



## اولویت های عمرانی تهران

۱ از حدود ۲ سال پیش به این طرف ۱۲ پروژه عمرانی اولویت دار برای شهر تهران تعیین شد که ۳ پروژه مربوط به طرح تعریض خیابان های پیروزی، دماوند و امام خمینی (ره) می شد و ۹ پروژه دیگر در حوزه فعالیت های معاونت فنی و عمرانی بود. خوشبختانه در حال حاضر ۳ پروژه بزرگراه شهید زین الدین، بزرگراه شهید خرازی (امتداد غربی بزرگراه همت) و بزرگراه یادگار امام (ره) چندماه است که به بهره برداری رسیده و پروژه تونل نیایش به همراه پروژه اتصال بزرگراه شهید باقری به بزرگراه شهید بابایی فقط چندروز تا آغاز مراسم بهره برداری فاصله دارند. همچنین یک مسیر ۱۰ کیلومتری از بزرگراه آزادگان نیز زیر بار ترافیک رفته و انشاء... ۷ کیلومتر باقی مانده به همراه تقاطعات این بزرگراه تا پایان سال جاری تکمیل خواهد شد.

۲ از سایر پروژه های عمرانی اولویت دار شهرداری تهران می توان به بزرگراه طوقاتی صدر، دریاچه مصنوعی جیتگر و بزرگراه امام علی (ع) اشاره کرد که بخش عمده ای از عملیات اجرایی آن ها انجام شده و پیش بینی می شود هر سه

پروژه در موعد مقرر آماده بهره برداری شوند. البته بزرگراه امام علی (ع) در چند مقطع زمانی افتتاح خواهد شد که آخرین آن ها پنجم خرداد سال آینده است. به این ترتیب می توان گفت تعهدات مدیریت شهری در حوزه فعالیت های عمرانی به خواست پروردگار طبق برنامه زمان بندی جامه عمل خواهد پوشید.

۳ طرح تعریض ۳ خیابان اصلی شهر که سابقه تصویب طرح آن ها بعضاً به نیم قرن پیش بازمی گردد، این روزها سرعت اجرای به مراتب بیشتری نسبت به گذشته یافته است. حالا می توان به وضوح آثار اصلاحات صورت گرفته و عقب نشینی های انجام شده در خیابان های پیروزی، دماوند و امام خمینی (ره) را مشاهده و وضعیت آبی این معابر شریانی را تصور کرد. البته به دلیل طول قابل توجه این خیابان ها و نیز معارضات متعدد ملکی که در مسیر طرح تعریض قرار دارند، این پروژه ها در چند فاز عملیاتی خواهند شد. آخرین اخبار موجود حکایت از آن دارد که پیشرفت فیزیکی تعریض این ۳ خیابان به طور متوسط در مرز ۵۰ درصد قرار داشته و هر چه زمان روبه جلوتر می رود، شمار توافقات صورت گرفته با مالکان املاک معارض سرعت بیشتری می یابد. این نکته یعنی احتمالاً سال آینده بخش عمده ای از طرح های تعریض به ثمر خواهند نشست.

ضمیمه رایگان  
روزنامه همشهری  
یکشنبه ۸ بهمن ماه ۱۳۹۱



## همیشه ای

۰۸ | وضعیت بهتر شده است

سهم خدمات مشاوره ای در فعالیت های عمرانی مناطق



۰۳ | رفع کلوگاه های ترافیکی

طرح تعریض بزرگراه امام رضا (ع)



۰۲ | روزنگار هفته ای که در عمران شهرگذشت

آخرین بازدیدها از تونل نیایش



۰۷ | پروژه ای مرکب از ۶ تونل و صدها کیلومتر بزرگراه

## راهسازی در سرزمین دایناسورها!

در آرژانتین دو پروژه بزرگ و عظیم راهسازی در دست اجرا است که یکی از آن ها مسیری از شمال تا جنوب این کشور را شامل می شود و دیگری در پهنه شمالی آرژانتین، یک شریان شرقی - غربی به حساب می آید. صحبت امروز ما در مورد پروژه ای مرکب از ۶ تونل و صدها کیلومتر بزرگراه است که همان معبر پهنه شمالی محسوب می شود.

برای رفع معارضات تأسیسات شهری در پروژه بزرگراه امام علی (ع) صورت گرفت

## اجرای ۳۵۰ کیلومتر شبکه جایگزین

آغاز عملیات اجرایی هر پروژه عمرانی، مستلزم آزادسازی پوسته و نیز مسیر اجرای طرح از انواع و اقسام معارضات است. این معارضات یا از نوع ملکی نظیر واحدهای مسکونی، تجاری و اداری هستند و یا از نوع تأسیساتی که منظور شبکه های آب، فاضلاب، برق، گاز، مخابرات و مانند آن است. در مواردی رفع این معارضات بودجه ای معادل ۷۰ درصد کل هزینه پروژه را به خود اختصاص می دهد و با همین مثال ساده می توان به اهمیت موضوع معارضات ملکی و تأسیساتی پی برد.



## درآمدهای پایدار

دکتر محمدباقر قالیباف\*



سال گذشته با کار کارشناسی مطلوبی که در خصوص بودجه سال ۱۳۹۱ صورت گرفت،

شاهد آن بودیم که عملکرد شهرداری تهران چه در بعد اجرا و چه در بعد درآمد، منطبق بر برنامه‌ها حرکت کرد و این مهم حاکی از آن است که نگاه واقع‌گرایانه و منطقی بر بودجه حاکم بوده است. بودجه سال ۱۳۹۲ نیز با همین نگاه به شورای اسلامی شهر تهران ارائه شد. یکی از ویژگی‌های بودجه سال آینده آن است که اساساً بودجه‌ریزی را بر مبنای عملکرد شهرداری تنظیم کرده‌ایم تا تمام ابعاد اهداف مورد نظر محقق شود. از طرفی باتوجه به شرایط اقتصادی موجود، موضوعاتی از قبیل اولویت‌بندی‌ها، صرفه‌جویی، توجه به مسائل ضروری، کاهش هزینه‌های جاری و مهم و فی‌الاهم کردن امور در تنظیم بودجه سال ۱۳۹۲ مدنظر قرار گرفته است. اولویت بودجه سال آینده، همچنان بر اتمام پروژه‌های نیمه‌تمام استوار است؛ هر چند به نظر می‌رسد برخی پروژه‌ها برای شهر تهران حیاتی و ضروری است که چنانچه اعضای شورای اسلامی شهر تهران بپذیرند، آن‌ها را انجام می‌دهند. بودجه نقد و غیر نقد سال پیش رو ۱۲ هزار و ۷۰۰ میلیارد تومان برآورد شده است که به ترتیب ۱۳۰۰ میلیارد تومان در حوزه عمرانی، ۱۲۰۰ میلیارد تومان در حوزه خدمات شهری، ۲۴۰۰ میلیارد تومان در حوزه حمل و نقل و مترو، ۱۴۵۰ میلیارد تومان در حوزه مناطق، ۴۸۰ میلیارد تومان در بخش فرهنگی، ۶۰۰ میلیارد تومان مربوط به واحدهای متمرکز، مستقل و غیرمستقل و همچنین ۲۴۰۰ میلیارد تومان مربوط به بخش مالی و اداری و هزینه‌های جاری برنامه‌ریزی شده است. در مجموع می‌توان گفت از بودجه سال آینده ۱۹ درصد سهم هزینه‌های جاری، ۱۸ درصد سهم نگهداشت و ۶۳ درصد سهم هزینه‌های عمرانی و زیربنایی شهرداری است.

از طرفی باید به درآمدهای پایدار شهرداری تهران اشاره‌ای داشت. در سال‌های گذشته سهم درآمدهای پایدار از کل بودجه شهرداری حدود ۱۵ درصد بود که خوشبختانه امروز این رقم به ۳۶ درصد افزایش یافته و در واقع می‌توان گفت در این حوزه بیش از ۲ برابر رشد داشته‌ایم. البته هنوز جای کار بسیاری وجود دارد و باید به نقطه‌ای برسیم که ۶۰ تا ۶۵ درصد از کل بودجه شهرداری از درآمدهای پایدار باشد.

\*شهردار تهران

سخن شهردار



بازدید شهردار تهران و هیات همراه از بزرگراه طبقاتی صدر، چهارشنبه ۴ بهمن ۱۳۹۱



نصب یکی از بل‌های موقت فلزی در تقاطع بزرگراه فتح بارودخانه کن، دوشنبه ۲ بهمن ۱۳۹۱

روزنگار هفته‌ای که در عمران شهر گذشت

## آخرین بازدیدها از تونل نیایش

با اینکه هفته گذشته خبرهای متنوع و متعددی از حوزه معاونت فنی و عمرانی شهرداری تهران بازتاب رسانه‌ای داشت اما اخبار مربوط به تونل نیایش و آغاز مرحله بهره‌برداری آزمایشی از آن، بیشتر توجهات را به خود جلب کرد. چهارشنبه‌ای که پشت‌سر گذاشتیم، یکی از آخرین بازدیدهای شهردار تهران و هیات همراه قبل از افتتاح رسمی این پروژه صورت گرفت.

۲ بل موقت فلزی در تقاطع بزرگراه فتح بارودخانه کن، روز دوشنبه با موفقیت صورت گرفت.

معاون فنی و عمرانی شهرداری تهران در پاسخ به مباحث مطرح‌شده پیرامون هزینه ۱۳۰ میلیارد تومانی احداث زیرگذر قیصریه، اعلام داشت که این اطلاعات را قبول نداشته و خود نیز به یاد نمی‌آورد چنین عددی را در جایی عنوان کرده باشد. دکتر مازیار حسینی در عین حال به پایان عملیات نصب عرشه بل بزرگراه طبقاتی صدر تا پایان سال جاری اشاره کرد و عنوان داشت هیچ مشکل خاصی بر سر راه تکمیل این پروژه وجود ندارد. وی همچنین مطالعات کامل ترافیکی صورت گرفته با افاق ۲۵ سال آینده قبل از آغاز طرح بزرگراه طبقاتی صدر را، پشتوانه‌ای منطقی برای اجرای آن دانست. خرید دیگر روز سه‌شنبه، اجرای عملیات روکش آسفالت در دوربرگردان‌های خلیج فارس و الغدیر از قطعه پایانی پروژه احداث تندرهای بزرگراه آزادگان بود. به این ترتیب می‌توان انتظار داشت این دو مسیر دسترسی راهگشا، بزودی زیر بار ترافیک بروند.

