

شهر

همشهری



کیفیت روسازی معابر

۱ معاون فنی و عمرانی شهرداری تهران در مراسم بهره‌برداری از تقاطع غیر همسطح بزرگراه شهید بابایی با جاده تلو تاکید کرد که در حوزه اقدامات فنی و عمرانی شهرداری، اجازه ندادیم که پروژه‌های اسم و رسم‌داری همانند تونل نیایش، بزرگراه طبقاتی صدر و بزرگراه امام‌علی (ع) سایر پروژه‌ها را دچار رکود کنند و همان‌طور که در این پروژه‌های عظیم کار کردیم، در دیگر پروژه‌ها نیز فعالیت کردیم. این نخستین بار نبود که دکتر مازیار حسینی بر ضرورت توجه یکسان به همه طرح‌های عمرانی تاکید می‌کرد. وی همواره اعتقاد داشته که در کنار احداث پروژه‌های عظیم، باید به اقدامات کوچک و تاثیرگذار عمرانی نیز توجه کرد.

۲ سال گذشته در حوزه معاونت فنی و عمرانی، سال نهضت آسفالت و تلاش برای افزایش کیفیت روسازی معابر بود. در همین سال بود که اجرای طرح‌های موردی از قبیل طرح ارتقای کیفیت عملیات لکه‌گیری معابر مورد توجه قرار گرفت و در خلال آن شهروندان تهرانی و حتی بسیاری از بیمانکاران و عوامل اجرایی برای نخستین بار با نحوه صحیح و اصولی این عملیات آشنا شدند. از آن زمان لکه‌گیری هندسی به یکی از اصلی‌ترین اقدامات تمام طرح‌های موردی تبدیل شد و فعالیت‌های پیشگیرانه همچون درزگیری روکش معابر، به صورت مستمر در سطح بزرگراه‌ها و معابر اصلی به اجرا درآمد.

۳ روزگاری در شهر تهران فعالیت‌های عمرانی شهرداری در سطح معابر، با تراش و روکش کلی آسفالت شناخته می‌شد. در واقع اقدامات کم‌هزینه و تاثیرگذاری همچون لکه‌گیری و درزگیری، نه چندان مورد توجه بود و نه با معیارها و ضوابط دقیق فنی اجرا می‌شد. نهضت آسفالت نه تنها کیفیت روکش بزرگراه‌ها و معابر اصلی را افزایش داد بلکه جلوی اقدامات ترمیمی پرهزینه را گرفت و از سرمایه‌سوزی و هدر رفتن منابع جلوگیری کرد.

۴ اگر قائل به این باشیم که اقدامات کوچک و ضروری نباید در خلال اجرای پروژه‌های بزرگ به دست فراموشی سپرده شوند، باید بپذیریم که نهضت آسفالت هنوز ظرفیت‌های زیادی برای افزایش رضایتمندی عمومی شهروندان و مدیران بیت‌بینه منابع دارد. به هر حال بهبود کیفیت اجرای عملیات مرمت و بهسازی معابر، سقف از پیش تعیین شده‌ای ندارد. از سوی دیگر در کنار بهبود وضعیت روکش بزرگراه‌ها و معابر شریانی، کوچه‌ها و گذرگاه‌های فرعی نیز باید مورد توجه بیشتر معاونت‌های فنی و عمرانی مناطق قرار بگیرد تا نهضتی که طی سال‌ها و ماه‌های اخیر در سطح معابر پایتخت آغاز شده، بی‌نتیجه و ناتمام نماند.



میزان رضایتمندی از اتفاقات عمرانی ۳ ماه اخیر تهران در گفت‌وگو با مردم

بزرگراه امام‌علی^(ع) ۱۰۰ درصد

همان‌طور که هفته گذشته در خبرها داشتیم، شهر تهران در فاصله زمانی بین آغاز بهره‌برداری از تونل نیایش تا افتتاح تقاطع غیر همسطح جاده تلو با بزرگراه شهید بابایی، شاهد اضافه شدن ۵۷ کیلومتر معبر بزرگراهی به معابر پایتخت بود. در این برهه ۱۰۲ روزه اتفاقات عمرانی مهمی رخ داد که نتیجه تمام آن‌ها، گشایش‌های ترافیکی تاثیرگذار در سطح شهر بود. اما این که شهروندان تا چه اندازه از افتتاح پروژه‌های یادشده منتفع شده‌اند و میزان رضایتمندی آنان در دوران بهره‌برداری چه مقدار است، پرسشی بود که پاسخ آن را در گفت‌وگوی رودررو با ایشان جویا شدیم.

صفحه ۴

۱۰۷ | از دهه طلایی هنوز ۷ سال باقی است

مراکش و شبکه بزرگراهی جدید

برگزاری کنفرانس بزرگ حمل و نقل منطقه‌ای با تمرکز روی ارتباط کشورهای شمال قاره آفریقا و مدیترانه که حدود ۲ سال پیش انجام شد، متولیان امر در مراکش را به فکر انداخت...

۱۰۲ | تهران از نقطه نظر سفرای کشورهای خارجی

پیشرفت پایتخت محرز است

تهران شهری است که از باغ‌هایی بسیار بزرگ پوشیده شده و انواع میوه‌ها در آن یافت می‌شوند. این شهر پایتخت ایالتی است که به همین نام خوانده می‌شود و مقر خان است...

و در عین حال پیشرفته شمال اروپا که بگذریم، حتی دبیر اول سفارت مالزی نیز تهران را شهری توسعه یافته خواند و یادآور شد: کاملاً مشهود است که پروژه‌های عظیمی در این شهر در حال اجرا است. شکی نیست که ثبت این بازخوردها در آرشینو خبرگزاری‌ها و رسانه‌های شهری نیز نوعی تاریخ‌نگاری محسوب می‌شود. به این ترتیب در حالی که به برکت وجود سفرنامه‌ها تصور ما از گذشته‌های دور پایتخت شامل باغ شهری ملو از درختان میوه و نهرهای جاری است، تصویر آیندگان از تهران امروز شهری برخوردار از بزرگراه‌ها و معابر شهری فاخر خواهد بود.

□ ضرورت حفظ معماری سنتی

افزایش پارک‌ها و فضای سبز حاشیه بزرگراه‌ها، توسعه امکانات حمل و نقلی و زیرساخت‌های عمرانی، مهم‌ترین محور نقطه نظرات سفرای کشورهای خارجی در مورد پیشرفت‌های اخیر تهران بود. اما تحلیل دقیق‌تر این اظهارنظرها نشان می‌دهد که گفته‌های این میهمانان خارجی دغدغه‌هایی نیز دربر دارد؛ مواردی که البته از نگاه شهروندان تهرانی نیز دور نمانده است. «دل مرمول» سفیر بلژیک با اشاره به ساختمان‌های بلند و برج‌های سربه‌فلک کشیده شمال تهران، ضرورت حفظ معماری سنتی ایرانی را مورد تأکید قرار داد و گفت: امیدوارم تمام قسمت‌های تاریخی تهران حفظ شود، زیرا من در شهری زندگی می‌کنم که در آن برج‌ها جایگزین بافت‌های قدیمی شده‌اند. تأکید بر حفظ معماری سنتی در ساخت و سازهای شهری در اظهارات سایر میهمانان خارجی شهر تهران نیز به چشم می‌خورد. «مارو داماش نونس» سفیر پرتغال با تأکید بر این که حفظ فضاهای قدیمی شهر بسیار اهمیت دارد، می‌افزاید: باغ‌های ایرانی که نشان‌دهنده هنر معماری ایرانیان در دوره‌های مختلف تاریخی است، به نحوی مطلوب در تهران حفظ شده است.

□ آلودگی هوا، بزرگ‌ترین مشکل پایتخت

اما اگر این پرسش را با سفرای کشورهای خارجی در کشورمان مطرح کنید که بزرگ‌ترین مشکل زندگی در پایتخت ایران چیست، پاسخی جز آلودگی هوا نمی‌شنوید. «یان بوری» سفیر اسلواکی باین آن که یکی از مشکلات اساسی تهران آلودگی هوا و ترافیک است، یادآور شد: هرچند این مشکل در تمام کلانشهرهای دنیا وجود دارد، اما باید در این زمینه تدابیر بیشتری اتخاذ شود. سفیر بلژیک در این زمینه می‌گوید: همانند دیگر کلانشهرهای دنیا، مشکل آلودگی هوای تهران نیز وجود دارد که در حال حاضر تا حدی برطرف شده است. البته ترافیک سنگین از دیگر دشواری‌های زندگی در تهران است که مترو و اتوبوس‌های تندرو به کمک حل این مشکل آمده است.



تهران از نقطه نظر سفرای کشورهای خارجی پیشرفت پایتخت محرز است

«تهران شهری است که از باغ‌هایی بسیار بزرگ پوشیده شده و انواع میوه‌ها در آن یافت می‌شوند. این شهر پایتخت ایالتی است که به همین نام خوانده می‌شود و مقر خان است. تهران بر سر راه فیروز کوه واقع شده و خیابان‌های آن از نهرهایی که تعداد آن‌ها فوق‌العاده زیاد است، سیراب می‌شوند. همین نهرها برای آبیاری باغات نیز مورد استفاده قرار می‌گیرند. خیابان‌ها پر از درخت چنار است و تمام این درختان، تنومند و زبیا هستند...»

پایتخت بازدید کردند. اظهارات این بازدیدکنندگان در مورد توسعه امکانات و زیرساخت‌های شهر تهران، از جنبه‌هایی شبیه همان سفرنامه‌هایی است که سیاحان خارجی در مورد آبادی و سرسبزی پایتخت نگاشته‌اند. نگاهی به وضعیت توسعه یافته کشورهای متبوع برخی از این سفرا نشان می‌دهد که تهران به راستی در مسیر پیشرفت و عدالت قرار گرفته و در آینده نگاه دیگران نیز به همین شکل جلوه می‌کند.

