌ترین تونل کوهستانی آمریکانیز به‌شمار می‌رود. همچنین این تونل در جایی قرار دارد که آب‌های اقیانوس آرام و اطلس از هم جدایی شوند.

□ شبکه تونلی پت

محل: تورنتو، کانادا

پیش‌زمینه: زمستان‌های کانادا بسیار سخت است اما وجود یک شبکه تونلی در زیر زمین که بزرگ و گرم باشد راه مناسبی برای رسیدن به مرکز شهر تورنتو در هوای سرد زمستان است. روزانه بیش از ۱۰۰ هزار مسافر از درون این شبکه تونلی که شبیه به یک فروشگاه بزرگ است عبور می‌کنند.

دلیل منحصر به فرد بودن: تونل زیرزمینی تورنتو به طول ۲۵ کیلومتر است. توجه به عوامل روان‌شناختی هم در ساخت این تونل نقش داشته است.

□ تونل زیون مونت کارامل

محل: دره زیون، ایالت یوتا

پیش‌زمینه: این بنا در پارک ملی کوه زیون در ایالت یوتا و همچنین پارک ملی برابیس کنیون دیده می‌شود.

دلیل منحصر به فرد بودن: یک سری پنجره تزئینی در دو طرف این تونل زیبایی آن را بیشتر کرده‌اند و رانندگان می‌توانند از تماشای مناظر لذت ببرند. از آنجایی که این تونل از بین سنگ‌های ماسه‌ای ساخته شده و سنگ‌های ماسه‌ای نوعی سنگ نرم هستند لازم بوده که مهندسان در طول ۸۰ سال گذشته چندبار بنای آن را تقویت کنند.

□ تونل‌های نفوذی

محل: مرز بین کره شمالی و جنوبی

پیش‌زمینه: در دهه ۱۹۷۰ میلادی، ۳ تونل مجزا در زیر منطقه مرزی بین دو کره شمالی و جنوبی ایجاد شدند که همگی از طرف کره شمالی کنده شده بودند. تونل چهارمی هم در سال ۱۹۹۰ کشف شد.

دلیل منحصر به فرد بودن: این تونل‌ها به قدری بزرگ هستند که یک ارتش نظامی به راحتی از آن‌ها می‌گذرد. تخمین زده می‌شود که حدود ۲۰ نمونه از این تونل‌ها در فاصله ۲۰ کیلومتر وجود داشته باشد تا در زمان درگیری دو کره از آن‌ها استفاده شود.

□ تونل جیوسودانگ

محل: پارک ملی تاروکو، تایوان

پیش‌زمینه: این سازه ساخت دست بشر است و به نام تونل ۹ پیچی هم معروف است. پیچ‌های این تونل اشاره‌ای است به شکل بدن اژدها که در فرهنگ بومی و اسطوره‌های چینی بسیار مشهور است.

دلیل منحصر به فرد بودن: این تونل در بین صخره‌ها و در طول رودخانه‌ای در پارک ملی تاروکو امتداد دارد. این منطقه از نظر زمین‌شناسی و همچنین نوعی سنگ یشم که بومی تایوان است بسیار مشهور است. در این تونل که ساخت آن در سال ۱۹۹۶ به پایان رسیده می‌توان گوشه‌ای از شکل‌گیری سنگ مرمر طبیعی و ریزش صخره‌ها را دید.

□ تونل طبیعی

محل: پارک ایالتی تونل طبیعی، ایالت ویرجینیا

پیش‌زمینه: ساخت این تونل میلیون‌ها سال قبل زمانی که اسیدهای کربونیک شروع به خوردن سنگ آهک و دولومیت بستر آن نمودند آغاز شده. مقاله‌ای که در سال ۱۸۳۲ در مجله زمین‌شناسی چاپ شده، اولین سند در مورد وجود این تونل است.

دلیل منحصر به فرد بودن: این تونل با عرض ۶۰ متر قابلیت جادادن قطار را در خود دارد بنابراین در سال ۱۹۰۶ خط آهن مسافری جنوبی راز داخل این تونل کشیدند. امروزه از این تونل برای جابه‌جایی مسافران استفاده نمی‌شود اما حمل زغال سنگ به‌طور مرتب ادامه دارد.

□ خط آبی خلیج توکیو

محل: شهر کاواساکی، ژاپن

پیش‌زمینه: در منطقه زلزله‌خیز، پلی به طول حدود ۵ کیلومتر در ادامه یک تونل ۹ کیلومتری ساخته شد. این سازه در سال ۱۹۹۷ افتتاح شد و دو شهر کاواساکی و کیسارازو را با فاصله ۴۵ دقیقه به هم مرتبط می‌کند.

