



تهران و اجلاس عدم تعهد

۱ | شانزدهمین اجلاس سران کشورهای عضو جنبش عدم تعهد در تهران برگزار شد. این اجلاس به بهترین شکل ممکن میزبانی شد و برگزین دیگری بر کارنامه درخشان میهمان نوازی ایرانی‌ها افزود. این گردهمایی معتبر بین‌المللی نه تنها گواهی بر امنیت بالای کشورمان بود بلکه واقعیاتی چند را بر نمایندگان کشورهای خارجی شرکت‌کننده در اجلاس به اثبات رسانید؛ اینکه علی‌رغم تحریم‌های شدید اقتصادی، ایران اسلامی دوران بالندگی را پشت‌سر می‌گذارد و کار و تلاش جمعی در اقصی نقاط آن به شکل ملموس و محسوس جریان دارد، شرح حالی گویا از وضعیت فعلی کشورمان است.

۲ | شهرداری تهران نیز مانند سایر ارگان‌ها و سازمان‌های دخیل در امر برگزاری هر چه باشکوه‌تر اجلاس سران کشورهای عضو جنبش عدم تعهد، نهایت سعی و تلاش خود را به کار بست تا میزبانی پایتخت از این اجلاس به بهترین شکل ممکن عینیت پیدا کند. از سازمان زیباسازی گرفته تا

معاونت‌های فرهنگی و اجتماعی، حمل‌ونقل و ترافیک و خدمات شهری، همه و همه دست به دست یکدیگر دادند تا بهترین تصویر ممکن از تهران به چشم میهمانان خارجی بیاید. در این میان معاونت فنی و عمرانی نیز با پیگیری طرح بهسازی معابر بزرگراهی، سعی در آن داشت تا به سهم خود گوشه‌ای از کار را بگیرد و به نحوی ادای تکلیف کرده باشد.

۳ | در مواجهه با رویدادهای فرامرزی و بین‌المللی، اتحاد و یکدلی شاخصه بارز ایرانی‌ها به حساب می‌آید. این همگرایی همان چیزی است که امام‌خمینی رضوان‌ا... تعالی علیه و همچنین مقام معظم رهبری حضرت آیت‌ا... خامنه‌ای همواره بر آن تأکید داشته‌اند. علت این پافشاری و اصرار، واضح و مبرهن است؛ با اتحاد و همبستگی می‌توان بر تمام مشکلات فائق آمد و از سخت‌ترین آزمایش‌ها سر بلند بیرون آمد. دیدگاه جهانیان نسبت به منشآت گرفته‌از میزان عزت و اقتدار ملی کشورمان بوده و آنجا که احساس شده است ایران اسلامی مقتدرانه و بسان یک پیکره واحد مقابل ناملازمات و بد اخلاقی‌ها ایستادگی می‌کند، همگان سر تعظیم مقابل این جلوه مقاومت و پایمردی فرود آورده‌اند. اجلاس اخیر نمادی از این اتحاد بود.

۰۲ روزگار هفته‌ای که در عمران شهر گذشت

هیچ روزی تعطیل نبود

۰۳ یک تحول اساسی در خیابان نظام‌آباد تغییر به واسطه احداث بزرگراه امام‌علی (ع)

۰۸ طرح‌های جدید تجربه بزرگراه صدر تکرار شدنی است



ضمیمه رایگان
روزنامه همشهری
یکشنبه ۱۲ شهریورماه ۱۳۹۱

همشهری



نمایی از آخرین وضعیت رمب شمال غربی بزرگراه طبقاتی صدر، پنجشنبه ۹ شهریور ۱۳۹۱

با ورود اولین محموله به کارگاه پروژه بزرگراه طبقاتی صدر

جرثقیل‌های غول‌پیکر به تهران آمدند

از تقاطع بزرگراه مدرس که وارد بزرگراه صدر می‌شوید، کافی است این مسیر را تا تقاطع بزرگراه امام‌علی (ع) ادامه دهید تا پیشرفت هر یک از جبهه‌های کاری پروژه بزرگراه طبقاتی صدر را به چشم خود ببینید. عبور از بزرگراه صدر و مشاهده ستون‌های در حال تکمیل، تیرهای دروازه‌ای احداث شده و سگمنت‌های نصب‌شده رمب غربی، به خودی خود گزارشی گویا از پیشرفت سریع و باکیفیت این پروژه شهری است. البته آنچه به چشم می‌بینید تنها بخشی از عملیات اجرایی پروژه بزرگراه طبقاتی صدر است

صفحه ۴

۰۷ ایده‌های بکر برای سازه‌های آینده

تغییر ماهیت پل‌ها

هرگاه از پل‌ها نامی به میان می‌آید، در وهله نخست تصویر یک سازه حمل‌ونقلی برای عبور و مرور خودروها و یا حتی عابران پیاده در اذهان نقش می‌بندد. اما امروز طرح‌هایی به عنوان ایده‌های بکر در جهان مطرح می‌شود که در آنها از سازه پل به عنوان مصارف عمومی دیگر هم بهره گرفته ...

سرآغاز سخن

پیش از ۱۰ پروژه



دکتر مازیار حسینی*

شهر تهران در دوره کنونی مدیریت شهری به‌لحاظ ساخت‌وسازهای عمرانی و تحولات‌ساختاری، تجربه‌جدیدی را پشت‌سر گذاشت.در این سال‌ها صنعت تونل‌سازی شهری به‌بلوغ رسید و حالا در زمینه‌احداث این‌ساز‌های حمل‌ونقلی می‌توان گفت به‌استقلال و خود کفایی رسیدیم.اما ساخت بیش از ۱۵۰ کیلومتر بزرگراه ظرف‌مدت ۷سال‌گذشته، اقدام‌مؤثر دیگری بود که به‌تسهیل جریان رفت‌وآمد وسایل‌نقلیه در معابرشریانی کمک‌کرد و اگر چنین نمی‌شد، تهران امروز به پار کینگی بزرگ تبدیل شده‌بود. ساخت این ۱۵۰ کیلومتر بزرگ‌راه که انشاء… تا اوایل سال ۱۳۹۰ به‌مرز تحقق‌اهداف طرح‌جامع شهر تهران خواهد رسید، البته کار آسانی نبود. به‌طور مثال ساخت همین ۲کیلومتر مسیر باقی‌مانده بزرگ‌راه یادگار امام(ره) به‌دلیل یافت‌فرسوده و پزدانه پوسته‌طرح و نیز وجود انواع و اقسام معارضات‌ملکی و تأسیساتی، به‌اندازه احداث ۲۰۰ کیلومتر بزرگ‌راه دشواری به‌همراه داشت و این سختی‌های کار باید در روند توسعه زیرساخت‌های شهر تهران مدنظر قرار گیرد. تکمیل بزرگراه‌هایی چون بزرگراه شهید صیادشیرازی و یا بزرگ‌راه امام‌علی(ع) که بیشترین تأکید دکتر قالیباف در ۳سال‌گذشته رادری نیست. با این‌اوصاف به‌مدد اتمام بیش از ۱۱۰ پروژه عمرانی در ۷سال‌گذشته که اغلب آنها پروژه‌های بزرگراهی و تقاطع‌های مربوطه بوده، شبکه بزرگراهی پایتخت در حال تکمیل شدن است. البته در روزهای پیش‌رو و به‌عبارتی دیگر در کمتر از ۱۰ماه آینده، نه تنها تعداد پروژه‌های عمرانی تکمیل شده در دوره کنونی مدیریت‌شهری به‌مرز ۱۲۰ پروژه خواهد‌رسید بلکه بلا تکلیفی چند بزرگ‌راه تأثیر گذار شهری نیز خاتمه‌می‌یابد. بزرگراه امام‌علی(ع)، بزرگراه آزادگان، بزرگراه شهید باقری، بزرگراه شهید زین‌الدین و بزرگراه شهید خرازی از جمله پروژه‌هایی هستند که بعداز سال‌ها انتظار تکمیل خواهندشد تا شبکه بزرگراهی، پیوستگی لازم را در رینگ‌های داخلی و خارجی پیدا‌کند. به‌این‌اسمر باید احداث تقاطع‌ها در برخی بزرگراه‌ها مانند بزرگراه شهید باقری، بزرگراه‌های شیخ‌فصل…، نوری و محمدعلی جناح که از تداخلات‌ترافیکی در معابر شریانی شهر جلوگیری می‌کنند را نیز اضافه کرد.

یکشنبه
شهریور

«**معاون فنی و عمرانی شهر دار تهران**

یک اتفاق

پایان عملیات لاینیگ نهایی دوراهی کردستان

در هفته‌ای که گذشت اکثر قریب به اتفاق پروژه‌های عمرانی شهر تهران شاهد پیشرفت‌های چشمگیری بودند اما مهم‌ترین رویداد یک هفته اخیر را باید در کارگاه‌ها و جبهه‌های کاری پروژه احداث تونل‌نیایش جست‌وجو کرد.