این سطور بخشی از سفرنامه «پیتر و دلاواله» جهانگرد معروف ایتالیایی است که در قرن هفدهم میلادی به ترکیه، ایران و هند سفر کرده است. مشاهدات دلاواله از تهران مربوط به عصر سلطنت شاه عباس است و از این رو یکی از قدیمی‌ترین نگارش‌های تاریخی در مورد گذشته‌های دور پایتخت به‌شمار می‌آید؛ نوشته‌هایی که البته تعدادشان در سفرنامه‌های سیاحان خارجی کم نیست. سفرنامه‌ها یکی از مهم‌ترین منابع تاریخی برای اطلاع از اوضاع اجتماعی و سیاسی جوامع در قرون گذشته است. آنچه مطالعه این متون را نسبت به سایر منابع تاریخی جذاب‌تر می‌کند، امکان شناخت خود در آینه دیگران است چرا که این نوشته‌ها معمولاً توسط جهانگردان خارجی نگاشته شده و از این رو با سایر نگارش‌های تاریخی متفاوت است. اگرچه گاهی برخی از سیاحان در ادراک و ثبت مشاهدات خود اشتباهاتی داشته‌اند، اما امروزه از نظر اکثر تاریخ‌نگاران، سفرنامه‌ها شامل اظهارنظرهایی خالی از حب و بغض و البته بی‌طرفانه است. نکته جالب توجه آن است که تهران هنوز هم از دید سفیران و ماموران کشورهای خارجی شهری زیبا به‌نظر می‌رسد. در هفته‌های اخیر ۲۵ تن از سفرای کشورهای خارجی از برخی از پروژه‌های شهری

رفع یک دغدغه دیگر

دکتر مازیار حسینی*



با توسعه مناطق شرقی تهران و تقاضای فزاینده رفت‌وآمد به لواسان، اوشان و فشم، تقاطع غیر همسطح تلو-بابایی به یکی از نقاط پر حادثه و غیرایمن تبدیل گشته بود که تنها برخی از جهت‌های حرکتی در آن موجود بود؛ همین امر باعث می‌شد تا به عنوان مثال از لوپ اتصال جنوب بزرگراه بابایی به مسیر جاده تلو، خودروها به صورت رفت و برگشت در هر دو جهت مخالف یکدیگر حرکت نمایند که این مساله با توجه به شیب نامناسب و بسیار تند لوپ مذکور و عبور همزمان ماشین‌آلات سنگین از آن، باعث بروز تصادفات متعدد و البته خطرناک می‌گردید. از سوی دیگر، عرض نامناسب گذر و ارتفاع کم پل موجود در مسیر جاده تلو باعث کندی رفت‌وآمد و مشکلات عبوری رانندگان شده و نبود شبکه جمع‌آوری مناسب آب‌های سطحی سبب غرق آب شدن جاده در مواقع بارندگی می‌گردید. به علاوه توسعه منطقه حکیمیه و بخش‌های مسکونی-صنعتی متصل به آن، برقراری ارتباط امن و قابل قبول این منطقه را با بزرگراه استراتژیک شهید بابایی بیش از پیش ضروری کرده بود، لذا بر اساس یک کار مطالعاتی جامع، نسبت به طراحی یک تقاطع غیر همسطح به همراه مسیرهای توزیع و ارتباطی مورد نیاز در هر دو بخش بزرگراه بابایی و جاده تلو اقدام گردید تا بتوان پاسخگوی نیازهای حال و آینده شهروندان بود.

براین اساس عملیات اجرای تقاطع غیر همسطح بزرگراه شهید بابایی با جاده تلو از فروردین ماه ۱۳۹۰ رسماً آغاز گردید و در مدت زمان ۲۶ ماه به انجام رسید که با توجه به موضوع رفع معارضات ملکی، انحراف ترافیک مورد نیاز در هر دو مسیر پرتردد این طرح و رفع معارضات تأسیساتی که برخی از آن‌ها از جمله خط انتقال سوخت مخازن قوچک و خط انتقال گاز شمال شرقی تهران کار سنگینی را می‌طلبید، مدت زمان بسیار مناسب و قابل قبولی به نظر می‌رسد.

از این پس جاده تلو در محدوده شهر تهران به بلواری با سه خط عبوری در هر سمت تبدیل شده است. علاوه بر این شاهد حذف مسیرهای نایمن و غیر استاندارد پیشین تقاطع بزرگراه شهید بابایی با جاده تلو و تبدیل آن به یک تقاطع ایمن و مناسب با دسترسی‌های حرکتی کامل خواهیم بود.

*معاون فنی و عمرانی شهردار تهران

یک افتتاحیه در کهریزک

هفته گذشته بازار بازدیدها و نشست‌های تخصصی در حوزه معاونت فنی و عمرانی شهرداری تهران داغ بود. روز یکشنبه ۱۹ خردادماه دکتر مازیار حسینی به اتفاق هیات همراه از چند پروژه عمرانی جنوب پایتخت شامل تقاطع‌های غیر همسطح کهریزک با جاده قدیم قم، پیش‌ورودی حرم مطهر امام خمینی (ره) و تقاطع‌های غیر همسطح بزرگراه سعیدآباد و محور احمدآباد مستوفی با بزرگراه آزادگان بازدید به عمل آورد. دوشنبه ۲۰ خردادماه کمیته پژوهشی و کمیسیون تصویب طرح‌ها برپا شد و طی آن برخی طرح‌های مطالعاتی مورد بررسی قرار گرفت. سه‌شنبه ۲۱ خردادماه بازدید از پروژه بزرگراه طبقاتی صدر صورت گرفت و چهارشنبه ۲۲ خردادماه پل‌های تقاطع غیر همسطح کهریزک با جاده قدیم قم (محور خیابان شهید بهشتی) با حضور معاون فنی و عمرانی شهرداری تهران، مدیر عامل سازمان مهندسی و عمرانی شهر تهران، شهردار کهریزک و رئیس شورای شهر کهریزک افتتاح شد. هفته گذشته این خبر از قول دکتر مازیار حسینی در رسانه‌ها بازتاب داشت که دسترسی‌های باقی‌مانده در بزرگراه امام علی (ع) تا پایان شهر یورماه، تکمیل و زیر بار ترافیک خواهند رفت. آغاز عملیات روکش آسفالت در تقاطع‌های غیر همسطح محور احمدآباد مستوفی و بزرگراه سعیدآباد با بزرگراه آزادگان از دیگر خبرهای مهم روزهای اخیر بود. کارخانه شماره ۶ آسفالت سازمان مهندسی و عمرانی شهر تهران نیز هفته پیش رسماً به بهره‌برداری رسید.



عمران شهر: پل طبقاتی صدر به تدریج تکمیل می‌شود. دوشنبه ۲۰ خردادماه ۱۳۹۲



مدیر کل اداره هماهنگی فنی و عمرانی مناطق و سازمان ها:

عملکرد همه زیر ذره بین است

در سال ۱۳۸۴ که برای نخستین بار فهرستی اولیه از پیمانکاران فعال در پروژه‌های عمرانی شهرداری تهران تهیه شد، کمتر کسی تصور می‌کرد ۷ سال بعد یعنی در سال ۱۳۹۱ متوسط رتبه پیمانکاران فعال در پروژه‌های عمرانی شهرداری تهران به شاخص ۴/۱۵ ارتقاء یابد.

مهندس شهرام باقری با حوصله به تمام سوالات ما در زمینه آخرین وضعیت فهرست‌های مجاز شرکت‌های همکار پاسخ گفت.

فروردین ماه امسال اعلام کردید که متوسط رتبه پیمانکاران فعال در پروژه‌های عمرانی شهرداری تهران طی سال ۹۱ بهبود یافته است. ارتقا این شاخص از رقم ۴/۵ به ۴/۱۵ به چه معناست؟

در گذشته‌ای نه چندان دور، بخش عمده فعالیت‌های عمرانی مناطق توسط پیمانکارانی با رتبه‌های پایین نظیر گریدهای ۴ و ۵ انجام می‌شد. ناگفته نماند که بسیاری از این عوامل اجرایی حتی فاقد گواهینامه‌های تأیید صلاحیت بودند و جایگاهی در طبقه‌بندی رتبه‌ای نداشتند. طی سال‌های ۱۳۸۹ و ۱۳۹۰، از پیمانکاران بالاتر رتبه کشور دعوت به عمل آمد تا نقش فعال‌تری در پروژه‌های عمرانی شهرداری تهران ایفاء کنند؛ درخواستی که البته با تعیین ظرفیت کاری پیمانکاران از سوی مدیران شهری، مورد حمایت قرار گرفت. به این ترتیب در طول سال گذشته ثبت‌نام از پیمانکاران به منظور حضور در فهرست مجاز شرکت‌های همکار، افزایش چشمگیری یافت. این رویداد با اقبال شرکت‌های پیمانکاری صاحب‌نام همراه بود. همین امر سبب شد که متوسط رتبه پیمانکاران فعال در پروژه‌های عمرانی پایتخت به سمت رتبه‌های بالاتر ارتقا یابد. به عنوان مثال در طول سال ۹۱ تعداد پیمانکاران گریه‌گر در فهرست یادشده به میزان ۳۰ درصد و تعداد پیمانکاران گریه‌گر به میزان ۲۰ درصد افزایش یافته است.

سال گذشته فهرستی اولیه از مشاوران مجاز به همکاری در پروژه‌های عمرانی شهرداری تهران با وجود مشاوران در تخصص‌ها و رتبه‌های مختلف تشکیل شد. آیا این فهرست نیز در

معاونت فنی و عمرانی شهرداری تهران در سال‌ها و ماه‌های اخیر به منظور افزایش ظرفیت‌های کارفرمایی و همچنین فراهم کردن شرایط حضور پیمانکاران و مشاوران توانمند در مجموعه فعالیت‌های عمرانی پایتخت، دست به اقدامات مختلفی زده است. به موجب این فعالیت‌ها ضمن ارزیابی مشاوران، پیمانکاران و تولیدکنندگان مصالح عمرانی و همچنین تدوین ضوابط و دستورالعمل‌های مرتبط با اجرای پروژه‌ها، نتایج و دستاوردهای مهمی حاصل شده است که از آن جمله می‌توان به جلوگیری از فعالیت مشاوران و پیمانکاران فاقد گواهینامه صلاحیت و همچنین تولیدکنندگان غیراستاندارد در پروژه‌های عمرانی پایتخت اشاره کرد.