دکتر محمدباقر قالیباف شهردار تهران به اتفاق جمعی از معاونان خود، از پروژه بزرگراه طبقاتی صدر و تونل نیایش بازدید میدیانی به عمل آوردند. این بازدید از تقاطع بزرگراه‌های شهید صیادشیرازی و شهید بابایی آغاز شد و طی آن ضمن بررسی عملکرد جرثقیل‌های غول‌پیکر دروازه‌ای در دو سمت شرق و غرب بزرگراه صدر، عملیات پایانی تکمیل تونل نیایش نیز رصد شد. به نظر می‌رسد این یکی از آخرین بازدیدهای به عمل آمده قبل از شروع بهره‌برداری آزمایشی از تونل ۱۰۲۵۲ متری نیایش باشد. در این روز کمیته تصویب طرح‌ها نیز تشکیل شد و مباحث مربوط به چند پل سواره‌رو شهری مطرح شد.

در این روز جلسه شورای مدیران حوزه معاونت فنی و عمرانی برگزار شد و مباحث مربوط به عملکرد معاونت‌های فنی و عمرانی مناطق ۲۲ گانه در سال جاری مطرح شد. طبق گزارش ارائه‌شده، استفاده بیشتر از خدمات مشاوران و حرکت به سمت پیشبرد پروژه‌ها بر اساس مشورت‌های فنی و مهندسی، روند امیدوارکننده‌ای است که شامل حال طرح‌های عمرانی مناطق شده و به این ترتیب می‌توان امیدوار بود ساخت‌وسازهای شهری به مرور زمان از استانداردهای بالاتری برخوردار شوند.

در جلسه شورای معاونان شهردار تهران، گزارش مربوط به اتمام عملیات حفاری تونل کمکی کانال ابودر و بهره‌برداری از مسیر اتصال بزرگراه شهید صیادشیرازی به بزرگراه شهید زین‌الدین از سوی دکتر مازیار حسینی ارائه شد. بعدازظهر نیز پروژه تونل نیایش مورد بازدید میدیانی معاون فنی و عمرانی شهرداری و هیات همراه قرار گرفت. انسداد ترافیکی مسیر رمپ راستگرد بزرگراه محمدعلی جناح به بزرگراه شیخ فضل... نوری تا روز ۱۵ بهمن ماه، خبری بود که در این روز مورد توجه رسانه‌ها قرار گرفت. همچنین تکمیل پل‌های دسترسی بزرگراه شهید باکری به باند جنوب آزادراه تهران - کرج تا پایان سال جاری، دیگر خبر مهم این روز بود.

پروژه تونل نیایش و بزرگراه طبقاتی صدر مورد بازدید مدیران ارشد حوزه معاونت فنی و عمرانی قرار گرفت. در این روز از پروژه تقاطع تلو-بابایی نیز اخبار خوشی به گوش رسید. اطلاعات موجود حکایت از پایان قریب‌الوقوع عملیات اجرایی این تقاطع استراتژیک دارد. گفتنی است عملیات نصب یکی از

شنبه  
۳۰  
دی

یکشنبه  
اول  
بهمن

دوشنبه  
۲  
بهمن

یک اتفاق

## چهارمین پروژه عمرانی شرق تهران

مناطق شرقی شهر تهران در مقایسه با محلات و مناطق واقع شده در پهنه غربی آن، از معابر بزرگراهی و شریانی کمتری برخوردار است. بی‌شک به همین دلیل است که هرگاه ضرورت کاهش فاصله امکانات میان شمال و جنوب پایتخت مطرح می‌شود، بر لزوم کاهش این شکاف‌ها در میان مناطق شرقی و غربی شهر تهران نیز تأکید شده است. طی سال‌ها و ماه‌های اخیر در حالی که تلاش برای بهبود وضعیت زیرساخت‌های عمرانی در شمال و غرب پایتخت هیچگاه متوقف نشده است، تلاش‌های زیادی نیز به منظور جهش سطح امکانات در جنوب و شرق شهر انجام پذیرفته است. امروز تعداد پروژه‌های احداث راه و باند در پهنه شرقی تهران به قدری زیاد است که همگان در انتظار یک تحول جدی عمرانی و ترافیکی در این محدوده از پایتخت هستند.

در حالی که پروژه احداث ادامه بزرگراه شهید باقری روز به روز به مرحله تکمیل و بهره‌برداری نزدیک‌تر می‌شود، اخبار و گزارش‌های مربوط به پروژه‌های عمرانی شهر تهران حاکی از پیشرفت قابل توجه عملیات اجرایی در یک پروژه عمرانی دیگر در نزدیکی بزرگراه شهید باقری است. طی هفته‌ای که گذشت، پیشرفت عملیات اجرایی در پروژه تقاطع غیر همسطح بزرگراه شهید بابایی با جاده تلو به مرز ۹۵ درصد رسید. در حال حاضر برای احداث بخش شمالی پل جدید در محل تقاطع بزرگراه شهید بابایی با جاده تلو، ۲۲ شمع ستون

در قسمت‌های شرقی و غربی و ۵ ستون در بخش میانی آن احداث شده و عملیات آماده‌سازی و نصب سرستون‌ها با سرعت مناسبی ادامه دارد. در واقع ساخت پل میانی این تقاطع غیر همسطح، آخرین جبهه کاری باقی مانده از طرح عظیم تقاطع تلو-بابایی است و سایر بخش‌های آن شامل رمپ و لوپ‌ها و باندهای توزیع، طی ماه‌های اخیر زیر روکش آسفالت رفته است.

باتوجه به آماده‌شدن باند توزیع جنوبی و همچنین لوپ جنوب شرقی و رمپ جنوب شرقی تقاطع تلو-بابایی، تلاش برای انجام هماهنگی‌های لازم به منظور انحراف ترافیک در باند جنوب بزرگراه شهید بابایی در محل تقاطع با جاده تلو آغاز شده و می‌توان انتظار داشت که متعاقب اجرای عملیات انحراف ترافیک، تخریب بخش جنوبی پل میانی به سرعت در دستور کار قرار گیرد.

بهره‌برداری از پروژه تقاطع غیر همسطح بزرگراه شهید بابایی با جاده تلو، ضمن روان‌سازی ترافیک در بزرگراه شهید بابایی، تأثیر قابل ملاحظه‌ای نیز در کاهش زمان سفرهای برون‌شهری خواهد داشت. این پروژه پس از بهره‌برداری از طرح‌هایی چون ادامه بزرگراه شهید زین‌الدین، رمپ راستگرد بزرگراه صیادشیرازی به بزرگراه شهید زین‌الدین و البته افتتاح قریب‌الوقوع ادامه بزرگراه شهید باقری، چهارمین پروژه‌ای است که طی سال جاری در اختیار شهروندان ساکن در پهنه شرقی پایتخت قرار می‌گیرد.

## گزارش روز

شده است. البته طی ماه‌های اخیر یکی از این نقاط حادثه‌خیز ترافیکی در محل تقاطع پل تسمه‌نقاله، با تلاش دست‌اندر کاران سازمان مهندسی و عمران شهر تهران برطرف شد. در واقع هر دو باند شمالی و جنوبی پل موجود در این تقاطع تعریض شد تا ضمن روان شدن ترافیک، ایمنی عبور و مرور خودروها نیز به نحو چشمگیری افزایش یابد.

به این ترتیب می‌توان گفت تنها گره ترافیکی باقی‌مانده در مسیر تندرهای بزرگراه امام‌رضا(ع) پل سهره سیمان است. با توجه به آنکه این سازه ترافیکی مرز مشترک حوزه استحفاظی شهرداری تهران و اداره کل راه و ترابری استان محسوب می‌شود، قرار است عملیات تعریض پل سهره سیمان توسط این اداره کل انجام شود. هم‌اکنون نیز طرح‌هایی در دست بررسی است و می‌توان امیدوار بود که گره ترافیکی موجود در نیمه نخست سال آینده به دست طرح‌های تعریض و بهسازی سپرده شود.

### □ رفع معارضات تأسیساتی

در تمام پروژه‌های تعریض و ساماندهی معابر به همان میزان که معارضات ملکی برطرف می‌شوند، شبکه‌ها و زیرساخت‌های تأسیساتی نیز باید جایجا شوند. پروژه تعریض و ساماندهی بزرگراه امام‌رضا(ع) علاوه بر مواجهه با شبکه‌های فیبر نوری، خطوط انتقال گاز و آب را نیز به عنوان معارض پیش‌روی خود می‌بیند. امروز خوشبختانه علیرغم باقی‌ماندن تعدادی از معارضات ملکی، تمام شبکه‌های تأسیساتی در گیر با پروژه برطرف شده و از این حیث تکمیل عملیات اجرایی در سال آینده با مشکل خاصی روبه‌رو نیست.

### □ کاهش ترافیک در میدان بسیج

تکمیل عملیات تعریض و ساماندهی بزرگراه امام‌رضا(ع) بی‌تردید سبب بهبود عملکردهای ترافیکی میدانه جنوب شرقی پایتخت خواهد شد اما نباید فراموش کرد که افزایش ظرفیت ترافیکی این بزرگراه، در نهایت ممکن است به سنگین‌تر شدن حجم ترافیک در میدان بسیج بیانجامد.

بنابراین به موازات افزایش عرض بزرگراه امام‌رضا(ع) طرح‌های دیگری نیز در حال اجرا است تا حجم کمتری از ترافیک ورودی جنوب شرق پایتخت وارد محیط‌های درون‌شهری شود. پروژه احداث بزرگراه شهید شوشتری که از آن به‌عنوان بزرگراه کمکی بزرگراه بسیج نیز یاد می‌شود، یکی همین پروژه‌ها است. هم‌اکنون احداث تقاطع بزرگراه امام‌رضا(ع) با بزرگراه شهید شوشتری و بزرگراه شهید رستگاری مقدم در محل گردنه تنباکویی در حال انجام است و بهره‌برداری از این تقاطع سه‌سطحی می‌تواند به بهبود وضعیت ترافیکی میدان بسیج و البته کاهش حجم ترافیک در بزرگراه امام‌رضا(ع) کمک کند.