در روزهای که گذشت، عملیات لاینیگ نهایی دوراهی کردستان در پروژه احداث تونل نیایش به اتمام رسید. این دوراهی با سطح مقطعی درحدو ۴۲۷مترمربع و عرض ۳۰/۱۶۰متر (بیشتر از عرض تونل دوقلوی توحید) در بخش غربی تونل شمالی قرار داشته و مسیر شرق به غرب را به دو مسیر شرق به جنوب و ادامه حرکت شرق به غرب تقسیم می‌کند. دوراهی کردستان بزرگ‌ترین دوراهی تونل نیایش محسوب‌می‌شود و به‌همین دلیل عملیات لاینیگ‌نهایی آن که در قالب ۸پارت‌بتن‌ریزی انجام‌شد، از دشوارترین جبهه‌های کاری کل پروژه به‌شمار می‌آمد.

متعاقب اجرای کامل این عملیات، حالا قالب لاینیگ‌نهایی دوراهی کردستان با اعمال تغییراتی چند، در بخش ماقبل این دوراهی به کار گرفته‌شده و تاکنون ۳پارت از ۱۷پارت لاینیگ‌نهایی این بخش باموفقیت انجام شده است. عرضی‌ترین قسمت تونل نیایش که از ۴خط‌اصلی و یک خط‌ویژه توقف اضطراری تشکیل شده، درواقع شامل بخش ماقبل دوراهی کردستان است.



بازدیداز پروژه مجتمع نمایشگاهی شهر آفتاب،شنبه ۴ شهریور ۱۳۹۱

عمران شهر در هفته‌ای که گذشت

هیچ روزی تعطیل نبود

می‌توان ضمن متصل ساختن مسیرهای شرقی و غربی باند توزیع شمالی به یکدیگر، پل‌های اصلی مسیر را نیز اجرا کرد. گفتنی است در صورت رفع معارضات‌ملکی و تأسیساتی باقی‌مانده، ظرف مدت‌زمان ۲ ماه می‌توان عملیات‌اجرایی پروژه تقاطع غیر همسطح تلو-بابایی را به‌اتمام رسانید.

دوشنبه
۶ شهریور

روز دوشنبه ۶ شهریور ماه، مهندس قاسم‌مالدار مجری طرح‌های بزرگراهی سازمان مهندسی و عمران شهر تهران خبر خوب دیگری برای شهروندان پایتخت داشت؛ او ضمن اعلام خبر آغاز عملیات بتن‌ریزی در محور جنوبی تقاطع بزرگراه شهید خرازی با خیابان اردستانی، روکش آسفالت بزرگراه شهید خرازی را در مراحل پایانی آن توصیف کرد. این خبر به‌معنای نزدیک شدن به زمان افتتاح پروژه‌مذکور است. در پل تقاطع محور بزرگراه دوگاز با رودخانه ورآورد و همچنین پل تقاطع بزرگراه شهید خرازی با محور بزرگراه دوگاز نیز که هر دو متعلق به‌همین پروژه هستند، پیشرفت‌های قابل توجهی صورت گرفته است.

سه‌شنبه
۷ شهریور

روز سه‌شنبه ۷ شهریور ماه، دکتر مازیار حسینی معاون فنی و عمرانی شهر دار تهران به‌طور سرزده از روند پیشرفت عملیات‌اجرایی در پروژه بزرگراه‌طبقاتی صدر بازدید به‌عمل آورد. وی همچنین با سر کشی به کارخانه شماره ۲ سگمت‌سازی پل طبقاتی صدر، وضعیت قالب‌ها و تولید قطعات پیش ساخته بتنی عرضه این پل را نیز مورد بررسی قرار داد.

چهارشنبه
۸ شهریور

روز چهارشنبه ۸ شهریور ماه، مهندس محمدحسن وساق مجری طرح‌های پل و ابنیه سازمان مهندسی و عمران شهر تهران، از آماده‌شدن پل اصلی شرقی به غرب تقاطع غیر همسطح شیخ‌فصل…-جناح در اواخر شهر یورماه خبر داد.

این پل تاکنون ۹۰درصد پیشرفت‌فیزیکی داشته و تنها عملیات مربوطبه تزییق غلاف‌های آن باقی‌مانده است.

عمران شهر | ضمیمه رایگان روزنامه همشهری

یکشنبه ۱۲ شهریور ماه ۱۳۹۱ | شماره ۳۵

فتحعلی‌شاه در سال دوم پادشاهی خود (تقریباً سال ۱۱۸۰ خورشیدی) برای اولین‌بار در مسیرراه تهران به ششمیران قصر قاجار را در نزدیکی ضلع شمالی محله نظام آباد فعلی بنا کرد. این اولین اقدام در شکل‌گیری محله نظام‌آباد بود. پس‌از احداث قصر، در ضلع جنوب‌غربی آن و محدوده‌فعلی خیابان نظام‌آباد، فتحعلی‌خان صبا یا همان ملک‌الشعرای عصر قاجار اقدام به ایجاد باغی بزرگ کرد. این باغ به نام او یعنی «باغ‌صبا» شهرت یافت. درطول تمام این سال‌ها، محدوده نظام‌آباد به‌صورت تپه‌ماهور و زمین‌های بایر بود.

□ محله‌ای به نام ساکنان

سال بعد و در روزگار پهلوی اول، این محدوده تغییر قابل توجهی کرد.بیشتر و در دوره‌قاجار، قصری جدید در باغی زیبا به نام عشرت‌آباد ساخته‌شد. اما باغ‌عمرات عشرت‌آباد در کودتای ۱۲۹۹ برای فعالیت‌های نظامی و ایجاد قراولخانه مورد‌استفاده قرار گرفت و سپس به یادگان تبدیل شد. این مرحله در واقع آغاز شکل‌گیری محله نظام‌آباد بود. در سال ۱۲۰۰ هجری شمسی بلذبه تهران شروع به‌کار کرد و ۲شاع از فرسخ از دروازه‌های شهر جزو محدوده بلذبه محسوب می‌شد. در نتیجه محله‌های کوچک و خرد به‌تدریج در این محدوده شکل گرفت که اغلب متعلق به نظامیان و کسانانی بودند که در قراولخانه عشرت‌آباد مشغول به کار بودند.

□ تپه‌ها و زمین‌های بایر

تا قبل از سال ۱۳۲۰ بخش‌وسعی از محله نظام‌آباد کنونی به‌صورت تپه‌ماهور و زمین‌های بایر بود و تنها بعد از خیابان فتاحی‌منش به سمت‌شرق، یک آبادی کوچک به نام حسین‌آباد وجودداشت. بخش‌های مختلف سمت‌جنوبی محله تا میدان امام‌حسین(ع) بیابان بود و البته میدان امام‌حسین(ع) نیز تپه خاکی بود که هنوز کاربری یک میدان را پیدا نکرده بود.

مشهور است که زمین‌های این محدوده پس‌از روزگار باغ صبا، متعلق به فخرالدوله بوده و عمده املاک موجود را همسرش امین‌الدوله اداره می‌کرد‌است اما در این سال (۱۳۲۰) دیوارهای حاشیه تهران فرو ریخت و به جمعیتی که در محدوده نظام‌آباد اسکان یافتند، به‌تدریج افزوده شد.

سنال ۱۳۲۰ برای اولین‌بار مسیر تردد بین میدان انقلاب تا میدان امام‌حسین(ع) به شکل یک خیابان در آمد و دسترسی مردمی که در این محدوده زندگی می‌کردند، به‌جز ساخت ششمیران از طریق دیگری به میدان پهارستان ممکن شد. بنابراین راه‌سازی شهرت‌شهری در این محدوده توسعه‌قابل توجهی یافت. با تخریب دیوار دفاعی شهر تهران و به‌دلیل احداث یادگان عشرت‌آباد، بسیاری از مردم شهرهای اطراف پایتخت برای احداث یادگان به این محل مهاجرت کردند. ساکنان اولیه این محله بیشتر از شهرهای اراک، اصفهان، سبزوار



یک تحول اساسی در خیابان نظام‌آباد

تغییر به واسطه احداث بزرگراه امام‌علی(ع)

این روزها بزرگراه امام‌علی(ع) پس از ۲۰سال بلا تکلیفی، بالاخره مسیر توسعه خود به‌سمت جنوب‌شهر را هموار کرده است. هم‌اکنون انتهای مسیر ساخته‌شده بزرگراه امام‌علی(ع) به خیابان شهید مدنی (نظام‌آباد) رسیده و تلاش برای ساخت ادامه آن در دستور کار قرار دارد. در این میان خیابان شهید مدنی قرار است میزبان بخشی از ادامه بزرگراه امام‌علی(ع) باشد. این محله‌قدیمی در طول سالیان متمادی، سرنوشتی جالب توجه داشت. خیابان نظام‌آباد برای اولین‌بار در سال ۱۳۴۰ آسفالت شد و شکل امروزی خود را پیدا کرد. جالب‌است بدانیم از روزی که این خیابان در سال ۱۳۲۰ به شکل یک خیابان خاکی بود تا به‌امروز تغییر خاصی نداشته و در اولین و تازه‌ترین تغییر خود قرار است میزبان بزرگراه امام‌علی(ع) شود.

واطراف آن به تهران آمده‌بودند. علاوه بر این، گروهی از ارامنه، رز شتی‌ها و یهودی‌هانی‌ز محل ساکن شدند که امروزه تعداد آنها به‌شدت کاهش یافته است.