با خروج عوامل اجرایی غیرمجاز از گردونه رقابت برای حضور در فعالیت‌های عمرانی شهر تهران، اقدامات مکمل دیگری نیز به اجرا درآمده تا زمینه حضور پیمانکاران و مشاوران بالاتر رتبه، بیش از پیش تقویت شود. در این میان تخصیص ظرفیت کاری، هم‌زمان به مشاوران و پیمانکاران رتبه‌های مختلف و پایش مستمر عملکرد آن‌ها از جمله این اقدامات است که در نتیجه برای مشارکت بیشتر شرکت‌های صاحب‌نام در توسعه و آبادانی شهر، انگیزه بسیار زیادی ایجاد کرده است. حالا حضور پررنگ‌تر همین شرکت‌ها در مجموعه فعالیت‌های عمرانی پایتخت و در نتیجه افزایش کیفیت پروژه‌های عمرانی مناطق نشان می‌دهد تلاشی که طی سال‌های گذشته به منظور تدوین فهرست مجاز پیمانکاران، مشاوران و تولیدکنندگان مورد پیگیری قرار گرفت، به ثمر نرسیده است.

در هفته‌ای که گذشت ضمن گفت‌وگو با مدیر کل اداره هماهنگی فنی و عمرانی مناطق و سازمان‌ها، به ارزیابی بیشتر این دستاورد مهم پرداختیم.

ماه‌های اخیر دچار تحولات کمی و کیفی شده است؟

هم‌اکنون ۳۴۰ شرکت مشاور با رتبه‌سه، ۹۹ شرکت با رتبه‌دو و ۱۶۶ شرکت با رتبه‌یک در فهرست مشاوران مجاز به همکاری در پروژه‌های عمرانی شهرداری تهران حضور دارند. تعداد اعضای این فهرست طی یک سال گذشته تقریباً برابر شده است. از سوی دیگر مشارکت چنین حجم وسیعی از مشاوران گریه‌گر یک موفقیتی قابل ملاحظه محسوب می‌شود. به هر حال نباید فراموش کرد که حضور چنین شرکت‌هایی در پروژه‌های عمرانی مناطق ۲۲ گانه شهرداری تهران طی یک سال گذشته افزایش یافته است.

روزگاری در شهر تهران بسیاری از جداول بتنی در خلال اجرای

انبوه پروژه‌های عمرانی در کنار خیابان قالب می‌خورد، در همان جا عمل آوری می‌شد و در نهایت در همان محل نیز نصب می‌گردید.

با مکانیزه شدن این امور، بخشی از فهرست مجاز شرکت‌های همکار به تولیدکنندگان مصالح عمرانی اختصاص یافت. آیا به موازات بهبود وضعیت شرکت‌های همکار در بخش مشاورین و پیمانکاران، فهرست تولیدکنندگان مجاز نیز نسبت به گذشته رشد داشته است؟

در سال ۱۳۸۹ که فهرست اولیه تولیدکنندگان مجاز منتشر شد ۱۸ کارخانه تولید جداول بتنی، ۱۱ کارخانه تولید کفپوش و ۱۹ کارخانه آسفالت گرم، صاحب صلاحیت شناخته شدند. حالا با انجام ارزیابی‌های دقیق میدانی، تعداد تولیدکنندگان مصالح با کیفیت در فهرست شرکت‌های همکار افزایش قابل‌قبولی داشته است. به عنوان مثال در ماه‌های انتهایی سال ۹۱ تعداد کارخانجات تولید جداول بتنی به ۳۱ واحد رسید و کارخانجات تولید کفپوش بتنی نیز به ۲۷ واحد افزایش یافت. این رشد کمی در تعداد واحدهای مجاز به همکاری در فعالیت‌های عمرانی شهرداری تهران، در شرایطی رخ داده است که تعدادی از واحدهای تولیدی به دلیل تخطی از استانداردهای کیفی از گردونه رقابت خارج شده‌اند. علاوه بر این، تولیدکنندگان زیادی وجود دارند که خواستار همکاری با پروژه‌های عمرانی شهرداری تهران هستند. در این راستا ارزیابی‌های میدانی براساس ضوابط دقیق فنی ادامه دارد و می‌توان انتظار داشت که تعداد تولیدکنندگان مجاز از آنچه هست، بیشتر شود.

آیا این ارزیابی‌ها فقط در مورد شرکت‌هایی انجام می‌شود که هنوز موفق نشده‌اند وارد فهرست مجاز شوند؟

نه، این طور نیست. طی سال گذشته ۷۶ بازدید از کارخانجات تولیدکننده جداول بتنی و ۴۹ بازدید از کارخانجات تولیدکننده کفپوش‌های بتنی انجام شد. کارشناسان اداره کل هماهنگی فنی و عمرانی مناطق و سازمان‌ها، ۴۵ بازدید نیز از واحدهای تولید آسفالت گرم داشته‌اند. بدون شک چنین حجم وسیعی از پیمایش‌های میدانی فقط شامل بررسی واحدهای در حال انتظار ورود به فهرست مجاز نبوده است، بلکه عملکرد تمام تولیدکنندگان مجاز نیز زیر ذره‌بین قرار دارد تا ضوابط و معیارهای فنی به دقت رعایت شوند. بد نیست بدانید که در طول سال گذشته ۱۲۸ اخطار کتبی برای برخی از تولیدکنندگان صادر و همان‌گونه که گفته شد، از ادامه همکاری با تعدادی از واحدهای تولیدی جلوگیری به عمل آمد.

سنگدال هم یکی از مصالح پرمصرف عمرانی است. اتفاقاً فروردین

امسال اعلام کردید که قرار است تامین این محصول نیز براساس فهرست‌های مجاز تولیدکنندگان، ضابطه‌مند شود. آیا این تصمیم شکل عملیاتی نیز به خود گرفته است؟

بله، در حال حاضر سرگرم ایجاد مقدمات مورد نیاز برای انتشار چنین فهرستی هستیم. واقعیت آن است که ابتدا باید استانداردها و ضوابط لازم برای پذیرش سنگدال‌های بتنی تدوین شود تا بتوان براساس آن به ارزیابی کارخانجات تولیدکننده پرداخت.



آزمایش خاک و شناسایی لایه‌های مختلف زمین

یکی از پیش‌نیازهای لازم برای اجرای پروژه‌های عمرانی، آزمایش خاک و شناسایی لایه‌های مختلف زمین است. بهترین روش برای این کار، آزمایش نمونه‌های حاصل از گمانه‌زنی یا چاه‌زنی است. در این روش کارشناسان ژئوتکنیک پس از حفر چاه‌هایی در زمین، به برداشت نمونه‌های مکعبی شکل می‌پردازند تا بتوانند در آزمایشگاه خاک، دانه‌بندی بستر اجرای پروژه را تجزیه و تحلیل کنند. میزان باربری خاک عاملی تعیین‌کننده در نحوه اجرای پروژه‌های عمرانی است. به عنوان مثال برای احداث معبر ترافیکی روی یک بستر سست و ریزدانه ابتدا باید حجم نسبتاً زیادی از خاک را برداشت و سپس با استفاده از آهک به تثبیت بستر موجود پرداخت. علاوه بر این، اجرای پایه پل‌های سواره‌رو در چنین بستری نیازمند حفاری و بتن‌ریزی شمع‌های عمیق است.

میزان باربری خاک به عواملی همچون وزن مخصوص، شکل ذرات و دانه‌بندی خاک بستگی دارد. در واقع خاک‌هایی که که دارای درصد بیشتری از دانه‌های درشت می‌باشند، پس از تراکم شدن به وزن مخصوص بالاتری می‌رسند. از سوی دیگر هرچه مقدار دانه‌های گوه‌دار و شکسته در یک توده خاکی بیشتر باشد، میزان باربری آن نسبت به توده‌های تشکیل شده از دانه‌های گرد بیشتر است. در واقع هرچه طیف دانه‌بندی خاک کامل‌تر باشد، امکان تراکم‌پذیری و ایجاد قفل و بست بین ذرات آن بیشتر است.

پیمایش و پیمانید

آغاز برداری از قطعات کهریزک با جاده قدیم، ۲۲ خرداد ماه ۱۳۹۲

پیمایش و پیمانید



میزان رضایتمندی از اتفاقات عمرانی ۳ ماهه اخیر تهران در گفت و گو با مردم

بزرگراه امام علی (ع) ۱۰۰ درصد

همان طور که هفته گذشته در خبرها داشتیم، شهر تهران در فاصله زمانی بین آغاز بهره‌برداری از تونل نیایش تا افتتاح تقاطع غیر همسطح جاده تلو با بزرگراه شهید بابایی، شاهد اضافه شدن ۵۷ کیلومتر معبر بزرگراهی به معابر پایتخت بود. در این برهه ۱۰۲ روزه اتفاقات عمرانی مهمی رخ داد که نتیجه تمام آن‌ها، گشایش‌های ترافیکی تاثیرگذار در سطح شهر بود. اما این که شهروندان تا چه اندازه از افتتاح پروژه‌های یادشده منتفع شده‌اند و میزان رضایتمندی آنان در دوران بهره‌برداری چه مقدار است، پرسشی بود که پاسخ آن را در گفت و گوی رودررو با ایشان جویا شدیم.

چنانچ روز ۱۸ اردیبهشت ۱۳۹۲، بزرگراه امام علی (ع) روز ۳ خرداد ۱۳۹۲ و تقاطع غیر همسطح بزرگراه شهید بابایی با جاده تلو روز ۸ خرداد ۱۳۹۲ به بهره‌برداری رسیدند. برای اطلاع از کم و کیف میزان رضایتمندی مردم و نیز سطح اثربخشی این پروژه مهم عمرانی، به میان آن‌ها رفتیم و نقطه نظرات یکصد نفر را در مورد هر پروژه جویا شدیم. این آمارگیری اغلب از بین کسانی صورت گرفت که یا در مناطق پیرامونی پروژه‌ها زندگی کرده و یا به طور روزانه از پل‌ها، بزرگراه‌ها، تونل و سایر ابنیه احداث شده استفاده می‌کنند. در کنار این امر، میزان استقبال شهروندان از امکانات جدید شهری در یک بازه زمانی منتهی به روز سه‌شنبه ۲۱ خرداد پایش شد و ضمن اطلاع از سطح رضایتمندی مردم، انتقادات و پیشنهادات آنان نیز جمع‌بندی شد. آنچه در ادامه از نظراتان خواهد گذشت، بررسی اجمالی تاثیرات ترافیکی، میزان رضایتمندی و استقبال از پروژه‌ها و زمان انجام هر طرح و انتقادات و پیشنهادات مرتبط با هر پروژه می‌باشد که به تفکیک آورده شده است.

