



روزهای بدون تعطیلی

۱ آن‌ها که با دلشان به جبهه رفتند، حتی یک روز هم تاب و توان فاصله گرفتن از خط مقدم را نداشتند. می‌خواستند بیشترین سهم ممکن را از ایثار و فداکاری داشته باشند و هیچ جایی را بهتر از صف جهاد فی سبیل الله نیافته بودند. از مرخصی گریزان بودند و نمی‌خواستند حتی برای یک روز هم که شده، آن روزهای طلایی را از دست بدهند. گویا به مدینه فاضله رسیده و قدر لحظه لحظه زندگی شرافتمندانه را درک کرده بودند. شاید هم به درستی فهمیده بودند که فرصت پیش آمده، همیشه قابل تکرار نیست و باید از آن نهایت استفاده را برد. آن‌ها که با دلشان به جبهه رفتند، نه خسته شدند و نه دل خسته. عهد آنان با خدا، مقدس بود.

۲ عرصه جهاد برای آنان که می‌خواهند مشمول «قربت‌الی الله» شوند، همیشه مهیا است. بعضی اوقات توپ و تفنگ ابزار این جهاد محسوب می‌شود و برخی وقت‌ها سازندگی و آبادانی. اگر نیتش را داشته باشیم و سر به راه شویم،

خدا خودش ما را در مسیر مستقیم قرار می‌دهد. این روزها عرصه جهاد برای ما در فضای زندگی شهری و اجتماعی معنا پیدا می‌کند؛ آنجا که نیازها و کمبودها را می‌بینیم و باید دست‌به‌جانبانیم. خط مقدم جبهه کار و تلاش همچنان سرباز می‌خواهد. اگر موقعیت‌شناس بوده و فضای امروز جامعه را خوب درک کرده باشیم، فرصت را از دست نمی‌دهیم.

۳ حالا که به روزهای پایانی سال ۱۳۹۱ نزدیک می‌شویم، باید قول و قرارهایمان بیشتر به یادمان بیاید. اتمام پروژه‌های نیمه‌تمام عمرانی، به فضل ایزدمنان و به پشتوانه دعای خیر مردم، در موعد مقرر محقق شود. این روزها دست‌اندر کاران طرح‌های عمرانی هیچ روز تعطیلی ندارند؛ جمعه هم برای آن‌ها فقط یک اسم است. همه مترصد این هستند که به عهد بسته شده با مردم به درستی وفا کنند. هیچ کس منتظر خسته‌نباشید و یا مرخصی تشویقی نیست. کار که به سرانجام برسد، آن‌گاه می‌توان نفسی تازه کرد و به آینده اندیشید. این روزهای پر از کار و تلاش، چه زود می‌گذرند. فرصت‌هایی که امروز هستند اما فردا معلوم نیست در اختیار ما باشند یا نه. این روزها در حافظه تاریخ به یادگار باقی می‌ماند.



ضمیمه رایگان
روزنامه همشهری
یکشنبه ۱۴ آبان ماه ۱۳۹۱

همشهری

۱۰۸ جهت ارائه به شورای اسلامی شهر تهران
لایحه سند راهبردی
نظام فنی و اجرایی آماده شد



۰۳ تونل کمکی کانال ابودر
احیا
پس از ۱۰ سال کما



۰۲ روزنگار هفته‌ای که در عمران شهرگذشت
مواجهه مکرر
با اصحاب رسانه



نمایی از آخرین وضعیت یکی از بخش‌های تونل امیرکبیر

۰۷ | تاریخچه استفاده از دستگاه TBM

موش کور حفار!

تاریخ نشان داده که اختراعات مهم و تأثیرگذار در زندگی بشر، ناشی از مواجهه با شرایط سخت و دشوار بوده است. در واقع هر جا که انسان با مشکلی رودر رو شده و به دنبال راه حل آن رفته است، به ابزار پیشرفته تری هم دست یافته است. در زمینه حفر تونل‌های شهری و بین‌شهری، اختراع دستگاه حفار TBM یکی از پیشرفت‌های شگرف تاریخ تمدن به حساب می‌آید.