□ توسعه یک محله قدیمی

محله نظام‌آباد قدمتی بیش از ۶۰سال دارد. خیابان شهید مدنی نیز از سال ۱۳۳۰ شکل اولیه خود را به‌صورت یک خیابان خاکی پیدا کرد. اولین منازل مسکونی در این محل از اواخر دهه ۱۳۲۰ ساخته‌شد اما از حدود سال ۱۳۲۵ با واگذاری زمین و آغاز ساخت و سازها، روند مسکونی‌شدن محله نظام‌آباد سرعت گرفت. از سنال ۱۳۴۰ به این سو، محله نظام‌آباد شکل امروزی خود را پیدا کرد و طی کمتر از دوده‌ها، این محدوده به جزئی از بافت‌اصلی شهر تهران تبدیل شد. ابتدا بخش‌های جنوبی محله به‌عنوان یک خیابان خاکی شکل گرفت و با استقرار شهرداری این محدوده، خیابان نظام‌آباد به‌سمت شمال توسعه یافت؛

گزارش روز

وجودداشت که در آن تعداد فراوانی کلاغ زندگی می‌کردند و به‌همین دلیل به باغ کلاغی معروف بود. در داخل این باغ یک زمین فوتبال وجودداشت که فوتبالیست‌های معرفی از جمله همایون بهزادی، علی بروین و … در آن به تمرین می‌پرداختند. در حاشیه این باغ افسراد بی‌بضاعت و کارگران برای شده‌بودند. این باغ و تمام زمین‌های اطراف آن مانند زمین بیمارستان امام‌حسین(ع)، مدرسه ایوذر، بوستان مریم و سرای سالمندان به‌مرور فروخته‌شد. با شکل‌گیری خیابان نظام‌آباد، آسفالت‌شدن آن واتصال به خیابان انقلاب فعلی، محدوده نظام‌آباد شاهد رشد جمعیت روزافزون شد و ساخت‌وساز در آن افزایش چشمگیری یافت.

با استقرار جمعیت در این خیابان، به‌تدریج زمین باغ کلاغی برای ساخت بیمارستان تملک‌شد. این بیمارستان که در دهه ۱۳۵۰ ساخته‌شد، به‌دلیل دسترسی آسان ساکنان شرق تهران و به‌ویژه مردم نظام‌آباد، در مکان فعلی جانمایی‌شد. البته روند ساخت بیمارستان سال‌های زیادی طول کشید و این یکی از پروژه‌هایی بود که با تلاش ساکنان محدوده نظام‌آباد تکمیل شد.

□ دسترسی محدود به مرکز شهر

تا زمانی که خیابان‌ها و محله‌های اطراف نظام‌آباد به‌شکل کنونی احداث‌نشده بود، دسترسی به مرکز شهر فقط از طریق میدان بهارستان امکان‌پذیر بود. در دهه ۱۳۲۰ شهرداری تهران دو خط اتوبوسرانی ایجاد کرد که یک خط مردم را ابتدا از بهارستان به میدان امام‌حسین(ع) می‌رساند. سپس خط دیگری از میدان امام‌حسین(ع) به ایستگاه‌امامیه در نظام‌آباد دایر شد. آن روزها در دوطرف خیابان نظام‌آباد، از ابتدای خیابان حسینی به طرف میدان امام‌حسین(ع) گاز‌راهایی وجودداشت که محل بارگیری محصولات همچون زغال بود.

□ آب لوله‌کشی روز دتر از آسفالت آمد

تا پیش از سال ۱۳۴۰ اگرچه محله نظام‌آباد در محدوده شهری تهران ثبات پیدا کرده بود اما شکل تا خیابان انقلاب آسفالت شد و به‌تدریج تا سال ۱۳۴۵ بخش‌های شمالی این خیابان تا حوالی خیابان سیلان زیر محله خاکی بود و امکانات رفاهی محدودی در اختیار ساکنان آن بود ولی به‌تدریج امکانات اولیه به این محل وارد شد؛ از جمله آب لوله‌کشی که در این سال برقرار شد. تا پیش از آن ساکنان محله، آب موردنظر خود را از طریق قنات‌ها، آب‌انبار، آب‌شارگی و آب‌شاهی ۱۳۴۳ محلات سیلان و وحیدیه، آریاب مهدی سابق و بعدها محلات دیگری مانند گسرگان و دهقان از محدوده نظام‌آباد جداشدند.

□ باغ کلاغی

تا پیش‌از دهه ۱۳۵۰ در محل کنونی بیمارستان امام‌حسین(ع)، باغی بزرگ و پر از درختان تنومندی

یادداشت کارشناس

صحت اجرای پروژه‌های عمرانی

علیرضا حلاجیان ■ معاون فنی و عمرانی شهردار منطقه ۱۵



براساس نتایج طرح بهبود وضعیت اسنادی مناطق که مردادماه سال‌جاری اجرا شد، شهرداری منطقه ۱۵ به‌عنوان یکی از مناطق برتر در این زمینه معرفی شد. واقعیت آن است که در سال‌های اخیر به‌همان میزان که اجرای سریع و باکیفیت پروژه‌های عمرانی مورد توجه مدیریت‌شهری قرار داشته، صحت اجرای این پروژه‌ها به‌لحاظ شفافیت اسناد و ساز و کارهای اداری نیز مهم بوده است. براساس همین سیاست، انضباط در نحوه چیدمان و طبقه‌بندی پرونده‌ها و همچنین رسیدگی و تحویل به‌موقع اسناد، از مهم‌ترین اولویت‌های معاونت فنی و عمرانی شهرداری منطقه ۱۵ بوده‌است. در این راستا طبقه‌بندی تمام صورت‌ضرب‌ها، صورت‌جلسات، شیت‌های آزمایشگاهی، دستور کارها و حتی بخشنامه‌ها، به‌شکلی اصولی و صحیح انجام شد که این امر تأثیر شایان توجهی در کاهش زمان رسیدگی به پرونده‌ها داشته است.

در حالی که براساس آسیب‌شناسی‌های صورت‌گرفته در قالب طرح بهبود وضعیت اسنادی مناطق، یکی از راهکارهای تسریع روند رسیدگی به پرونده پروژه‌های آماده‌تحویل، مکانیزه کردن گردش کار پرونده‌ها است، شهرداری منطقه ۱۵ برای تهیه و تنظیم تمام صورت‌وضعیت‌ها از نرم‌افزارهای تأییدشده بهره گرفته و به‌این ترتیب هیچ صورت‌وضعیتی به‌صورت دستی و غیرمکانیزه تنظیم نمی‌شود. البته صحت رسیدگی به این امور و همچنین رعایت بخشنامه‌های ابلاغ‌شده، از سوی اداره هماهنگی فنی و عمرانی مناطق و سازمان‌ها به‌طور مستمر کنترل و نظارت می‌شود.

در واقع آنچه در کنار تمام موارد ذکر شده سبب ایجاد یک روند نسبتاً مطلوب و سریع در رسیدگی به پرونده پروژه‌های آماده‌تحویل شده است، بهره‌مندی از مشاوره و راهنمایی کارشناسان اداره کل هماهنگی بوده که به‌ویژه در فرآیند رسیدگی به پرونده‌های پیچیده، از اظاله بررسی و انباشت پرونده‌ها پیشگیری می‌کند. خوشبختانه طرح بهبود وضعیت اسنادی مناطق علاوه بر آسیب‌شناسی و رتبه‌بندی مناطق بر اساس شاخص‌های کیفی، نتایج مثبت دیگری نیز به‌همراه داشته که از این میان باید به بررسی سریع حجم زیادی از پرونده‌های آماده تحویل در قالب یک فعالیت جهادی ممتاز اشاره کرد.

باوروداولین محموله به کار گاه پروژه بزر گراه طبقاتی صدر

جر ثقیل های غول پیکر به تهران آمدند

این روزها کمتر شهروندی پیدا می شود که در زمان عبور از بزر گراه صدر، نیم نگاهی به تلاش خستگی ناپذیر مهندسان و کار گران پر تلاش پروژه بزر گراه طبقاتی صدر نیندازد. بزر گراه صدر این روزها بیشتر به نمایشگاهی از فعالیت‌های مختلف عمرانی تبدیل شده که لذت تماشای آن حتی به دشواری تحمل ترافیک در این بزر گراه می‌آرزد.

از تقاطع بزرگراه مدرس که وارد بزرگراه صدر می شوید، کافی است این مسیر را تا تقاطع بزر گراه امام علی(ع) ادامه‌دهید تا پیشرفت هریک از جبهه‌های کاری پروژه بزر گراه طبقاتی صدر را به چشم خود ببینید. فهم پیشرفت قابل ملاحظه عملیات اجرایی در این پروژه نیاز به تجربیات یا اطلاعات فنی چندان زیادی نخواهد داشت. عبور از بزر گراه صدر و مشاهده ستون‌های در حال تکمیل، تیرهای دروازهای احداث شده و سگمنت‌های نصب‌شده رمپ‌غری، به‌خودی خود گزار ششی گویا از پیشرفت سریع و باکیفیت این پروژه شهری است.البته آنچه به‌چشم می بینید تنها بخشی از عملیات‌اجرایی پروژه بزرگراه طبقاتی صدر است و برای آنکه دقیقاً در بیام وضعیت تولید و نصب سگمنت‌ها با حمل و مونتاژ گنتری کرین‌ها در چه مرحله‌ای است، باید جبهه‌های کاری بیشتری را مورد بررسی و ارزیابی قرار دهیم. این درحالی‌است که هنوز بخشی از اقدامات مربوط به عملیات‌اجرایی پروژه نیازمند تملک معارضات‌ملکسی و جابه‌جایی معارضات تأسیساتی است و برای دانستن آنکه چند معارض ملکی و تأسیساتی دیگر باید در این پروژه بر طرف شود، باید این گزارش را تا پایان دنبال کنید.