ارزنده برخوردار بود و همین امر باعث شد هم مدیریت شهری احساس مسئولیت بیشتری کند و هم عزم عمومی برای داشتن شهری بهتر تبلور یابد.

□ از تونل نیایش تا تقاطع تلو - بابایی

هنوز ۲ هفته از افتتاح بزرگراه شهید باقری (حداصل خیابان استقلال تا بزرگراه شهید بابایی) نگذشته بود که خبر آغاز بهره‌برداری از تونل نیایش در روز ۲۸ بهمن ۱۳۹۱ رسماً اعلام شد، اما انگار افتتاح این تونل مقدمه‌ای بود بر پایان عملیات اجرایی چند پروژه عمرانی بزرگ دیگر. در ادامه، قطعه پایانی بزرگراه آزادگان (بخش حد فاصل پل کن تا پل شهید کاظمی به طول تقریبی ۹ کیلومتر) روز ۲۷ اسفند ۱۳۹۱، دریاچه شهدای خلیج فارس (جنب پارک جنگلی چیتگر) روز ۱۵ اردیبهشت ۱۳۹۲، مجموعه پل‌های تقاطع چندسطحی شیخ فضل‌آ... نوری - محمدعلی

پروژه‌های عمرانی خصوصاً در محیط شهری، مزاحمت‌ها و دردسرهای خاص خود را به همراه دارد؛ رفع معارضات ملکی و تاسیساتی، ایجاد انحراف ترافیک و یاد در مواردی انسداد ترافیکی، آلودگی‌های زیست‌محیطی خصوصاً برای ساکنان مناطق پیرامونی و مسائلی از این قبیل، قطعاً خوشایند هیچ‌کس نیست، اما وقتی هر پروژه زمان‌بندی خاص از پیش تعیین شده داشته باشد و متولیان امر خود را مکلف به انجام کار در زمان مقرر بدانند (البته با حفظ کیفیت لازم) مشکلات قابل صبر و تحمل به نظر می‌رسند.

مردم قدرشناس ما بارها در عمل ثابت کرده‌اند که ارزش کارهای انجام شده برای خود را می‌دانند و هر جا احساس کنند حرکتی قانون‌مدار و ضابطه‌مند در راستای تحقق حقوق شهروندی ایشان صورت می‌پذیرد، همراه مسئولان امر خواهند بود و آنان را حمایت می‌کنند. پروژه‌های عمرانی چند سال گذشته تهران از این مزیت

میزان رضایتمندی ۱۰۰ درصد

بزرگراه امام علی (ع)



غیر از بخش حدفاصل خیابان پیروزی تا میدان شهید محلاتی، عملیات اجرایی پروژه احداث بزرگراه امام علی (ع) از مسیل باختر تا بزرگراه صالح آباد عملاً از مردادماه سال ۱۳۹۰ آغاز شد و حدود ۲۲ ماه بعد، یعنی روز سوم خردادماه سال ۱۳۹۲ به پایان رسید؛ البته اکثر قریب به اتفاق تقاطع‌های اصلی و فرعی بزرگراه در همان سال ۱۳۹۱ تقدیم شهروندان شد. احداث ۵۶ پل و ۲۶ کیلومتر مسیر در این پروژه ممکن نبود مگر با رفع معارضات متعدد ملکی

(۷ هزار واحد) و شبکه معارضات تاسیساتی (با اجرای ۴۲۰ کیلومتر تاسیسات جایگزین). حالا بزرگراه امام علی (ع) طولانی‌ترین بزرگراه شمالی - جنوبی پایتخت به حساب می‌آید که با معابر شریانی متعددی تقاطع غیر همسطح داشته و به نقاط متعددی از شهر دسترسی دارد. از طریق این بزرگراه می‌توان شمال تا جنوب تهران را در مدت زمان نیم ساعت طی کرد.

میزان رضایتمندی شهروندان: تمام کسانی که مورد پرسش قرار گرفتند، بزرگراه امام علی (ع) را یک طرح بی‌بدیل و بسیار تاثیرگذار خوانده و به جای خالی آن در پایتخت اشاره داشتند. زمان اندک ساخت بزرگراه و بزرگی آن، از جمله مواردی بود که بیشتر در صحبت‌های مردم مورد اشاره قرار گرفت و البته با قدردانی ایشان همراه بود.

استقبال از پروژه: فقط یک هفته طول کشید تا بزرگراه امام علی (ع) با بیشترین حجم ممکن تردد خودروها مواجه شود. دسترسی به خیابان‌ها و بزرگراه‌های اصلی شهر باعث شده است تا این معبر راهگشا به انتخاب اول بسیاری از شهروندان در طول شبانه روز تبدیل شود.

انتقادات و پیشنهادات: تکمیل معبود دسترسی‌های باقی مانده (خصوصاً دسترسی به خیابان پیروزی) خواسته تعداد قابل توجهی از شهروندان است. از طرفی برخی به سیستم روشنایی بزرگراه در بخش‌هایی از مسیر ایراداتی وارد ساختند. راه‌اندازی سیستم اتوبوس‌های تندرو در بزرگراه امام علی (ع) نیز مورد درخواست عده‌ای از مردم بود. تا به امروز ۲۳ روز از زمان آغاز بهره‌برداری بزرگراه می‌گذرد.

زمان انجام پروژه: ۶۲۲ روز

میزان رضایتمندی ۸۸ درصد

تقاطع تلو - بابایی



عملیات اجرایی پروژه احداث تقاطع غیر همسطح بزرگراه شهید بابایی با جاده تلو از اسفندماه سال ۱۳۸۹ آغاز شد و روز ۸ خردادماه سال ۱۳۹۲ خاتمه یافت. این پروژه شامل ۱۰ و ۱۰ کیلومتر مسیر دسترسی بوده و طی آن بخشی از جاده تلو نیز بهسازی شد. حالا با تفکیک مناسب و ایمن مسیر حرکت خودروها در بزرگراه شهید بابایی و جاده تلو، سرعت تردد در این معابر شریانی افزایش یافته و البته از اتلاف سوخت و هدر رفتن زمان مفید شهروندان جلوگیری می‌شود. متعاقب رفع این

گلوگاه ترافیکی، میزان تصادفات منجر به جرح و فوت نیز در تقاطع مذکور به شکل محسوس کاهش یافته و البته ایمنی سفرهای برون شهری تضمین شده است. پروژه تقاطع تلو - بابایی از جمله طرح‌های پرزحمت و مشکل عمرانی شهر تهران به حساب می‌آید.

میزان رضایتمندی شهروندان: از ۱۰۰ نفری که مورد پرسش قرار گرفتند، ۸۸ نفر به طور کامل از پروژه رضایت داشتند و ۱۲ نفر نیز خواستار اعمال برخی اصلاحات هندسی در معابر مرتبط قبل و بعد از تقاطع بودند؛ البته کسانی که به طور ثابت در این مسیر تردد دارند، متفق‌القول شرایط جدید را با وضعیت نایمن قبلی اصلاً قابل مقایسه نمی‌دانستند.

استقبال از پروژه: به نظر می‌رسد در یک هفته اخیر میزان استقبال از این تقاطع بیشتر شده است. گفته می‌شود روزهای پایانی هفته و البته ساعات آغازین روز، میزان تردد از بزرگراه شهید بابایی و جاده تلو بیشتر است. ایمنی حرکت و افزایش سرعت خودروها، بارزترین ویژگی‌های وضعیت جدید حرکت وسایل نقلیه در تقاطع مذکور می‌باشد.

انتقادات و پیشنهادات: انتقاد خاصی به این پروژه وارد نبود. با توجه به بهسازی بزرگراه شهید بابایی در سال‌های اخیر و نیز ترمیم بخشی از جاده تلو در جریان این پروژه، شهروندان از وضعیت کیفیت تقاطع ابراز رضایت می‌کردند و البته برخی از آن‌ها نیز درخواست می‌کردند شرایط معابر شریانی متقاطع دیگر نیز همانند این تقاطع شود. تا به امروز ۱۸ روز از زمان آغاز بهره‌برداری تقاطع می‌گذرد.

زمان انجام پروژه: ۸۳۰ روز

دریاچه شهدای خلیج فارس

میزان رضایتمندی ۸۹ درصد



عملیات اجرایی پروژه احداث دریاچه ۱۴۰ هکتاری شهدای خلیج فارس در شمال پارک جنگلی چیتگر، از اردیبهشت ماه سال ۱۳۹۰ آغاز گردید و روز ۱۵ اردیبهشت ماه سال ۱۳۹۲ مراسم افتتاح آن برگزار شد. البته زمان تجهیز کارگاه به آذر ماه سال ۱۳۸۹ بازمی گردد، اما آغاز عملیات اجرایی به اوایل سال ۱۳۹۰ مربوط می شود. این اتفاق مهم زیست محیطی که به آرزوی ۴۰ ساله تهرانی ها تبدیل شده بود، در فاز نخست خود شامل بخش های مختلفی چون بند انحرافی، سیستم انتقال آب، دایک ساحلی و سد خاکی، ۳ جزیره

مصنوعی و قسمتی از محوطه پیرامونی می شد. آب دریاچه از رودخانه کن تامین می شود و کف آن به طور کامل عایق بندی شده است. ایجاد یک منطقه گردشگری، تفریحی و تفرجگاهی که البته تلطیف هوای بخشی از شهر تهران را نیز به دنبال دارد، هدف اصلی احداث دریاچه است.