با افزایش سرعت عملیات اجرایی و ثبت حدنصاب‌های جدید

حالا تونل امیرکبیر هم حرف برای گفتن دارد

در حالی که این روزها شاید توجه بسیاری از شهروندان معطوف به پروژه احداث تونل نیایش باشد اما در گوشه‌ای دیگر از شهر، یک تونل ترافیکی دیگر در حال شکل‌گیری است که ثمرات پرشمار آن پس از آغاز بهره‌برداری از پروژه مشخص می‌شود. تونل امیرکبیر به‌طور قطع و یقین از جمله معابر پر استقبال پایتخت خواهد بود که نقش بسزایی در توزیع متوازن ترافیک مناطق شرقی و جنوبی تهران ایفاء می‌کند. زمان نشان خواهد داد که اهمیت و تأثیرگذاری این تونل کمتر از تونل نیایش نخواهد بود



با افزایش سرعت عملیات اجرایی و ثبت حدنصاب‌های جدید

حالاتونل امیرکبیرهم حرف برای گفتن دارد

در حالی که این روزها شاید توجه بسیاری از شهروندان معطوف به پروژه احداث تونل نیایش باشد اما در گوشه‌ای دیگر از شهر، یک تونل ترافیکی دیگر در حال شکل‌گیری است که ثمرات پر شمار آن پس از آغاز بهره‌برداری از پروژه مشخص می‌شود. تونل امیر کبیر به‌طور قطع و یقین از جمله معابر پر استقبال پانخت خواهد بود که نقش‌سزایی در توزیع متوازن ترافیک مناطق شرقی و جنوبی تهران ایفا می‌کند. زمان نشان خواهد داد که اهمیت و تأثیر گذاری این تونل کمتر از تونل نیایش نخواهد بود.

امروزه در شهر تهران پروژه‌های عمرانی عظیمی جریان دارد. پروژه‌های احداث تونل نیایش و بزرگراه‌طبقی‌ای صدر و یا بزرگراه امام‌علی (ع)، دریاچه‌مصنوعی چیتگر، بزرگراه‌آزادگان و …علاوه بر برخورداری از ابعاد و ظرفیت‌های فنی پیچیده، با سرعت و کیفیت کم‌نظیری در حال اجرا هستند.

با این حال نه‌تنها قاطبه شهروندان تهرانی بلکه بسیاری از کارشناسان و صاحب‌نظران آگاه در امور شهری بر این امر اتفاق نظر دارند که پیچیدگی و حجم عظیم عملیات عمرانی در چنین پروژه‌هایی، هیچگاه باعث تعریف زمان‌بندی‌های طولانی در آن‌ها نشده و از این رو لازم‌نیست برای بهره‌مندی از این زیرساخت‌های عمرانی جدید، سال‌ها به‌انتظار نشست. در این میان نباید فراموش کرد که سرعت و کیفیت کم‌نظیر اجرای چند پروژه خاص، به معنای رکود و یا فراموش شدن عملیات اجرایی در سایر پروژه‌ها نیست. به‌تعبیر دیگر منابع مالی و امکانات اجرایی در تمام پروژه‌های عمرانی شهر تهران با نسبیستی متوازن و همخوان توزیع‌شده و از این رو پیگیری و تمرکز روی یک پروژه سبب عقب‌افتادن روند عملیات اجرایی در پروژه‌های دیگر نشده است.

به‌عنوان مثال با همان سرعتی که عملیات احداث بزرگراه‌طبقی‌ای صدر پیش می‌رود، مسایر پل‌های صندوقه‌ای شهر تهران نیز تکمیل می‌شوند و همان‌گونه که دست‌اندرکاران اجرای پروژه تونل نیایش در بسیاری از مراحل و جبهه‌های کاری موفق به کسب رکوردهای اجرایی جدید شده‌اند، عملیات اجرایی تونل امیر کبیر نیز حدنصاب‌های قابل ملاحظه‌ای را از آن خود ساخته‌است. از اواخر سال گذشته که پروژه احداث تونل امیر کبیر از فاز عملیات حفاری و خاکبرداری وارد فاز عملیات لاینیگ‌نهایی شد، بخش‌های قابل توجهی از این تونل ۱۷۱۰ متری زیر پوشش بتن نهایی رت.