حالا باگذشت قریب به یک‌سال از آغاز عملیات‌اجرایی پروژه بزرگراه طبقاتی صدر، می‌خواهیم تمام جبهه‌های کاری این پروژه را بررسی کنیم؛اقداماتی که مطالعه آخرین وضعیت آنها شاید به‌اندازه تماشای فعالیت‌های جاری در بزر گراه صدر جذاب باشد.

□ عملیات شم کرینی

همانند بسیاری از پل‌ها و تقاطعات غیر همسطح، عملیات احداث بزر گراه طبقاتی صدر نیز پس از سونداز و شناسایی معارضات تأسیساتی، با حفر و بتن‌ریزی شمع‌ها آغاز شد. تعداد پایه‌های پل در کل پروژه ۲۲۶ عدد است که از این تعداد ۱۱۵ پایه مربوط به پل اصلی و بقیه پایه‌ها مربوط به رمپ‌های دسترسی است. در زیر هر یک از پایه‌ها ۸ تا ۱۰ شمع به عمق ۲۰ تا ۲۵ متر و قطر ۱/۲ متر حفر می‌شود و با این حساب تعداد کل شمع‌ها به ۱۷۰۰ عدد می‌رسد.

هم‌اکنون پیشرفت عملیات احداث شمع‌ها در این طرح عظیم شهری بالغ بر ۹۸ درصد است و این درحالی‌است که ۹۰ درصد از شفت‌های پروژه نیز به‌طور کامل احداث شده است.

ضمیمه رایگان روزنامه همشهری | عمران شهر

شماره ۲۵ | یکشنبه ۱۲ شهریورماه ۱۳۹۱

تکمیل رمپ‌غربی پروژه، یک عملیات پیش‌نیاز برای آغاز به کار گنتری کرین‌ها و نصب قطعات پل اصلی محسوب می‌شود. بنابراین مجریان پروژه تلاش می‌کنند کار نصب قطعات عرشه رمپ‌غربی را تا پایان مهرماه سال جاری به‌انجام برسانند.

□ عملیات تولید و نصب سر ستون‌ها

اجرای پل طبقاتی صدر در مجموع نیازمند تولید و نصب ۷۹۱ قطعه سر ستون است که از این تعداد ۱۲۸ قطعه تولیدشده و ساخت سایر قطعات به‌صورت هم‌زمان در دو واحد تولیدی ادامه دارد. سر ستون‌های تولید شده که معادل ۱۶ در صد کل قطعات مورد نیاز هستند، هنوز به‌طور گسترده وارد فاز عملیات نصب‌شده‌اند اما با تمهیداتی که دست‌اندر کاران طرح در نظر دار ند، نصب اینن قطعات پیش از گذر از نیمه شهر یورماه سال جاری با سرعت شروع می‌شود. در واقع مجریان پروژه با پیش‌بینی تجهیزاتی خاص در ساختار سگمنت‌های سر ستون‌ها، امکان جابه‌جایی این قطعات را با جر ثقیل فراهم کرده‌اند. این درحالی‌است که چنین قطعاتی در شرایط متداول با استفاده از دستگاه گراپ جابه‌جا می‌شود و به‌این ترتیب محدودیت تعداد دستگاه‌های مذکور نمی‌تواند به‌عملی برای عقب‌افتادن احتمالی عملیات از برنامه زمان‌بندی تبدیل شود. علاوه براین بر اساس برنامه اجرایی پیش‌بینی‌شده، هم‌زمان با نصب سگمنت‌های سر ستون‌ها در ساعات انتهایی شب، قطعات مربوط به عملیات روز آینده به محل پروژه حمل می‌شود که این امر نیز تأثیر شایان توجهی در تسریع عملیات‌اجرایی دارد. گفتنی‌است وزن برخی از قطعات مورد استفاده در سر ستون‌ها به ۷۵ تن می‌رسد.

□ ورود نخستین محموله گنتری کرین‌ها به کار گاه پروژه

عملیات احداث عرشه که از طریق نصب قطعات پیش‌ساخته بتنی انجام می‌شود، نیازمند جر ثقیل‌های فوق سنگین یا همان گنتری کرین‌ها است. این جر ثقیل‌های ۱۰۰۰ تنی قادر هستند اجسامی با وزنی معادل ۷۰۰ اتن را جابه‌جا کنند.گنتری کرین‌ها باید در فاصله ۴۴ متری میان پایه‌ها، قطعات سگمنت را یکی پس از دیگری به یکدیگر متصل کنند تا این قطعات از طریق کشش کابل‌هایی که از غلاف آنها می‌گذرند، دقیقاً در جای خود قرار گرفته و با اصطلاح ثابت (فیکس) شوند.

۴ دستگاه گنتری کرین خریداری‌شده پس از انتقال به کشور در ۴ محموله، کار نصب قطعات را از دو سوی شرق و غرب پروژه آغاز می‌کنند. خبر تازه این‌که نخستین محموله گنتری کرین‌ها وارد کار گاه پروژه شده تا در محل کولت‌غربی پروژه مونتاژ و راه‌اندازی شود. این محموله شامل ۳۵ کانتینر است. طول گنتری کرین پس از مونتاژ تمام این قطعات آن به ۱۵۰ متر میرسد. ارتفاع این جر ثقیل‌های غول پیکر ۴ متر و عرض آن ۶ متر است.

اما ز روند انتقال سایر گنتری کرین‌های خریداری‌شده نیز خبر می‌رسد گنتری کرین دوم هم‌اکنون در گمرک بندرعباس بوده و ظرف دو هفته آینده وارد کار گاه پروژه می‌شود. علاوه بر این در حالی که گنتری کرین شماره ۳ در حال حمل به کشور است، آخرین گنتری کرین در کشور مبدأ

عمران شهر | ضمیمه رایگان روزنامه همشهری

یکشنبه ۱۲ شهریورماه ۱۳۹۱ | شماره ۳۵

بارگیری شده‌است. به این ترتیب پیش‌بینی می‌شود در فاصله روزهای ۳۰ مهرماه تا ۱۰ آبان ماه سال جاری، هر ۴ گنتری کرین خریداری‌شده در حال نصب قطعات عرشه پل اصلی باشند.

□ تولید سگمنت‌های پل اصلی

با راه‌اندازی ۵ دستگاه از قالب‌های تولید سگمنت‌های عرشه پل اصلی در تاریخ بیستم مردادماه سال جاری، تولید این قطعات بتنی رسماً آغاز شد. این درحالی‌است که یک قالب ساخت داخل، تولید سگمنت‌های عرشه بزرگراه طبقاتی صدر را از مدتی قبل آغاز کرده‌بود. این قالب‌ها هم‌اکنون با ظرفیت تولید یک سگمنت طی ۴۸ ساعت مشغول فعالیت بوده و تاکنون ۱۵ قطعه سگمنت تولید کرده‌اند.

اما با توجه به زمان‌بندی فشرده اجرای پروژه و لزوم تولید هر چه سریع‌تر سگمنت‌های مورد نیاز، قالب‌های بیشتری باید زیر بتن رود تا ظرفیت تولید سگمنت افزایش یابد. بنابراین ۱۵ قالب خریداری‌شده دیگر هم‌اکنون در گمرک است تا پس از گذراندن مراحل ترخیص، وارد کار گاه پروژه شود. پیش‌بینی‌ها حاکی از آن است که این قالب‌های جدید ظرف روزهای آینده وارد کار گاه پروژه شوند تا به‌سرعت مونتاژشده و آماده شوند. با افزایش اکیپ‌های مونتاژ، یک روز طول می‌کشد تا هر یک از قالب‌ها وارد مدار تولید شوند.علاوه بر این درحالی که ۲۰ قالب خارجی به‌تاژگی وارد گمرک بندرعباس شده، سفارش ساخت ۵ قالب دیگر نیز به تولیدکنندگان داخلی داده‌شده تا در نهایت فعالیت هم‌زمان ۴۶ قالب تولید سگمنت، باسختگی زمان‌بندی فشرده اجرای پروژه باشد. در عین حال مجریان پروژه سعی می‌کنند تا با اتخاذ تدابیری خاص، ظرفیت تولید هر یک از قالب‌ها را از تولید یک سگمنت ظرف مدت ۴۸ ساعت به ۳۶ و در نهایت ۲۴ ساعت کاهش دهند.

□ خود کفایی در ساخت قالب‌های تولید سگمنت

در کنار تمام اخبار و گزارش‌هایی که از حمل، مونتاژ و آغاز به کار قالب‌های تولید قطعات عرشه پل طبقاتی صدر شنیدمی‌شود، باید توجه بیشتری به خبر آغاز به کار یک قالب صد در صد ایرانی در این طرح عظیم شهری مبذول داشت.

