



## برنامه ۵ ساله

۱ قاعده کار در تمام دوایر دولتی و اداری آن است که برنامه فعالیت‌های بلندمدت بدون در نظر گرفتن مقوله تغییر احتمالی مدیران، به عنوان نقشه راه آینده تدوین شده و به عنوان یک سند بالادستی سرلوحه کار سازمان‌ها و ارگان‌های دست‌اندر کار امور اداره شهر و کشور قرار می‌گیرد. البته مدیران در تعیین اولویت‌ها و نوع راهبری طرح‌های کلان و بلندمدت تأثیر گذار هستند اما واقعیت آن است که تولید فکر و برنامه غالباً با بدنه تشکیلات اداری است و به همین دلیل، تغییر مدیری‌ها نباید باعث برهم خوردن خط‌مشی کلی دستگاه‌های خدماتی شود.

۲ شهرداری تهران از مدت‌ها پیش به فکر تدوین برنامه ۵ ساله این نهاد اجتماعی برای سال‌های آینده بوده‌است. این اقدام کار ساز و اساسی باعث می‌شود ضمن تدقیق در نیازها و الزامات آتی شهر تهران، اولویت برنامه‌های مختلف مدیریت شهری پیشاپیش مشخص شده و سازو کار لازم جهت تحقق اهداف نشانده‌گذاری شده، تبیین شود. تهیه برنامه ۵ ساله این امکان

را به مسئولان امر می‌دهد که با نگاه رو به جلو و بدون اتلاف وقت، وارد مرحله اجرای طرح‌ها شده و به رتق وفتق دغدغه‌های جاری مردم بپردازند. ناگفته پر واضح است که برنامه‌های بلندمدت باید بر اساس نیازمندی‌های واقعی جامعه و تحت نظر کارشناسان خبره امور اجتماعی شکل بگیرند تا در پس اجرای آن‌ها، پیوستگی مأموریت‌ها و رسالت عملکردی نهادها و سازمان‌ها به قوت خود باقی بماند.

۳ در حوزه فعالیت‌های عمرانی شهر تهران، برنامه‌های بلندمدت آینده کم نیستند. تکمیل شبکه دسترسی معابر شریانی با تکیه بر ادامه روند ساخت تونل‌های شهری، طرح جامع آب‌های سطحی، توسعه مبادی ورودی شهر، طرح جامع تونل مشترک تأسیسات، نگهداشت معابر حمل و نقلی موجود، مقاوم‌سازی و بهسازی لرزه‌ای پل‌ها و موارد زیادی که ذکر تمام آن‌ها در حوصله این بحث نمی‌گنجد، همه و همه می‌توانند سرفصل‌های برنامه ۵ ساله آتی در مقوله توسعه پایدار زیرساخت‌ها باشند. این برنامه‌ها اگر درست تدوین شوند بهترین ابزار برای ادامه راه موفقیت‌آمیز امروز خواهند بود. برنامه ۵ ساله عمرانی زمینه‌ساز بهره‌مندی شهروندان از امکانات بیشتر و بهتر است.



ضمیمه رایگان  
روزنامه همشهری  
یکشنبه ۱۹ شهریورماه ۱۳۹۱

همشهری

۰۸ | توافق با شرکت‌های خدماتی صورت گرفت  
حالا نوبت رفع معارضات تأسیساتی  
پروژه بزرگراه امام علی (ع) است



۰۳ | تاریخچه تونل‌سازی در ایران  
تونل‌های کندوان و کدوک  
اولین‌ها بودند



۰۲ | روزنگار هفته‌ای که در عمران شهر گذشت  
تونل کمکی کانال ابوذر  
خبر ساز شد



۰۷ | ۳۳۰ سال از عمر تونل‌های مدرن گذشت

## تونل‌های پرآوازه جهان

آغاز عصر مدرنیته برای تونل‌های حمل و نقلی در جهان به حدود ۳۳۰ سال پیش بازمی‌گردد. گرچه بیشترین رشد و توسعه صنعت تونل‌سازی در قرن اخیر رخ داده اما باید دانست که مقوله حفر گالری‌های زیرزمینی دارای قدمتی چند هزار ساله بوده و دوران رنسانس این قبیل سازه‌ها عملاً در اواخر قرن ۱۷ میلادی شکل گرفت.

دیدگاه مردم تهران در مورد پروژه‌های عمرانی شهر

## میزان رضایتمندی مطلوب ۸۰٪

از قدیم گفته‌اند که مردم بهترین داوران برای سنجش عملکرد مسئولان هستند و آنچه به عنوان یک اقدام اجتماعی در دستور کار قرار می‌گیرد، باید در وهله نخست مورد قبول و رضایت قاطبه جامعه باشد. در راستای اعتقاد به همین طرز تفکر است که مدیریت شهری در دوره کنونی، هدف از ساخت و سازه‌های عمرانی را بهبود شرایط زندگی مردم بر اساس آنچه آنها خود طلب کرده‌اند، می‌داند. اما اینکه آحاد مختلف جامعه تا چه اندازه پروژه‌های عمرانی در دست اجرای شهرداری تهران را منطبق با نیازها و خواسته‌های خود می‌دانند، نکته‌ای است که فقط از لابلای حرف‌های بی‌واسطه و خودمانی آنها قابل استنتاج است... صفحه ۴



## سرآغاز سخن

## آگاهی بخشی به شهروندان

محمدباقر قالیباف\*

امروز ه مهم‌ترین اقدام مدیریت شهری، آگاهی بخشی به شهروندان درمورد حقوق و مسئولیت‌های آن‌ها بوده و می‌توان گفت بدون مشارکت مردم، هیچ‌گاه قادر به رفع مشکلات شهر نیستیم. مدیران شهری باید با رویکرد ارتقای کیفیت‌مادی و معنوی زندگی شهروندان، آگاهی‌بخشی به آن‌ها را زمینه‌ساز جلب اعتمادعمومی قراردهند تا از این طریق مشارکت منادار شهروندان در اداره امور شهری شکل گیرد. در واقع حل مشکلات مربوطبه زندگی در شهرها مستلزم عزم و اراده‌عمومی بوده و نمی‌توان انتظارداشت بدون همراهی مردم، مدیران شهری به‌صرف اقداماتی که شخصا متوجه آنان است، بر معضلات‌موجود فائق آیند.

ازطرفی ما امروز نیازمند پیوندهای شبکه‌ای بین شهرها و تمام مکان‌ها هستیم. درحقیقت همچنان که مکان‌ها با هم درون شبکه‌ها پیوند خورده‌اند، هویت‌ها نیز در لابه‌لای همین پیوندهای مکانی با یکدیگر کنش‌های متقابل برقرار می‌کنند و به تکامل مادی و معنوی می‌رسند.از این‌رو شهر به‌عنوان مکان تعاملی که نقش انسان در روابط سطوح‌ملی و جهانی در آن شکل می‌یابد، موردتوجه قرار می‌گیرد. ما باید پی‌بندیم که در قرن بیست‌ویکم، رشد فضای زیست‌انسانی شتاب بیشتری یافته‌است. متعاقب این امر، روند توسعه‌فیزیکی شهرها در برخی موارد به کاهش کیفیت‌زندگی و گسترش محرومیت‌ها منجر شده و این نابرابری‌هازمینه‌سازتشدید آسیب‌های اجتماعی می‌شود.از این‌رو مسأله اصلی ما در شهرها به برقراری عدالت و کاهش نابرابری‌ها معطوف خواهد بود. تحقق چنین خواست‌های مستلزم کار جدی و البته اصولی‌است.

این یک واقعیت است که علیرغم پیشرفت‌های تکنولوژیکی، مخاطرات محیطی و انسانی، آسیب‌های جدی به شهروندان در مناطق مختلف وارد می‌کند. دراین راستا از ۷سال پیش که مسئولیت اداره شهر تهران به من سپرده‌شده، چالش‌های بسیاربزرگی را در آن تباطع یا پیچیدگی‌های زندگی مدرن در فضای شهری تجربه کرده و بر همین اساس همواره سعی کرده‌ایم تأثیر این چالش‌ها را بر زندگی شهروندان کاهش دهیم.