گلوگاه‌های ترافیکی بر طرف می‌شوند

# گام‌های نهایی طرح تعریض بزرگراه امام‌رضا(ع)

یکی از پرهزینه‌ترین طرح‌ها در مجموع پروژه‌ها و اقدامات عمرانی مدیریت شهری، تعریض و ساماندهی معابر بزرگراهی است. پیش‌نیاز اصلی برای به ثمر رسیدن چنین طرح‌هایی، تملک املاک معارض و آزادسازی پوسته پروژه است و همین امر سبب می‌شود که اجرای طرح‌های ساماندهی و تعریض معابر نتواند در یک بازه زمانی مشخص و محدود به سرانجام برسد. حتی اگر منابع مالی تملک و رفع معارضات ملکی به‌موقع تأمین شود، توافق با مالکان فرآیند پیچیده و زمانبری است که باید بخش قابل توجهی از زمان‌بندی پروژه را صرف آن کرد.

### □ از گردنه تنباکویی تا سهره سیمان

معارضات ملکی موجود در این بخش، بیشتر مربوط به محل گردنه تنباکویی است که خوشبختانه توافقات موردنیاز برای تملک آن‌ها به تازگی انجام شده است. اتصال باندهای کندرو و تکمیل دسترسی‌های بزرگراه امام‌رضا(ع) در بخش حدفاصل گردنه تنباکویی تا سهره سیمان، نه‌تنها دسترسی به مراکز جمعیتی موجود در حاشیه بزرگراه را تسهیل می‌کند بلکه سبب به‌وجود آمدن یک مسیر دسترسی مناسب به عرصه‌های خدماتی و کارگاهی موجود در این معبر خواهد شد. پیشرفت عملیات تملک در این بخش از بزرگراه بالغ بر ۹۰ درصد و پیشرفت عملیات تعریض و احداث کندروها نیز بیش از ۸۵ درصد است.

### □ بهبود وضعیت تندر و ها

هر چند از اتمام عملیات اجرایی بخش تندر و ها بزرگراه امام‌رضا(ع) مدت زمان زیادی می‌گذرد اما این قسمت از بزرگراه هنوز در طول مسیر خود دچار مشکلات و گلوگاه‌های ترافیکی است. واقعیت آن است که قدیمی بودن و عرض اندک تعدادی از تقاطع‌ها، سبب به‌وجود آمدن این گلوگاه‌ها در مسیر بزرگراه امام‌رضا(ع)

معارضات باقی‌مانده در طرح ساماندهی و تعریض بزرگراه امام‌رضا(ع) در حال برطرف شدن است و پیش‌بینی می‌شود این طرح عظیم عمرانی تا نیمه‌نخست سال ۹۲ به‌طور کامل تحویل شهروندان شود.

### □ از میدان بسیج تا گردنه تنباکویی

اگر طول ۷/۵ کیلومتری بزرگراه امام‌رضا(ع) را به دو بخش حدود ۳۲۰۰ متری تقسیم کنیم، با دو فاز اجرایی در طرح تعریض مواجه خواهیم بود. در فاز نخست یعنی بخش حدفاصل میدان بسیج تا گردنه تنباکویی ۹۹ درصد تملکات انجام شده و هم‌اکنون هیچ معارضی در ضلع شمال این بخش از بزرگراه باقی نمانده است. در ضلع شمال بزرگراه که تأمین‌کننده مسیر شرق به غرب است، دسترسی‌ها و مسیرهای کندرو نیز تکمیل شده و هم‌اکنون زیر بار ترافیک است.

معارضات باقی‌مانده در ضلع جنوب بخش حدفاصل میدان بسیج تا گردنه تنباکویی، بیشتر در محدوده میدان ثامن‌الحجج قرار دارد و مجریان پروژه امیدوار هستند با پیشرفت روند توافقات، این بخش از مسیر نیز اوایل سال آینده تملک و آزادسازی شود.

از سال ۱۳۷۲ نخستین تلاش‌ها به‌منظور تعریض محور ۴۰ متری امام‌رضا(ع) و تبدیل آن به یک بزرگراه با پوسته ۱۳۶ متری آغاز شد. بزرگراه امام‌رضا(ع) از میدان بسیج آغاز شده و پس از پیمودن مسیری به طول ۷/۵ کیلومتر، به سهره سیمان ختم می‌شود. این بزرگراه در واقع یکی از اصلی‌ترین مبادی ورودی پایتخت در پهنه جنوب‌شرقی شهر بوده و بخش عمده‌ای از بار ترافیکی آن مربوط به سفرهای بیرون‌شهری از استان‌های شرقی به سمت مراکز جمعیتی غرب و جنوب کشور است.

به‌این ترتیب از اوایل دهه ۷۰، پوسته این طرح به تدریج مورد آزادسازی و تعریض قرار گرفت و متعاقب آن علاوه بر تکمیل بخش‌های تندر و کندرو، دسترسی‌هایی نیز برای تسهیل رفت‌وآمد به شهرک‌های مجاور این محور در نظر گرفته شد. با پیشرفت قابل توجه عملیات اجرایی و زیر بار رفتن بخش عمده مسیرهای مورد اشاره، حالا معارضات باقی‌مانده باعث به‌وجود آمدن گلوگاه‌های ترافیکی در بخش‌های کندرو بزرگراه امام‌رضا(ع) شده است. البته به گفته مهندس «علیرضا حلاجیان» معاون فنی و عمرانی شهرداری منطقه ۱۵، اندک

### یادداشت مسئول



## طرح استقبال از بهار ۹۲

شهرام باقری | مدیر کل اداره هماهنگی فنی و عمرانی مناطق و سازمان‌ها



طرح استقبال از بهار را می‌توان یکی از گسترده‌ترین و در عین حال مؤثرترین طرح‌های موردی مناطق ۲۲ گانه شهرداری تهران دانست. امسال نیز همانند سال گذشته، این طرح در حوزه اقدامات فنی و عمرانی زودتر از فعالیت سایر حوزه‌های مدیریت شهری آغاز می‌شود تا ضمن اجرای به‌موقع طرح‌های مورد نظر، تا سر حد امکان از تداخل اقدامات اجرایی جلوگیری شود. طرح استقبال از بهار سال ۱۳۹۲ با اتکاء بر تجربیات به‌دست‌آمده از اجرای این طرح در سال‌های گذشته، حول محور ترمیم و نگهداری معابر انجام شده و با پرهیز از تعریف پروژه‌های جدید، می‌کوشد تا به اتمام طرح‌های نیمه‌تمام بپردازد.

رئوس فعالیت‌های عمرانی در طرح استقبال از بهار ۹۲ همانند اغلب طرح‌های موردی اجرا شده در طول سال، شامل لکه‌گیری هندسی، همسطح‌سازی در چینه‌ها، ترمیم انهار و جداول، ترمیم پیاده‌روها و رفع معارض از این معابر است. البته در طرح امسال به اجرای عملیات درزگیری و ساماندهی حریم کارگاه‌های عمرانی نیز

توجه خاصی شده است. هدف از برنامه‌ریزی برای بهبود وضعیت کارگاه‌های عمرانی در سطح مناطق، افزایش ایمنی و بهبود جلوه‌بصری کارگاه پروژه‌های در حال اجراست تا این امر به‌ویژه در ایام تعطیلات سال نو، کمترین میزان مزاحمت را برای شهروندان داشته باشد.

طرح امسال ویژگی‌های دیگری نیز خواهد داشت؛ لزوم به‌کارگیری پیمانکاران حرفه‌ای و باصلاحیت در طرح استقبال از بهار ۹۲ به‌شدت مورد تأکید قرار گرفته است. به این ترتیب حتی در قراردادهای منعقد شده در نواحی که شامل فعالیت‌های عمرانی خرد و کم‌دامنه است، نباید از عوامل اجرایی فاقد کارت پیمانکاری استفاده شود. پیمانکاران شرکت‌کننده در این طرح نیز ملزم هستند تا صرفاً از عوامل و نیروهای انسانی ماهر و با تجربه بهره ببرند.

علاوه بر نظارت‌های میدانی که البته امسال با تجمیع تمام دستگاه‌های نظارتی در قالب یک «کمیته ناظر» صورت می‌پذیرد، حتی اسناد مربوط به دستور کارها و صورت‌جلسات نیز مورد نظارت‌های دقیق اسنادی قرار می‌گیرند. همچنین رعایت نکات ایمنی و بهداشت با توجه به ترافیک سنگین روزهای پایانی سال، از اهمیت خاصی در طرح استقبال از بهار امسال برخوردار بوده و به‌منظور جلوگیری از دوباره کاری و هماهنگی سازنده با سایر شرکت‌های خدمات شهری، سازوکار بهتری پیش‌بینی شده است.





برای رفع معارضات تأسیسات شهری در پروژه بزرگراه امام علی (ع) صورت گرفت

## اجرای ۳۵۰ کیلومتر شبکه جایگزین

آغاز عملیات اجرایی هر پروژه عمرانی، مستلزم آزادسازی پوسته و نیز مسیر اجرای طرح از انواع و اقسام معارضات است. این معارضات با از نوع ملکی نظیر واحدهای مسکونی، تجاری و اداری هستند و با از نوع تأسیساتی که منظور شبکه های آب، فاضلاب، برق، گاز، مخابرات و مانند آن است. در مواردی رفع این معارضات بودجه ای معادل ۷۰ درصد کل هزینه پروژه را به خود اختصاص می دهد و با همین مثال ساده می توان به اهمیت موضوع معارضات ملکی و تأسیساتی پی برد.

برق، گاز و مخابرات بودند، مرحله آغازین رفع معارضات تأسیساتی است. به این ترتیب قابل تصور است که چه کار دشوار، پر حجم و در عین حال پیچیده ای در انتظار متولیان امر است. بدین لحاظ مأموریتی ویژه برداشته اداره کل برنامه ریزی و توسعه شهری (از ادارات زیرمجموعه حوزه معاونت فنی و عمرانی شهرداری تهران) قرار گرفت تا در کنار سایر فعالیت ها و مأموریت های جاری و نیز رسیدگی به معارضات تأسیساتی دیگر پروژه های عمرانی، رفع شبکه گسترده و طولیل معارضات مربوطه در طرح ادامه بزرگراه امام علی (ع) را عملیاتی سازد.