میزان رضایتمندی شهروندان: از ۱۰۰ نفری که مورد پرسش قرار گرفتند، ۸۹ نفر به طور کامل از دریاچه رضایت داشتند و ۱۱ نفر اظهار نظر خاصی در مورد این پروژه نکردند. زیبایی دریاچه شهدای خلیج فارس مورد تأیید همگان قرار داشت، اما با این حال برخی ها نسبت به نحوه بهره برداری از آن در سال های آینده اظهار نگرانی می کردند.

استقبال از پروژه: سیر صعودی بازدید پاتخت نشینان از دریاچه تا به همین امروز ادامه دارد و به نظر می رسد در فصل تابستان به اوج خود برسد. البته تکمیل محوطه ۱۱۰ هکتاری پیرامون دریاچه، قطعاً تأثیر بسزایی در افزایش استقبال مردم از این اتفاق بزرگ زیست محیطی خواهد داشت.

انتقادات و پیشنهادات: به این پروژه انتقاد خاصی وارد نبود، اما خیلی ها می خواستند بدانند فضاهای مذهبی، خدما و تفریحی پیرامون دریاچه شهدای خلیج فارس چه زمانی آماده بهره برداری می شود. عده ای نیز معتقد بودند این مکان جدید شهری، باعث افزایش ارزش افزوده املاک در منطقه ۲۲ شهرداری تهران خواهد شد. تا به امروز ۴۲ روز از زمان آغاز بهره برداری از دریاچه مصنوعی شهدای خلیج فارس می گذرد.

زمان انجام پروژه: ۸۹۶ روز

تونل نیایش

میزان رضایتمندی ۹۸ درصد



عملیات اجرایی پروژه احداث تونل نیایش به طول ۱۰۲۵۲ متر (با احتساب طول رمپ ها)، عملاً از فروردین ماه سال ۱۳۹۰ شروع شد و روز ۲۸ بهمن ماه سال ۱۳۹۱ به پایان رسید. این پروژه شامل بخش های مختلفی از جمله تونل شمالی، تونل جنوبی، دوراهی ها، تونل کردستان، تونل دسترسی بزرگراه کردستان به تونل جنوبی نیایش و راه های دسترسی اضطراری بود که ضمن اتصال بزرگراه صدر و نیایش به یکدیگر، باعث تکمیل قسمت فوقانی رینگ کمر بندی داخلی بزرگراه های پایتخت شد.

تونل نیایش، بار ترافیکی در برخی بزرگراه ها از جمله بزرگراه صدر و بزرگراه شهید مدرس را کاهش داده است، اما با این حال به نظر می رسد تأثیر گذاری حداکثری آن وقتی مشخص شود که پروژه بزرگراه طبقاتی صدر تکمیل شده و تونل در تمام ساعات روز باز باشد.

میزان رضایتمندی شهروندان: از ۱۰۰ نفری که مورد پرسش قرار گرفتند، ۹۸ نفر به طور کامل از تونل رضایت داشتند و ۲ نفر هم البته آن را چندان تأثیر گذار ندانستند. هوای پاک، خشک بودن تونل و زیبایی فضای درونی از جمله محسناتی بود که اغلب مخاطبان به آن اشاره داشتند. البته طول زیاد تونل ها و دوراهی های موجود در مسیر نیز از جذابیت های این معبر بر شمرده شد.

استقبال از پروژه: بعد از حدود ۱۰ روز، میزان استقبال از تونل، روند صعودی قابل توجهی داشت. این امر خصوصاً در ساعات اولیه روز بیشتر محسوس است. البته هنوز خیلی ها از زمان دقیق باز بودن تونل های شمالی و جنوبی اطلاعی ندارند.

انتقادات و پیشنهادات: شهروندان خواستار تکمیل هر چه سریع تر پروژه افزایش ظرفیت بزرگراه طبقاتی صدر هستند تا تونل نیایش هم به سبب آن در تمام ساعات شبانه روز مورد بهره برداری قرار گیرد. پیشنهاد بسیاری از مردم، نصب تابلوهای راهنمای ترافیکی بیشتر، قبل از ورودی های تونل است. تا به امروز ۱۲۰ روز از زمان آغاز بهره برداری تونل می گذرد.

زمان انجام پروژه: ۹۹۶ روز

تقاطع شیخ فضل... - جناح

میزان رضایتمندی ۷۵ درصد



عملیات اجرایی پروژه احداث مجموعه پل های تقاطع چندسطحی شیخ فضل... نوری - محمدعلی جناح عملاً از آبان ماه سال ۱۳۸۹ آغاز شد و روز ۱۸ اردیبهشت ماه ۱۳۹۲ به پایان رسید. گفته می شود پل اصلی و جهتی این تقاطع در بالاترین حد، پذیرای حداقل ۱۸۰ هزار تردد روزانه خودروها خواهد بود. بهره برداری از این پروژه، مشکل عرض ناکافی معبر در تقاطع یادشده و همچنین تا حدودی ترافیک آزاد راه تهران - کرج را سامان بخشیده است. شواهد و قرائن حکایت از آن دارد که روند تردد خودروها در بزرگراه های شیخ فضل... نوری و محمدعلی جناح طی یک ماه گذشته بهبودی ملموس یافته و در تسهیل ترافیک منطقه غرب تهران تأثیر گذار بوده است.

میزان رضایتمندی شهروندان: از ۱۰۰ نفری که مورد پرسش قرار گرفتند، ۷۵ نفر به طور کامل از پل های تأسیس شده رضایت داشتند، ۲۱ نفر معتقد بودند ظرفیت برخی معابر پیرامونی این تقاطع چندان مناسب نیست و به همین لحاظ نمی توان پروژه مذکور را به طور مستقل مورد ارزیابی قرار داد و ۴ نفر هم آن را صرفاً قابل قبول توصیف کردند.

استقبال از پروژه: در ۱۰ روز نخست افتتاح پل ها، میزان استفاده از معابر جدید روند صعودی داشت اما تقریباً در یک ماه گذشته متوسط تردهای روزانه ثابت باقی مانده است. البته پل های اصلی قاعدتاً کاربرد بیشتری نسبت به پل های جهتی دارند.

انتقادات و پیشنهادات: بسیاری از کسانی که به طور ثابت از پل های تقاطع چندسطحی شیخ فضل... - جناح استفاده می کنند، معتقدند پل ستار خان که از معابر مرتبط با این تقاطع می باشد، ظرفیت لازم را نداشته و همین مساله باعث بروز ترافیک در خیابان های پیرامونی می شود. پیشنهاد این قبیل شهروندان، اعمال برخی تغییرات و اصلاح هندسی شریان های منطقه است. تا به امروز ۳۹ روز از زمان آغاز بهره برداری تقاطع مذکور می گذرد.

انتقادات و پیشنهادات: سیدگی به وضعیت کندروهای ساخته شده در سال های دور گذشته و تکمیل تقاطع های بزرگراه سعیدآباد و محور احمدآباد مستوفی، خواسته اکثر ساکنان مناطق پیرامونی و نیز سایر استفاده کنندگان از بزرگراه آزادگان می باشد. تا به امروز ۹۱ روز از زمان آغاز بهره برداری بزرگراه در بخش پایانی آن می گذرد.

زمان انجام پروژه: ۹۲۹ روز

بزرگراه آزادگان

میزان رضایتمندی ۷۸ درصد



عملیات اجرایی پروژه احداث بزرگراه آزادگان از مهر ماه سال ۱۳۸۹ آغاز و روز ۲۷ اسفند ماه سال ۱۳۹۱ خاتمه یافت. البته این مسیر ۲۰ کیلومتری (حداقل پل فتح تا پل شهید کاظمی) در ۳ نوبت زمانی تکمیل شد که بخش پایانی به محدوده حد فاصل پل کن تا پل شهید کاظمی مربوط می شد. با زیر بار رفتن قطعه نهایی بزرگراه، فضای تردد خودروها از ۶ خط قبلی (کندروهای موجود) به ۱۶ خط (۱۰ خط تندروها و ۶ خط کندروها) افزایش یافت. بزرگراه آزادگان که همواره پرترددترین معبر بزرگراهی کشور بوده است هم مورد استفاده روزانه پاتخت نشینان می باشد و هم یک محور ترانزیتی پرتقاضا برای مسافران سایر استان ها (حداقل ۹ استان) به شمار می آید.

میزان رضایتمندی شهروندان: از ۱۰۰ نفری که مورد پرسش قرار گرفتند، ۷۸ نفر به طور کامل از بزرگراه رضایت داشتند، ۲۲ نفر معتقد بودند بزرگراه نیاز به برخی ملاحظات اصلاحی و تکمیلی دارد و ۱۰ نفر نیز با اظهار نظر نکردند یا صرفاً انتقاد داشتند. بسیاری از مخاطبان، کیفیت بزرگراه آزادگان در مسیر جدیدالتاسیس را بهتر از دیگر بخش های آن تلقی می کردند.

استقبال از پروژه: از همان ساعات اولیه روز افتتاح قطعه پایانی بزرگراه، سیل خودروها به مسیر احداث شده سرازیر شد. بعد از گذشت یک هفته از روز آغاز بهره برداری، آرامش ترافیکی بیشتری بر تندرورها حکم فرما شد و کاهش بار ترافیک کندروها به چشم آمد.

انتقادات و پیشنهادات: سیدگی به وضعیت کندروهای ساخته شده در سال های دور گذشته و تکمیل تقاطع های بزرگراه سعیدآباد و محور احمدآباد مستوفی، خواسته اکثر ساکنان مناطق پیرامونی و نیز سایر استفاده کنندگان از بزرگراه آزادگان می باشد. تا به امروز ۹۱ روز از زمان آغاز بهره برداری بزرگراه در بخش پایانی آن می گذرد.

انتقادات و پیشنهادات: سیدگی به وضعیت کندروهای ساخته شده در سال های دور گذشته و تکمیل تقاطع های بزرگراه سعیدآباد و محور احمدآباد مستوفی، خواسته اکثر ساکنان مناطق پیرامونی و نیز سایر استفاده کنندگان از بزرگراه آزادگان می باشد. تا به امروز ۹۱ روز از زمان آغاز بهره برداری بزرگراه در بخش پایانی آن می گذرد.