‏\* **شهردار تهران**

### یک اتفاق

## ۲ماه تا تحقق یک وعده‌دیگر

بدون شک عملکرد مؤثر یک معبر حمل‌ونقلی در ارتباط با سایر بزرگراه‌ها و معابرشریانی و درواقع در قالب یک شبکه‌ترافیکی مشخص می‌شود. واقعیت آن است که یک معبر بزرگراهی حتی اگر بر اساس آخرین ضوابط و استانداردهای فنی احداث شده باشد، بدون ارتباط با سایر اجزای این شبکه نمی‌تواند کارکرد ترافیکی مؤثری داشته‌باشد. قطعا به‌همین دلیل است که درمیان ۵۲بزرگراه کنونی شهر تهران، درحالی که برخی از بزرگراه‌ها تشکیل‌دهنده رینگ کمربندی داخلی و خارجی پایتخت هستند، برخی دیگر از معابر به‌صورت شعاعی ارتباط

این دو رینگ را با یکدیگر برقرار می‌سازند. درحالی که به‌نظرمی‌رسد نهضت بزرگراه‌سازی در پهنه‌غربی کلانشهر تهران به حد قابل قبولی از توسعه رسیده و به‌لحاظ پیش‌بینی‌ها و برنامه‌ریزی‌های انجام شده آخرین گام‌ها را طی می‌کند، وضعیت زیرساخت‌های عمرانی در پهنه شرقی پایتخت نیز روز به روز بهتر می‌شود. به‌طور مثال در سال‌ها و ماه‌های اخیر نه‌تنها روند احداث ادامه بزرگراه امام‌علی (ع) تسریع‌شده بلکه قطعه پایانی بزرگراه شهید صیادشیرازی تحویل شهروندان شده و بخش باقی‌مانده بزرگراه شهید زین‌الدین نیز تقریباً آماده بهره‌برداری شده است.

اما در کنار تمام این پروژه‌ها و طرح‌های عظیم عمرانی که اجرای آنها با هزینه‌های بسیار به‌منظور رفع

‏ضمیمه **رایگان روزنامه همشهری | عمران شهر**

شماره | **۱۳۶** | **یکشنبه ۱۹ شهریورماه ۱۳۹۱**



عملیات حفاری تونل کمکی کانال ابودر با استفاده از دستگاه TBM

## عمران شهر در هفته‌ای که گذشت تونل کمکی کانال ابودر خبرساز شد

کل قطعات بتنی موردنیاز برای ساخت تونل کمکی کانال ابودر تولیدشده و ذخیره‌سازی قطعات باقی‌مانده طبق برنامه زمان‌بندی ادامه دار.

<b>سه‌شنبه</b>
<b>۱۴</b>
<b>شهریور</b>

به چندبخش تقسیم‌می‌شوند، از تلاش‌های صورت گرفته به‌منظور انتخاب بهترین روش برای احداث و نگهداری و روش‌های آسفالت‌پاک‌کرد و عنوان‌داشت با تحلیل‌های دقیق و روش‌های اقتصادی، زمینه برای اتخاذ بهترین تصمیم توسط مدیران مربوطه فراهم شده تا روسازی معابر، نحوه نگهداری از آن و همچنین هزینه‌های مترتب بر این سرمایه‌های شهر به‌نحو مطلوب سامان پذیرد.

<b>چهارشنبه</b>
<b>۱۵</b>
<b>شهریور</b>

۲۰عدد از ستون‌های ۱۶متری سالن ملل خیرداد، به‌گفته‌وی مجموعه عملیات‌اجرایی مربوط به محوطه‌سازی این طرح‌عظیم عمرانی باسرعت و کیفیتی مناسب ادامه‌داشته‌و در هفته‌های اخیر علاوه بر آماده شدن بخش عمده‌ای از محور پیرامونی شمال محوطه پروژه برای روکنش آسفالت، احداث مسیرهای غربی و شرقی نیز پیشرفت قابل ملاحظه‌ای داشته‌است. در میدان مرکزی این مجتمع نمایشگاهی نیز هر ۴پل طراحی‌شده در‌حال احداث بوده و تاکنون یکی از این پل‌ها به مرحله بتن‌ریزی عرضه رسیده است.

‏عمران شهر | **ضمیمه رایگان روزنامه همشهری**

یکشنبه| **۱۹ شهریورماه ۱۳۹۱** | شماره **۳۶**

یکی از مهم‌ترین عناصر شبکه‌های حمل‌ونقل سریع در کلانشهرهای دنیا، تونل‌ها هستند. کارشناسان معتقدند که امروزه بهترین و مطمئن‌ترین راه‌حل ممکن برای مدیریت و کاهش ترافیکی معابر شهری، همین سازه‌های زیرزمینی هستند. در کشور ما مقوله تونل‌سازی شهری یک مبحث بسیار جدید و نو به‌حساب می‌آید. در واقع تونل‌سالت، نخستین تونل شهری کشور با این ابعاد و اندازه به‌حساب‌می‌آید. تاریخچه تونل‌سازی در ایران نیز نشان‌می‌دهد که در این زمینه هنوز اول راه هستیم.

‏ **تونل‌سازی در ایران قدیم**

تونل کاربری‌های مختلفی دارد که حمل‌ونقل تنها یکی از آن‌ها محسوب می‌شود؛ به‌طور مثال تونل کوه‌رنگ تونلی است که برای انتقال آب رود ماربز (آب کوه‌رنگ) به زاینده‌رود، در نزدیک شهر چلگرد از استان چهارمحال و بختیاری ساخته شده‌است. از تونل کوه‌رنگ در سال ۱۳۳۲ بهره‌برداری شد.

در دهه ۱۳۵۰ تونل دوم و دردهه ۱۳۷۰ سومین تونل کوه‌رنگ به بهره‌برداری رسید. آب کوه‌رنگ یکی از سرچشمه‌های کارون بود و پیوستن آن به زاینده‌رود، به‌خاطر نزدیکی سرچشمه این رودخانه از گذشته مدنظر بوده است. در سال ۹۹۶ هجری قمری شاه‌طهماسب اول مأموریت پیوستن این رود رود را به میرفضل‌الله شهرستانی، حاکم‌وقت اصفهان سپرد. قراربود باکندن مسیری در دل کوه این کار انجام‌شود اما به‌خاطر مسائلی چند، این کار به سرانجام نرسید. در دوره شاه‌عباس اول نیز تلاش‌هایی در این زمینه انجام‌شد که البته آن نیز ناتمام ماند. باین اوصاف مه‌رمه ۱۳۳۷ کار احداث تونل کوه‌رنگ رسماً آغازشد و مه‌رمه سال ۱۳۳۲ به بهره‌برداری رسید.

‏ **اولین تونل‌ها در ایران**

تاریخ تونل‌سازی در ایران به بیش از ۱۰۰ سال قبل بازمی‌گردد. اولین تونل‌ها در کشورمان برای خطوط راه‌آهن ایجادشد. پیشینه احداث موفق اولین خطوط راه‌آهن ریلی در ایران هم به احداث خط راه‌آهن محمودآباد در سواحل جنوبی دریای

شکست انجامید و خطوط آن بر چیده و برای مازندران) تا امل بازمی‌گردد. این طرح اگرچه قراربود تا تهران ادامه‌یابد اما با کارشکنی پیمانکاران بلژیکی، به شکست انجامید و خطوط آن بر چیده و برای احداث تلگراف استفاده‌شد. برای این خط راه‌آهن تونل‌هایی ایجاد شده بود که از جمله اولین تونل‌های احداث‌شده در ایران محسوب می‌شوند. همچنین از اولین تونل‌های ساخته‌شده در کشورمان می‌توانیم به تونل‌های گدوک، دوگل و کبوتردره اشاره کنیم. تونل گدوک در زمان احداث، طولانی‌ترین تونل راه‌آهن در خاورمیانه باطول بیش از ۲۸۸۰ متر محسوب می‌شد که قطارها امروزه آن را در مدت ۳ دقیقه و ۲۰ ثانیه طی می‌کنند. این تونل به‌دلیل طول زیادش، دارای ۵۶متر عرض و ۶۰۰سانتیمتر ارتفاع بوده و از این

<b>یادداشت کارشناس</b>
<div><div><span><span> </span> <span> </span></span></div><span></span></div>

<b>یادداشت کارشناس</b>
<div><div><span><span> </span> <span> </span></span></div><span></span></div>

<b>یادداشت کارشناس</b>
<div><div><span><span> </span> <span> </span></span></div><span></span></div>

<b>یادداشت کارشناس</b>
<div><div><span><span> </span> <span> </span></span></div><span></span></div>

<b>یادداشت کارشناس</b>
<div><div><span><span> </span> <span> </span></span></div><span></span></div>

لحاظ بیشترین سطح‌مقطع در میان تمام تونل‌های آلمانی، سوئدی، دانمارکی و نروژی در این میان به‌دلیل جنوبی آن، بلندترین نقطه از حیث ارتفاع به‌شمار می‌رود. تونل‌های دوگل نیز از عجایب صنعت تونل‌سازی هستند به طوری که در سه دوری که فقط وارد تونل می‌شود، در جهتی مخالف خارج‌شده و دوباره تغییر جهت می‌دهد. نام تونل کبوتردره هم برگرفته از یاد و خاطره دختری به‌نام کبوتر است. وی در روز عروسی خود از کوهی در نزدیکی این ایستگاه به دره پر‌تشد و نزدیکانش را داغفار کرد.