پیش از این نیز متخصصان و کار شناسان امر بارها بسر این نکته تأکید کرده‌بودند که امکان تولید قطعات بتنی مورد نیاز در بزرگراه طبقاتی صدر با وجود پیچیدگی و ظرافت‌های فنی خاص پروژه، با استفاده از قالب‌های ساخت داخل امکان پذیر است اما آنچه سبب استفاده از قالب‌های خارجی شده، زمان‌بندی فشرده این طرح مهم و لزوم اجرای سریع و تحویل به‌موقع آن به شهروندان است.

به‌این ترتیب در حالی که هنوز تعدادی از قالب‌های خارجی در مرحله ترخیص از گمرک و ورود به کار گاه پروژه است و تعداد دیگری از این تجهیزات باید کار خود را پس از مونتاژ و آماده‌سازی آغاز کنند، نخستین سگمنت‌های مورد نیاز در پل طبقاتی صدر به‌وسیله یک فن‌آوری کاملاًبومی تولید شده‌اند. نکته جالب توجه آن‌که، کیفیت و ظرفیت تولید

این قالب داخلی هیچ تفاوتی با محصول مشابه خارجی ندارد و همانند قالب‌های خارجی، قادر است روزانه یک‌قطعه سگمنت بتنی تولید کند.

چندی پیش که تونل انتقال برق بزرگراه صدر به بهره‌برداری رسید، اعلام شد که بسیاری از تجهیزات مورد نیاز در این بخش از پروژه همچون قطعات ریخته‌گری نصب کابل‌ها برای نخستین‌بار در کشور تولید شده‌است و حالا پس از آغاز به کار قالب ایرانی تولیدسگمنت، مشخص شده‌است که تا پایان این پروژه در فن‌آوری‌های دیگری نیز خودکفا و خودساخته خواهیم شد.

□ آخرین معارضات ملکی و تأسیساتی

هنوز هم وقتی به معارضات تأسیساتی پروژه بزر گراه طبقاتی صدر اشاره می‌شود، هر مخاطبی ناخود آگاه به یاد دکل‌های برق فشار قوی در رفیوژمیانی بزر گراه صدر می‌افتد اما واقعیت آن استت که این طرح عظیم شهری علاوه بر معارضات تأسیساتی حجیم، با تعداد بسیار زیادی از تأسیسات شهری خرد نیز مواجه‌بوده که هر یک به‌نوبه خود روند اجرای پروژه را با دشواری‌هایی روبرو ساخته است.

آخرین بخش از این معارضات، خطوط برق ۲۰ کیلوولت در تقاطع خیابان قیصریه و تقاطع بز گراه امام علی(ع) است که تلاش برای بر طرف کردن آنها از طریق زیرزمینی کردن خطوط انتقال برق ادامه دارد.

پیشرفت قابل ملاحظه پروژه بزر گراه طبقاتی صدر، بدون شک به‌معنای آخرین بخش از این معارضات، خطوط برق ۲۰ کیلوولت در تقاطع خیابان قیصریه و تقاطع بز گراه امام علی(ع) است که تلاش برای بر طرف کردن آنها از طریق زیرزمینی کردن خطوط انتقال برق ادامه دارد. پیشرفت قابل ملاحظه پروژه بزر گراه طبقاتی صدر، بدون شک به‌معنای آخرین بخش از این معارضات، خطوط برق ۲۰ کیلوولت در تقاطع خیابان قیصریه و تقاطع بز گراه امام علی(ع) است که تلاش برای بر طرف کردن آنها از طریق زیرزمینی کردن خطوط انتقال برق ادامه دارد. پیشرفت قابل ملاحظه پروژه بزر گراه طبقاتی صدر، بدون شک به‌معنای آخرین بخش از این معارضات، خطوط برق ۲۰ کیلوولت در تقاطع خیابان قیصریه و تقاطع بز گراه امام علی(ع) است که تلاش برای بر طرف کردن آنها از طریق زیرزمینی کردن خطوط انتقال برق ادامه دارد. پیشرفت قابل ملاحظه پروژه بزر گراه طبقاتی صدر، بدون شک به‌معنای آخرین بخش از این معارضات، خطوط برق ۲۰ کیلوولت در تقاطع خیابان قیصریه و تقاطع بز گراه امام علی(ع) است که تلاش برای بر طرف کردن آنها از طریق زیرزمینی کردن خطوط انتقال برق ادامه دارد.

□ بهره‌برداری از زیر گذر قیصریه، اول مهرماه

تقاطع بزر گراه طبقاتی صدر با بلوار قیصریه، یک تقاطع پیچیده چهار سطحی است که تمام دسترسی‌ها از بلوار قیصریه به بزر گراه طبقاتی صدر و بالعکس در آن دیده شده‌است. در این تقاطع ارتباط شمال و جنوب بلوار قیصریه و ارتباط شمال بلوار قیصریه به شرق بزر گراه صدر از طریق زیر گذری در تراز منفی یک حاصل می‌شود. اما بزر گراه طبقاتی صدر از طریق احداث پلی در تراز مثبت ۱۲ ایجاد می‌شود. ارتفاع پایه‌های پل در تراز مثبت یک ادامه می‌یابد و ارتباط پل صدر به شمال بلوار قیصریه تراز مثبت ۲ بعضاً به ۱۷ متر نیز می‌رسد. زیر گذر، مورد اشاره که از طریق عملیات تاپ‌اند داون احداث می‌شود، طبق برنامه زمان‌بندی انشاءالله تا اول مهرماه سال جاری مورد بهره‌برداری قرار خواهد گرفت. هم‌اکنون احداث شمع‌ها و دال بتنی این زیر گذر به‌انجام رسیده و خاکبرداری این بخش از پروژه آغاز شده است.



هم‌اکنون در پروژه بزر گراه طبقاتی صدر ۲۲۰ نفر در سه شیفت کاری فعالیت می‌کنند تا این طرح عظیم شهری در بیست‌دوم بهمن‌ماه سال جاری و هم‌زمان با تکمیل پروژه تونل‌نیایش به بهره‌برداری برسد.



تاکنون ۷۸ درصد ستون‌های پل اصلی و ۶۹ درصد ستون‌های رمپ‌های دسترسی به‌طور کامل احداث شده‌اند. عملیات تولید و نصب سر ستون‌ها نیز در حال پیگیری است تا با تکمیل ستون‌ها و سر ستون‌ها، هیچ مانعی بر سر راه نصب قطعات بتنی عرشه پل اصلی باقی نماند.



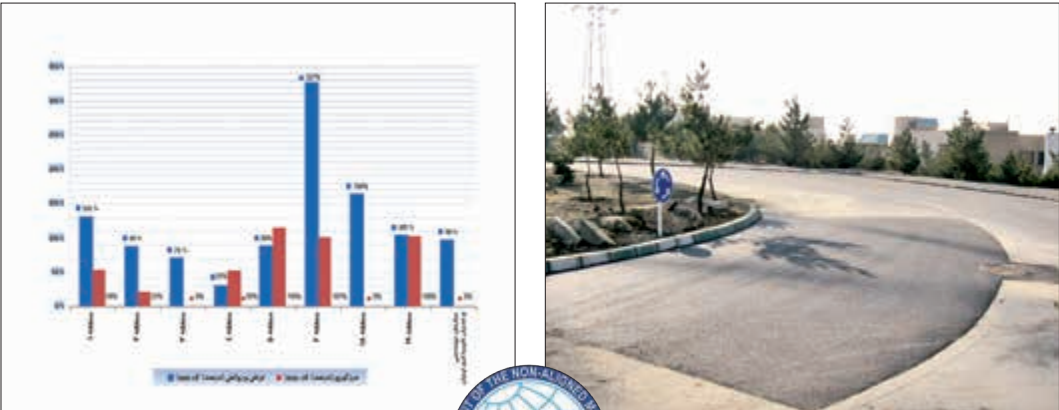
عملیات خاک‌ریزی کوله‌رمپ‌غربی در حدود ۹۰ درصد پیشرفت‌فیزیکی داشته‌است. عملیات مذکور توسط دست‌اندر کاران پروژه به‌سرعت دنبال می‌شود تا فضای مسطح این بخش از پروژه به‌عنوان محلی برای مونتاژ و آماده‌سازی گنتری کرین‌ها استفاده شود.

یک پروژه در چند نما



فاز جدید عملیات اجرایی پروژه بزرگراه طبقاتی صدر

با ورود اولین محموله جر ثقیل‌های عظیم الجثه حمل و نصب قطعات بتنی پیش‌ساخته بزر گراه طبقاتی صدر، حالا این پروژه عظیم شهری وارد فاز جدیدی از عملیات اجرایی شده است. هم‌اکنون کار تکمیل ستون‌ها و نصب سر ستون‌ها در حال انجام است و به نظر می‌رسد حوالی آبان ماه، عملیات نصب عرشه پل اصلی به وسیله گنتری کرین‌ها از سمت پروژه و با ۴ دستگاه آغاز شود.