زمان انجام پروژه: ۹۰۶ روز

بی‌واسطه با مردم

بپر سید، پاسخ بگیرد

در ستون «بی‌واسطه با مردم» پاسخگوی پرسش‌های مربوط به پروژه‌های عمرانی شهر تهران خواهیم بود. علاقه‌مندان برای درج انتقادات، پیشنهادات و یا طرح پرسش‌ها در این ستون می‌توانند پیام‌های خود را از طریق شماره تلفن ۸۸۹۱۴۹۴۸ (واحد روابط عمومی حوزه معاونت فنی و عمرانی شهرداری تهران) و یا پست الکترونیکی Info@omrani.tehran.ir با ما در میان بگذارند.

آقای حسین پور: ر.م.پ دسترسی بزرگراه امام علی (ع) به بزرگراه شهید زین الدین (شمال به شرق) هنوز باز نشده است. لطفاً به این موضوع رسیدگی کنید.

انشاء... تا پایان تابستان تمام دسترسی‌های بزرگراه امام علی (ع) به روی تردد خودروها گشوده خواهد شد. با کمی صبر و تحمل، این گشایش ترافیکی حاصل می‌شود.

مهران کهن: از انتهای بلوار آفریقا که بخواهید به طرف خیابان الهیه حرکت کنید، باید داخل خیابان حضرت ولیعصر (عج) شده و ترافیک سنگین آن را تحمل کنید. اگر یک روگذر یا زیرگذر برای این دسترسی ایجاد کنید، مشکل حل خواهد شد.

این نکته را بارها به شهروندان گفته‌ایم که احداث یک ابنیه عمرانی-ترافیکی در هر نقطه‌ای از شهر امکان‌پذیر نیست. با این اوصاف موضوع را به اطلاع معاونت فنی و عمرانی شهرداری منطقه مربوطه رساندیم تا در این مورد بررسی صورت پذیرد.

خانم اختیاری: برخی کوچه‌های شهرک اقتدار (جنب شهرک نفت) علیرغم گذشت ۱۵ سال از زمان احداث شهرک، هنوز روکش آسفالت نشده و این مساله به دغدغه خاطر ۱۲۰ خانوار تبدیل شده است. تکلیف چیست؟ به کجا باید پناه ببریم؟

موضوع را با شهرداری منطقه مربوطه در میان خواهیم گذاشت. منتظر پاسخ باشید.

رضا صالحی: اگر یک پل از روی بزرگراه یادگار امام (ره) دره فر حزاد به سمت خیابان سیمون بولیوار (جنوب) احداث شود، برخی از مراجعات به بزرگراه نیایش حذف و از ترافیک آن کاسته می‌شود.

این طرح را به سازمان مشاور فنی و مهندسی شهر تهران پیشنهاد خواهیم داد.

خانم جعفری: چرا به مشکل روشنایی برخی بزرگراه‌های تهران رسیدگی نمی‌شود؟ آیا گوش شنوایی وجود دارد؟

مسئولیت تامین سیستم روشنایی معابر شهری با شرکت برق منطقه‌ای تهران است؛ با این اوصاف در بسیاری از موارد شهرداری تهران خود اقدام به نصب دکل، کابل کشی، ایجاد پست برق و... کرده است. اما این که بالاخره باید مشکلات موجود حل شود، حق را به شما می‌دهیم. اعمال سیستم مدیریت واحد شهری، حلال مشکلات اینچنینی است.

ناصر برزگر: همچنان منتظر افتتاح تونل امیرکبیر هستیم. در جایی خواندم که این تونل با کمک بزرگراه امام علی (ع) نقش ارزنده‌ای در ساماندهی ترافیک منطقه جنوب شرق تهران ایفا کرده و به نوعی دو پروژه کارکرد یکدیگر را تقویت می‌کنند.

اطلاعات شما کاملاً درست است. عملیات سازه‌ای تونل امیرکبیر مدت‌هاست به پایان رسیده و حالا فقط نصب تجهیزات تهویه تونل و سیستم‌های الکترومکانیکال آن باقی مانده است تا این معبر زیرزمینی به بهره‌برداری برسد. انشاء... حداکثر تا پایان شهریور ماه، پروژه مذکور تحویل شهروندان خواهد شد.

صبا رهنما: به نظر می‌رسد تأثیرات تونل نیایش وقتی بیشتر مشخص خواهد شد که بزرگراه طبقاتی صدر هم راه‌اندازی شود. این که از قبل هم عنوان می‌شد پروژه‌های فوق‌الذکر در تعامل با یکدیگر معنا پیدایی کنند، به نظر درست می‌آید. ما منتظر بهره‌برداری همزمان از تونل و بزرگراه هستیم.

شما درست می‌گویید. انشاء... ظرف چندماه آینده این اتفاق رخ خواهد داد و عملکردهای تکمیلی تونل نیایش و بزرگراه طبقاتی صدر به یک اتفاق مبارک ترافیکی در پهنه شمالی پایتخت منجر می‌شود.



استقرار مدیریت واحد شهری ضروری است

مشکل قدیمی دفع فاضلاب

در گزارش صفحه ۶ شماره‌های ۶۲ و ۶۴ هفته‌نامه عمران شهر، به معرفی طرح شرکت سرالکساندر گیپ در مورد فاضلاب و شبکه جمع‌آوری و هدایت آب‌های سطحی شهر تهران پرداختیم. در این گزارش‌ها برخی از پیشنهادات طرح در زمینه اقدامات فوری و اقدامات بلندمدت جهت کنترل فاضلاب و رواناب‌های سطحی مورد بررسی قرار گرفت تا ضمن آشنایی اجمالی با شرایط تاریخی این قبیل زیرساخت‌ها، تا حدودی با نحوه توسعه آن‌ها آشنا شویم. یادآوری این نکته خالی از فایده نیست که کارشناسان شرکت سرالکساندر گیپ به‌عنوان برنده مناقصه پروژه شبکه لوله‌کشی آب آشامیدنی شهر تهران، در سال‌های پس از افتتاح این پروژه، طرح‌های مطالعاتی و اجرایی مختلفی در زمینه طراحی و احداث تصفیه‌خانه‌ها، سیستم‌های زهکشی، شبکه‌های فاضلاب و شبکه جمع‌آوری و هدایت آب‌های سطحی به سرانجام رساندند. یکی از مطالعات انجام‌شده توسط کارشناسان شرکت، شامل طرح فاضلاب تهران است که گزارش نهایی آن در سال ۱۳۵۶ منتشر شد. این طرح مطالعاتی به ویژه در زمینه مهار سیلاب و شبکه هدایت رواناب‌ها تا سال‌ها به‌عنوان یک طرح نسبتاً جامع شناخته‌شد و برای فعالیت‌های مربوط به توسعه شبکه، نقش یک نقشه راه را ایفا کرد.

□ ضرورت مطالعه طرح‌های گذشته

بررسی مشاهدات کارشناسان شرکت سرالکساندر گیپ از شبکه هدایت رواناب‌های سطحی شهر تهران، علاوه بر شناخت شرایط تاریخی توسعه زیرساخت‌های پایتخت، نتایج سودمند دیگری نیز در پی دارد. مطالعه نتایج این طرح و راهکارهای فوری و ضروری آن، بیش از هر چیز نشان‌دهنده این واقعیت است که برخی مشکلات شبکه جمع‌آوری و دفع رواناب‌های شهر تهران با وجود توسعه قابل توجه این شبکه در طول دهه‌های گذشته، همچنان به قوت خود باقی مانده است؛ به‌عنوان مثال هیچ یک از چاره‌جویی‌ها و طرح‌های جامع بعدی نیز نتوانسته است مشکل دفع زباله در این شبکه را برطرف کند. عده‌ای از کارشناسان هنوز همانند دست‌اندرکاران تدوین گزارش نهایی طرح فاضلاب تهران، رفع این معضل را در سرپوشیده‌سازی انهار جست‌وجو کرده و برخی دیگر با یادآوری آن که پایتخت در گذشته‌های دور شهری پوشیده از نهرهای جاری و زیبا بوده است، راهکارهایی فرهنگی ارائه می‌کنند.

□ تهران؛ شهری محروم از سیستم کامل فاضلاب

تهران بی‌شک به بسیاری از شهرهای واقع شده در اقلیم‌های مرطوب و پر باران، دارای دو شبکه مجزا برای دفع فاضلاب و آب‌های سطحی است. در شهری که سالانه به‌طور متوسط ۲۴۰ میلی‌متر بارندگی رخ می‌دهد، نمی‌توان آب‌های سطحی را بی‌توجه به ملاحظات توسعه پایدار با فاضلاب درآمیخت و به خارج از شهر هدایت کرد. مشکل آنجاست که با وجود توسعه قابل توجه زیرساخت‌های عمرانی طی سال‌های اخیر، این شهر هنوز از نعمت داشتن یک شبکه کامل فاضلاب محروم است. حتی اگر زباله‌ای درون جوی‌ها ریخته نشده و هر چند وقت یکبار باعث انسداد تنگناهای شبکه نشود، ورود فاضلاب به شبکه جمع‌آوری و هدایت آب‌های سطحی شهر تهران به‌تنهایی می‌تواند تأثیرات مخرب و زیانباری بر

□ واگذاری مسئولیت به مدیریت شهری

یکی از مهم‌ترین پیشنهادات مطرح شده در این گزارش که به منظور تسهیل اجرای برنامه‌ها بوده، واگذاری مسئولیت احداث و نگهداری شبکه به مدیریت شهری است. از نظر کارشناسان شرکت سرالکساندر گیپ، مدیریت شبکه فاضلاب و رواناب‌های سطحی باید به صورتی یکپارچه انجام شود تا در زمینه ساماندهی روش‌ها نوعی وحدت رویه ایجاد شود. براساس این پیشنهاد، لازم است سازمان آب منطقه‌ای تهران مسئولیت تمام امور مربوط به فاضلاب را بر عهده بگیرد و به لحاظ سازمانی یکی از زیرمجموعه‌های شهرداری تهران باشد؛ راهکاری که بیش از هر چیز یادآور دغدغه‌های کارشناسان امور شهری در زمینه ضرورت استقرار مدیریت واحد شهری است.