‏ **ایده‌ای برای پیوند شمال به جنوب ایران**

ایران کشور تونل‌ها نیست. برای نام‌بردن از تونل‌هایش حتی یک‌صفحه کافغذ هم نمی‌شود!اگر برای پیداکردن تونل‌ها در ایران رد تاریخ را بگیرید، فقط دو تونل بزرگ پیدا می‌کنید که آن هم تونل کسندوان و تونل گدوک است؛ این تونل‌ها در زمان سلطنت پهلوی اول برای احداث خط راه‌آهن شمال به جنوب ایجاد شد. آن زمان مسأله ساخت این تونل‌ها در واقع به‌دلیل کوهستانی‌بودن راه‌ها مطرح‌شد. چرا که برای گذر از کوه‌های موجود بر سر راه احداث خطوط راه‌آهن، هیچ راهی جز شکافتن این موانع سنگی وجودنداشت. شرایط به گونه‌ای بود که هیچ‌یک از متخصصان داخلی خوب بود، با نداشتند و اقداماتی نظیر راه‌سازی و تونل‌سازی فقط



### تاریخچه تونل‌سازی در ایران

## تونل‌های کندوان و گدوک اولین‌ها بودند

### برگرفته از یادداشت‌های خسرو معتضد

‏ **تونل‌ها در دیدعوام تعریف مشخصی نداشتند؛ تا سال‌های سال مردم به هر راه‌رویی بریز مینی که طول آن حداقل دو برابر عرضش می‌بود، تونل می‌گفتند. حتی برخی بر نامه‌ر بزان شهری در دهه‌های گذشته، به هر کر بدور زیر زمینی که طول آن بلندتر از ۱۶۰ متر بود تونل گفته و کمتر از این مقدار طول را ز برگذر می‌نامیدند.**

منوط به طرح‌های کشور‌های خارجی بود. متخصصان آلمانی، سوئدی، دانمارکی و نروژی در این میان به‌دلیل کوهستانی‌بودن کشور‌هایشان، مطالعاتی را در زمینه تونل‌سازی و ایجاد راه در مناطق کوهستانی انجام داده‌بودند و شرکت “کامپ‌ساکس” که یک شرکت اسکانندیایوی بود، با جمع‌آوری متخصصان مربوطه اقداماتی را در این زمینه انجام‌می‌داد. زاشاه هم که برای احداث راه‌آهن شمال به جنوب و به‌قول خودش پیوند دادن دو دریای ایران تصمیم‌جدی گرفته بود طی رایزنی‌هایی با این شرکت، برنامه حفیر دو تونل بزرگ کندوان و گدوک را عملی کرد. این یک واقعیت درباره تاریخ ایران است که ما در زمان حکومت پهلوی اول، دکتر و مهندس ندانشتیم و جاده به‌معنای امروزی هم وجود نداشت.

‏ **خاطرات شاهزاده خانم سوئدی**

سال ۱۳۱۳ یک شاهزاده‌خانم سوئدی به‌نام “گنتس ماتقون‌رزن” طی سفر به ایران در جریان عملیات ساخت تونل کندوان قرار می‌گیرد. او در کتابی به‌نام “سفری به دور ایران” شرح مفصلی از ساخت تونل کندوان دارد و در آن کتاب بدواوضاع ایران و شرایط جاده‌چالوس در آن زمان اشاره می‌کند. این خانم در بخشی از کتاب خود، با توصیف شبی از شب‌های اقامتش در یکی از قهوه‌خانه‌های

‏۳

## گزارش روز

تونل‌های گدوک و کندوان

جاده‌چالوس، درحالی که به‌سختی‌ها و زحمات عوامل ساخت تونل کندوان اشاره می‌کند، درباره شرایط‌جوی خاص آن دوره‌زمانی می‌نویسد: «شب تا صبح را در قهوه‌خانه کثیفی گذراندم؛ از شدت سرمای هوا به آن قهوه‌خانه پناه برده‌بودیم. هر چند آنجا فاقد امکانات رفاهی بود و بوی نامطبوع و دود شدید تا صبح باعث آزارمان شد اما به‌هر‌حال در آن شرایط، بهترین سرنپناه برای درمان ماندن از سرما همان جا بود. شترهای مسافران در بیرون از قهوه‌خانه بودند تا صبح بتوانیم از آنها در ادامه مسیر استفاده کنیم اما وقتی صبح روز بعد برای طی ادامه‌مسیر حاضر شدیم، دیدیم تمام شترها از شدت سرما یخ‌زده و عمده‌اند.» از این توصیف‌ها کاملاً مشخص است که عوامل دخیل در ساخت تونل کندوان در چه شرایطی به کار و فعالیت مشغول بوده و چه سختی‌هایی را در این راه متحمل شده‌اند. آن زمان مثل امروز مواد گرمازا وجودنداشت و مردم از هر گرمای مطبوعی محروم بودند. به‌هر حال احداث این تونل‌ها هرچند در شرایط سخت و دشوار انجام‌شد اما سرآغازی بود برای دستپایی ایرانی‌ها به مناطقی از کشور که تا آن زمان حتی تصوراتیکه پایشان به آنجا برسد هم دشوار بود.

‏ **راه‌آهن استعمرای**

وقتی زرشاه به کشور روسیه سفر کرد و ویژگی‌ها و تأثیرگذاری تونل‌های روسیه را دید، تصمیم گرفت از این سیستم در ایران هم بهره بگیرد. در حقیقت او از دیدن تونل‌های این کشور بسیار لذت برده‌بود و به‌همین دلیل اقدام به ساخت راه‌آهن شمال به جنوب کرد تا بزرگ‌ترین خط راه‌آهن ریلی در کشور احداث شود. بسیاری از افراد، این راه‌آهن را به‌طور کلی یک طرح استعماری قلمداد می‌کردند در صورتی که این طرح از ابتدا استعمرای نبود بلکه به مرور زمان تبدیل شده‌است اما درمیان این کتاب‌ها «بین‌العابدین محققان به بی‌استفاده‌بودن این طرح اقرار کردند اما در آن زمان افرادی نیز بودند که از احداث خط راه‌آهن و هزینه‌های که برای احداث تونل‌های آن شده‌بود، دفاع می‌کردند. مرتضی قلی‌خان ضعیزالدوله همدانی، در کتاب «راه‌نجات» این خط راه‌آهن را کلید نجات ایران می‌داند. علاوه بر این در قسمتی از سفرنامه «بهرام‌بیک» به‌خلاصی از سفر باشتر و کجاوه اشاره شده‌است اما درمیان این کتاب‌ها «بین‌العابدین مراغانی» باتوصیفی درساره جزئیات خط راه‌آهن و دو تونل کندوان و گدوک، گذر از تونل را این‌گونه شرح می‌دهد: «وارد تونل شدیم، هوا تاریک‌شد، وقتی از آن طرف گذشتیم، آن طرف تونل بیرون آمدیم و هوا روشن‌شد!» جالب اینکه زین‌العابدین مراغانی در بخش دیگری از کتاب خود نوشته‌است: «هم‌الرجال، هر چند که به احداث خط راه‌آهن شمال به جنوب ایرادات زیادی وارد شد اما حتی در آن شرایط هیچ‌کس از ساخت تونل انتقاد نکرد.

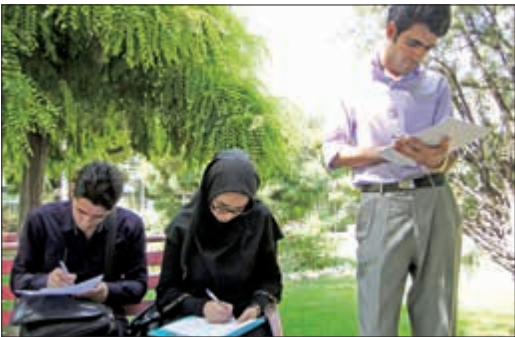
‏جر نقل‌ها برای نصب سنگمت‌های پل اصلی نیست چراکه یک‌هفته طول می‌کشد تا هر یک از گنتری کرین‌ها بتوانند مسیر مابین محل مونتاژ در کارگاه پروژه با اولین پایه پل طبقاتی صدر را طی کنند.

در کنار تمام این اقدامات، باید گفت حدود یک ماه است که از آغاز عملیات تولید قطعات بتنی پیش‌ساخته پل اصلی می‌گذرد. هرچند این عملیات براساس تعداد قالب‌های در نظر گرفته‌شده هنوز به حداکثر ظرفیت خود نرسیده اما تمهیدات مختلفی به‌منظور ایجاد فضای کافی دپوی قطعات اندیشیده‌شده و مکان بایی لازم در محدوده بزرگراه شهید بابایی و جاده‌تلو انجام‌شده است.

در این میان تدابیر ویژه‌ای نیز جهت تسریع عملیات نصب قطعات مربوط به سرستون‌ها صورت گرفته و شهروندان تهرانی در روزهای آتی شاهد سرعت فوق‌العاده در اجرای این بخش از پروژه خواهند‌بود. همان‌گونه که پیش‌تر نیز عنوان‌شد، فضای کارگاه بزرگراه طبقاتی صدر این روزها در حال مرتب‌شدن بوده و هم‌زمان با اقدامات انجام‌شده، مرحله اجرای روکنش آسفالت در فضای بین ستون‌ها آغاز شده‌است. به‌این ترتیب می‌توان علاوه بر ساعات پایانی شب، در طول روز نیز عملیات نصب سرستون‌ها و ادامه‌داد و برای جلوگیری از انسداد ترافیکی بزرگراه، شکل جدید مسیر حرکت خودروها را مشخص کرد.