پیش از آغاز اجلاس سران کشورهای عضو جنبش عدم تعهد

۳۹۲ هزار مترمربع از سطح بزرگراه‌ها بهسازی شد

بدون شک یکی از زیر ساخت‌های موردنیاز برای میزبانی شایسته از گردهمایی‌ها و نشست‌های بین‌المللی، وضعیت شبکه بزرگراهی و معابر اصلی شهرهای میزبان است. اگرچه هنوز احداث بزرگراه‌ها و تقاطع‌های غیر همسطح از جمله مهم‌ترین پروژه‌های در دست اجرای مدیریت شهری محسوب‌می‌شود اما به‌جرات می‌توان گفت امروزه تهران با بر خورداری از دور بنگ بزرگراهی در حال تکمیل و نیز تعدادی بزرگراه شعاعی، از این لحاظ در شرایط مطلوبی قرار دارد.

آمار به‌ما می‌گوید که پایتخت کشورمان بیش‌از ۵۰ بزرگراه در حال بهره‌برداری دارد و بدون‌شک اگر این سرمایه‌های گرانبه‌ای نبود، تهران هیچ‌گاه نمی‌توانست میزبان مناسبی برای شانزدهمین اجلاس بین‌المللی سران کشورهای عضو جنبش عدم‌تعهد باشد. بزرگراه‌ها، پل‌ها، تقاطعات غیر همسطح و تونل‌های ترافیکی، عناصر و زیرساخت‌های عمرانی مهمی هستند که علاوه بر سرویس‌دهی مناسب به میهمانان اجلاس‌های بین‌المللی، می‌توانند تهران را به‌عنوان پایتختی مدرن و رو به‌توسعه معرفی کرده و در ذهن میهمانان خارجی، تصویر چشم‌نوازی از کشورمان به یادگار بگذارند. همین اصل مهم باعث شده‌است که در هفته‌ها و روزهای اخیر، فعالیت‌های مربوط به ساماندهی بزرگراه‌ها سرعت بیشتری پیداکنند و در قالب طرح‌های جهادی، وضعیت این معابر حمل‌ونقلی به‌لحاظ کیفیت رو به‌آسفالته، همسطح‌بودن بدیچه‌ها و شکل ظاهری جداول، بیش‌ازپیش بهبود یابید.

□ آزمون‌ی برای مناطق بیست‌وه‌گانه

بهسازی بزرگراه‌های شهر تهران درحالی پیش از برگزاری شانزدهمین اجلاس بین‌المللی سران کشورهای عضو جنبش عدم‌تعهد اهمیت بیشتری پیدا کرد که از ابتدای سال جاری با واگذاری بودجه نگهداری و تعمیر بزرگراه‌ها به شهرداری مناطق، معاونت‌های فنی و عمرانی مناطق بیست‌ودوگانه رسماً مسئول اجرای این امر مهم شده‌اند.

به‌این‌منظور مشاوران حوزه معاونت فنی و عمرانی، از ابتدای سال جاری در کنار پرداختن به امور تهیه و تدوین اسناد همسان مناقصه، وضعیت بزرگراه‌های شهر تهران را مورد پایش و بازدید میدیانی قرار داد تا شرایط لازم برای نگهداری مناسب و اصولی از این زیرساخت‌ها فراهم شود.

در این راستا معاونت‌های فنی و عمرانی شهرداری مناطق ۱، ۲، ۳، ۴، ۵، ۶، ۱۸ و ۱۹ مشغول به بهسازی وضعیت بزرگراه‌های واقع شده در محدوده

ضمیمه رایگان روزنامه همشهری | عمران شهر

شماره ۳۵ | یکشنبه ۱۲ شهریورماه ۱۳۹۱

چمران، شهید همت و یادگار امام (ره) را بهسازی کرد و شهرداری منطقه ۳ نیز به ساماندهی وضعیت بخش‌هایی از مدرس، شهید همت و حقانی پرداخت. شهرداری منطقه ۴ در بزرگراه امام‌علی(ع)، شهرداری منطقه ۵ در بزرگراه‌های شهید همت، اشرفی‌افغانی، شهید ستاری و شهرداری منطقه ۶ نیز در بزرگراه‌های مدرس، آفریقا، جلال‌آل احمد و شهید گمنام به مرمت بخش‌های آسیب‌دیده پرداختند. بهسازی بزرگراه‌های آزادگان، آیتا...سعیدی و شهید تندگویان به شهرداری مناطق ۱۸ و ۱۹ واگذارشد. سازمان مهندسی و عمران شهر تهران هم که در گذشته‌ای نه‌چندان دور مسئولیت بهسازی و نگهداری بزرگراه‌ها را بر عهده‌داشت، با توجه به زمان‌بندی فشرده طرح مورد اشاره به کمک مناطق هشتگانه این طرح شتافت و وضعیت بزرگراه‌های صدر، شیخ فضل‌ا...، شهید حکیم، رسالت، نیایش و آزادراه تهران- کرج را ساماندهی کرد.

□ بهسازی ۳۹۲ هزار مترمربع از سطح بزرگراه‌ها

اقدامات انجام‌شده در طرح بهسازی بزرگراه‌ها شامل لکه‌گیری اصولی، تراش و روکش، درزگیری، همسطح‌سازی در پیچه‌ها، ترمیم جداول و پیاده‌روهای حاشیه بزرگراه بوده‌است. وظیفه اعلام احجام و مقادیر پیش‌بینی‌شده طرح برعهده معاونت‌های فنی و عمرانی مناطق بوده و کارشناسان اداره کل هماهنگی فنی و عمرانی مناطق نیز به نظارت و ارزیابی این طرح پرداخته‌اند. با وجود زمان‌بندی فشرده طرح و ضرورت اجرای عملیات بهسازی در شب، معاونت‌های فنی و عمرانی مناطق درگیر با طرح و همچنین سازمان مهندسی و عمران شهر تهران توانسته‌اند عملکرد قابل‌توجهی در مقایسه با احجام و مقادیر پیش‌بینی‌شده داشته‌باشند. به‌این ترتیب در شرایطی که پیش‌بینی می‌شد در مدت‌زمان مربوطه اجرای طرح حدود ۳۹۵ هزار مترمربع از سطح بزرگراه‌ها تحت عملیات بهسازی قرار گیرد، ۳۹۲ هزار مترمربع از سطح بزرگراه‌ها بهسازی شد. در این طرح همچنین ۶۷ هزار متر طول عملیات درزگیری انجام‌شده و ۱۲هکتله خرابی توسط واحدهای اجرایی سازمان مهندسی و عمران شهر تهران با استفاده از دستگاه پلویچر لکه‌گیری شده‌است. میزان آسفالت مصرف‌شده در طرح نیز به ۵۶ هزار تن می‌رسد.

□ شهریورماه، زمان طلایی بهسازی بزرگراه‌ها

امسال ۱۷۰ هزار تن آسفالت برای بهسازی یک‌میلیون و ۵۵۰ هزارمترمربع سطح خرابی معابر بزرگراهی شهر تهران در نظر گرفته‌شده (تراش، روکش و لکه‌گیری) که در حدود یک‌سوم آن در طرح اخیر بهسازی بزرگراه‌های مرتبط با اجلاس سران کشورهای جنبش عدم‌تعهد در تهران مورد استفاده قرار گرفته‌است. بهبود وضعیت بزرگراه‌های شهر تهران و نگهداری مستمر از این زیرساخت‌ها نیاز به پخش ۱۱۴ هزار تن آسفالت دیگر در قالب طرح‌های بهسازی دارد که مناسب‌ترین زمان اجرای این طرح، شهریورماه امسال و قبل از بازگشایی مدارس است.

از آنجا که بزرگراه‌های شهر تهران در شهریورماه نسبت به ماه‌های پیش‌رو بار ترافیکی کمتری داشته و این معابر شرانی متعاقب بازگشایی مدارس باید پاسخگوی حجم بیشتری از سفرهای درون‌شهری باشند، کارشناسان اداره کل هماهنگی فنی و عمرانی مناطق امیدوار هستند پس‌از برگزاری اجلاس شانزدهم سران کشورهای عضو جنبش عدم‌تعهد، طرح‌های بهسازی معابر بزرگراهی مجدداً آغاز شود.

شاخص‌های ارزیابی کیفی

باتوجه به حیات ۲۴ ساعته بزرگراه‌ها و معابر اصلی شهر تهران، اجرای پروژه‌های بهسازی در این سازه‌های حمل‌ونقلی تنها در ساعات انتهایی روز و با رعایت اصول و ضوابط ایمنی کار در شب امکان‌پذیر است. بنابراین در ارزیابی و نظارت عالیه طرح بهسازی بزرگراه‌ها، ارتقای سطح ایمنی کارگاه‌های عمرانی مورد پیگیری جدی کارشناسان اداره کل هماهنگی قرار گرفته و بر رعایت اقداماتی همچون کارگذاری چراغ‌های چشم‌کزن، استفاده از تجهیزات شهرتگ و وجود پرچمبان در محیط کارگاه تأکیدشده است. علاوه بر این، موارد مختلفی از قبیل نحوه کاترژنی، میزان تراکم آسفالت، مناسب‌بودن پوشش قیر و مصالح تویسکا به‌عنوان شاخص‌های ارزیابی کیفی طرح مشخص شده و در بازدیدهای مستمر مورد ارزیابی قرار گرفته‌است. گفتنی‌است تعداد بازدیدهای میدانی کارشناسان اداره کل هماهنگی از طرح بهسازی بزرگراه‌ها به ۵ مورد می‌رسد.