### تلاش برای انجام کمترین جابجایی

به طور معمول برای تشخیص نوع و میزان معارضات تأسیساتی موجود در مسیر طرح، گمانه های شناسایی حداقل تا عمق ۲ متر در نقاط مختلف حفاری می شود تا بتوان از وضع موجود کسب اطلاع کرد. این فرآیند در مورد پروژه بزرگراه امام علی (ع) نیز اعمال شد و در نهایت نتایج سونداژهای صورت گرفته به همراه استعلامات ارائه شده از سوی دستگاه های خدماتی (که بعضاً چندین هم دقیق نبود) به سازمان مشاور فنی و مهندسی شهر تهران (یکی دیگر از زیرمجموعه های معاونت فنی و عمرانی) اعلام گردید. در این مرحله با توجه به زمان محدود اجرای پروژه و همچنین وجود معارضات متنوع و متعدد تأسیساتی، با همفکری سازمان مشاور قرار شد طرحی برای رفع معارضات مدنظر قرار گیرد که طی آن کمترین جابجایی شبکه تأسیسات صورت پذیرد و حتی المقدور این عوارض در جای خود حفظ شوند. در مرحله بعد جلسات هماهنگی با دستگاه های خدماتی برگزار می شود تا طرح نهایی

شاید گمان بعضی برای این است که آغاز یک طرح عمرانی با عملیاتی از قبیل تجهیز کارگاه، خاکبرداری، شمع زنی و ... ظهور و بروز می یابد اما واقعیت آن است که در اکثر قریب به اتفاق پروژه های راهبردی شهری، پیش نیازی به نام رفع معارضات ملکی و تأسیساتی وجود دارد. این مرحله از کار هم پرهزینه است و هم مستلزم صرف زمان، به طوری که حتی در برخی موارد عملیات رفع معارضات تأسیساتی تا زمان بعد از شروع مرحله بهره برداری ادامه داشته است. پروژه هایی از قبیل تقاطع خیابان های ابوسعید و وحدت اسلامی و همچنین بزرگراه شهید زین الدین در این زمره قرار دارند. از طرفی وقتی زمان بندی اجرای یک طرح عمرانی بسیار فشرده باشد، رفع معارضات معمولاً با آغاز عملیات اجرایی توأم است و همگام با پیشرفت فیزیکی پروژه، ادامه می یابد. پروژه های مثل احداث ادامه بزرگراه امام علی (ع) نمونه ای از این دست است.

### مأموریت ویژه یک اداره کل

در مقوله رفع معارضات تأسیساتی که بحث امروز ما را تشکیل می دهد، قصد داریم پروژه بزرگراه امام علی (ع) که ۲۵ کیلومتر از مسیر آن به اتفاق ۲۵ تقاطع موجود در دست احداث است را به ایجاز و اختصار مورد بررسی قرار دهیم. در شرایط عادی، طرحی به این عظمت و وسعت حداقل ۵ الی ۶ سال زمان نیاز دارد تا به مرحله بهره برداری برسد اما وقتی مدیریت شهری مصمم به انجام آن در یک باز زمانی حدوداً ۲ ساله شد، طبیعتاً عملیات آزادسازی مسیر طرح از معارضات تأسیساتی نیز شرایط خاص خود را خواهد داشت. وجود ۷ هزار واحد مسکونی معارض در این ابر پروژه عمرانی که هر یک دارای انشعابات آب،

به تصویب نهایی رسیده و قابلیت اجرا بیابد. البته نحوه اجرای عملیات رفع معارضات تأسیساتی در این پروژه با طرح های دیگر عمرانی تفاوت هایی داشت که در ادامه مطلب به آن خواهیم پرداخت.

### توافقی با دستگاه های خدماتی

به منظور استفاده مطلوب از عنصر زمان، با دستگاه های خدماتی توافق شد تا این فرآیند تحت نظارت و طراحی شرکت ها و سازمان های ذیربط صورت پذیرد اما مرحله اجرا برعهده اداره کل برنامه ریزی و توسعه شهری باشد. به این ترتیب مناقصات مربوطه بین شرکت های موجود در لیست پیمانکاران مورد تأیید شرکت های خدماتی انجام و در نهایت منتخبین صاحب صلاحیت، کار را زیر نظر اداره کل برنامه ریزی و توسعه شهری شروع کردند. طرح جابجایی معارضات تأسیساتی پس از بازبینی و تأیید نهایی، به طور مشترک توسط شرکت های خدماتی و اداره کل برنامه ریزی و توسعه شهری وارد عملیات اجرایی می شود. در طول مدت زمان عملیات رفع معارضات نیز بازدیدهای مستمر میدانی از نحوه عملکرد پیمانکاران به طور منظم انجام می شود تا صحت انجام کار تضمین شده باشد. گفتنی است در برخی موارد که معارضات ملکی باقی مانده باعث بروز مشکلاتی در رفع معارضات تأسیساتی می شد، با هماهنگی دستگاه های خدماتی اقدام به تغییر طرح شد تا هیچ گونه خللی در انجام عملیات و نیز سرویس دهی همزمان به شهروندان تهرانی رخ ندهد.

### معارضات طولی و عرضی

در پروژه هایی مثل بزرگراه امام علی (ع) که اجرای مسیر و پل های عرضی موجود بر سر آن به طور موازی انجام می شود، برای آنکه دسترسی های محلی و ارتباطات عرضی قطع نشده و شهروندان ساکن مناطق پیرامونی طرح نیز دچار مشکل نشوند، معمولاً ابتدا تقاطع ها ساخته می شوند و سپس عملیات اجرایی مسیر پروژه در دستور کار قرار می گیرد. در چنین حالتی اولویت رفع معارضات تأسیساتی هم با تقاطع ها است. اتفاقاً بیشترین تأسیسات نیز در همین تقاطع ها متمرکز است و به این لحاظ می توان گفت رفع معارضات در ۲۵ تقاطع پروژه بزرگراه امام علی (ع) خود یک پروژه بزرگ به حساب می آید. البته همان طور که قبلاً هم اشاره شد، بیشترین تلاش ممکن صورت پذیرفته است تا تأسیسات سر جای خود حفظ شده و از جابجایی آن ها خودداری شود. به این ترتیب اکثر



## کارگاه

چشم‌می خوردند، حالا در بخش حدفاصل جنوب بزرگراه خاوران تا پل شهید قربانی ۲ لوله‌آب ۱۲۰۰ میلیمتر فلزی و ۱۲۵۰ میلیمتر بتنی هم به‌عنوان معارضات طولی پروژه باید جایجا شوند. به‌تعبیر دیگر این لوله‌ها باید در کوتاهترین زمان ممکن و با حداقل طول جایجایی، به‌زیر تندروها منتقل شوند. مشکل بعدی به کانال کشاورزی موجود در بخش حدفاصل بزرگراه دولت‌آباد تا بزرگراه شهید کریمی بازمی‌گردد. این کانال روباز که به‌میزان ۱۵۰۰ متر با یکی از باندهای تندروی بزرگراه در تعارض است، باید با یک خط‌لوله به‌طول ۲۲۰۰ متر و از طریق زیر زمین تعویض شود که البته کار چندان ساده و آسانی به‌نظر نمی‌رسد.

### □ نوسازی تأسیسات و استحصال نقشه دقیق جانمایی آن‌ها

یکی از فواید پروژه‌های عمرانی، نوسازی بافت فرسوده شهری به‌موجب رفع معارضات ملکی است. از طرفی وقتی از رفع معارضات تأسیساتی صحبت می‌کنیم، باید متوجه باشیم که جایجایی و یا حتی تثبیت شبکه تأسیسات، موجب نوسازی برخی تجهیزات فرسوده و همچنین به‌دست‌آوردن نقشه‌ای دقیق از محل تأسیسات زیرزمینی می‌شود. نکته دیگر آنکه در بسیاری از موارد، برای جایجایی تأسیسات معارض نیازمندی مسیری طولانی‌تر از متر از قبلی معارضات هستیم. به‌طور نمونه در برخی موارد وقتی قرار است یک لوله‌آب به‌طول ۵۰متر جایجا شود، گاهی می‌بایست به‌طور مثال ۱۵۰ متر شبکه جدید احداث شود تا بتوان تأسیسات موجود را از مسیری دیگر امتداد بخشید. بنابراین طول معارضات با مقادیر اجرا شده تأسیسات جایگزین براساس طرح تصویب‌شده، تفاوت دارد.

### □ قریب به ۳۵۰ کیلومتر اجرای شبکه

برای رفع و جایجایی معارضات تأسیساتی در محور بزرگراه امام‌علی(ع) قریب به ۳۵۰ کیلومتر شبکه اجرا خواهد شد که حدود ۱۰ برابر کل بزرگراه مذکور است. به‌این منظور ۳۸ قرارداد با شرکت‌های پیمانکاری منعقد شده است و عملیات اجرایی تحت نظارت شرکت‌های خدماتی و با طراحی‌های صورت‌گرفته توسط ایشان در حال انجام است. از این حدود ۳۵۰ کیلومتر شبکه تأسیسات، ۱۴ کیلومتر لوله‌آب، ۱۶۸ کیلومتر کابل برق، ۱۸ کیلومتر لوله‌گاز، ۱۰۴ کیلومتر کابل مخابرات، ۵/۵ کیلومتر لوله‌فاضلاب است. البته کابل‌های فیبرنوری در این تقسیم‌بندی منظور نشده است. به‌هر حال همان‌طور که از اعداد و ارقام ارائه‌شده قابل تشخیص است، حجم مقادیر اجرایی تأسیسات شهری در پروژه بزرگراه امام‌علی(ع) در نوع خود یک رکورد به‌حساب می‌آید. گفتنی است تا به‌امروز ۷۵ درصد شبکه آبرسانی، ۸۰ درصد کابل‌های برق، ۸۵ درصد لوله‌های گاز، ۷۵ درصد کابل‌های مخابرات و ۷۰ درصد لوله‌های فاضلاب اجرایی شده است و به‌نظر می‌رسد تا پایان پروژه، انشاء... کل تأسیسات جایگزین اجرا شده باشد.