ضمیمه رایگان روزنامه همشهری | عمران شهر

شماره ۴۴ | یکشنبه ۱۴ آبان ماه ۱۳۹۱

مقالات ویژه

متفاوت هستند، دشواری‌هایی دارد که این امر تمهیدات و ملاحظات فنی و مدیریتی خاص خود را طلب می‌کند. یکی از این دشواری‌ها، لاینیگ‌نهایی تونل‌هایی با مقاطع متفاوت دایره‌ای شکل و مربع شکل است که نیاز به قالب‌های متفاوت یا تغییر شکل قالب‌ها دارد. تعداد قالب‌های بتن‌ریزی تونل امیر کبیر، با احتساب قالب مدولار مورد استفاده در مقاطع مربع شکل، به ۹ دستگاه می‌رسد.

□ آغاز عملیات تأسیساتی

چالب‌است بدانید که هم‌زمان با اجرای عملیات لاینیگ‌نهایی و بتن پرکننده کف، بخشی از اقدامات تأسیساتی پروژه تونل امیر کبیر نیز آغاز شده‌است. به‌طورمثال نصب داکت‌های تأسیساتی، به‌عنوان یکی از نخستین مراحل اجرای عملیات تکمیلی هم‌اکنون در بخش حدفاصل سه‌راه امین‌حضور تا خیابان هفده شهریور و نیز بخش زیر خیابان هفده شهریور با سرعت و کیفیتی مناسب ادامه‌دارد. علاوه بر این، در تمام مقاطعی که کف‌سازی و لاینیگ تونل به‌انتمام رسیده‌است، کار پاکسازی مسیری تونل آغاز شده تا فضای کارگاهی موردنیاز برای نصب داکت‌های تأسیساتی فراهم شود. از طرف دیگر، سفارش خرید جت‌فن‌ها و اقدامات پیش‌نیاز سایر تأسیسات انجام‌شده و طراحی‌های موردنیاز از قبیل طراحی تفصیلی روشنایی و نورپردازی تونل نیز در دست بررسی است. طراحی سیستم‌روشنایی تونل با توجه به تفاوت سطح مقطع تونل در بخش‌های مختلف آن که به تفصیل مورد‌داشاره قرار گرفت، دارای ویژگی‌های خاصی است و بر اساس آن، تمرکز چراغ‌ها در رمپ‌ها، نقاط ورودی و محل پیچ‌ها بیشتر است.

□ سیستم‌های جداکننده آب و روغن

تونل امیر کبیر یک تونل آب‌بند کامل است. اما علاوه بر بهره‌گیری از لایه‌های آب‌بند و سیستم‌های زهکش که خشک‌بودن تونل در طول دوره بهره‌برداری را تضمین می‌کنند، شبکه جمع‌آوری و هدایت آب‌های سطحی این پروژه نیز در مقایسه با سایر تونل‌های ترافیکی از ویژگی‌های فنی خاصی برخوردار است. در واقع تمام روان‌آبهایی که در اثر شست‌وشوی تونل یا به‌دلیل دیگر در آنهاز موجود در تونل جاری می‌شوند، پیش از خروج و پیوستن به کانال‌های اصلی جمع‌آوری و هدایت آب‌های‌سطحی، وارد سیستم‌های مکانیکی جداسازی آب و روغن می‌شوند تا از اثرات مخرب ورود روغن به سفره‌های آب زیرزمینی پیشگیری‌شود. آب و روغن پس‌از جداسازی در این سیستم‌ها، وارد محفظه‌های جداگانه‌ای شده و به‌این ترتیب آب مورد استفاده در شست‌وشوی تونل می‌تواند در موارد دیگری همچون تغذیه منابع آب آتش‌نشانی مورد استفاده مجدد قرار گیرد.