## کارگاه



### دیدگاه مردم تهران در مورد پروژه‌های عمرانی شهر

# میزان رضایتمندی مطلوب ۸۰/۸ درصد

از قدیم گفته‌اند که مردم بهترین داوران برای سنجش عملکرد مسئولان هستند و آنچه به‌عنوان یک اقدام اجتماعی در دستور کار قرار می‌گیرد، باید در وهله‌نخست مورد قبول و رضایت قاطبه جامعه باشد. در راستای اعتقاد به همین طرز تفکر است که مدیریت شهری در دوره کنونی، هدف‌از ساخت و سازهای عمرانی را بهبود شرایط زندگی مردم بر اساس آنچه خود طلب کرده‌اند، می‌داند. اما اینکه آحاد مختلف جامعه تا چه‌اندازه پروژه‌های عمرانی در دست اجرای شهرداری تهران را منطبق با نیازها و خواسته‌های خود می‌دانند، نکته‌ای است که فقط از لابلای حرف‌های بی‌واسطه و خودمانی آنها قابل استنتاج است.

تهران در ۷ سال گذشته مدام با ساخت و سازهای عمرانی دست به‌گریبان بوده‌است. طی این سال‌ها بالغ بر ۱۱۰ پروژه در قالب پل، تونل، بزرگراه، تقاطع‌های همسطح و غیرهمسطح، شبکه جمع‌آوری آب‌های‌سطحی و…به بهره برداری رسیده تا زیرساخت‌های توسعه شهر به حداقل استانداردهای لازم نزدیک شود. اما به گواه عوام و خواص، از ابتدای سال ۱۳۹۰ تاکنون، میزان فعالیت‌های عمرانی در پایتخت به بالاترین حد خود در یک‌دهه‌اخیر رسیده و تقریباً جایی در شهر نیست که یک کارگاه عمرانی فعال نباشد. ازطرفی مدیریت‌شهری معتقد‌است تمام این جنب و جوش‌ها و تلاش‌ها درصورتی مؤثر و قابل‌قبول خواهد بود که اولاً رضایتمندی عمومی را در برداشته باشد و درثانی شأن و منزلت مردم در طی دوران ساخت‌وسازها رعایت شده باشد.
دراین میان برای آنکه از نقطه‌نظرات شهروندان تهرانی تاحدودی مطلع شویم، اقدام به برگزاری یک نظرسنجی بین ۹۸۰ نفر از ساکنان مناطق مختلف کردیم که روند کار و نتایج به‌دست‌آمده، به‌شرح ذیل بود.

**□ ۹۸۰ نفر نظردادند**

فرم نظرسنجی به تعداد ۹۸۰ نسخه و با درج ۱۴ پرسش چندگزینه‌ای بین ساکنان مناطق بیست‌ودو گانه توزیع شد. میزان پاسخگویی به پرسش‌ها البته درمجموع قابل‌قبول و ارزنده بود و نشان می‌داد که اغلب شهروندان با آنچه درمقوله پروژه‌های عمرانی پایتخت بر آن‌ها می‌گذرد، آشنا هستند.



#### ضمیمه رایگان روزنامه همشهری | عمران‌شهر

شماره ۱۳۶ | یکشنبه ۱۹ شهریورماه ۱۳۹۱

**□ میزان رضایتمندی کلی از پروژه‌های در دست اجرا**

برای این پرسش ۳ گزینه مطلوب، متوسط و اندک در نظر گرفته شده‌بود. از ۹۸۰ نفری که به پرسش نخست پاسخ دادند ۷۹۲ نفر گزینه مطلوب را انتخاب کردند، ۱۲۳ نفر گزینه متوسط و ۶۵ نفر گزینه اندک.
باین حساب میزان درصد آرا به‌این شرح است:

<b>۱</b>	<b>مطلوب ۸۰/۸ درصد</b>
<b>۲</b>	<b>متوسط ۱۲/۵ درصد</b>
<b>۳</b>	<b>اندک ۶/۷ درصد</b>

درواقع می‌توان گفت اکثر شهروندان از وضعیت جاری ساخت‌وسازهای عمرانی رضایت دارند.

**□ مؤثرترین و مهم‌ترین پروژه عمرانی شهر در حال حاضر**

گرچه از نظر طراحان پرسش‌های فرم نظرسنجی ۳ پروژه بزرگراه آزادگان، بزرگراه امام‌علی(ع)، تونل نیایش و بزرگراه طبقاتی صدر به‌عنوان گزینه‌های انتخابی رای دهندگان برگزیده شده بود‌اما از آنجائیکه برخی‌ها نیز به پروژه‌های دیگر اشاره داشتند، نتایج نظرسنجی مربوط به این پرسش را به ۵ گزینه تقسیم کردیم. در مجموع ۸۸۵ نفر به این پرسش پاسخ دادند و ۹۵ نفر از ارائه پاسخ امتناع کردند. به‌این ترتیب بزرگراه امام‌علی(ع) ۳۵۴ رای، تونل نیایش و بزرگراه‌طبقاتی صدر ۳۱۹ رای، بزرگراه آزادگان ۱۲۴ رای، مجموع بزرگراه‌های شهید زین‌الدین و شهید خرازی ۷۱ رای و سایر پروژه‌های شهری ۱۷ رای را به‌خود اختصاص دادند.
باین حساب میزان درصد آرا به‌این شرح است:

<b>۱</b>	<b>بزرگراه امام‌علی(ع) ۴۰ درصد</b>
<b>۲</b>	<b>تونل نیایش و بزرگراه‌طبقاتی صدر ۳۶ درصد</b>
<b>۳</b>	<b>بزرگراه آزادگان ۱۴ درصد</b>
<b>۴</b>	<b>مجموع بزرگراه‌های شهید زین‌الدین و شهیدخرازی ۸ درصد</b>
<b>۵</b>	<b>سایر پروژه‌های شهری ۴ درصد</b>

نتایج آرای مربوط‌به این پرسش نشان‌از زراقت نزدیک دو پروژه بزرگراه امام‌علی(ع) و تونل نیایش و بزرگراه‌طبقاتی صدر به‌عنوان مهم‌ترین طرح‌های عمرانی حال حاضر شهر دارد.

**□ خاص‌ترین پروژه عمرانی شهر در حال حاضر**

این پرسش هم پاسخ‌های متعدد و متنوعی داشت. در فرامصلی پرسشنامه ۳ پروژه تونل نیایش و بزرگراه‌طبقاتی صدر، دریاچه‌مصنوعی چیتگر و بزرگراه یادگار امام(ره) به‌عنوان خاص‌ترین طرح‌های عمرانی حال حاضر شهر مطرح شده‌بود‌اما مردم به پروژه‌هایی چون تونل امیرکبیر، مجتمع‌نمایشگاهی شهرآفتاب و تقاطع غیر همسطح بزرگراه‌های شیخ‌فضل الله نوری و محمدعلی جناح نیز رای دادند که دراین جمع‌بندی به آنها نیز اشاره شده‌است. ۴۷۶ نفر به این پرسش پاسخ‌دادند و ۵۰۴ نفر هیچ گزینه‌ای را انتخاب نکردند. از بین پاسخ‌های ارائه شده ۲۰۹ نفر به تونل نیایش و بزرگراه‌طبقاتی صدر، ۱۲۸ نفر به دریاچه‌مصنوعی چیتگر، ۵۳ نفر به ادامه بزرگراه یادگار امام(ره)، ۳۸ نفر به تونل امیرکبیر، ۲۹ نفر به مجتمع نمایشگاهی شهرآفتاب و ۹ نفر به تقاطع غیر همسطح بزرگراه‌های شیخ‌فضل الله نوری و محمدعلی جناح رای دادند.

درصد نتایج مربوط به این پرسش به‌شرح ذیل است:

<b>۱</b>	<b>تونل نیایش و بزرگراه‌طبقاتی صدر ۴۴ درصد</b>
<b>۲</b>	<b>دریاچه‌مصنوعی چیتگر ۲۹ درصد</b>
<b>۳</b>	<b>ادامه بزرگراه یادگار امام(ره) ۱۱ درصد</b>
<b>۴</b>	<b>تونل امیرکبیر ۸ درصد</b>
<b>۵</b>	<b>مجتمع نمایشگاهی شهرآفتاب ۶ درصد</b>
<b>۶</b>	<b>تقاطع غیر همسطح بزرگراه‌های شیخ‌فضل‌الله نوری و محمدعلی جناح ۲ درصد</b>

درواقع می‌توان گفت مردم پروژه ترکیبی تونل نیایش و بزرگراه‌طبقاتی صدر را خاص‌ترین پروژه عمرانی حال حاضر شهر می‌دانند و ویژگی‌های آن را حتی از پروژه اولین دریاچه‌مصنوعی شهری در ایران بیشتر و منحصر به‌فردتر تلقی می‌کنند.