قریب به‌اتفاق معارضات عرضی با اعمال تمهیدات مختلف فنی و مدیریتی در جای قبلی تثبیت شدند تا هم در وقت و زمان صرفه‌جویی شود و هم از تحمیل هزینه‌های اضافی به پروژه خودداری شود. اما معارضات طولی که در مسیر پروژه قرار داشتند، همگی جمع شدند؛ بخشی از این تأسیسات به قسمت کندروهای بزرگراه منتقل شدند و بخش دیگر به زیر قسمت تندروها انتقال یافتند.

### □ رفع معارضات تأسیساتی هم‌زمان با پیشرفت عملیات اجرایی

در آن سری تقاطع‌هایی که معارضات تأسیساتی به‌طور کامل ساماندهی شده‌اند، خاکبرداری زیر پل‌ها نیز انجام پذیرفته و مسیر طرح برای ادامه عملیات اجرایی آماده شده است. نکته قابل توجه در مورد معارضات عرضی اینکه تأسیسات سنگین از روی سازه‌ها و تأسیسات سبک با استفاده از ساپورت‌ها در جای خود حفظ شده‌اند که در این میان مؤلفه‌های پدافند غیرعامل هم به‌طور جدی مدنظر قرار گرفته است. در حقیقت با پوشش مناسب تأسیسات موجود، هم از دسترس بودن آن‌ها جلوگیری شده است و هم اینکه دیگر در معرض دید قرار ندارند. در مجموع می‌توان گفت عملیات رفع معارضات تأسیساتی هم‌زمان با پیشرفت عملیات اجرایی پروژه احداث بزرگراه امام‌علی(ع) پیش می‌رود و دست‌اندرکاران امر امیدوار هستند تا پایان پروژه، کل شبکه تأسیسات موجود در مسیر طرح را ساماندهی کرده باشند.

### □ بیشترین تراکم و نوع معارضات

در طول مسیر پروژه، آن قسمت از بزرگراه که در مناطق ۸، ۷ و ۱۵ قرار دارد دارای بیشترین تعداد معارضات تأسیساتی بود و در تقاطع‌ها نیز ۳ تقاطع خیابان شهیدمدنی، خیابان دماوند و بزرگراه خاوران از تأسیسات متنوع و متعددی برخوردار بود که همین امر کار را سخت‌تر از سایر بخش‌های پروژه می‌کرد. البته در شبکه تأسیسات باید کابل‌های فیبرنوری را نیز مدنظر قرار داد که مراحل حفظ و یا جایجایی آن‌ها مشکلات خاص خود را به‌همراه داشت. مسأله مهم دیگر آنکه غیر از این شبکه، تجهیزات مربوط به هر یک از تأسیسات نیز باید تأمین می‌شد. به‌طور مثال پست برق و شالتر برق، کافو و حوضچه‌مخابرات، جایجایی دکل‌های برق فشارقوی به‌همراه حوضچه و شیرالات آب و گاز، از جمله ملزوماتی هستند که برای اتصال بخش‌های مختلف شبکه تأسیسات و سرویس دهی مطلوب آن‌ها مورد نیاز بوده و باید در کنار ساماندهی معارضات تأسیساتی، به‌تأمین آن‌ها نیز توجه شود.

### □ مشکل عمده

با تمام آنچه گفته شد اما هنوز شرح سختی‌های کار در مبحث رفع معارضات تأسیساتی به‌اتمام نرسیده است. علیرغم رسیدگی به وضعیت لوله‌های آبرسانی سباز بالا که جزو لوله‌های اصلی شهر تهران بوده و بیشتر در مقاطع عرضی بزرگراه امام‌علی(ع) به



## عمده معارضات موجود در تقاطع‌ها

**۱۲ تقاطع نیک‌نام:** لوله ۸ اینچ گاز، یک دستگاه پست برق، کابل‌های مخابراتی و ۳ اصله تیر برق

**۱۳ تقاطع محلاتی:** ۲ دستگاه سایت مخابرات، لوله‌های آب به قطرهای ۴۰۰، ۵۰۰ و ۸۰۰ میلیمتر، کابل ۲۰ کیلوولت برق دوماوره، فیبرنوری، ۲۷ اصله تیرروشنایی و تیر ۲۰ کیلوولت برق، لوله ۱۲ اینچ گاز

**۱۴ تقاطع صاحب‌الزمان:** کابل برق فشار ضعیف، ۴ اصله تیر برق و خطوط لوله ۶ اینچ گاز

**۱۵ تقاطع حسینی:** لوله‌آب ۳۵۰ میلیمتر

**۱۶ تقاطع خاوران:** ۱۲ رشته فیبرنوری، لوله ۱۲ اینچ گاز، ۳ دستگاه پست برق، لوله ۱۲۰۰ میلیمتری فولادی آب و لوله ۱۲۵۰ میلیمتری بتنی آب

**۱۷ تقاطع قربانی:** ۱۶ اصله تیر برق، لوله ۱۶ اینچ گاز و لوله‌آب ۲۰۰ میلیمتر

**۱۸ تقاطع ابراهیمی:** لوله‌آب ۱۵۰ میلیمتر، لوله ۴ اینچ گاز و ۵ اصله تیر برق

**۱۹ تقاطع منصور:** شبکه ۲۰ کیلوولت برق، ۶ اصله تیر برق، لوله‌آب ۹۰۰ میلیمتر فولادی

**۲۰ تقاطع بعثت:** لوله ۱۲ اینچ گاز، لوله‌آب ۵۰۰ میلیمتر، ۱۵ اصله تیرروشنایی و تیر برق

**۲۱ تقاطع آزادگان:** لوله ۱۶ اینچ گاز، ۱۶ اصله تیرروشنایی و تیر برق، یک حلقه چاه‌آب، لوله‌آب ۷۰۰ میلیمتر آب و تیر ۲۰ کیلوولت برق

**۲۲ تقاطع دولت‌آباد:** ۳ دستگاه دکل ۶۳ کیلوولت برق، یک حلقه چاه آب

**۲۳ تقاطع صالح‌آباد:** یک دستگاه پل عابر پیاده، فیبرنوری و کابل خاکی مخابرات، ۱۲ اصله تیر برق، یک دستگاه دوربین کنترل ترافیک و چراغ راهنمایی، لوله‌آب ۳۵۰ میلیمتر

همان‌طور که پیشتر نیز عنوان شد، شمار معارضات تأسیساتی در تقاطع‌های پروژه بزرگراه امام‌علی(ع) بسیار زیاد است. اما برای آشنایی با برخی از بزرگترین این معارضات در تقاطع‌ها به‌ذکر چند نمونه به‌شرح ذیل می‌پردازیم:

**۱ تقاطع حیدری:** لوله‌آب ۸۰۰ میلیمتر، لوله ۴ اینچ گاز و کابل ۲۰ کیلوولت برق

**۲ تقاطع طاووسی:** کابل فشارقوی برق و لوله ۱۶ اینچ گاز

**۳ تقاطع سلیمان:** لوله‌آب ۹۰۰ میلیمتر، ۲ دستگاه پست برق، لوله ۱۲ اینچ گاز و کانال فاضلاب به عرض ۲/۵ متر

**۴ تقاطع مطلب‌نژاد:** لوله ۱۶ اینچ گاز، کانال فاضلاب، کابل‌های مخابراتی و لوله‌آب ۲۵۰ میلیمتر

**۵ تقاطع اکبرنژاد:** لوله‌های آب ۲۵۰ و ۳۵۰ میلیمتر، کابل ۲۰ کیلوولت برق و لوله‌های گاز به قطرهای ۶، ۴ و ۸ اینچ

**۶ تقاطع یازوکی:** کابل‌های مخابراتی، لوله‌آب ۲۵۰ میلیمتر و کابل ۲۰ کیلوولت برق

**۷ تقاطع مدنی:** کابل ۶۳ کیلوولت برق، ۲ دستگاه پست برق، لوله ۸ اینچ گاز، لوله‌آب ۳۵۰ میلیمتر و منهول‌های مخابراتی

**۸ تقاطع دماوند:** لوله‌های گاز به قطرهای ۸، ۶، ۴ و ۱۶ اینچ، تأسیسات فیبرنوری، لوله ۵۰۰ میلیمتری فاضلاب، کانال جمع‌آوری آب‌های سطحی، ۲ حلقه‌فنا، یک دستگاه پست برق و کابل‌های ۲۰ کیلوولت برق، لوله‌های آب به قطرهای ۲۵۰ و ۴۰۰ میلیمتر

**۹ تقاطع صفا:** لوله‌آب ۸۰۰ میلیمتر، تأسیسات فیبرنوری و کابل‌های مخابراتی، لوله‌گاز ۱۶ اینچ، لوله ۸۰۰ میلیمتری فاضلاب

**۱۰ تقاطع پیروزی:** تأسیسات مخابرات و فیبرنوری، ۳ اصله تیرروشنایی، لوله‌آب ۴۰۰ میلیمتر

**۱۱ تقاطع عزیزی:** کابل ۶۳ کیلوولت برق و لوله‌آب ۲۰۰ میلیمتر

## عمده معارضات

### موجود در محور پروژه

معارضات تأسیساتی واقع در محور بزرگراه که اصطلاحاً به آن‌ها معارضات طولی گفته می‌شود، اکثریاب به‌کندروها منتقل می‌شوند و یا به زیر تندروها نقل مکان می‌یابند. عمده این معارضات در ۴ بخش به‌شرح ذیل است:

**۱ از مسیل باختر تا شمال خیابان پیروزی:** لوله و منهول‌های دسترسی فاضلاب، کابل‌های مخابراتی، لوله ۸ اینچ گاز، لوله‌آب ۱۵۰ میلیمتر، ۵ دستگاه پست برق و ۱۵ اصله تیر برق

**۲ از شمال خیابان پیروزی تا شمال میدان محلاتی:** کابل‌های مخابراتی، لوله ۱۲ اینچ گاز و یک دستگاه ایستگاه گاز، ۱۵ اصله تیر برق، ۳ دستگاه پست برق، کابل ۶۳ کیلوولت برق، لوله‌آب ۵۰۰ و ۷۰۰ میلیمتر

**۳ از شمال میدان محلاتی تا شمال تقاطع رستگارمقدم:** شبکه فاضلاب، لوله ۸ اینچ گاز، کانال کابل‌های فیبرنوری و تأسیسات مخابراتی، کابل ۲۰ کیلوولت برق، ۴ دستگاه ترانس برق، ۲۲ اصله تیر برق ۲۰ کیلوولت، یک حلقه چاه‌آب و لوله‌آب ۵۰۰ میلیمتر

**۴ از شمال تقاطع رستگارمقدم تا بزرگراه صالح‌آباد:** خطوط لوله ۲۲ و ۱۳۰ اینچ گاز، کانال آب کشاورزی، کابل فشار ضعیف و ۲۰ کیلوولت برق، یک دستگاه ساختمان اداری و زمین پست برق



بالقوه محسوب می‌شود. این در حالی است که لزوم حفظ فضاهای تاریخی در محله جماران، توسعه ساخت‌وسازهای شهری را در این محدوده از شهر متوقف کرده و سطح و جداره‌های معابر و حتی تأسیسات شهری در گذر سال‌ها مورد بی‌توجهی قرار گرفته است.