دلیل منحصر به فرد بودن: وجود یک پل در ادامه تونل چیز عجیبی نیست و در سراسر جهان وجود دارد اما آنچه که این سازه را متمایز می‌کند وجود مکان‌های استراحت بزرگی است که بر روی یک جزیره مصنوعی و در ورودی این تونل ساخته شده‌اند.

□ راه آهن پستی

محل: لندن، انگلستان

پیش‌زمینه: از اوایل قرن نوزدهم شهر لندن یک خط آهن زیرزمینی ایجاد کرده و از آن تنها برای رساندن بسته‌های پستی استفاده می‌کند.

دلیل منحصر به فرد بودن: طول این خط آهن ۳۷ کیلومتر است و ۷۰ متر زیر زمین و به دور از سرو صدا و شلوغی ماشین‌ها در خیابان‌های لندن قرار دارد. در زمان اوج استفاده از این سیستم، قطارهای برقی چیزی حدود ۴ میلیون نامه را در طول روز جابه‌جا می‌کردند. این قطارها در زمانی کمتر از ۳۰ دقیقه، ۱۰ کیلومتر حرکت کرده و در طول مسیر خود در ۹ ایستگاه توقف می‌کنند.

□ تونل‌های سوچی

محل: سوچی، ویتنام

پیش‌زمینه: طول این مجموعه گسترده تونل‌ها بیش از ۲۴۰ کیلومتر است و در جریان جنگ ویتنام و جنگ فرانسوی‌ها با ایندوچین‌ها از نظر استراتژیکی بسیار مهم بوده است.

دلیل منحصر به فرد بودن: این سیستم تونلی در تمام ویتنام کنده شده اما تونل سوچی در سال‌های اخیر به یک جاذبه گردشگری مهم تبدیل شده است. بعضی از این تونل‌ها فقط چند متر هستند در حالی که به طول بعضی از آن‌ها اضافه شده تا توریست‌های بیشتری را در خود جادهند.

□ تونل مرمره

محل: استانبول، ترکیه

پیش‌زمینه: ساخت این تونل بین قاره‌ای در سال ۲۰۰۴ شروع شد اما کشف شهر زیرزمینی بیزانتین و موانع دیگر، تکمیل شدن آن را به تأخیر انداخته است.

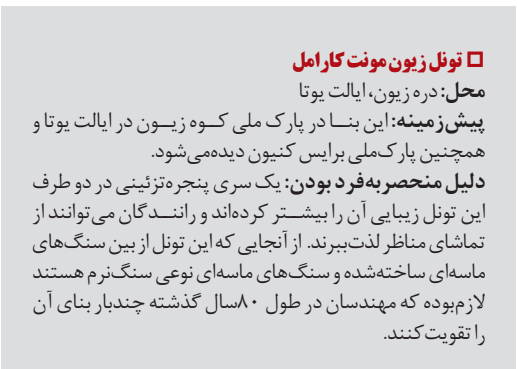
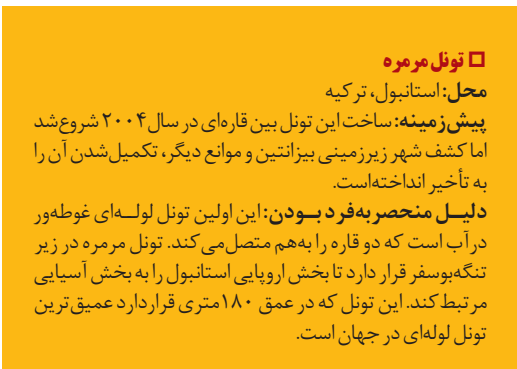
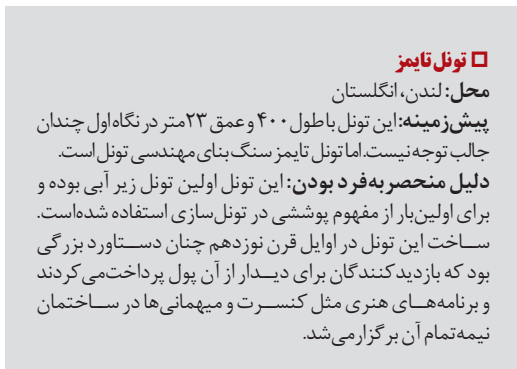
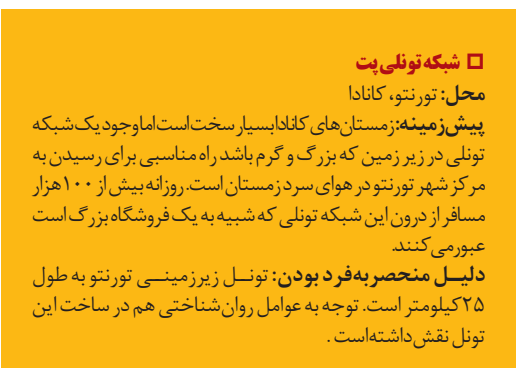
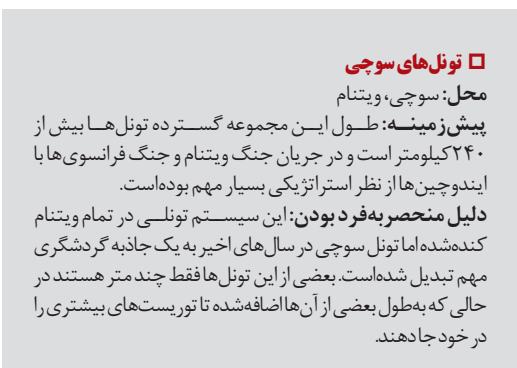
دلیل منحصر به فرد بودن: این اولین تونل لوله‌ای غوطه‌ور در آب است که دو قاره را به هم متصل می‌کند. تونل مرمره در زیر تنگه بوسفور قرار دارد تا بخش اروپایی استانبول را به بخش آسیایی مرتبط کند. این تونل که در عمق ۱۸۰ متری قرار دارد عمیق‌ترین تونل لوله‌ای در جهان است.