از دهه طلایی هنوز ۷ سال باقی است

مراکش به شبکه بزرگ راهی متوسل می شود

برگزاری کنفرانس بزرگ حمل و نقل منطقه‌ای با تمرکز روی ارتباط کشورهای شمال قاره آفریقا و مدیترانه که حدود ۲ سال پیش انجام شد، متولیان امر در مراکش را به فکر توسعه شبکه بزرگ راهی خود انداخت. آن‌ها که میزبان این رویداد مهم بین‌المللی در سال ۲۰۱۰ بودند، حالا به خوبی متوجه شده‌اند که گسترش معابر شریانی، یکی از پیش‌نیازهای ضروری توسعه یافتگی است.

وقتی وزیر حمل و نقل مراکش موضوع سرمایه‌گذاری روی شبکه جاده‌ها و بزرگراه‌های شهری، روستایی و بین شهری را در صحن مجلس این کشور مطرح ساخت، با استقبال نمایندگان مردم مواجه شد. او از مذاکرات خود با هم‌تایانش در چند کشور آفریقایی صحبت کرد و تضمین داد بانک توسعه آفریقا از طرح‌های موجهه مراکش حمایت می‌کند. به این ترتیب برنامه «دهه طلایی» تنظیم و مقرر شد از سال ۲۰۱۱ تا ۲۰۲۰ به مرحله اجرا درآید.

مجلس مراکش در حال شکل‌گیری است. افزایش قابل توجه تقاضای سفر و احساس نیاز به ایجاد یک مسیر سه‌ل‌الوصول جهت حمل و نقل کالا، در واقع چاره‌ای جز توسعه شبکه بزرگراه‌ها فراروی مدیران بلندپایه قرار نداد. برای به ثمر نشستن این رویکرد چند منظوره، از تجهیزات کاملاً مدرن استفاده خواهد شد. سیستم‌های هوشمند نیز به کمک معابر جدید خواهند آمد تا ایمنی سفر به‌طور حداکثری تامین شود.

توسعه مناطق روستایی

وزیر حمل و نقل مراکش در مورد طرح‌های دهه طلایی می‌گوید: ما معتقدیم هنوز قابلیت‌های بروز نیافته فراوانی در کشورمان وجود دارد که برخی محدودیت‌ها مانع از شکوفایی آن‌ها شده است. آینده از آن کشوری است که در توسعه زیرساخت‌ها به بلوغ کامل‌تری رسیده باشد. گرچه مراکش در این زمینه وضعیت چندان مطلوبی نداشته اما می‌توان با کمک یکدیگر اوضاع را تغییر داد. دولت و مجلس مادر این راه مصمم هستند تا امکانات جدید را به هموطنان عرضه کنند.

توسعه مناطق روستایی

در طرح اخیر مناطق روستایی هم مدنظر قرار گرفته‌اند. دستیابی جمعیت ساکن این مناطق که اتفاقاً تعداد آن‌ها کم‌کم هم نیست به مراکز شهری، ضمن کمک به توسعه مبادلات فرهنگی، باعث می‌شود معضل کمبود امکانات در روستاها سریع‌تر حل شود. از طرفی ارتباط بازارهای محلی با مراکز تجاری شهرهای بزرگ و به تبع آن شبکه اقتصاد بین‌المللی، به بهبود وضعیت مالی کسبه و تجار مراکشی خواهد انجامید. شعار حزب توسعه که بر پایه عدالت‌محوری

موقعیت جغرافیایی خاص مراکش
ترویج تجارت و توسعه مرادوات کارآمد بین‌المللی نزد کشورهای منطقه آفریقا، مستلزم بهبود کیفیت سرویس‌دهی سیستم حمل و نقل شبکه‌ای است. مراکش به لحاظ موقعیت جغرافیایی، یک کشور ممتاز در قاره خود به حساب می‌آید که بهبود وضعیت حمل و نقل ترانزیت در آن، به ارتباطات تجاری سایر کشورهای نیز کمک می‌کند. اثرات مثبت سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های حمل و نقلی، به کسرات خود را در مقوله‌هایی چون رشد اقتصادی و همچنین تولید ثروت و ایجاد فرصت‌های تجاری نشان داده است. مراکشی‌ها با علم به این موضوع، می‌خواهند به جایگاهی در آینده دست یابند که دروازه اتصال آفریقا به اروپا تلقی شوند. تحقق چنین مسأله‌ای البته به معنای ایجاد ارتباط فرهنگی بهتر بین قاره‌های مختلف جهان نیز هست. حتی می‌توان با تعمیم این ایده، مراکش را به حلقه واسط کشورهای شمال و جنوب آفریقا تبدیل کرد. دستیابی به موقعیتی که دورنمای آن را برایتان تجسم کردیم، یک امتیاز فوق‌العاده و ویژه به حساب می‌آید.

تنها راه موجود

شبکه جدید جاده‌ها و بزرگراه‌ها با حمایت مالی دولت

بنا شده بود، به این وسیله تا حدودی جامه عمل می‌پوشد. از طرفی انتظار می‌رود ترافیک سنگین حاکم بر بعضی کریدورهای ارتباطی به مرور زمان و با اضافه شدن بزرگراه‌های جدید روان شود. این‌ها همه به شرطی محقق می‌شود که اولاً طرح‌های ارائه شده منطبق بر واقعیات و نیازهای ترافیکی باشند و در ثانی بودجه پروژه‌ها تا پایان کار به صورت تضمین شده موجود باشد.

۸۰ درصد تا سال ۲۰۱۵

گرچه شهرهایی مثل رباط و کازابلانکا از وضعیت بهتری به لحاظ بهره‌مندی از شبکه بزرگراهی برخوردار هستند اما این مراکز جمعیتی نیز متأثر از طرح دهه طلایی، شرایط دیگری را تجربه می‌کنند. به نظر می‌رسد تا سال ۲۰۱۵ حدود ۸۰ درصد اهداف برنامه ۱۰ ساله محقق شود و توسعه ملی بزرگراه‌ها تا حدود زیادی رنگ واقعیت به خود بگیرد. انسجام اجتماعی، کاهش فقر و فاصله طبقاتی، تحریک زمینه‌های اشتغال‌زایی و برابری امکانات، اهداف ترسیم شده در طرح توجیهی افزایش بزرگراه‌های شهری و بین شهری در مراکش است؛ طرحی که می‌تواند فرصت پیشرفت و ترقی را به یک میزان برای همگان فراهم سازد.

افق توسعه روابط بین‌المللی

مقامات دولتی مراکش بسیار خوشبین هستند که شکل‌گیری اصطلاحاً ستون فقرات راه‌های حمل و نقلی این کشور، رونق مبادلات کالا و افزایش میزان جابه‌جایی مسافران را در بر داشته باشد. آن‌ها متقاعد شده‌اند که سرمایه‌گذاری صورت گرفته کاملاً توجیه اقتصادی دارد و با اتصال مراکز تجاری، بنادر، فرودگاه‌ها و گذرگاه‌های اصلی مرز به یکدیگر، می‌توان به تقویت بنیه اقتصادی نائل آمد. سیاست همکاری‌های مرزی با کشورهای همسایه نیز در چنین وضعیتی به شکلی واقعی‌تر اجرا خواهد شد. ضمن این‌که می‌توان در یک نگاه کلی، افق توسعه روابط تجاری بین کشورهای آفریقایی و منطقه مدیترانه را مد نظر قرار داد؛ دور‌نمایی که در آن نقش مراکشی‌ها بسیار پررنگ ترسیم شده است.

۷ سال پیش رو

تا پایان دهه طلایی و نهضت ساخت بزرگراه‌های جدید در مراکش، هنوز ۷ سال دیگر باقی است. سال ۲۰۲۰ میلادی این کشور وضعیت متفاوتی را به لحاظ برخورداری از شاخصه‌های تمدن به نمایش خواهد گذاشت. آن‌ها می‌خواهند در دهه آینده به محور توسعه ارتباطات حمل و نقلی در قاره آفریقا تبدیل شده و مرکز ثقل منطقه خود به حساب آیند.



اخطار برای ژاپنی‌ها

به موجب اتفاقی که دسامبر ۲۰۱۲ میلادی در تونل ساساگورخ داد و منجر به کشته شدن ۹ نفر گردید، شرکت معروف ژاپنی مورد بازخواست مقامات قضایی این کشور قرار گرفت. گفته می‌شود بر اساس تحقیقات صورت گرفته، نقص‌هایی در پانل‌های سقف تونل به اثبات رسیده که در برخی موارد به ایجاد شکاف در سقف بتنی آن منجر شده است. این تونل بین بزرگراه‌های اتسو و هوکوریکو در حال ساخت بوده و مشکل به وجود آمده باعث زیرسوال رفتن توانمندی چشم‌بادامی‌ها در صنعت تونل‌سازی شده است.

از ویتنام تا تایلد

با احداث یک مسیر بزرگراهی موسوم به آر ۱۰ و ایجاد ارتباط بین شهر داوی در میانمار و جنوب ویتنام، مرادوات دو جانبه بین تایلد و ویتنام گسترش خواهد یافت. طرح مذکور تا سال ۲۰۱۵ میلادی آماده بهره‌برداری می‌شود. بزرگراه آر ۱۰ به گسترش تعاملات اجتماعی، گردشگری و نیز مبادلات فرهنگی بین این کشورها و کامبوج نیز کمک خواهد کرد. دولت تایلد، بانک جهانی و بانک توسعه آسیا هزینه‌های احداث بزرگراه را متقبل شده‌اند.

اخذ وام از چینی‌ها

دولت اندونزی قصد دارد با یک سرمایه‌گذاری ۹۱۵ میلیون دلاری، ۱۷۷ کیلومتر بزرگراه بسازد. از این مبلغ هزینه، حدود ۳۰۰ میلیون دلار به واسطه دریافت وام از چینی‌ها تامین می‌شود. کار ساخت بزرگراه از اواخر سال ۲۰۱۳ میلادی آغاز می‌شود. این طرح به منظور کاهش تلفات جاده‌ای و با مشارکت شرکت‌های خصوصی انجام می‌پذیرد.