عمران شهر | ضمیمه رایگان روزنامه همشهری

یکشنبه ۱۲ شهریورماه ۱۳۹۱ | شماره ۳۵

ایده‌های بکر برای سازه‌های آینده

پل‌ها تغییر ماهیت می‌دهند؟

هر گاه از پل‌ها نامی به‌میان می‌آید، در وهله نخست تصویر یک سازه حمل‌ونقلی برای عبور و مرور خودروها و یا حتی عابران پیاده در اذهان نقش می‌بندد. اما امروز طرح‌هایی به‌عنوان ایده‌های بکر در جهان مطرح می‌شود که در آنها از سازه پل به‌عنوان مصارف عمومی دیگر هم بهره گرفته شده‌است. گرچه بسیاری از ایده‌های ارائه شده بیشتر یک طرح تخیلی به‌نظر می‌رسند اما به‌هر حال همین تخیلات و ایده‌پرداز ی‌ها است که طرح‌های بدیع آینده را شکل می‌دهد.

پل پایک جون مدیا در کره جنوبی



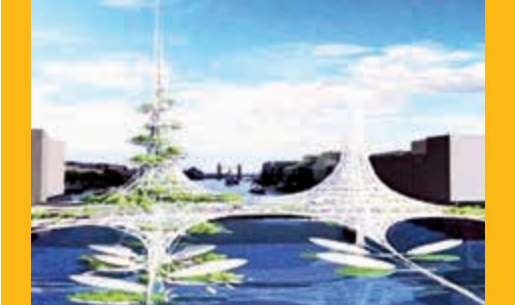
به‌راستی چرا باید پل‌ها فقط برای مصارف ترافیکی در نظر گرفته شوند؟ این ایده خارق‌العاده برای رودخانه‌هان در شهر سئول کره جنوبی طراحی شده که طی آن پل به یک فست‌فود شهری تبدیل‌شده و فعالیت‌ها و جاذبه‌های فراوانی مانند موزه کتابخانه و حتی دفاتر اداری برای آن در نظر گرفته‌شده است. مردم می‌توانند بر روی دسترس‌ی به‌این پل شگفت‌انگیز حتی از تاکسی‌های آبی استفاده کنند.

پل تونل هوا



در این طرح، پل نمایش داده شده با ایجاد یک تونل هوا قادر خواهد بود توربین‌های فرار داده‌شده در اطرافش را بچرخاند و علاوه بر تولید برق، باعث زیبایی مسیر عبور انسان‌ها شود. این پل مخصوص پیاده‌روی است. طرح مد کور توسط میساییل یاتزن ارائه شده است.

یک مزرعه عمودی



در این طرح علاوه بر استفاده از باد و نور خورشید برای تولید برق، با توجه به ظاهر پل، امکان جمع‌آوری آب باران برای آبیاری مزارع در نظر گرفته‌شده روی آن وجود دارد. این پل در واقع علاوه بر داشتن مزارعی چند، بازار فروش آنها نیز هست. همچنین روی آن رستوران و کافه تریا در نظر گرفته شده‌است؛ پلی که در آن مواد غذایی از تولید به مصرف می‌رسد.

پلی برای متقاضیان مسکن



در این طرح از فضای زیر پل برای احداث خانه‌های مسکونی استفاده شده‌است. البته چنین خانه‌هایی به افرادی که از ارتفاع می‌ترسند اصلاً توصیه نمی‌شود! این طرح در مسابقاتی که به‌منظور شناسایی کاربری‌های جدید پل‌ها در مسیر شهری سالرنور جیو و کالریا در ایتالیا برگزار شد، ارائه شد. مطمئناً یکی از ویژگی‌های این خانه‌های مسکونی، منظره خارق‌العاده آنها است.

شبیه‌سازی سد هورور در نوادا



در این طرح آب به‌داخل مخزن‌های متعدد ریخته‌شده و ایجاد یک منظره عجیب می‌نماید. این طرح یک بازسازی در اندازه بسیار بزرگ برای سد هورور نوادا در آمریکا به حساب می‌آید که اگر اجرا شود، مطمئناً باعث جذابیت هر چه بیشتر این سازه عظیم خواهد شد.

یک ورودی جدید برای کپنهاگ



در مسابقه طراحی ورودی جدید برای بندر شهر کپنهاگ، طرح زیبایی معماران شرکت‌استین هال برنده‌شد. در این طرح دو برج که هر کدام یک پل کابلی رانگهی دارند، وجود دارد. این پل علاوه بر ایجاد مسیر عبور و مرور بین دو برج کناری به‌منظور مشاهده مناظر اطراف نیز استفاده می‌شود. برج‌های مذکور دارای فضاهایی از جمله رستوران کافه تریا و گالری نمایشگاهی هستند.

تجدیدحیات شهر پاریس



این آسمانخراش با شاید بتوان گفت، بل یک سازه عجیب برای شهر پاریس است. در واقع این سازه هم پل است و هم یک آسمانخراش! در آسمانخراش هزار خانه برق‌رسانی کند. همچنین گلخانه‌هایی در کنار مسیر عبور و مرور خودروها در نظر گرفته شده‌است که علاوه بر ایجاد منظره‌ای زیبا، می‌توان سبزیجات و میوه‌جات تازه در آن تولید کرد.

پل اتحاد دو کره



اتحاد کشورهای کره شمالی و جنوبی آرزوی بسیاری از مردمان دو کره است اما اگر این آرزو به‌واقعیت تبدیل‌شود، چگونه فاصله ۵۰ مایلی بین مرزهای این دو کشور به یک‌دیگر متصل خواهد شد؟ در طرح پیش‌رو برای این موضوع یک راه‌حل پیشنهاد شده‌است. علاوه بر ایجاد مسیر عبور و مرور در این پل، سالن‌های کنفرانس و دیگر مجموعه‌های مرتبط نیز در نظر گرفته‌شده‌است.

یکی از نمادهای شهری



این پل بسیار بدیع روی رودخانه‌ی بر در شهر سان‌رئندلنگس در نظر گرفته شده‌است. ارتفاع پل بیش از ۵۱۹ فوت است. معماری بسیار زیبای پل مطمئناً آن‌را به یکی از معروفترین نمادهای شهر تبدیل‌می‌کند می‌تواند باعث جذب گردشگر آن‌زیادی شود. اگر این پروژه با لحاظ تأمین بودجه دچار مشکل نشود ساخت آن در سال ۲۰۱۲ آغاز و در سال ۲۰۱۵ به‌انجام می‌رسد.

یک پل چندمنظوره



باز هم طبق معمول یک پروژه در کورد شکن دیگر در دبی! این پل هم اکنون در دست ساخت است و طبق گزارشات واصله قرار است به‌زودی تکمیل شود. پل مذکور دارای ۱۲ لاین عبور و مرور، یک پاند، دو پل خطوط‌ریلی برای مترو و یک جزیره مصنوعی شامل خانه‌ا‌پرا خواهد بود. پیش‌بینی می‌شود در هر ساعت حدود ۲۰ هزار اتومبیل از روی این پل گذر کنند.

هم پل، هم نیرو و گاه!



این پل علاوه بر تأمین مسیر عبور و مرور خودروها، به کمک توربین‌هایی که در قسمت زیر آن در نظر گرفته شده، قادر خواهد بود به بیش از ۱۱۵ هزار خانه برق‌رسانی کند. همچنین گلخانه‌هایی در کنار مسیر عبور و مرور خودروها در نظر گرفته شده‌است که علاوه بر ایجاد منظره‌ای زیبا، می‌توان سبزیجات و میوه‌جات تازه در آن تولید کرد.



تجربه بزرگراه طبقاتی صدر تکرارشدنی است طرح های جدید در دست مطالعه قرار دارند

با احداث ادامه بزرگراه امام علی (ع)، ادامه بزرگراه شهید زین الدین و تندر و های بزرگراه آزادگان، رینگ بزرگراهی داخلی و خارجی شهر تهران تکمیل می شود. علاوه بر این در سال های اخیر احداث بزرگراه های شعاعی که وظیفه اتصال این دو رینگ بزرگراهی را بر عهده داشته اند، به نحوی در دستور کار مدیریت شهری قرار داشته که در نهایت به نظر می رسد چشم انداز پر خور داری از ۵۵۵ کیلومتر بزرگراه که در آخرین طرح جامع شهر تهران دیده شده است، به زودی محقق شود.

این امر نشان می دهد نهضت بزرگراه سازی در شهر تهران به سرعت به اهداف از پیش برنامه ریزی شده نزدیک می شود و فعالیتی که از ۴۰ سال پیش در پایتخت آغاز شده است، بالاخره به نقطه پایان نزدیک می شود.

از سوی دیگر به نظر می رسد با تولید و خریداری ۴۱ دستگاه قالب تولید سگمنت، ۴ دستگاه گنتری کرین و از همه مهم تر دستیابی به دانش و فناوری احداث بزرگراه های طبقاتی، اجرای پروژه بزرگراه طبقاتی صدر آغاز راه احداث بزرگراه های مشابه در تهران و حتی در سایر کلانشهرهای کشور باشد. در واقع با تکمیل شریان ها و شاهراه های بزرگراهی پایتخت، کارشناسان سازمان مشاور فنی و مهندسی شهر تهران تلاش می کنند تا با امکان سنجی احداث بزرگراه های طبقاتی، زمینه بهره مندی بیشتر از این فناوری مفید را فراهم کنند.