□ تونل تایمز

محل: لندن، انگلستان

پیش‌زمینه: این تونل با طول ۴۰۰ و عمق ۲۳ متر در نگاه اول چندان جالب توجه نیست. اما تونل تایمز سنگ‌بنای مهندسی تونل است.

دلیل منحصر به فرد بودن: این تونل اولین تونل زیر آبی بوده و برای اولین بار از مفهوم پوششی در تونل‌سازی استفاده شده است. ساخت این تونل در اوایل قرن نوزدهم چنان دستاورد بزرگی بود که بازدیدکنندگان برای دیدار از آن پول پرداخت می‌کردند و برنامه‌های هنری مثل کنسرت و میهمانی‌ها در ساختمان نیمه‌تمام آن برگزار می‌شد.





طرح های کوتاه مدت و بلند مدت به اجرا در می آیند وحدت رویه در اجرای طرح جامع آب های سطحی

بدون شک اتمام مراحل مطالعاتی طرح جامع آب های سطحی شهر تهران به معنی حل مشکلات موجود در این زمینه و تحقق هدف نهایی که همانا مدیریت آب های سطحی به جای جمع آوری و دفع آن است، نیست. نزدیک شدن طراحی ها و مطالعات انجام شده در حوزه مدیریت رواناب های شهر تهران به فاز اقدامات اجرایی و عملیاتی، نیاز به مجموعه فعالیت هایی خواهد داشت تا فاصله مطالعه و اجرا را به حداقل برساند. با توجه به اینکه مدیریت آب های سطحی به ویژه در حوزه شبکه های درجه ۳ و ۴ که شبکه های فرعی هدایت و جمع آوری آب های سطحی محسوب می شوند، با تکیه بر ظرفیت های موجود در شهرداری های مناطق محقق می شود، بنابراین انطباق و هماهنگ سازی اقدامات مشابه مناطق با یکدیگر یک اصل اساسی به شمار می آید؛ کما اینکه هیچ جزئی از شبکه جمع آوری و هدایت آب های سطحی را نمی توان به صورت مجزا و بدون ارتباط با سایر اجزا در نظر گرفت و عملکرد هر بخش از شبکه کانال ها و لوله های انتقال رواناب ها باید در ارتباط با شبکه های پایین دست و بالادست آن تعریف شود.