اخبار عمرانی از سراسر جهان



آن دورترها



طرح ترکیبی یک بزرگراه و یک پارک تفریحی در ایالت اوهایو

خبر سازی پروژه بزرگراه امام علی (ع)، حتی پس از آغاز دوران بهره برداری این رکورد به یادگاری ماند

۲۵ روز احداث شد

پل شرق به جنوب تقاطع بزرگراه خاوران با بزرگراه امام علی (ع) که بخش اعظم آن طی ۲۵ روز احداث شد، این روزها به نمادی از سرعت عملیات اجرایی در ساخت و سازهای شهری تبدیل شده است. واقعیت آن است که تمام ۵۶ پل اصلی و فرعی این پروژه عظیم عمرانی طی یک زمان بندی محدود آماده بهره برداری شد. سرعت عملیات اجرایی در پلهایی همچون پل تقاطع خیابان صفا، پل تقاطع خیابان حیدری و پل تقاطع خیابان شهیدمدنی که تامین کننده دسترسی های عرضی بزرگراه هستند، این فایده را داشت که بسیاری از مشکلات ترافیکی شهروندان در ارتباط با اجرای عملیات عمرانی سریعاً برطرف شود.

امادر میان تمام این پل ها، پل شرق به جنوب تقاطع بزرگراه خاوران با بزرگراه امام علی (ع) که یکی از ۴ پل اصلی این تقاطع محسوب می شود، در مدت زمان بسیاری کوتاهی ساخته شد. به گفته مجریان پروژه احداث بزرگراه امام علی (ع)، وقتی مشخص شد که امکان جابه جایی و رفع کامل معارضات تاسیساتی موجود در محل احداث رمپ های ورودی و خروجی این پل تا زمان بهره برداری از بزرگراه امام علی (ع) میسر نیست، عرشه میانی پل شرق به جنوب ظرف مدت ۲۵ روز ساخته شد تا تکمیل عملیات اجرایی آن در آینده، ترافیک بزرگراه امام علی (ع) را دچار اختلال نکند.

طول پل شرق به جنوب تقاطع بزرگراه های خاوران و امام علی (ع) حدود ۱۱۰ متر است و بخش احداث شده آن شامل ۵۰ متر از عرشه است که روی عرض بزرگراه امام علی (ع) قرار گرفته است. این طول ۵۰ متری شامل ۳ دهانه از عرشه پل بوده و ارتفاع پایه های آن به ۱۲ متر می رسد.

در حالی که طی سال های گذشته تنها ۹ کیلومتر از مسیر بزرگراه امام علی (ع) احداث شده بود، ساخت ۲۵ کیلومتر دیگر از این بزرگراه شمالی - جنوبی از سال ۱۳۹۰ در دستور کار شهرداری تهران قرار گرفت. این پروژه طی مدت زمان ۲۲ ماه به سرانجام رسید و به این ترتیب طول کل بزرگراه امام علی (ع) با احتساب مسیر موجود و ۳ کیلومتر طرح حرم تا حرم که حداقل کمربندی شهرری تا حرم مطهر امام خمینی (ره) احداث شده است، به ۳۸ کیلومتر افزایش یافت. تمام این مشخصات فنی و البته زمان بندی محدود اجرای پروژه، باعث شده که بسیاری از کارشناسان امور شهری از پروژه بزرگراه امام علی (ع) به عنوان یک «ابر پروژه» یاد کنند.

شهروندان تهرانی از سوم خرداد سال جاری طعم شیرین بهره مندی از عملکردهای ترافیکی این «ابر پروژه» را به خوبی چشیده اند. حتی شهروندان ساکن در حاشیه بزرگراه که ماه ها با صبر و بردباری مشکلات ناشی از همجواری با کارگاه های عمرانی را تحمل کرده اند، حالا معنای این جمله را بیشتر درک می کنند که «راه، محور توسعه است» و مسیر نوسازی بسیاری از بافت های فرسوده از دل پروژه های ریز و درشت عمرانی می گذرد. هر چه هست موضوع این نوشتار نه عملکردهای ترافیکی بزرگراه امام علی (ع) است و نه تاثیر مثبت آن بر بافت محلات قدیمی شرق تهران. ابر پروژه احداث بزرگراه امام علی (ع) حتی پس از بهره برداری و گشایش مسیر، هنوز موضوع مناسبی برای تحلیل و بررسی شاخصه های فنی و تجربه های گرانبهای اجرایی است؛ مواردی که نشان می دهند این طرح راهگشای عمرانی نه تنها به دلیل سرعت و کیفیت عملیات اجرایی بلکه به لحاظ سایر مولفه های فنی نیز کم نظیر و شاخص است.

یک مقایسه حیرت انگیز

آیا می دانید طول دهانه پل گاو میشان که با استفاده از مصالحی ساده همچون سنگ و ساروج ساخته شده، بیش از ۴۳ متر است؟ پل گاو میشان در نزدیکی ایلام و در ۳۰ کیلومتری شهرستان پلدختر واقع شده است. شاید بهترین راه برای درک اهمیت قوس و دهانه این پل، مقایسه آن با پل های مدرن امروزی و یا سایر بناهای تاریخی باشد. در حالی که دهانه بنای تاریخی طاق کسری که به داشتن بزرگ ترین دهانه معماری جهان معروف است حدود ۲۵ متر طول دارد، طول دهانه پل گاو میشان ۴۳ متر و ۲۰ سانتی متر است.

البته طاق کسری روی زمینی صاف و هموار و پل تاریخی گاو میشان روی عرض رودخانه ای پر آب و خروشان ساخته شده و این امر نشان دهنده ویژگی های خاص این سازه حمل و نقلی است. این که پل گاو میشان و دهانه بزرگ آن چگونه با تجهیزات ساده و پیش پا افتاده قرون گذشته روی رودخانه خروشان سمیرم احداث شده، سوالی است که تنها معماران سده چهارم هجری ایران از پاسخ آن مطلع هستند. پل گاو میشان در سده چهارم هجری قمری و به دستور ابونجم بدر ابن حسنویه ساخته شد. این پل ۱۷۵ متر طول و ۸ متر عرض دارد و ارتفاع آن به ۲۱ متر می رسد.

۲۰ سوالی

- وقت شما از همین الان شروع شد. لطفاً سوال بپرسید تا به جواب برسید.
- منقوله؟ یعنی می شه جابه جاش کرد؟ چند نفر می خواد تا از روی زمین بلندش کنن؟
- این شد تا سوال! نه خیر؛ منقول نیست. جابه جاش هم نمی شه کرد! هر چند نفری هم که می خواد، باشن. فرقی نمی کنه.
- پس خوراکی نیست. معمولاً وظیفه ساخت و تولیدش با کیه؟ بخش خصوصی یا دولتی؟
- این هم تا سوال دیگه. مسئولیت ایجادش در شهرها با شهرداری هست و بین شهرها با دولت ها. البته هم بخش خصوصی بلده سازش، هم بخش دولتی.
- سینما نیست؟
- شما تا حالا دیدی بین شهرها سینما بسازن که این سوال را می کنی؟ یه راهنمایی می کنم. هم آدم توش هست، هم خودرو. در ضمن کمک می کنه از یه نقطه به یه نقطه دیگه برسی.
- منقوله پارتی بازی نیست؟ این پدیده هم با آدم سروکار داره، هم با خودرو. خیلی موقع ها با گذاشتن یه سوئیچ توی پاکت و دست به دست شدن اون پاکت، پارتی بازی می شه دیگه! ضمن این که با پارتی بازی می شه از یه نقطه نه چندان مطلوب به یه نقطه خوشایند رسید. آره، همین. پارتی بازی!
- مرد حسابی؛ مورد سوال ما به جور امکان حمل و نقلیه. به طور مثال توی ۸ سال گذشته، شهرداری تهران حدود ۲۵۰ کیلومترش را ساخت و تحویل مردم داد. اصلاً خیالت را راحت کنم؛ یه جور راهه.
- راه آبی ابریشم؟ نه. اون که اسم یه فیلم سینمایی بوداره میانبر هم بعید می دونم باشه چون میانبر که ۲۵۰ کیلومتر نمی شه. راه راه نیست؟
- باهوش؛ راه راه یعنی چی؟ توش آسفالت به کار رفته و سیستم روشنایی هم داره. حالا فهمیدی چیه؟
- خر پشته؟ یا همون بالا پشت بوم خودمون!
- بابا تو خفه کردی مارو. اصلاً می دونی چیه؟ جواب بزرگراه. خلاص! حالا بگو جواب چی بود؟ تکرار کن؛ بزرگراه.
- بزرگراه آزادگانه؟ یا بزرگراه امام علی (ع)؟ نکنه بزرگراه صدره؟ اینارو که شهرداری تهران نساخته!! آهان. بزرگراه تهران - شماله. آره. درست حدس زدم.
- (شخص سوال کننده پس از این پرسش به بیمارستان روانی انتقال یافت. تمام!)

مراجعه می فرمائید؟

آیا می دانید؟



آخرین وضعیت پروژه پل های کاروانسرا سنگی ۱؛ سه شنبه ۲۶ خردادماه ۱۳۹۲

نمای آخر

جدول

- ۱- بلواری که یک راه دسترسی از بزرگراه طبقاتی صدر به آن تامین شده است.
- ۲- خیابانی موازی با خیابان شهید مطهری که آن هم به نام یک شهید بزرگوار است.
- ۳- شهری زیارتی و تاریخی در کنار پایتخت که شهرداری تهران پروژه های عمرانی ارزنده ای در آن انجام داده است.
- ۴- برج معروف تهران که نمادی برای پایتخت ایران به حساب می آید.
- ۵- طول تونل دسترسی بزرگراه کردستان به تونل جنوبی نیایش در واحد متریک.
- ۶- نام خانوادگی رئیس کمیسیون عمران شورای اسلامی شهر تهران.

				۱	
					۲
					۳
					۴
					۵
					۶

رمز جدول: منطقه ای در حاشیه تهران که هفته گذشته پل های تقاطع غیرمسطح جاده قدیم قم با محور خیابان شهید بهشتی در آن به بهره برداری رسید.