□ سرعت گرفتن عملیات لاینیگ‌نهایی

همان‌گونه که عنوان‌شد، عملیات حفاری تونل امیر کبیر در اسفندماه سال گذشته به‌انتمام رسید و پس از آن، با آغاز عملیات پیش‌نیاز لاینیگ‌نهایی و افزایش تدریجی تعداد قالب‌های بتن‌ریزی، روز به روز بر سرعت اجرای

عمران شهر | ضمیمه رایگان روزنامه همشهری

یکشنبه ۴۴ | آبان ماه ۱۳۹۱ | شماره ۴۴

مقالات ویژه

این عملیات افزوده‌شد. به این ترتیب در مردامه سال جاری ۱۱۴ متر طول از تونل امیر کبیر زیر بتن‌نهایی رفت و حجم این عملیات در شهریورماه به ۲۲۶ متر و در مهرماه به ۳۲۱متر رسید. به بیان دیگر در طول مردادماه امسال ۱۹ پارت از بخش‌های مختلف تونل زیر بتن‌نهایی رفت و این رقم با رشدی ۱۰۰ درصدی در ماه شهریور به ۳۸ پارت افزایش یافت. منحنی رشد سرعت این عملیات در مهرماه نیز تکرار شد و تعداد پارت‌های بتن‌ریزی شده به ۶۰ پارت رسید.

علاوه بر کسب یک حدنصاب جدید در اجرای عملیات بتن‌ریزی نهایی طی ماه گذشته، حجم بتنی که در عملیات کف‌سازی مورد استفاده قرار گرفت، رشد چشمگیری داشته و از ۲۵۰۰ متر مکعب در مردامه به ۸۷۰۰ مترمکعب در ماه مهر افزایش یافت که این امر نشان‌دهنده رشد ۲/۵برابری بتن‌ریزی طی ۲ ماه است؛ رشدی که براساس آن پیش‌بینی می‌شود، حجم بتن مورد استفاده در ماه جاری به بیش از ۱۱ هزار مترمکعب افزایش یابد.

□ کاهش زمان گیرش نهایی بتن

افزایش سرعت عملیات بتن‌ریزی نهایی و همچنین تسریع گیرش نهایی بتن، معلول راهکارهای مختلفی است که به‌کارگیری آن‌ها سبب تسریع در عملیات اجرایی و تکمیل پروژه تونل امیر کبیر می‌شود.

به‌طورمثال در پروژه احداث این تونل همانند پروژه احداث تونل نیایش، بتن‌های خود متراکم در سطح وسیعی از دیواره و سقف تونل مورد استفاده قرار گرفته‌است. ضمن اینکه استفاده از لامپ‌های مادون‌قرمز نیز سرعت دستیابی بتن به گیرش نهایی را تا حد قابل توجهی افزایش داده و در مقاطعی از اجرای عملیات لاینیگ، باعث صرفه‌جویی زمانی قابل ملاحظه‌ای شده‌است. استفاده از لامپ‌های مادون‌قرمز در قالب‌های بتن‌ریزی، این امکان را فراهم‌ساخته که زمان گیرش نهایی بتن و باز کردن قالب‌ها از ۳۶ ساعت به ۱۰ تا ۱۲ ساعت برسد.

□ افزایش نیروی انسانی فعال پروژه به ۸۰۰ نفر

این روزها به موازات تسریع در عملیات اجرایی پروژه احداث تونل امیر کبیر و افزایش تعداد قالب‌های بتن‌ریزی نهایی، تعداد نیروی انسانی فعال در کارگاه‌ها نیز افزایش چشمگیری داشته و این تعداد به بیش از ۸۰۰نفر رسیده‌است. در واقع تجهیزات و نیروی انسانی فعال در پروژه احداث تونل امیر کبیر به بیشترین حد خود از زمان آغاز عملیات اجرایی رسیده‌است و مچربان طرح پیش‌بینی می‌کنند که با پیشرفت قابل ملاحظه عملیات سازه‌ای، از نیمه آبان‌ماه به‌تدریج از میزان نیروی انسانی فعال در پروژه کاسته شود. از طرفی کار سنگین و حجیم تولید و انتقال بتن به جبهه‌های کاری این پروژه با استفاده از ۳ دستگاه بتن‌ساز و ۱۴ دستگاه کامیون حمل بتن انجام می‌شود. علاوه بر این، بخش وسیعی از فضای کارگاهی به اجرای عملیات خم و برش آرما تور اختصاص یافته‌است.