در چنین شرایطی، تهیه شرح خدمات همسان مشاوران و تدوین اسناد مناقصه به منظور ایجاد وحدت رویه در زمینه تکمیل و بهسازی شبکه جمع آوری و هدایت آب های سطحی، یک اقدام ضروری است. در واقع تا پیش از مطرح شدن طرح جامع آب های سطحی، هیچ مطالعه کلی روی شبکه های فرعی انتقال رواناب ها انجام نگرفته بود و هر اقدام اجرایی در این زمینه تنها بر اساس رفع اختلالات موردی شبکه پیش می رفت. اما امروز

با تهیه و تدوین اسناد مورد اشاره، فرآیند انتخاب مشاور و تهیه طرح های مطالعاتی شبکه های درجه ۳ و ۴ به شکلی هماهنگ انجام شده و یک مشاور مادر، انطباق و هماهنگی مطالعات و طرح های مشاورین مناطق ۲۲ گانه را با توجه به استراتژی های تعیین شده در طرح جامع آب های سطحی، عملی می سازد.

طرح های تهیه شده در این زمینه، در قالب طرح های کوتاه مدت و بلند مدت خواهد بود. مجموعه مطالعات طرح های کوتاه مدت، به حداقل رساندن نقاط آبگرفتگی پیش از آغاز فصل بارش را دنبال می کنند و مطالعات اساسی نیز با هدف اصلاح و تکمیل شبکه های فرعی انجام می شوند. کل مطالعات باید در یک بازه زمانی ۸ ماهه به سرانجام برسد و در این مقطع زمانی، طرح های فوری اداره کل هماهنگی فنی و عمرانی مناطق و سازمان ها، کیفیت جمع آوری و هدایت آب های سطحی را بهبود می بخشد.

اما شبکه اصلی جمع آوری و هدایت آب های سطحی نیز از این قاعده مستثنی نخواهد بود. هر چند احداث شبکه لوله ها و کانال های اصلی توسط شرکت خاکریز آب انجام می شوند اما تکمیل و اصلاح این شبکه می بایست متکی به طرح های مطالعاتی دقیق باشد؛ طرح هایی که علاوه بر تحقق هدف تکمیل شبکه و اضافه کردن زیرساخت های مورد نیاز، نیمنگاهی نیز به فن آوری های تبیین شده در طرح جامع آب های سطحی خواهد داشت تا با تحقق مدیریت منطقه ای آب های سطحی، نیاز همیشگی به افزایش سطح مقطع شبکه های موجود بر طرف شود.

تشریک مساعی

موسی رسولی*



مدیران و کارشناسان معاونت فنی و عمرانی شهرداری همدان، از ابتدای سال جاری حداقل ۵ سفر دوره ای به کلانشهر تهران داشته و از نزدیک در جریان روند اجرای پروژه های عمرانی شهرداری پایتخت و مشخصات فنی آنها قرار گرفته اند. تعدد این رفت و آمدها و تلاش برای آموختن سازو کارها و فن آوری های نوین در طراحی و اجرای پروژه های عمرانی، در حالی صورت می گیرد که شهر همدان در باشگاه کلانشهرها و شهرهای بزرگ کشور عضو نسبتاً جدیدی محسوب می شود.

هر چند معاونت فنی و عمرانی شهرداری همدان از شانزدهمین نشست معاونین فنی و عمرانی کلانشهرها به این جمع پیوسته اما تأثیرات هم اندیشی ها و چاره جویی های مشترک به خوبی در بهینه سازی نظام های اجرایی و ارتقای کیفی پروژه های عمرانی شهر همدان محسوس و قابل مشاهده است.

پیگیری مصوبات نشست ها و تلاش برای اجرایی کردن راهکارهای مورد تأکید مطرح شده، در معاونت فنی و عمرانی شهرداری همدان با این رویکرد صورت می پذیرد که ضرورت توسعه سریع و با کیفیت کلانشهرها و شهرهای بزرگ کشور، فرصتی برای آزمون و خطا و تکرار اشتباهات گذشته باقی نگذاشته و این مهم بدون انتقال مؤثر تجربیات و اطلاعات سودمند و همچنین آموختن فن آوری ها و روش های بهینه اجرای پروژه ها امکان پذیر نیست.

امروزه در کلانشهرهای بزرگ کشور و به ویژه در تهران، طرح های عظیمی در حال اجراست که نه تنها می تواند برای طراحان و برنامه ریزان پروژه های عمرانی سایر کلانشهرها منبع الهام و ایده های نوین باشد بلکه بهترین و مناسب ترین روش های اجرا، مدیریت و نگهداری پروژه های عمرانی را به مدیریت شهری سایر کلانشهرها و شهرهای بزرگ کشور انتقال می دهد.