**□ سرعت انجام پروژه‌های عمرانی حال حاضر شهر**

این پرسش دومین پرسشی بود که تمام نقرات به آن پاسخ‌دادند.
به‌دهی است که هرچه سرعت انجام پروژه‌های عمرانی بالاتر باشد، زمان ساخت‌ساز‌ها کاهش می‌یابد. ۳ گزینه مطلوب، متوسط و اندک برای پرسش شماره ۴ در نظر گرفته شده‌بود که ۵۹۸ نفر به‌سرعت مطلوب، ۲۶۵ نفر به‌سرعت متوسط و ۱۱۷ نفر به‌سرعت اندک پروژه‌ها اشاره‌داشتند. نتایج حاصله حاکی‌از: درصدهای ذیل‌الذکر است:

<b>۱</b>	<b>مطلوب ۶۱ درصد</b>
<b>۲</b>	<b>متوسط ۲۷ درصد</b>
<b>۳</b>	<b>اندک ۱۲ درصد</b>

به‌این ترتیب باید گفت اکثریت شهروندان (۸۸ درصد) سرعت اجرای پروژه‌های عمرانی حال حاضر شهر را متوسط به بالا می‌دانند.

**□ کیفیت انجام پروژه‌های جاری عمرانی**

غیر از ۱۸ نفر، بقیه افراد به‌این پرسش ۳ گزینه‌ای پاسخ دادند. ۷۲۲ نفر کیفیت پروژه‌های عمرانی در دست اجرا را مطلوب، ۱۱۲ نفر متوسط و ۲۸ نفر اندک قلمداد کردند. این‌نتایج به‌صورت درصدی چنین می‌شود:

<b>۱</b>	<b>مطلوب ۷۵ درصد</b>
<b>۲</b>	<b>متوسط ۲۲ درصد</b>
<b>۳</b>	<b>اندک ۳ درصد</b>

یعنی اکثر مردم به کیفیت پروژه‌های جاری عمرانی اطمینان داشته و فقط عده‌قلیلی دیدانتقادی به‌این قضیه دارند.

#### عمران شهر | ضمیمه رایگان روزنامه همشهری

یکشنبه ۱۹ شهریورماه ۱۳۹۱ | شماره ۳۶

**□ مشکلات ناشی از پروژه‌های عمرانی برای مردم**

اینکه درطول عملیات‌اجرائی یک پروژه عمرانی چه مشکلاتی برای ساکنین محلی و نیز جمعیت گذرا از حول‌وحوش آن پروژه پیش‌می‌آید، در ۵ ایتم تقسیم‌بندی شده‌بود که ۷۰۳ نفر به آن پاسخ‌دادند و ۲۷۷ نفر از انتخاب گزینه‌های موجود امتناع کردند. درنهایت ۲۲۵ نفر به ترافیک‌محلی، ۱۹۰ نفر به آلودگی‌های زیست‌محیطی مثل گردوخاک، ۱۷۶ نفر به سروصدای ماشین آلات کارگاهی، ۷۰ نفر به گسست بافت‌محلات بعدازاجرای پروژه‌ها و ۴۲ نفر به تملک و تخریب خانه‌های موجود درمسیر پوسته‌سطح اشاره‌داشتند. نتایج درصدی این پرسش به‌شرح ذیل است:

<b>۱</b>	<b>ترافیک‌محلی ۲۲ درصد</b>
<b>۲</b>	<b>آلودگی‌های زیست‌محیطی ۲۷ درصد</b>
<b>۳</b>	<b>سروصدا ۲۵ درصد</b>
<b>۴</b>	<b>گسست بافت‌محلات ۱۰ درصد</b>
<b>۵</b>	<b>تملک خانه‌های موجود در مسیر پوسته‌سطح ۶ درصد</b>

درواقع ایجاد محدودیت‌های ترافیکی و آلودگی‌های زیست‌محیطی که اغتشاشات بصری و آلودگی صوتی هم جزئی از آن‌ها است، بیبشترین مشکلات ناشی‌از اجرای پروژه‌های عمرانی برای مردم تلقی می‌شود.

**□ فواید پروژه‌های عمرانی برای شهر تهران**

از مردم پرسیدیم که به‌نظر آن‌ها پروژه‌های عمرانی چه تأثیر مثبتی بر اوضاع و احوال شهرمان می‌گذارد. به‌این پرسش ۷۱۹ نفر رای دادند درحالی‌که انتظار می‌رفت تعداد بیشتری به‌انتخاب یکی‌از ۴ گزینه مطرح شده‌بپردازند.
باین حال مشکل ترافیک و کاهش‌زمان سفرهای درون‌شهری ۴۱۷ رای، دسترسی آسان به‌تمام نقاط شهر ۱۶۵ رای، بهبود شرایط زیست‌محیطی ۱۰۸ رای و نوسازی بافت‌فرسوده شهر ۲۹ رای را به‌خوداختصاص دادند. درصد نتایج حاصله به این شرح است:

<b>۱</b>	<b>حل مشکل ترافیک و کاهش‌زمان سفرهای درون‌شهری ۵۸ درصد</b>
<b>۲</b>	<b>دسترسی آسان به تمام نقاط شهر ۲۲ درصد</b>
<b>۳</b>	<b>بهبود شرایط زیست‌محیطی ۱۵ درصد</b>
<b>۴</b>	<b>نوسازی بافت‌فرسوده ۴ درصد</b>

بااین اوصاف می‌توان گفت حل مشکل ترافیک، اولویت انتظارات مردم از مدیریت شهری است که تحقق آن باعث حل برخی مشکلات دیگر هم می‌شود.

**□ ایرادات وارد بر پروژه‌های عمرانی**

گرچه اجرای پروژه‌های عمرانی برای راه‌حال هرچه بیشتر شهروندان در دستور کار قرارمی‌گیرد‌اما بااین حال درطول عملیات‌اجرائی، طرح‌های عمرانی مشکلاتی را برای عموم‌مردم و خصوصاً ساکنان محلات پیرامونی پروژه‌ها پدید می‌آورند. این ایرادات در ۳ موردکلی خلاصه شد. درنهایت ۸۳۲ نفر به این پرسش که ایرادات سخت‌افزاری وارد بر طرح‌های عمرانی پایتخت کدام موارد هستند، پاسخ‌دادند. منظور از طرح سؤال مذکور، مشکلات مربوط‌به نحوه انجام پروژه‌ها باتوجه به نوع‌سازه موردنظر است. با این اوصاف طولانی‌شدن زمان برخی پروژه‌ها ۲۱۶ رای، برهم زدن بافت‌سنجی محلات ۱۱۶ رای و ایجاد دردسر برای مردم‌محلی ۵۰۰ رای به‌دست آوردند. درصد نتایج حاصله به‌شرح ذیل است:

<b>۱</b>	<b>ایجاد دردسر برای مردم‌محلی ۶۰ درصد</b>
<b>۲</b>	<b>طولانی‌شدن زمان برخی پروژه‌ها ۲۶ درصد</b>
<b>۳</b>	<b>برهم زدن بافت‌سنجی محلات ۱۴ درصد</b>

شواهد و قراین نیز چنین نشان می‌دهد که بیبشترین اعتراضات به‌نحوه انجام پروژه‌های عمرانی، ایجاد مشکل برای مردم‌محلی ساکن محدوده‌های اطراف کارگاه‌ها است.

**□ مشکلات اصلی سطح معابر بزرگراهی**

این پرسش با استقبال نظر دهندگان مواجه‌شد و ۹۱۵ نفر درمورد آن نظر دادند. ۲۸۴ نفر معتقد‌بودند کیفیت نامطلوب آسفالت و سطح‌روبه معابر‌بزرگراهی، خصوصاً در بزرگراه‌هایی که نقش معابر بین‌شهری را ایفاءمی‌کنند، معضل اصلی بزرگراه‌به‌حساب می‌آید. ۱۶۵ نفر عدم‌تناسب مشخصات‌فیزیکی بزرگراه‌ها با نیازهای حمل‌ونقلی امروز تهران را مدنظر قراردادند‌اما انتقادات قابل‌توجهی نیز به عدم‌وجود دسترسی‌های کامل و ناپیوستگی شبکه معابر بزرگراهی بازمی‌گشت. این مورد آخر ۳۶۶ نظر موافق داشت. البته ناگفته پرواضح است که با تغییر نوع‌روکش آسفالت معابرشریانی، ساخت تونل و ایجاد بزرگراه‌های‌طبقاتی و همچنین تکمیل رینگ‌های بزرگراهی داخلی و خارجی شهر، هرسه‌مورد فوق‌الذکر به‌زودی سامان یافته و شرایط نسبت به گذشته، تغییرات مثبت محسوسی پیدا خواهد کرد. درصد آراء موجود در مورد این پرسش به‌ترتیب ذیل است:

<b>۱</b>	<b>کیفیت نامطلوب آسفالت و سطح‌روبه معابر بزرگراهی ۴۲ درصد</b>
<b>۲</b>	<b>عدم‌وجود دسترسی‌های کامل و ناپیوستگی شبکه معابر بزرگراهی ۴۰ درصد</b>
<b>۳</b>	<b>عدم تناسب مشخصات‌فیزیکی بزرگراه‌ها با نیازهای حمل‌ونقلی امروز ۱۸ درصد</b>

اینکه شبکه بزرگراهی تهران باید هرچه سریع‌تر تکمیل‌شده و کیفیت روکش آسفالت معابرشریانی نیز لازم‌است‌از تقاء یابد، خواسته‌به‌حق شهروندان تهرانی است.