تنها اقدام عمرانی انجام‌شده در محله جماران طی سال‌های گذشته، اجرای روکش آسفالت معابر بوده و به این ترتیب ضخامت لایه‌های آسفالتی در برخی از خیابان‌ها به ۶۰ سانتی‌متر می‌رسد. از طرفی شبکه‌های دره‌م‌تنیده تأسیساتی علاوه بر ایجاد اغتشاشات بصری در دیواره‌ها، دچار فرسودگی شده و آسیب دیدن سطح دیواره‌ها نیز نمای نامناسبی به این محله بخشیده است.

### □ نظام برنامه‌ریزی ۳ مرحله‌ای

از ۱۰ سال پیش که نخستین تصمیم‌ها و برنامه‌ریزی‌ها برای ساماندهی محله جماران آغاز شد، این طرح زیباسازی کم‌وبیش در محافل اجتماعی و شهری مطرح بود اما نهایه نشدن طراحی‌ها و البته نبود اعتبارات لازم همواره مانعی جدی مقابل اجرای این پروژه تلقی می‌شده است. ذکر این نکته نیز ضروری به نظر می‌رسد که ویژگی‌های خاص تاریخی، اجتماعی و طبیعی محله جماران، دورنمای دشواری از مراحل اجرایی پروژه ساماندهی آن را در اذهان تداعی می‌کرده است.

البته با نهایه شدن طرح در سال گذشته، مجموعه اقدامات اجرایی آن از اوایل سال ۱۳۹۱ آغاز شد. نظام برنامه‌ریزی این پروژه شامل اقداماتی در سه دوره زمانی کوتاه‌مدت، میان‌مدت و بلندمدت است. در حالی که ضروری‌ترین اقدامات شامل جداره‌سازی و کف‌سازی معابر محله جماران در دوره کوتاه‌مدت طرح مدنظر قرار گرفته است، مجموعه اقدامات مربوط به تملک املاک معارض در دوره میان‌مدت و ایجاد کاربری‌های مورد نیاز فرهنگی و توریستی در دوره بلندمدت طرح و برنامه‌ریزی شده است.

### □ پیشرفت ۴۰ درصدی عملیات مربوط به دوره کوتاه‌مدت

همان‌طور که اشاره شد، یکی از مشکلات موجود در طرح ساماندهی محله جماران، فرسودگی شبکه‌های تأسیساتی شامل لوله‌های آب و فاضلاب و کابل‌های برق و مخابرات بوده و با تدبیر مجریان پروژه، نوسازی تأسیسات شهری پیش از آغاز عملیات کف‌سازی در دستور کار قرار گرفته است. به گفته معاون فنی و طرح‌های شهری سازمان زیباسازی شهر تهران، در حوزه اقدامات مربوط به نوسازی تأسیسات شهری در محله جماران، غلاف‌گذاری‌هایی نیز انجام‌شده تا نیازهای مربوط به توسعه شبکه‌های تأسیساتی در آینده سبب حفاری مجدد سطح معابر نشود.

دکتر «شاپور دیو سالار» با بیان این که تاکنون ۴۰ درصد اقدامات مربوط به جداره‌سازی و کف‌سازی در دوره کوتاه‌مدت طرح به‌تمام رسیده است، می‌افزاید: بخش‌های باقی‌مانده این عملیات بیشتر شامل قسمت‌هایی از خیابان حسنی کیا و میدان جماران است که البته باید به موازات تملک بخشی از املاک معارض انجام‌شود.

### □ کف‌سازی با لایه‌های سنگی ۱۰ سانتی‌متری

عملیات کف‌سازی که بخش عمده‌ای از اقدامات کوتاه‌مدت طرح را تشکیل می‌دهد، با لایه‌های سنگی به قطر ۱۰ سانتی‌متر انجام شده است. استفاده از مش و میلگرد نیز سبب شده تا این سطوح سنگی مقاومت بیشتری داشته باشند به طوری که علاوه بر سرویس دهی به عابران پیاده، به این ترتیب شرایط عبور خودروها نیز فراهم می‌شود.

جداره‌سازی و مرمت دیواره‌های محله جماران نیز با جزئیات و شرایط فنی خاصی انجام شده است تا ضمن حفظ هویت تاریخی محله، نماها و جداره‌ها به یکباره دچار یک ظاهر مدرن و ناهمگون با محیط نشوند. بنابراین دیواره‌های کاه‌گلی با همان مصالح مرمت‌شده و به این منظور از توانمندی عوامل اجرایی و استادکاران با تجربه بهره‌گیری شده است.



چهار نماز برای اقدامات مربوط به ساماندهی محله جماران

با اجرای یک برنامه ۳ مرحله‌ای، انجام می‌شود

## ساماندهی محله تاریخی جماران

زیباسازی پایتخت یکی از مهم‌ترین فعالیت‌های مدیریت شهری در سال‌های اخیر بوده است. بررسی روند کیفی طرح‌ها و پروژه‌های مربوط به حوزه زیباسازی در تمام این سال‌ها، نشان می‌دهد که نه تنها سهم اقدامات عمرانی در این پروژه‌ها به شکل قابل توجهی افزایش یافته، بلکه به ایجاد کاربری‌های متناسب با ویژگی‌های فرهنگی، اجتماعی و اقتصادی محلات نیز توجه بیشتری شده است. به بیان دیگر فعالیت‌های مربوط به این حوزه، از تغییر شکل جداره‌ها و نماهای شهری فراتر رفته و با تکیه به مطالعات مشاوران و طراحان صاحب‌نظر، به شکلی جدی وارد حوزه طراحی شهری شده است.

منطقه و محله دارد. در نتیجه برای ارائه هر طرحی به‌منظور زیباسازی و ساماندهی یک معبر یا میدان، باید به تحلیل‌های عمیقی در حوزه‌های یادشده پرداخت.

بدون شک محله جماران یکی از پرخطرترین محلات شهر تهران در تاریخ معاصر پایتخت است و سکونتگاه حضرت امام خمینی (ره) در این محله تاریخی، به ویژه در ایام خاصی از سال مورد بازدید بسیاری از هموطنان قرار می‌گیرد. در چشم‌انداز طراحی شهری، این هویت تاریخی یک فرصت

گستره اقدامات فنی و عمرانی در برخی از پروژه‌های زیباسازی شهر تهران به قدری زیاد است که به سختی می‌توان تشخیص داد متولی ساماندهی فلان معبر یا میدان، کدام یک از سازمان‌ها و یا شرکت‌های تابعه شهرداری است. این یک واقعیت است که در چهار گوشه پایتخت طرح‌های زیباسازی فراوانی در حال اجراست و حتی در پروژه‌های تعریض و ساماندهی معابر حمل‌ونقلی نیز می‌توان نشانی از طرح‌های تهیه‌شده در سازمان زیباسازی را جست‌وجو کرد. در یکی از شماره‌های پیشین هفته‌نامه عمران شهر، به تفصیل به معرفی طرح ساماندهی میدان امام حسین (ع) پرداختیم و امروز در این گزارش با پروژه ساماندهی محله تاریخی جماران آشنا می‌شویم؛ پروژه‌ای که نخستین طرح‌ها و برنامه‌های آن به ۱۰ سال پیش بازمی‌گردد و همانند بسیاری از پروژه‌های بر زمین مانده شهری، در دو سال گذشته به مرحله اجرا رسیده است.

### □ محله جماران، فرصت‌ها و مشکلات

در بررسی برنامه‌های مربوط به زیباسازی پهنه‌های درون شهری، باید به این واقعیت توجه کرد که وضع موجود هر محیط شهری ترکیبی از فرصت‌ها و مشکلات مختلف است و در ادبیات مربوط به طراحی شهری، از آن‌ها به‌عنوان مقوم‌ها و مخرب‌ها یاد می‌شوند. فرصت‌ها و مشکلات هر محیط شهری ریشه در وضعیت اقتصادی، اجتماعی و کالبدی آن



تشکیل می‌دهد.

در حالی که باغ‌های تاریخی محله جماران

به‌عنوان عمده‌ترین فضاهای مورد نیاز تملک شده است، طراحی‌های مربوط به دوره بلندمدت طرح نیز آغاز شده و به نوعی می‌توان ادعا کرد اجرای دوره‌های میان‌مدت و بلندمدت طرح ساماندهی محله جماران رسماً وارد عملیات اجرایی شده است.

### نیاز به توسعه فضاهای فرهنگی

احیای محله جماران به‌عنوان یک محله شاخص تاریخی، علاوه بر بهبود وضعیت ظاهری معابر نیازمند ایجاد کاربری‌هایی همچون موزه، اقامتگاه زائرین، کتابخانه و دیگر فضاهای فرهنگی است. تملک املاک مورد نیاز برای ایجاد این کاربری‌ها و در نهایت احداث ساختمان‌های دیده‌شده در طرح، مجموعه اقدامات دوره میان‌مدت و بلندمدت را



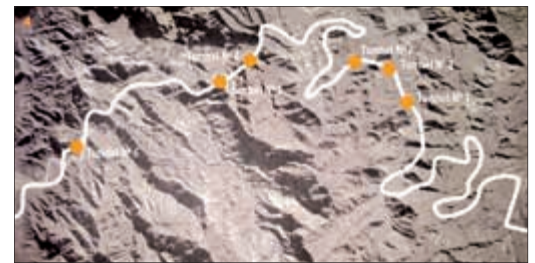
حفراری و راهسازی تأمین شده است، لذا لازم بود کلاس های آموزشی برای اپراتورها و رانندگان این قبیل ماشین ها برگزار شود. گرچه آموزش استفاده از ماشین آلات حدود ۴۵ روز به طول انجامید اما حاصل آن قابل توجه و ارزنده بود؛ طبق ادعای مدیران شرکت پیمانکار، در برخی بخش های عملیات اجرایی به موجب استفاده از تجهیزات روز و همچنین آموزش کارگران، سرعت کار تا دو برابر حدمعمول افزایش یافت و این امر کمک شایان توجهی به پیشرفت پروژه براساس برنامه زمان بندی کرد.