یکی از این مطالعات و امکان سنجی ها به بررسی شرایط احداث یک بزرگراه طبقاتی دیگر در جنوب تهران مربوط می شود. به بیان دیگر کارشناسان سازمان

مشاور فنی و مهندسی مشغول مطالعه روی پروژه طبقاتی کردن بخشی از بزرگراه بعثت هستند. بر اساس این مطالعات بخشی از طول بزرگراه بعثت حدفاصل میدان بهمن تا ترنمینال جنوب دو طبقه می شود تا همانند اتفاقی که در بزرگراه صدر در حال رخ دادن است، سطح سرویس دهی بزرگراه بعثت و متوسط سرعت خودروها در آن افزایش یابد.

علاوه بر این، اگر چه مدیریت شهری می کوشد تا بهترین کریدورها و فضاهای زیر سطحی را در اختیار شبکه مترو و توسعه حمل و نقل عمومی قرار دهد اما همچنان به احداث تونل های ترافیکی به عنوان یک اقدام گره گشا و بهینه نظر دارد و در این زمینه نیز مطالعات و امکان سنجی های متعددی در جریان است.

به عنوان مثال علاوه بر مطالعه در زمینه احداث تونلی در امتداد جنوبی بزرگراه صیادشیرازی، مطالعات امکان سنجی اتصال خیابان میرداماد به بزرگراه کردستان و اتصال بزرگراه مقانی به خیابان ملاصدرا از طریق ساخت تونل در حال انجام است و کارشناسان و متخصصان امر تلاش می کنند گزارش های دقیقی در زمینه توجیهات فنی و اقتصادی این پروژه ها آماده سازند.

به این ترتیب به نظر می رسد که اگر چه شهر تهران به شرایط پر خور داری از ۵۵۵ کیلومتر بزرگراه نزدیک می شود اما نیاز پایتخت به احداث زیر گذرها، تقاطعات غیر همسطح، تونل های ترافیکی و بزرگراه های طبقاتی هیچ گاه این کلانشهر را از وضعیت یک کارگاه بزرگ عمرانی خارج نسازد.

کمک حال مناطق

محمدرضا معماریان



اهمیت میزبانی پایتخت در شانزدهمین اجلاس سران کشورهای جنبش عدم تعهد یک بار دیگر اجزای مختلف مدیریت شهری را در قالب یک طرح جهادی گردهم آورد تا با بهسازی و بهبود وضعیت معابر بزرگراهی، تهران میزبانی شایسته برای این اجلاس باشد. هر چند از ابتدای سال جاری با واگذاری بودجه نگهداری معابر بزرگراهی به مناطق، معاونت های فنی و عمرانی مناطق بیست و دو گانه شهرداری متولی پروژه های نگهداری بزرگراه ها شده اند اما زمان بندی فشرده طرح باعث شد تا واحدهای اجرایی سازمان مهندسی و عمران شهر تهران نیز دست به کار شده و علاوه بر تأمین بخشی از آسفالت مورد نیاز مناطق، عملیات بهسازی برخی از بزرگراه ها را راسا بر عهده بگیرند و به این ترتیب در اجرای این امر خطیر کمک حال متولیان جدید طرح باشند.

واحدهای اجرایی سازمان مهندسی و عمران شهر تهران در این طرح شامل ۵ واحد ویژه اجرای عملیات تراش و روکش و ۲ واحد مجهز به سیستم بلوپیچر بودند که توانستند حجمی معادل ۴ هزار تن آسفالت را در ۲۴ هزار متر مربع از سطح بزرگراه ها پخش و اجرا کنند. این واحدها همچنین به اصلاح ۵۱۲ نقطه خرابی، ترمیم ۴۲ متر نوار حفاری، همسطح سازی ۱۴۰ ریچه و ۸۵ متر درزگیری پرداختند.

یکی از ویژگی های شاخص عملیات اجرا شده توسط واحدهای اجرایی سازمان مهندسی و عمران شهر تهران در این طرح، استفاده از نوارهای درزگیر در اجرای عملیات لکه گیری بود. این نوارها که به صورت یک لایه عایق در فضای بین لایه های جدید و قدیمی آسفالت قرار می گیرند، سبب چسبندگی بیشتر لایه ها شده و از نفوذ آب به سطح بهسازی شده پیشگیری می کنند.

در این طرح اجرای عملیات تراش و روکش و همچنین لکه گیری به طور کامل با استفاده از سیستم های مکانیزه انجام شد و همین مسأله سبب افزایش سرعت کار و دستیابی به رکوردهایی فراتر از احجام کاری پیش بینی شده گردید.

مجری طرح های نگهداری و آسفالت سازمان مهندسی و عمران شهر تهران

یادداشت کارشناس

۴

خوشبختانه امروز در مقوله ساخت بزرگراه، تونل و پل به چنان توانمندی و استقلالتی دست یافته ایم که می توانیم حتی تجربیات داخلی را با قیمت و کیفیتی قابل رقابت با نمونه های خارجی، به کشورهای دیگر صادر کنیم. اینکه کلانشهرهای ما و نیز مسیرهای دسترسی بین شهری به معابر شریانی ممتاز و درجه یک مجهز شده اند، افتخار نظام مقدس جمهوری اسلامی است و همگان در آن سهم دارند. کشور ما نسبت به کشورهایمانند ترکیه، هلند، نروژ، مجارستان، لهستان و حتی انگلیس به لحاظ بهره مندی از مترای شبکه بزرگراهی برون شهری وضعیت قابل قبولی دارد اما از آنجایی که اکثر قریب به اتفاق سفرهای بین شهری در ایران با استفاده از وسایل نقلیه زمینی صورت می پذیرد، قطعاً نیاز به توسعه بزرگراه ها بیشتر در آن احساس می شود.

۳

تحقق هدف بهره مندی از ۲۲ هزار کیلومتر شبکه بزرگراهی در سال پایانی برنامه پنجم توسعه البته مستلزم کاری سخت و مستمر است اما قابل دستیابی به نظر می رسد. برای این منظور باید ابتدا اعتبارات عمرانی تصویب و تأمین شود و در ثانی بهترین نیروهای متخصص در سطح کشور به کار گرفته شوند. وقتی در شهر پر ترافیک و شلوغی مثل تهران می توان ظرف مدت ۷ سال طول شبکه بزرگراهی را از ۳۰۴ کیلومتر به حدود ۵۳۰ کیلومتر رساند، قطعاً در مسیرهای بین شهری که خبری از معارضات ملکی و تأسیساتی نیست و با توجه به توان مالی دولت، می توان طول شبکه بزرگراهی کشور را با توجه به وسعت ایران و جمعیت ساکن در آن به استانداردهای روز دنیا رساند.

۲

اگر طول شبکه بزرگراهی ایران طبق آنچه از سوی منابع رسمی عنوان شده است همان عدد ۱۰ هزار و ۷۸۹ کیلومتر باشد، می توان نتیجه گرفت از حیث مترای بزرگراه ها وضعیتی مشابه کشورهای فرانسه و اسپانیا داریم. البته مساحت کشور فرانسه ۵۵۰ هزار کیلومتر مربع بوده و مساحت کشور اسپانیا نیز ۵۰۴ هزار کیلومتر مربع است. با این اوصاف در مقام مقایسه می توان گفت سرانه بزرگراهی در ایران با توجه به میزان جمعیت و وسعت کشورمان، به مراتب کمتر از کشورهای فوق الذکر است. این در حالی است که کشورهایمانند کانادا، دانمارک، لوکزامبورگ، سوئد، سوئیس و اسپانیا از بیشترین سرانه بزرگراهی در دنیا بهره مند هستند؛ ضمن اینکه کیفیت ساخت بزرگراه ها خصوصاً در کشورهای اروپایی تا پیش از این تفاوت معناداری با مورد مشابه در کشورمان داشته است.

۱

هفته پیش در خبرها داشتیم که طول کل بزرگراه های کشور در حال حاضر ۱۰ هزار و ۷۸۹ کیلومتر است که این میزان بزرگراه تا پایان سال جاری به ۱۱ هزار کیلومتر خواهد رسید. البته طول شبکه جاده های قطعاً بیش از طول شبکه بزرگراهی در هر کشور است اما پاسخ این پرسش که آیا ۱۱ هزار کیلومتر بزرگراه برای کشوری به وسعت یک میلیون و ۶۴۸ هزار و ۱۹۵ کیلومتر مربع آمار مناسبی است یا نه، نیازمند کار کارشناسی و اظهار نظر متخصصان امر است. مسأله بعد نگاه به اهداف تعیین شده در پایان برنامه پنجم توسعه کشور است و اینکه آیا رسیدن به مرز ۲۲ هزار کیلومتر شبکه بزرگراهی در پایان سال ۱۳۹۴ امری شدنی است یا خیر. این امر اگر میسر شود، کار بزرگی صورت گرفته است.

شبکه بزرگراه های بین شهری در ایران و ...