□ روبرو به اندک در برخی نقاط پروژه

در طول مسیر پروژه، روبراه تونل (حدفاصل بالاترین نقطه تونل تا سطح زمین) از ۱۲ تا ۱۴ متر متغیر است. عبور از بخش‌های با روبراه اندک، همواره با خطر ریزش کنترل‌نشده خاک مواجه است که این امر تمهیدات خاصی را طلب می‌کند. از جمله دوراندیشی‌های صورت گرفته، مانیتورینگ (رفتار سنجی) منظم جهت کنترل نشست‌های سطح‌زمین و تغییر مکان‌های داخل تونل است. در حال حاضر کلیه عملیات حفاری پروژه احداث تونل امیر کبیر به‌انتمام رسیده و به‌یاری خداوند، با رعایت اصول مذکور کوچکترین حادثه‌و یا مشکلی که ناشی از شرایط فوق باشد، رخ نداده‌است.

پیشرفت عملیات اجرایی در بخش‌های مختلف پروژه

آغاز می‌شود. ۴۰درصد از سازه پارکینگ به‌صورت بتنی و بخش باقی‌مانده آن به صورت سازه فلزی اجرا می‌شود که کار ساخت قطعات این سازه ۱۳۰۰ تنی در کارخانه مربوطه در حال انجام است.

□ بخش حدفاصل خیابان شکوفه تا میدان کلاتری

بخش حدفاصل خیابان شکوفه تا میدان کلاتری شامل یک تونل دوقلوی ۱۷۰متری است. در تونل شمالی این بخش ۱۲ پارت از ۱۷ پارت موردنیاز برای تکمیل عملیات لاینیگ‌نهایی انجام شده‌است. علاوه بر این متعاقب پیشسرقت عملیات بتن‌ریزی سقف و دیواره‌ها، اجرای بتن‌ریزی کف با سرعت مناسبی ادامه‌دارد. در تونل جنوبی این بخش نیز تاکنون ۱۲ پارت از ۳۴ پارت بتن‌ریزی نهایی انجام‌شده و از این رومی توان انتظار داشت که عملیات سسازه‌ای تونل جنوبی با کمی تأخیر نسبت به تونل شمالی به اتمام برسد.

□ بخش حدفاصل میدان کلاتری تا بزرگراه امام‌علی (ع)

این بخش شامل یک تونل تک به‌طول ۱۰۲۸ متر است که از میدان کلاتری آغاز و تا زیر تقاطع خیابان‌های نیکنام و

درودیان ادامه می‌یابد. تونل از محل تقاطع یادشده تا بزرگراه امام‌علی (ع) به‌صورت دوشاخه امتداد می‌یابد. شاخه شمالی در زیر خیابان درودیان به مسیر شمال به جنوب بزرگراه امام‌علی (ع) متصل می‌شود و شاخه جنوبی با گذر از زیر خیابان نیکنام، به مسیر جنوب‌شمال بزرگراه امام‌علی (ع) می‌پیوندد.

لاینیگ‌نهایی بخش حدفاصل میدان کلاتری تا دوراهی خیابان نیکنام و خیابان درودیان با ۲ دستگاه قالب به‌سرعت در حال انجام است و این عملیات طبق برنامه زمان‌بندی به‌زودی به‌انتمام می‌رسد. عملیات احداث شمع‌ها و دال بتنی در دوراهی نیکنام– درودیان نیز به‌انتمام رسیده و تلاش برای خاکبرداری دوراهی آغاز شده‌است. در شاخه‌های شمالی و جنوبی بخش حدفاصل دوراهی نیکنام– درودیان تا بزرگراه امام‌علی (ع) نیز عملیات اجرایی بتن کف و دیواره‌ها در حال انجام بوده و پیش‌بینی می‌شود کلیه اقدامات سازه‌ای در این بخش‌ها تا اوایل زمستان سال جاری به‌انتمام برسد.