**□ تقسیم‌بندی جغرافیایی پروژه‌های عمرانی در دست اجرا**

این مسأله که پروژه‌های جاری عمرانی بیشتر در چه محدوده‌هایی اجرائی شوند، پرسشی‌است که ظاهراً خیلی‌ها اطلاع‌دقیقی از آن ندارند. از بین ۵۴۱ نفری که به‌این پرسش پاسخ‌دادند، ۲۷ نفر طرح‌های عمرانی در دست‌اجرا را مربوط به شمال پایتخت، ۲۰۶ نفر مربوط به محدوده‌شرق، ۸۱ نفر مربوط‌به غرب تهران و ۲۲۷ نفر مربوط به جنوب شهر تلقی کرده‌بودند. نتایج حاصل از این پرسش نشان می‌داد که عموم شهروندان معتقد به کم‌شدن فاصله امکانات شمال با جنوب و نیز غرب با شرق تهران، درپس اجرای پروژه‌های عمرانی

## کارگاه

و نحوه‌براکندگی آنها هستند. البته ۴۳۹ نفر نیز از پاسخ این پرسش بی‌اطلاع بودند. درصد آراء به‌دست‌آمده به‌شرح ذیل است:

<b>۱</b>	<b>جنوب‌شهر ۴۲ درصد</b>
<b>۲</b>	<b>محدوده‌شرق ۳۸ درصد</b>
<b>۳</b>	<b>غرب تهران ۱۵ درصد</b>
<b>۴</b>	<b>شمال‌شهر ۵ درصد</b>

البته فراوانی نسبی طرح‌های عمرانی در شرق و جنوب تهران، به‌معنای تعطیلی پروژه‌های اینجینینی در شمال و غرب پایتخت نیست و به‌نیاز‌های ضروری این مناطق هم توجه‌شده‌است.

**□ مهم‌ترین نیازهای عمرانی پایتخت در آینده**

آیا تهران از سال ۱۳۹۲ به بعد، بازم نیازمند پروژه‌های عمرانی – حمل‌ونقلی است ۹ برخی شهروندان معتقدند از این پس باید روی فرهنگ ترافیک و توسعه شبکه حمل‌ونقل عمومی کار کرد و ازدیاد معابرشریانی ضرورتی ندارد. طرفداران این ایده در نظرسنجی ما ۱۲۷ نفر از کل ۶۲۴ نفری بودند که به پرسش ارائه‌شده، پاسخ دادند.
امسا ۲۶۲ نفر احداث تونل‌های شهری را مدنظر قرار دادند، ۱۰۶ نفر ادامه ساخت پل‌ها و تقاطع‌های غیرهمسطح را تأیید کردند و ۱۱۹ نفر به تداوم نهضت بزرگراه‌سازی رای دادند. نکته‌ش قابل‌توجه درمورد پاسخ‌های ارائه‌شده، ارتقاء جایگاه صنعت تونل‌سازی شهری در ذهن و نظر مردم بود. درصد آراء مربوط‌به پرسش موردانشاره درذیل ازنظران می‌گذرد:

<b>۱</b>	<b>تونل ۴۲ درصد</b>
<b>۲</b>	<b>بزرگراه ۱۹ درصد</b>
<b>۳</b>	<b>پل و تقاطع غیر همسطح ۱۷ درصد</b>
<b>۴</b>	<b>هیچ‌کدام ۲۲ درصد</b>

پیگیری روند تونل‌سازی شهری از نظر پایتخت‌نشینان توجه‌فنی دارد‌اما ظاهراً سایر ساز‌های حمل‌ونقلی چندان مورد در خواست عموم‌شهروندان نیست.

**□ مشکلات موجود بر سر راه انجام پروژه‌های عمرانی**

انجام سریع و به‌موقع پروژه‌های عمرانی در کلانشهری مثل تهران، مستلزم فراهم‌شدن مقدمات کار بوده و البته دراین میان بحث رفع معارضات‌ملکی و تأسیساتی بخش قابل‌توجهی از انرژی دست‌اندرکاران امر را به‌خود معطوف می‌دارد. این پرسش که از نظر مردم چه موانعی بر سر راه انجام طرح‌های عمرانی پایتخت وجوددارد، کمترین پاسخ را در برداشت و به تعبیری نشان می‌داد شهروندان هنوز با ناملایمات کارهای اینجینینی چندان آشنا نیستند. به این پرسش مافقط ۳۰۰ نفر رای دادند که ۱۵۶ نفر گزینه معارض‌ملکی، ۱۱۷ نفر گزینه معارض تأسیساتی و نهایتاً ۲۷ نفر گزینه ترکیبی گرانی روزافزون ارقام‌صرفی و خدمات به‌همراه کمبود مصالح را انتخاب کردند. درصد آراء موجود به این شرح است:

<b>۱</b>	<b>معارض‌ملکی ۵۲ درصد</b>
<b>۲</b>	<b>معارض تأسیساتی ۳۹ درصد</b>
<b>۳</b>	<b>گرانی روزافزون ارقام‌صرفی و خدمات، کمبود مصالح ۹ درصد</b>

در بسیاری از موارد، هزینه رفع معارضات‌ملکی و تأسیساتی چند برابر بودجه موردنیاز برای ساخت ساز‌های عمرانی است. این امر اهمیت رفع معارضات را نشان می‌دهد.

**□ اطلاع‌رسانی پروژه‌های عمرانی**

گرچه بسیاری از تهرانی‌ها معتقدند که در صفحات روزنامه‌ها، سایت خبرگزاری‌ها و نیز از طریق صدا و سیما فعالیت‌های گسترده عمرانی شهر به‌نوعی در ارتباط هستند‌اما خواسته اغلب آنها، افزایش سطح اطلاع‌رسانی پروژه‌ها در قالب ارائه اطلاعات بیشتر از طریق رسانه‌های دیداری و شنیداری است. از ۸۲۲ نفری که به این پرسش پاسخ‌دادند، ۳۳۷ نفر سطح اطلاع‌رسانی‌ها را مطلوب، ۲۹۶ نفر متوسط و ۱۸۹ نفر ضعیف‌توصیف کردند. درصد نظر‌های ارائه‌شده به شرح ذیل است:

<b>۱</b>	<b>مطلوب ۴۱ درصد</b>
<b>۲</b>	<b>متوسط ۳۶ درصد</b>
<b>۳</b>	<b>ضعیف ۲۳ درصد</b>

دانستن‌کرد مردم است. امروزه اطلاع‌رسانی صحیح و شفاف که مبتنی بر واقعیات باشد، لازمه رشد و پیشرفت تمام مقوله‌های اجتماعی در کشور ما است. در این مورد باید جدیت بیشتری به‌خرج داد و اهمیت موضوع را بیشتر درک کرد.

**□ عملکرد عمرانی شهرداری تهران در دوره کنونی مدیریت شهری**

اما اینکه شهروندان تهرانی چه نمره‌ای به فعالیت‌های عمرانی صورت‌گرفته در طول ۷ سال گذشته می‌دهند و به‌لحاظ تأثیرگذاری اجتماعی تا چه اندازه از پروژه‌های اجراشده و در دست‌اجرا رضی می‌رسند، پرسشی‌است که ۹۰۹ نفر به آن رای دادند. از این بین ۷۲۸ نفر عملکرد عمرانی مدیریت‌شهری در طول ۷سال گذشته را مطلوب دانسته‌اند، ۱۲۷ نفر آن را متوسط ارزیابی کرده‌اند و ۵۴ نفر نیز معتقدند سطح کار کردعمرانی شهرداری در این سال‌ها ضعیف بوده‌است. به‌این ترتیب می‌توان درصدهای ذیل را برای سنجش آمار ی نتایج پرسش مطرح‌شده، منظور ساخت:

<b>۱</b>	<b>مطلوب ۸۰ درصد</b>
<b>۲</b>	<b>متوسط ۱۴ درصد</b>
<b>۳</b>	<b>ضعیف ۶ درصد</b>

ایرانی‌ها حافظه تاریخی خوبی دارند. آنها معمولاً در فضاوت‌هایشان، ارزش کار‌های ماندگار را به‌درستی تشخیص می‌دهند. این مسأله بزرگ‌ترین دلگرمی برای مسئولان و خادمان ملت و البته میزانی است‌وی مشخص‌شدن نمره عملکرد آنان است.