دستیابی به دانش و فن آوری روز دنیا، چه در فاز طراحی و اجرای پروژه ها و چه در مرحله نگهداری و توجه به شرایط بهره برداری که به نوعی محور جلسات و سخنرانی های انجام شده در نوزدهمین نشست معاونین فنی و عمرانی کلانشهرهای کشور نیز بود، هدفی است که بدون شک جز با همکاری بیشتر شهرداری های کشور حاصل نمی شود.

* معاون فنی و عمرانی شهردار همدان

یادداشت میهمان

۴

استعانت طلبیدن از واحدهای مختلف اجرایی، با دستور دادن و امر کردن! به جایی نمی رسد. ایجاد حس تعامل و همذات پنداری فقط در مواجهه عینی با واقعیات ملموس شکل می گیرد. وقتی صادقانه مشکلات بیان شده و دست همکاری بدون کوچکترین شائبه ای به سوی مدیران مربوطه دراز می شود، صحنه رفع موانع و دست اندازهای زندگی شهری به میدان اتحاد و یکدلی تبدیل خواهد شد. امروز همان قدر که شهرداری تهران در رتق و فتق دغدغه های روزمره مردم نقش داشته و همت به خرج می دهد، دستگاه های خدمات شهری نیز به همان اندازه در رفع مشکلات مردم سهیم هستند. در این میان البته کسی به دنبال واخواهی سهم خود از افتخارات بزرگ حاصل شده نیست و همین که اتحاد و یکدلی موجب بروز اتفاقات ارزشمند می شود، همگان را به یک اندازه خوشحال و مسرور می سازد.

۳

دوشنبه هفته گذشته وقتی مدیران عامل دستگاه های خدمات شهری مانند شرکت آب و فاضلاب، شرکت گاز و شرکت برق منطقه ای به اتفاق مدیران ارشد حوزه معاونت فنی و عمرانی شهرداری تهران از پروژه های بزرگراه امام علی (ع)، تونل نیایش و بزرگراه طبقاتی صدر بازدید به عمل آوردند، همگی بر عظمت فعالیت های عمرانی امروز پایتخت صحنه گذاشتند. این حس که آنها نیز سهم عمده ای در تحول چهره شهرشان دارند، انگیزه همراهی و همکاری بیش از پیش را در وجودشان مضاعف می سازد. در واقع دستگاه های خدمات شهری نیز خود را در صفا اول جبهه خدمتگاری به مردم می دانند و به همین منظور دوشادوش همسنگران خود در شهرداری تهران، نهایت سعی و تلاش خویش را مبدول می دارند تا نشانه های سر بلندی در اسرع وقت متبلور شود.

۲

پروژه های عمرانی شهر تهران یک نمونه از فعالیت های گروهی است که افراد و طیف های مختلفی را همراه خود می سازد؛ از مالکی که پای میز مذاکره می نشینند و برای عمران و آبادانی شهر خود به توافق برای واگذاری ملکش می رسد، گرفته تا سازمان های خدمات شهری که برای رفع معارضات تأسیساتی از هیچ کوششی دریغ نمی ورزند و دست در دست مناطق بیست و دو گانه به برداشتن موانع اجرایی طرح های بزرگ عمرانی همت می گمارند، همه و همه یک هدف مشترک را دنبال می کنند؛ آسایش و رفاه عمومی فقط در سایه همدلی و همفکری متقابل حاصل می شود. البته از نقش کارگران و مهندسان واحدهای اجرایی پروژه ها و تأثیر گذاری انکارناپذیر آنها نیز نمی توان به سادگی گذشت. بار اصلی ساخت و سازهای عمرانی بر دوش همین کارگران زحمتکش می باشد.

۱

متعلقات و انضمامات یک حرکت جمعی آن قدر متعدد و متنوع است که نمی توان بدون تکیه بر عزم جمعی و همراهی عمومی، آن را به سرانجام رساند. در حوزه فعالیت های شهری، این قضیه بسیار پر رنگ و ملموس رخ می نماید. در واقع اگر همکاری بخش های مختلف امور شهری وجود نداشته باشد، هیچ حرکتی به سر منزل مقصود ختم نخواهد شد و البته هیچ نفع عمومی نیز حاصل نمی شود. این اصل که منافع جمعی را نمی توان با مصالح شخصی متر کرد، در ذات تمام انسان ها به صورت یک امر فطری وجود داشته و به همین خاطر است که معمولاً هم راهی با تلاش های عام المنفعه، کمتر مورد شک و تردید افراد قرار می گیرد. البته در پس هر اقدام مثبت جمعی، قطعا منافع و مصالح فردی نیز به شکلی عادلانه و منصفانه تأمین می شود.