□ اتاق کنترل و تأمین برق موردنیاز تونل

به‌منظور کنترل وضعیت ترافیکی تونل در زمان بهره‌برداری، احداث سازه‌ای موسوم به اتاق کنترل در نظر گرفته شده‌است. این سازه در محدوده ابتدایی پروژه (بخش حدفاصل سه‌راه امین‌حضور تا خیابان ۱۷ شهریور) به‌صورت یک باکس بتنی تعبیه می‌شود. در این محدوده با توجه به ساختار پروژه، نیاز به پایین‌بردن کف تونل بود لذا ارتفاع این بخش افزایش یافت. جهت بهره‌برداری بهینه از فضای ایجادشده، طراحی به‌شکلی انجام‌شد که از این فضا برای اتاق کنترل استفاده شود. از طرفی به‌منظور تأمین‌برق تونل ۲ پست‌برق ۲/۵ مگاواتی در نظر گرفته شده‌است. طراحی‌ها به‌گونه‌ای صورت گرفته که در صورت خارج شدن یکی از پست‌ها از مدار، پست دیگر به‌عنوان جایگزین وارد شبکه شده و برق تمام مسیر را تأمین کند تا تأسیسات نیازمند برق از جمله سیستم روشنایی و تهویه تونل دچار مشکل نشوند.



عکس ترابری است

جهت ارائه به شورای اسلامی شهر تهران لایحه سند راهبردی نظام فنی و اجرایی آماده شد

از حدود ۳ سال پیش که نخستین تلاش‌ها برای تدوین نظام فنی و اجرایی شهرداری تهران آغاز شد، کمتر کسی تصور می‌کرد این نظامنامه بتواند در بازه زمانی نسبتاً کوتاه، فرآیند همزمان طراحی و پیاده‌سازی را طی کند. واقعیت آن است که در نتیجه این تلاش‌ها، در حال حاضر علاوه بر ابلاغ بیش از ۲۰ سند در زمینه‌های مختلف فنی و اجرایی، حدود ۳۰ دستورالعمل دیگر در حال تدوین و گذراندن مراحل تأیید و تصویب است و طی این مدت حتی تعدادی از اسناد و دستورالعمل‌های نظام فنی و اجرایی در فرآیند بازنگری و بررسی‌های بیشتر، به ویرایش‌های دوم و سوم رسیده‌اند.

تا پیش از این شهر تهران در مقوله فعالیت‌های عمرانی از هیچ نوع دستورالعمل و نظام فنی و اجرایی واحدی مختص ساخت‌وساز در محیط‌های درون شهری برخوردار نبود. در واقع دستورالعمل‌های قبلی که بیشتر با نگاه کلان و متناسب با اقدامات عمرانی در محیط‌های بزرگ‌تر شهری ساخته و پرداخته شده بود، دیگر نمی‌توانست پاسخگوی نیازهای روزافزون فعالیت‌های عمرانی در کلانشهر تهران باشد. علاوه بر این، نگاه کلی این دستورالعمل‌ها بر اساس رویکرد مدیریت هزینه بود، حال آنکه شهر تهران نیاز به رویکردی جامع‌تر و مبتنی بر درآمد و هزینه داشت تا منابع مالی اختصاص یافته به اجرای پروژه‌های عمرانی، متناسب با میزان درآمدها باشند و به بیان دیگر، دخل و خرج در این زمینه بیشتر بایکدیگر هماهنگ شوند.

اما تلاش‌های ۳ سال اخیر تنها به تدوین دستورالعمل‌ها و اسناد مختلف نظام فنی و اجرایی محدود نشد. نظام فنی و اجرایی شهرداری تهران نیاز به یک سند راهبردی داشت تا چارچوب اصلی طراحی و تدوین قوانین و معیارهای فنی به‌طور دقیق مشخص شود و تمام فعالیت‌های عمرانی شهر در حوزه‌های مختلف، بر اساس یک سند واحد سامان پیدا کند. در هفته‌ای که گذشت لایحه سند راهبردی نظام فنی و اجرایی شهرداری تهران آماده ارائه به شورای اسلامی شهر تهران شد تا همان‌گونه که مورد اشاره قرار گرفت، پس از بررسی و تصویب در شورا، کلیه فعالیت‌های عمرانی شهرداری تهران در چارچوب مفاد آن انجام شود.