## دیروز، امروز



**به‌همت واحد نگهداری و آسفالت سازمان مهندسی و عمران شهر تهران**

# کارخانجات تولید آسفالت احیامی شود

**از تقای کیفیت ساخت و سازهای شهری، اصلی‌ترین دغدغه شهرداری تهران در سال‌های اخیر بوده‌است. افزایش کیفیت محصولات و جداول بندی و تلاش برای دوام بیشتر روکش آسفالت معابر، مثال های گویایی در این زمینه است. اما در کنار این همه تأکید برای ارتقای کیفیت، افزایش کمیت و ظرفیت تولید چنین محصولاتی نیز همواره مدنظر دست‌اندر کاران امر قرار داشته است.**

مروری اجمالی بر اخبار و گزارش‌های مربوط به پروژه‌های عمرانی شهر تهران نشان می‌دهد که بسیاری از طرح‌های بزرگ‌راهی، یکی پس‌از دیگری آماده اجرای روکش آسفالت شده و در واقع به مراحل پایانی آماده‌سازی نزدیک‌می‌شوند. در حالی که عملیات‌اجرائی پروژه احداث ادامه بزر گراه شهید زین‌الدین به پیش‌رفتی بالغ بر ۹۵در صد رسیده، تمام مسیر های موجود در پروژه ادامه بزر گراه شهید خرازی نیز آماده روکش آسفالت شده و به این فهرست باید بخش قابل توجهی از پروژه احداث تندروهای بزر گراه آزادگان را اضافه کرد. نزدیک‌شدن تمام پروژه‌های بزر گراهی پایتخت به مراحل پایانی اجرا و آماده‌سازی، به‌معنای نیاز فوری مدیریت‌شهری به حجم قابل توجهی از آسفالت است. این امر در شرایطی اتفاق‌می‌افتد که نگهداری از سطح‌معابر ۵۲بزر گراه درحال بهره‌برداری شهر تهران مغفول‌نمانده و تنها در هفته‌ها و ماه‌های اخیر، حدود ۶۰هزار تن آسفالت برای لکه‌گیری و بهبود وضعیت تان بزر گراه‌ها صرف‌شده است.

هر چند تعداد تولید کنندگان آسفالت در شهر تهران کم نیست اما ظرفیت واحدهای تولید آسفالت سازمان مهندسی و عمران شهر تهران به‌حدی است که این واحدها را باید عمده‌ترین تأمین‌کنندگان آسفالت در پایتخت نامید. واحدهای تولیدی مذکور علاوه بر بر طرف‌ساختن نیاز پروژه‌های اصلی روسازی معابر، میزان قابل توجهی از مایحتاج مناطق و سازمان های زیرمجموعه شهرداری تهران را نیز تأمین می‌کند.

**آ آشنایی با کار خانجات تولید آسفالت سازمان مهندسی و عمران**

خطوط تولید آسفالت کارخانه‌های ۶، ۷ و ۹ سازمان مهندسی و عمران شهر تهران، در زمینی به مساحت ۱۵هکتار در بزر گراه فتح و مسیر

**ضمیمه رایگان روزنامه همشهری | عمران شهر**

شماره ۱۳۶ | یکشنبه ۱۹ شهریورماه ۱۳۹۱

### مرمت و بهسازی خط تولید شماره ۶ با احداث یک سایت جدید برای این واحد تولیدی

ایتالیاست، ۱۲۰تن آسفالت در روز است. این خط تولید که به‌صورت طولی طراحی و مونتاژشده، از زمان راه‌اندازی خط تولید شماره ۹ مورد استفاده قرارنگرفته است.

**□ احیای خط تولید شماره ۶**

نیاز روزافزون به آسفالت در پروژه‌های عمرانی شهر تهران سبب‌شد تا کارشناسان واحد نگهداری و آسفالت سازمان مهندسی و عمران شهر تهران به فکر احیای خط تولید شماره ۶بیفتند. ضمن این‌که بدون استفاده‌ماندن خط تولید شماره ۶، آماده‌سازی سفارشات خرد و کم‌حجم را مستلزم راه‌اندازی خطوط ۲۴۰تنی و ۲۰۰تنی می‌کرد که این امر به‌لحاظ بهره‌وری و مصرف بهینه انرژی، خالی‌از اشکال نبود.

بنابر این تمام سیستم‌ها و قطعات موجود در این واحد تولیدی مورد بازرینی، کنترل و تعمیر قرار گرفت و به‌منظور دستیابی به استاندارد‌دهای قابل قبول در زمینه میزان آلایندگی و کنترل کیفیت گازهای خروجی، سفارش تولید و نصب فیلترهای جدید داده شد.

البته نباید فراموش کرد که کیفیت عملکرد فیلترهای تصفیه هوادر خطوی تولید آسفالت، از دو جنبه اهمیت دارد؛ علاوه بر توجه به ضرورت‌های زیست محیطی، کیفیت فیلترهای مورد استفاده در این واحدها ارتباط مستقیمی با ظرفیت تولید کارخانه دارند چراکه خطوط تولید آسفالت نمی‌توانند در شرایط آلایندگی غیراستاندارد، باحداکثر توان و ظرفیت به فعالیت بپردازند.

**□ آماده‌سازی سایت جدید خط تولید شماره ۶**

مرمت و بهسازی خط تولید شماره ۶با احداث یک سایت جدید برای این واحد تولیدی همراه‌شده. به‌این ترتیب عملیات خاکبرداری محل جدید کارخانه انجام‌شده و متعاقب انتقال ۶هزار متر مکعب خاک و مصالح دپوشده، به‌زودی تلاش برای احداث فونداسیون و کف‌سازی سایت آغاز می‌شود. سایت جدید در شمال مجموعه شادآباد قرار گرفته و در جانیایی آن به‌مواردی چون نزدیکی به شبکه انتقال گاز، کانال برق و سهولت در جمع‌آوری و هدایت آب‌های‌سطخی توجه‌شده است.

این درحالی‌است که انتقال خط تولید شماره ۶به سایت جدید، به جداسازی کلیه قطعات، انتقال و مونتاژ دوباره آن‌ها نیاز خواهدداشت. برای اجرای این عملیات تمهیدات ویژه‌ای اندیشیده‌شده تا ضمن چینیش و شمارگذاری منظم قطعات، تمام اجزا یک‌بار دیگر مورد ارزیابی قرار گیرند و از مدت‌زمان جداسازی و انتقال این سیستم، به‌عنوان فرصتی برای مرمت و تعمیرات دقیق تر قطعات استفاده شود.

**□ طرح‌هایی برای خط تولید شماره ۷**

شاید بتوان به اقدامات انجام‌شده در خط تولید شماره ۶به‌عنوان یک طرح پایلوت نگاه کرد چراکه کارشناسان واحد نگهداری و آسفالت سازمان مهندسی و عمران شهر تهران در نظر دارند ضمن پایش نتایج این طرح، تعمیراتی هم روی خط تولید شماره ۷انجام دهند.

کارشناسان مربوطه تلاش‌می‌کنند متعاقب دیجیتالی کردن سیستم‌های راهبری این واحد تولیدی از اول تیرماه سال جاری، کارکرد سیستم‌های فیلترینگ و تصفیه‌هوادر خط تولید شماره ۷را نیز بهبود بخشند تا همان‌گونه که عنوان‌شده، ظرفیت تولید این واحد تا سر حدممکن افزایش یابد. ضمناً استفاده از مشعل‌های جدید می‌تواند مصرف انرژی را در این واحد تولیدی تا حد قابل‌ملاحظه‌ای کاهش‌دهد؛ امری که در طرح مرمت و بهبود عملکرد خط تولید شماره ۷مورد توجه قرار گرفته است.



## ادامه روش حفاری با دستگاه TBM

امیرعباس بهاری\*



واقعیت آن است که در زمینه احداث تونل های جمع آوری و هدایت آب های سطحی، سرعت اجرای پروژه و افزایش سریع سطح مقطع موجود به ویژه در نقاط بحرانی از اهمیت زیادی برخوردار است. به بیان دیگر با تلاش هایی که در سال های گذشته در زمینه تکمیل شبکه هدایت روانابها انجام شده، بخش عمده ای از پروژه های جاری، مربوط به افزایش سطح مقطع شبکه موجود است که پیشگیری از خطر سیلاب، اجرای بدون معطلی آن را ناگزیر می نماید.

از این رو در سال های اخیر اجرای چنین پروژه هایی به شیوه مکانیزه در دستور کار قرار گرفته و کارشناسان شرکت خاکریز آب می کوشند تا با اجرای تمهیدات و برنامه ریزی های مورد نیاز، دستگاه حفار TBM پس از احداث تونل کمی کانال ابوذر به سرعت در پروژه دیگری مورد بهره برداری قرار گیرد.