#### □ بستر نامناسب برای حفاری تونل ها

باتوجه به لایه های سنگی موجود در مسیر حفاری تونل ها، عملیات مربوط به حفر گالری های زیرزمینی با مشکلات متعددی مواجه شد. این لایه ها عمدتاً از سازند ماسه سنگ و شیل به شدت شکسته تشکیل شده بودند که از نظر زمین شناسی و ژئوتکنیکی، نیازمند ترکیبی از روش های مختلف برای حفاری هستند. در واقع بخشی از سینه کار با روش های مکانیکی، بخشی دیگر به شکل سنتی و در نهایت آنجا که شرایط ایجاب می کرد، روش های انفجاری به کار گرفته شد. در واقع تنوع جنس سنگ ها در طول مسیر، به کارگیری انواع و اقسام حفاری ها را اجباری می ساخت.

#### □ در سرزمین دایناسورها

بخش شمال غربی آرژانتین که مرز این کشور با شیلی را شامل می شود، بزرگترین مجموعه شناخته شده از فسیل دایناسورها در دوره تریاس و دوره نخست عصر موزوئیک است. گفته می شود این دایناسورها از ۲۴۸ میلیون سال قبل تا ۶۵ میلیون سال پیش در چنین منطقه ای زندگی می کرده اند. منطقه ای که از آن نامبرده می شود، یک میراث جهانی ثبت شده توسط سازمان یونسکو است. امروزه دانشمندان زیادی از سراسر جهان برای مطالعه روی فسیل دایناسورها به این محل سفر می کنند. محیط گرم، ارتفاع ۱۳۰۰ متر بالاتر از سطح دریا، پوشش گیاهی و جانوران بیابانی، از جمله ویژگی های زیست محیطی منطقه به شمار می آید. به این لحاظ می توان شرایط سخت کار مهندسان و کارگران پروژه فوق الذکر، خصوصاً در ماه های گرم سال را به خوبی تصور کرد.



پروژه ای مرکب از ۶ تونل و صدها کیلومتر بزرگراه

## راهسازی در سرزمین دایناسورها!

در آرژانتین دو پروژه بزرگ و عظیم راهسازی در دست اجرا است که یکی از آن ها مسیری از شمال تا جنوب این کشور را شامل می شود و دیگری در پهنه شمالی آرژانتین، یک شریان شرقی - غربی به حساب می آید. صحبت امروز ما در مورد پروژه ای مرکب از ۶ تونل و صدها کیلومتر بزرگراه است که همان معبر پهنه شمالی محسوب می شود.

بود که در بخشی از گالری های زیرزمینی به چشم می خورد. این فسیل ها مربوط به دایناسور هایی بود که میلیون ها سال پیش در شمال آرژانتین زندگی می کردند. البته رسوباتی که حاوی این فسیل ها بودند خود مشکلاتی را برای تیم های حفاری به وجود آوردند. با این اوصاف تونل ها باید ساخته می شد و فسیل ها نیز باید از گزند آسیب دیدگی های احتمالی مصون می ماندند.

#### □ یک شهر کوچک در بیابان

تأمین آب و غذا، مراقبت های پزشکی و حمل و نقل بیش از ۶۰۰ نفر کارگر و مهندسی که به طور ثابت و شبانه روزی در این پروژه عظیم فعالیت دارند، سختی های خاص خود را به همراه دارد. کار در یک محیط بیابانی باتوجه به آنکه ماشین آلات عمرانی نیاز به تجهیزات مختلفی دارند، بر سختی های این طرح راهسازی افزوده بود. تیم اجرایی در قالب یک شهر کوچک، حالا به درک متقابل و همزیستی مسالمت آمیز با یکدیگر رسیده اند.

#### □ ساخت تونل سخت تر از راهسازی

باتوجه به ارتفاع جبهه های کاری از سطح دریا و نیز طول چند کیلومتری تونل ها، این بخش از کار سخت تر از احداث مسیر های بزرگراهی است. با این حال عملیات حفاری هر ۶ تونل تا پایان سال ۲۰۱۱ میلادی پایان پذیرفت که البته این امر به معنای انجام ۶۰ درصد از کل کار تونل سازی ها بود. از آن پس مرحله لاینیگ تونل، شاتریت و نگهداری از محیط پیرامونی بخش حفاری شده، زهکشی تونل ها، کف سازی و روکش آسفالت به همراه تأمین و نصب تأسیسات مورد نیاز پیش آمد که به مرور زمان انجام شد. حالا گفته می شود در ماه ژوئیه سال ۲۰۱۳ میلادی، کل تونل ها آماده بهره برداری خواهند شد. البته استفاده از تونل ها مستلزم تکمیل بزرگراه های واقع بین آنها می باشد.

#### □ آموزش کار با ماشین آلات

از آنجایی که برخی تجهیزات کلیدی این پروژه از آخرین نسل ماشین آلات

شیلی و برزیل دو کشور قاره آمریکای جنوبی می باشند که بین آنها آرژانتین قرار گرفته است. آرزوی برقراری ارتباط زمینی بین این کشورها، از سالیان دور گذشته وجود داشته است اما این خواسته هیچگاه جنبه واقعیت پیدا نکرده بود. در سال های اخیر طرحی از سوی مقامات دولتی این کشور مورد پیگیری قرار گرفت تا با ایجاد یک معبر شریانی بتوان ارتباط ترانزیتی مورد نظر را فراهم ساخت. پروژه ای که به آن اشاره می شود از تونل ها و بزرگراه های متعددی تشکیل شده است.

#### □ ارائه اولین پیشنهاد

باتوجه به وجود معادن مختلف در کشورهای قاره آمریکا، دولتمردان آرژانتینی برای نخستین بار طرح اتصال کشورهای شیلی و برزیل از طریق خاک خود را مطرح ساخته اند. تحقق این امر ضمن توسعه شبکه جاده های کشور آرژانتین، عواید اقتصادی قابل توجهی نیز نصیب آنان می کرد. از طرفی به دلیل وجود بنادر ساو پائولو و پورتو آلگره در ساحل اقیانوس آرام از کشور برزیل و سواحل کوئیمبو در اقیانوس آرام از کشور شیلی، ساخت یک مسیر زمینی که این کشورها را به هم مرتبط سازد، توسعه تجاری صنعت آرژانتینی ها را نیز به همراه داشت.

#### □ کار در شرایط سخت

یک شرکت معروف بین المللی مسئولیت ساخت تونل ها و مسیر های بزرگراهی در این پروژه را برعهده گرفت. البته مدیران این شرکت بعدها به سختی های کار در مناطق دور افتاده که فاقد امکانات شهری بود، بارها اعتراض داشتند. آن ها معتقد بودند کار گاه های عمرانی از مراکز شهری دور بوده و به طور مثال برای تأمین آب آشامیدنی و یا دسترسی به برخی ملزومات ضروری، می بایست بعضاً حداقل ۱۵۰ کیلومتر مسیر را طی کنند تا به مایحتاج خود دسترسی پیدا کنند.

#### □ محافظت از فسیل ها!

یکی دیگر از ملاحظات مورد تأکید در این پروژه، محافظت از فسیل های

#### اخبار ریز و درشت عمرانی از سراسر جهان

### پروژه راهسازی در مرز ازبکستان و قزاقستان

یک بانک اروپایی برای بازسازی و توسعه جاده ای به طول ۶۲ کیلومتر در مرز کشورهای ازبکستان و قزاقستان، اقدام به پرداخت وام و تأمین اعتبار لازم کرده است. این پروژه بخشی از مسیر دسترسی شبکه ترانزیتی اروپای غربی به کشور چین است که روند حمل و نقل کالا را به میزان قابل توجهی بهبود می بخشد.

### توافق میان شیلی و آرژانتین

مقامات دولتی دو کشور شیلی و آرژانتین اخیراً توافقنامه ای را امضاء کرده اند که طی آن ساخت تونل آگونانگرو در دستور کار قرار می گیرد. این تونل دودهانه که ارتباط معابر بزرگراهی بین شیلی و آرژانتین را تسهیل می سازد، بخشی از یک پروژه عظیم به حساب می آید. برای تعیین پیمانکار طرح، ۴ ماه زمان صرف برگزاری مناقصات شد. گفته می شود کشور برزیل نیز به نوعی از این پروژه منتفع خواهد شد و از طریق زمینی به طور غیرمستقیم با کشور شیلی ارتباط خواهد داشت.

### مطالعات ایمنی در ساخت بزرگراه های جدید

آمار نشان می دهد که سالانه حدود ۱/۳ میلیون نفر بر اثر تصادفات جاده ای جان خود را از دست می دهند و بین ۲۰ تا ۵۰ میلیون نفر نیز از این رهگذر متحمل جراحت و آسیب دیدگی می شوند. در مواجهه با این واقعیت، مطالعات ایمن سازی راه ها به طور آکید در دستور کار سازندگان معابر بین شهری قرار گرفته است. دستور العمل واحدی که در این زمینه تهیه شده است به تصویب ۵۴ کشور از سراسر جهان رسیده و آن ها را ملزم به رعایت قوانین جدید کرده است. فارغ از نصب علائم ترافیکی و افزایش هشدار های ایمنی، مسائلی از قبیل بهبود ویژگی های هندسی جاده ها نیز در این دستور العمل گنجانیده شده است. منظور از ویژگی های هندسی، شیب راه، زاویه پیچ، تقاطع ها، نحوه انشعابات و راه های دسترسی است.