بر اساس این سند راهبردی، ساختار کلی نظام فنی و اجرایی شهرداری تهران ضمن نظارت بر روند طراحی و اجرای طرح‌ها، شامل پیگیری مراحل پدیدآوری و بهره‌برداری از پروژه‌ها نیز هست و رویکردهای اصلی آن بر اساس ارتقاء کیفیت طرح‌ها، مدیریت زمان طراحی و اجرا، مدیریت هزینه در دوره عمر طرح و همسازسازی فرآیندها است.

بر اساس لایحه مذکور، تصویب دستورالعمل‌ها و ضوابط نظام فنی و اجرایی بر عهده شورای عالی فنی شهرداری تهران است و این شورا موظف است همزمان با پیاده‌سازی سند راهبردی نظام فنی و اجرایی، نسبت به پایش مستمر و به‌هنگام‌سازی آن اقدام کند.

تونل امیرکبیر و بزرگراه امام علی (ع)

علی کفایی محمدنژاد*



شاید به دلیل زیرزمینی بودن عملیات احداث تونل‌ها و فضاهای زیرسطحی، هنوز بسیاری از شهروندان مناطق ۱۲ و ۱۴ شهرداری تهران به درستی با ابعاد گوناگون پروژه احداث تونل امیرکبیر آشنا نبوده و در واقع از این امر بی‌اطلاع باشند که در زیر بخشی از معابر اصلی این مناطق، یک تونل ترافیکی راهگشا در حال احداث است. پروژه احداث تونل امیرکبیر که به منظور روان‌سازی ترافیک هسته مرکزی شهر تهران در حال اجرا است، این روزها به پیشرفت قابل ملاحظه‌ای رسیده و می‌توان امیدوار بود که در آینده نزدیک، این تونل حدوداً ۱۷۰۰ متری سبب تخلیه بهتر ترافیک مرکز شهر و به‌ویژه منطقه بازار شود. اتصال سه راه امین حضور به بزرگراه امام علی (ع) نه تنها سبب تسهیل دسترسی از مرکز پایتخت به مناطق شمالی و جنوبی آن می‌شود بلکه روان‌تر شدن بار ترافیک در معابر شمالی - جنوبی منطقه ۱۲ و ۱۴ را به دنبال خواهد داشت. همچنین تخلیه سریع ترافیک منطقه بازار، تأثیرات شایان توجهی در کاهش زمان سفرهای درون شهری، کاهش مصرف سوخت و کمک به بهبود شرایط زیست محیطی خواهد داشت.

مسیر پروژه احداث تونل امیرکبیر به‌ویژه در بخش‌هایی که عملیات اجرایی به صورت کندوپوش و احداث زیرگذر انجام شده است، با دشواری‌ها و معارضات ملکی زیادی همراه بود که خوشبختانه با پیگیری‌ها و تلاش شهرداری مناطق ۱۲ و ۱۴، امروز هیچ مانعی بر سر راه اجرای این طرح تأثیرگذار عمرانی وجود ندارد و آخرین جبهه‌های کاری با همت مهندسان و کارگران ایرانی در حال تکمیل است.

شاخه شمالی تونل امیرکبیر در محدوده خیابان‌های نیکنام و درودیان به بخش در دست تکمیل بزرگراه امام علی (ع) متصل می‌شود و پایش و ارزیابی عملیات اجرایی در این دو پروژه مرتبط باهم نشان می‌دهد که خوشبختانه هم تونل امیرکبیر و هم بزرگراه امام علی (ع) با کیفیت و سرعت مناسبی پیش می‌روند. به این ترتیب منطقه ۱۲ که تا پیش از این بهره‌ای از شبکه بزرگراه‌های شهر تهران نداشته است، به‌طور مؤثری با این شبکه ارتباط یافته و از این پس از هر منطقه‌ای در پایتخت می‌توان در مدت زمان کوتاه‌تری به هسته مرکزی و تاریخی شهر رسید.