ضرورت احداث سریع تونل های جمع آوری و هدایت آب های سطحی سبب شده تا کارشناسان شرکت خاکریز آب بهره گیری از سیستم های میکرو TBM را نیز در دستور کار قرار دهند. این کارشناسان هم اکنون در حال بررسی نحوه استفاده از این سیستم ها در یک طرح پایلوت هستند تا در صورت کسب نتایج مورد انتظار، استفاده از میکرو TBM ها را در اجرای پروژه های شرکت خاکریز آب توسعه دهند. در فرآیند استفاده از این سیستم ها اگر چه عملیات حفاری همچنان به شیوه دستی انجام می شود اما سگمنت گذاری مکانیزه، زمان بندی اجرای پروژه را به نحو محسوسی کاهش می دهد.

تجربه استفاده از روش حفاری با دستگاه TBM در پروژه احداث تونل کمی کانال ابوذر نشان از آن دارد که می توان از این پس با استمرار به خدمت گرفتن تجهیزات مکانیزه حفاری، شبکه جمع آوری و هدایت آب های سطحی را در مدت زمانی معقول تکمیل کرد. این امر خصوصا در مقوله ساخت کانال ها کاربرد دارد.

\* مدیر عامل شرکت خاکریز آب

یادداشت مسئول



بخشی از مسیر پروژه بزرگراه امام علی

## توافق با شرکت های خدماتی صورت گرفت حالا نوبت رفع معارضات تأسیساتی پروژه بزرگراه امام علی (ع) است

تهران برای رفع این معضل اندیشیده اند، در واقع سازو کاری برای جابه جایی هر چه سریع تر معارضات تأسیساتی در پروژه ادامه بزرگراه امام علی (ع) است. در این راستا توافقاتی با شرکت های خدماتی مربوطه انجام شده تا رفع کلیه معارضات تأسیساتی موجود در این پروژه را آسما توسط حوزه معاونت فنی و عمرانی شهرداری تهران انجام شود.

به این منظور فهرست پیمانکاران مورد تأیید شرکت های خدماتی در اختیار پیمانکار مجری پروژه ادامه بزرگراه امام علی (ع) قرار می گیرد تا دست اندر کاران طرح برای رفع معارضات موجود در مسیر، دست به انتخاب پیمانکار زده و در نتیجه برای رفع موانع تأسیساتی، منتظر پیگیری ها و رایزنی های معمول نشوند. در این توافقات همچنین مقرر شده تا به منظور نگهداری از شبکه تأسیسات زیر زمینی و حفظ ایمنی زیر ساخت ها، کار نظارت بر عملیات رفع معارض همچنان با دستگاه های خدماتی باشد. بر این اساس دستگاه ها و شرکت های خدماتی علاوه بر نظارت بر عملیات انتقال معارضات تأسیساتی، وظیفه تهیه طرح مناسب جابه جایی و بر آورد هزینه های این عملیات را نیز بر عهده دارند. تاکنون بخش عمده توافقات با شرکت های خدماتی انجام شده و حتی برخی از پیمانکاران مورد نیاز برای اجرای عملیات رفع معارض انتخاب شده اند. به این ترتیب رفع معارضات تأسیساتی پروژه ادامه بزرگراه امام علی (ع) با سازو کاری جدید که به نوعی اعمال مدیریت واحد در امور شهری محسوب می شود، سرعت بیشتری پیدا کرده است.

پروژه احداث ادامه بزرگراه امام علی (ع) آن چنان طرح عمرانی عظیمی است که اجرای آن در زمان بندی تعیین شده، نیازمند سازو کار های خاص اجرایی است. واقعیت آن است که این پروژه با طولی بیش از ۲۲ کیلومتر (بخش در دست احداث) و برخورداری از حدود ۲۴ تقاطع غیر هم سطح، در میان پروژه های بزرگراهی اجرا شده در سطح شهر تهران بی نظیر است. اجرای همزمان مسیر اصلی و تقاطعات بزرگراه امام علی (ع) در شرایطی اتفاق می افتد که طول ترین پروژه بزرگراهی پایتخت طی سال های گذشته، پروژه بزرگراه شهید زین الدین به طولی در حدود ۱۲ کیلومتر بوده است. علاوه بر این نباید فراموش کرد که بزرگراه شهید زین الدین در دو فاز ۷ و ۵ کیلومتری احداث شده و فاز دوم آن در بخش حدفاصل پل شهید قائمی تا سه راه آزمایش در حال اجرای آخرین مراحل آماده سازی است.

اما آنچه همیشه اجرای یک پروژه عمرانی در زمان بندی تعیین شده را به چالش می کشد، مسأله رفع معارضات ملکی و تأسیساتی است. هر چند بیشتر شهروندان تصویری کنند تملک معارضات ملکی و آزاد سازی مسیر به معنای حل تمام مشکلات جانبی یک پروژه است اما به ازای هر یک از املاکی که از مسیر پوسته طرح بر چیده می شود، انشعابات و تأسیساتی در زیر زمین وجود دارد که رفع برخی از آن ها به دلیل حجم و ابعاد مربوطه، کاری پیچیده و بسیار وقت گیر است.

راهکاری که کارشناسان اداره کل برنامه ریزی و توسعه شهری شهرداری

۴

پروژه های عمرانی شهر تهران قاعدتاً در زمان اجرا مشکلاتی را برای شهروندان و خصوصا ساکنان مناطق پیرامونی این قبیل طرح ها به دنبال دارند. از طرفی باتوجه به محدودیت های موجود در کلانشهری چون پایتخت کشورمان، نمی توان مدعی شد که تمام ساخت و ساز های عمرانی به طور صد درصد بی ایراد بوده و هیچ انتقادی به هیچ یک از آن ها وارد نیست. با این حال به نظر می رسد با مشارکت و تشریح مساعی مردم، معایب روز به روز کمتر شده و به مدد تجربیات حاصله، محاسن پروژه های عمرانی در گذر زمان بیشتر مشخص می شود. تهرانی ها در نظر سنجی اخیری که انجام شد با بیان بی تعارف نقطه نظرات خود، مهر تأییدی بر عملکرد شهرداری در این حوزه عملیاتی زدند؛ البته برای جلب رضایت حداکثری ایشان باید بسیار بیشتر از این ها کار کرد.

۳

برای آن که بتوان حرف دل مردم را بی واسطه فهمید و به تحقق توقعات معقول آنان همت گمارد، باید در وهله نخست میان آنان رفت و بدون رودر بایستی با ایشان همکلام شد. تجربه نشان داده که در چنین مواردی، مردم بی تعارف حرف خود را می زنند و بدون در نظر گرفتن رضایتمندی یا ناخشنودی مسئولان امر، واقعیاتی که در ذهن دارند را بیان می کنند. رودر روی با اقشار مختلف جامعه و باخبر شدن از نقطه نظرات آنان، دقیق ترین و بهترین ترازو برای سنجش میزان موفقیت یا ناکامی متولیان امور اجتماعی محسوب می شود. البته در این چهره به چهره شدن با افکار عمومی باید همیشه حق را به مردم داد و حرف های آنان را ولو آن که چندان کارشناسی نباشد، جدی گرفت.

۲

در نظر سنجی اخیری که از برخی شهروندان پایتخت صورت گرفت و فواید و معایب پروژه های عمرانی تهران با آنان در میان گذاشته شد، نکات مهم و ارزنده ای به دست آمد. با آن که برخی مواضع و اظهار نظر ها صرفا انتقادی بود اما از صحبت های تک تک افراد می شد دریافت که آنان به تلاش های صورت گرفته مدیریت شهری جهت کاهش مشکلات حمل و نقلی آنان واقف بوده و این امر را ولو آن که در بعضی موارد مطابق میل آنان نباشد، ارزشمند و قابل دفاع می دانند. بی شک جلب رضایت عمومی در هیچ مقوله ای به صورت صد درصد امکان پذیر نیست چرا که سلاقی و دیدگاه ها متفاوت است اما همین که اکثریت مردم به یک روند عملیاتی نگاه مثبت دارند، خود بهترین پاداش برای دست اندر کاران امر است و مسئولان را به ادامه خدمتگزاری ترغیب و تشویق می کند.

۱

آگاهی بخشی به شهروندان در مورد حقوق و مسئولیت های آنان وظیفه مسئولان است و در سایه پیش گرفتن این رویه، می توان از مردم توقع مشارکت در رفع مشکلات جامعه را داشت. مشارکت معنادار شهروندان در اداره امور شهری، نه تنها زمینه ساز جلب اعتماد عمومی می شود بلکه توان دستگاه های خدمت رسان برای حرکت روبه جلو را به صورت غیر قابل باوری افزایش می دهد. نوع مطالباتی که مردم از مسئولان دارند در واقع به خدمتگزاران ملت نشان می دهد که چه باید بکنند و بیشترین اثری خود را در چه مواردی باید معطوف سازند. مدیر خوب از نظر صاحب نظران علوم جامعه شناسی کسی است که در خواست های عمومی را به درستی می شناسد و از قدرت ارزش گذاری روی موج انتظارات موجود برخوردار است.

مردم تعارف ندارند