## پایان فاز نخست

محمد جواد شوشتری\*



این روزها محله پر آوازه و خوش نام جماران در شمال تهران به دست یکی از مهم ترین طرح های ساماندهی و زیباسازی سپرده شده و قرار است با برنامه ریزی های صورت گرفته، وضعیت این محله تاریخی و پر خاطره پایتخت، طی سه برنامه کوتاه مدت، میان مدت و بلندمدت بهبود یابد.

بخش عمده عملیات اجرایی در دوره کوتاه مدت این پروژه شامل کف سازی و مرمت دیوارهای محله جماران است که در اجرای آن به هویت تاریخی محله توجه شده است. در واقع طی این بخش از عملیات اجرایی تلاش شده تا اقدامات ترمیمی با فضای کالبدی محله همخوانی داشته باشد و حاصل کار در هماهنگی کامل با گذشته و تاریخ آن باشد.

البته اجرای اقدامات عمرانی در محیط های شهری، معمولاً با مشکل معارضات تأسیساتی مواجه است و به ویژه زمانی که شبکه های در هم تنیده تأسیسات شهری دچار فرسودگی باشند، این مشکل دوچندان می شود. عملیات اجرایی پروژه ساماندهی محله جماران نیز با مجموعه کاملی از این معارضات مواجه بوده و این در حالی است که شبکه های مربوط به تأسیسات فاضلاب، آب، برق و مخابرات در این محله سال هاست که مورد بی توجهی قرار گرفته اند. به همین دلیل در حال حاضر هماهنگی برای بازسازی و نوسازی این قبیل تأسیسات شهری در حال انجام است و بدون شک اتمام این بخش از عملیات، سبب تسریع عملیات بدنه سازی و کف سازی خواهد شد.

در حالی که سطح بیشتر خیابان های محله جماران دارای روکش آسفالت است، در طرح مورد اشاره سطح معبر به کف پوش های سنگی تغییر می یابد و به این ترتیب کیفیت معابر برای تردد خودروها و عابران پیاده بهبود می یابد. هم اکنون فاز اول پروژه ساماندهی و بهسازی محله جماران که شامل آماده سازی خیابان حسنی کیا از غرب تا بیمارستان قلب است، به اتمام رسیده و در فاز دوم پروژه، ادامه خیابان حسنی کیا به سمت غرب تا میدان جماران بهسازی و پیاده راه سازی خواهد شد.

\*مدیر عامل سازمان زیباسازی شهر تهران

سخن مسئول



عکس: ژنرالی است

وضعیت نسبت به گذشته بهتر شده است

## سهم خدمات مشاوره ای در فعالیت های عمرانی مناطق

عمرانی مناطق و سازمان ها در ارتباط با وضعیت بودجه اختصاص یافته به مشاوران، نشان دهنده وضعیت نسبتاً مطلوب بهره مندی معاونت های فنی و عمرانی مناطق از خدمات مشاوره ای بود. در حالی که کل بودجه عمرانی مناطق در سال جاری معادل ۷۶۱۳۲۰۰ میلیون ریال است، ۱۵۶۵۴ میلیون ریال آن صرف خرید خدمات مشاوره ای شده است که این عدد معادل ۶۷/۷۷ درصد کل بودجه عمرانی مناطق است. تعداد قراردادهای اینجینی در سال جاری جمعاً ۱۷۸ قرارداد بوده است.

چنانچه رقم بودجه عمرانی هر منطقه با میزان خرید خدمات مشاوره ای در همان منطقه مقایسه شود، این بار نسبت هایی در سطح هر یک از مناطق حاصل می شود. در این مقایسه معاونت فنی و عمرانی منطقه ۲ با اختصاص ۱۶/۵ درصد از بودجه عمرانی خود به خدمات مشاوره ای در صدر جدول قرار می گیرد. این در حالی است که مناطق ۱۱ و ۶ نیز به ترتیب با ۱۴/۲ و ۱۱/۶ درصد در رتبه های بعدی این جدول به چشم می خورند. اداره کل هماهنگی فنی و عمرانی مناطق و سازمان ها در این گزارش به ارزیابی عملکرد مشاوران عامل چهارم و همچنین آزمایشگاه های مقیم مناطق نیز پرداخته است. این ارزیابی ها بر اساس شاخص های دقیق کمی و کیفی صورت گرفته و در نهایت نشان دهنده میزان بهره مندی از خدمات مشاوران در سطح مناطق ۲۲ گانه است.

وقتی پژوهش و برنامه های مطالعاتی پیش در آمدی بر اتخاذ تصمیمات و اجرای پروژه های عمرانی باشد، نه تنها امور به شکلی اصولی و دانش محور پیش می رود بلکه از دوباره کاری و سعی و خطا پیشگیری شده و در نهایت زیر ساخت ها و خدمات مورد نیاز شهروندان با هزینه های منطقی تری در اختیار ایشان گذاشته می شود. از این رو می توان هزینه های بهره گیری از خدمات مشاوره ای در سطح معاونت های فنی و عمرانی مناطق ۲۲ گانه شهرداری تهران را به عنوان شاخصی برای سنجش میزان پژوهش محور بودن پروژه های عمرانی در کل سطح شهر در نظر گرفت. در حقیقت میزان این هزینه ها و نسبت آن به کل بودجه عمرانی مناطق، می تواند معیاری برای انجام طرح های زیر بنایی شهر طبق اصول استاندارد فنی و مهندسی باشد و البته به عنوان شاخصی برای ارزیابی و امتیاز بندی عملکرد آن ها مدنظر قرار گیرد.

مشارکت هر چه بیشتر مشاوران در فعالیت های فنی و عمرانی مناطق، همچنین به معنای افزایش ظرفیت کارفرمایی و برنامه ریزی بهتر برای اقدامات و طرح های آتی است تا به این ترتیب مناطق ۲۲ گانه بتوانند با روند معقول تری به سمت چشم انداز های پیش بینی شده در طرح جامع شهر تهران حرکت کنند و از صحت مسیری که برای نیل به این هدف در نظر گرفته اند، مطمئن شوند.

در هفته ای که گذشت، ارائه گزارشی از سوی اداره کل هماهنگی فنی و

۴

با تمام کم لطفی های صورت گرفته به شهرداری تهران در سال های اخیر، لزوم تصمیم گیری در سست در مورد پروژه ها و برهیز از اسراف و ولخرجی، همواره سر لوحه برنامه های مدیریت شهری در این سال ها بوده است. برای سال آینده نیز کمترین سهم از بودجه شهرداری به هزینه های جاری اختصاص یافته و در کنار هزینه امور زیر بنایی، سهمی هم برای مقوله نگهداشت سرمایه های شهر از قبیل راه ها و ابنیه کنار گذاشته شده است. این بودجه کاملاً هدمند و معنادار تنظیم شده و در صورت تحقق حد اکثری آن، بسیاری از مشکلات و دغدغه های شهروندان پایتخت رتق و فتق خواهد شد. وقتی از حق و حقوق مردم تهران صحبت می کنیم باید متوجه باشیم که این کلانشهر، حدوداً یک هفتم جمعیت کل کشور را در بطن خود دارد و رسیدگی به وضعیت آن جنبه ملی دارد.

۳

امروز سهم درآمدهای پایدار از کل بودجه شهرداری تهران به ۳۶ درصد افزایش یافته است که این خبر خوش را باید به فال نیک بگیریم. برای بودجه سال ۱۳۹۲ نیز با توجه به شرایط اقتصادی کشور، مهم ترین موضوعات و طرح ها معیار بر آورد بودجه قرار گرفته اند و نهایتاً سعی صورت گرفته تا هزینه های جاری کاهش یابند. این رویکرد البته در سال جاری نیز مدنظر بود و به همین دلیل، علیرغم مشکلات موجود باز هم چالش جدی در پیشبرد برنامه ها رخ نداد. اما تمام این تلاش های مجدانه باعث نمی شود که حقوق مسلم پایتخت نشینان در ازآمدهای ملی نادیده گرفته شود. این که گفته می شود بدهکاری دولت از بابت درآمدهای سوخت و جرایم به شهرداری تهران ۱۲۰۰ میلیارد تومان است، یک واقعیت تعجب برانگیز و یک پرسش بی پاسخ است.

۲

سال آینده نیز سال تمرکز روی پروژه های نیمه تمام خواهد بود. در این میان احداث خطوط باقی مانده مترو و تجهیزات مورد نیاز آن یک ضرورت انکار ناپذیر به حساب می آید. بنابراین اگر دولت سهم خود در هزینه های توسعه خطوط حمل و نقل ریلی و زیرزمینی تهران را بپردازد، می توان از بودجه مصوب شهرداری پایتخت به شکلی فراگیر و در تمام حوزه های شهری استفاده کرد. این حق مردم است و هیچ ارتباطی به نوع تعاملات و ارتباطات دولت و شهرداری ندارد. ذکر این نکته ضروری است که با توجه به افزایش سرسام آور هزینه ها و قیمت ها، مدیریت شهری پایتخت با دقت نظر هر چه تمام تر و البته اعمال اقتصاد مقاومتی در مورد طرح های خود، به دخل و خرج می پردازد و از این حیث هیچ گونه ولخرجی متوجه نهاد مذکور نیست.

۱

در آخرین جلسه شورای اسلامی شهر تهران، مسأله دریافت درآمدهای قانونی که باید از سوی دولت به شهرداری ارائه شود و تکرانی هایی که از این بابت وجود دارد، بحث اصلی نشست بود. واقعیت آن است که اگر مدیریت شهری پایتخت هیچ سهمی از درآمدهای ملی نداشته باشد، آن گاه با توجه به حجم عملیات عمرانی مورد نیاز برای توسعه زیر ساخت های شهری در تهران باید فکر چاره های اساسی کرد. بودجه سال آینده شهرداری مثل سنوات گذشته شامل دو بخش نقدی و غیر نقدی است که تحقق بودجه غیر نقد خود داستان مفصلی داشته و احتمالاً در سال ۱۳۹۲ به طور کامل محقق نمی شود. این در حالی است که با توجه به طرح های ضروری و مورد نیاز شهرمان، همین بودجه نقدی مصوب نیز معمولاً کفایت نمی کند.

خیم کلام: تقسیم بار مشکلات پروژه های عمرانی