*شهردار منطقه ۱۲

سخن مسئول

۴

جوسازی‌هایی که بعضاً توسط برخی رسانه‌های مارکدار علیه فعالیت‌های عمرانی شهرداری تهران صورت می‌پذیرد، جایگاه چندان مستحکمی در قضاوت‌های عمومی ندارد، ما باید بپذیریم که مردم چشم دارند، واقعیات را می‌بینند، با مشکلات آشنا هستند و صحت و سقم کارها را با معیار عقل و دلشان توأمان می‌سنجند. صحبت امروز ما با معدود رسانه‌هایی است که از مردم فاصله گرفته‌اند و زبانشان برای ملت مفهوم نیست. تقلائی آنان برای القای برخی مفاهیم به جامعه، البته ثمری جز کاهش روزافزون مخاطبان و نیز شمارگان آن‌ها ندارد. معدود رسانه‌هایی که روزی مرجع اخبار موق به حساب می‌آمدند، به راستی چگونه عمل کرده‌اند که حالا برای ابراز وجود و بازیابی جایگاه از دست‌رفته، چنین به هردو دیواری می‌زنند؟

۳

رسانه باید واقع‌نمایی کند و نه بزرگنمایی یا سرپوش گذاشتن بر واقعیات. حرف حق هر جا که بدون غرض عنوان شود، مستمعین و طرفداران خاص خود را پیدا خواهد کرد. اما وقتی بنا بر تخریب و سم‌پاشی باشد و حقایق طورد بگری بیان شود، قطعاً نه تنها اعتبار آن رسانه از بین می‌رود بلکه استنباط عمومی دقیقاً متضاد با آنچه به کینه و عداوت گفته شده است، شکل خواهد گرفت. به این دلیل است که کارشناسان امر بارها و بارها گفته‌اند اعتبار یک روزنامه، یک خبرگزاری و یا هر رسانه دیگری، نقر به نقر کسب می‌شود و فوج فوج از دست می‌رود. در حقیقت رسانه اگر رسالت خود را درست درک نکرده باشد و اسیر بازی‌های سیاسی شود، گور اعتماد عمومی را بادست خود کنده است.

۲

رسانه‌ها از جمله ارکان برقراری دموکراسی در هر کشوری هستند. نقش آن‌ها زمانی پررنگ‌تر و تأثیرگذارتر به نظر می‌آید که قرار باشد در یک دوره زمانی مشخص، تغییر منجر به تحولی صورت پذیرد. به‌طورمثال در شرایط فعلی که فشار تحریم‌های بین‌المللی روز به روز بیشتر و بیشتر می‌شود و از طرفی قرار است به‌مدداعتلای تولید ملی و در پیش گرفتن اقتصادمقاومتی از دوره کنونی با سربلندی گذر کنیم، رسانه‌ها می‌توانند در امر فرهنگ‌سازی و نیز ایجاد جو تحرک و نشاط در جامعه، نقشی بسیار مهم ایفاء کنند. حالا که می‌خواهیم دست روی زانوی خودمان بگذاریم و فعل توانستن را جلوی چشم جهانیان صرف کنیم، باید حس خودباوری را در ذهن نسل جوان بارور سازیم تا از دل این فعل و انفعالات، استقلال و بهروزی نصیبمان شود.

۱

نوزدهمین نمایشگاه بین‌المللی مطبوعات و خبرگزاری‌ها، روز گذشته به پایان رسید. استقبال چشمگیر مردم و مسئولان از این نمایشگاه، مهر تأیید دیگری بر جایگاه رفیع جامعه رسانه‌ها بود و ثابت کرد که روزنامه‌ها، خبرگزاری‌ها و سایر رسانه‌های دیداری و شنیداری برای قاطبه شهروندان مهم هستند. این امر البته بار مسئولیت اصحاب رسانه را بیش از پیش سنگین می‌کند. رسانه‌ها گوش و چشم مردم به حساب آمده و از آن‌ها انتظار می‌رود مسائل را آن‌طور که هست، شفاف و بی‌پرده انعکاس دهند. البته انصافاً هم تاکنون در اغلب موارد چنین بوده و بسیاری از مطالبات مردم از طریق تریبون رسانه‌ها به گوش مسئولان و دست‌اندرکاران امر رسیده است. رسانه‌ها به این لحاظ امین جامعه به حساب می‌آیند.

کلام: رسانه‌ها جایگاه خود را بیستابند