

شهر

همشهری

دیروز، امروز، فردا

حرف اول

۱ «ویکتور هوگو» نویسنده مشهور رمان‌های ادبی، یک جمله معروف به این مضمون دارد که: «مهم نیست در آینده چه می‌شود! آنچه در گذشته و حال انجام داده و می‌دهیم، اهمیت دارد.» وقتی از او می‌پرسند چطور باید نسبت به آینده بی تفاوت بود؟ چنین می‌گوید: «البته باید به آینده اندیشید ولی این اندیشیدن صرفاً با فکر کردن به آنچه پیش‌رو داریم و دلوپسی برای روزهایی که نمی‌دانیم چه چیز انتظارمان را می‌کشد، معنا پیدا نمی‌کند. اگر در زمان حال درست عمل کنیم و از فرصت‌ها پیمان بهره‌بردار صحیح ببرییم، هم از لحظه لحظه زندگی لذت می‌بریم، هم گذشته خوبی را در گذر زمان رقم خواهیم زد و هم در آینده حسرت نمی‌خوریم. این یعنی گذشته، حال و آینده را با خوب کار کردن و درست فکر کردن در زمان حاضر، یک‌جا بیمه خواهیم کرد.»

۲ «لویی پاستور» دانشمند فرانسوی هم جمله‌ای کلیدی و مشابه ویکتور هوگو دارد: «او می‌گوید: «هر انسان حق دارد زمانی که می‌خواهد از این دنیا برود، فریاد بزند کاری نبوده که از دستش بر بیاید و آن را انجام نداده باشد.» معنای ساده جمله پاستور این است که هر کاری در زمان حال می‌توانید انجام دهید. انجام دهید تا بعدها حسرت از دست رفتن فرصت‌ها به دلتان نماند. با این طرز تفکر، خداوند به حرکت ما انسان‌ها برکت می‌بخشد چون از هیچ توانمندی و ظرفیتی فروگذار نکرده و فرصتی را به هدر نداده‌ایم. به عبارت دیگر وظایف خود و آنچه در توان مان بوده را تمام و کمال انجام داده و نتیجه را به پروردگار توانا واگذار کرده‌ایم. در احادیث و روایات هزاران سال پیش پیش‌سویان دینی ما نیز، این قبیل جملات و توصیه‌ها به کرات مورد تأکید قرار گرفته است.

۳ مردم می‌خواهند بدانند آینده شهر تهران چه خواهد شد؟ آیا روند تحولات چند سال گذشته در دوره آتی مدیریت شهری تداوم خواهد یافت؟ آیا برنامه‌های تدوین شده برای آینده، طبق زمان بندی تعیین شده پیش خواهد رفت یا آن که عقیم و ابتر باقی می‌ماند؟ آیا امروز که سطح توقعات و انتظارات شهروندان با توجه به اثبات ظرفیت‌ها و توانمندی‌های مسئولان امر ارتقا یافته است، می‌توان خواسته‌های جدیدشان را با همین سرعت و کیفیت برآورده کرد؟ آیا فرصت‌سوزی و بازگشت به گذشته‌ای که آن را پشت سر گذاشته‌ایم، جایز است؟ آیا فردا هم می‌شود مثل امروز به گذشته چندسال اخیر شهرمان افتخار کنیم؟ امروز ما، فردا چگونه به نظر می‌آید؟

۴ مدیریت شهری در ۸ سال گذشته هر آنچه در توان و در اختیار داشت، به کار گرفت تا مشکلات روزمره و دغدغه‌های امروز شهروندان را رتق و فتق کند؛ بدون آن که بخواهد آینده‌ای را برای خود متصور شود. مدیریت شهری هیچ‌گاه به آنچه انجام داد، دل خوش نکرد و قانع نبود اما از هیچ فرصتی و امکانی نیز دریغ نوزید. آمار و مستندات نشان از عملکرد گذشته و حال خدمتگزاران مردم در این دوره مدیریت شهری دارد. آنچه در ۸ سال گذشته رقم خورد، در آینده هیچ حسرتی را باقی نمی‌گذارد. دیروز، امروز و فردای ما در حقیقت در حال ما خلاصه می‌شود؛ اگر حال خوبی داشته باشیم، ماضی و مستقبل ما را خداوند تضمین خواهد کرد. این تضمین در شکل حقیقی‌اش به معنای وجدان راحت و آرامش درونی است.



یکی از بازدیدهای اعضای کمیسیون عمران شورای اسلامی تهران از پروژه بزرگ راه پلدار امام (ره) - بهار ۱۳۹۱

رک و بی‌پرده با اعضای کمیسیون عمران دوره سوم شورای اسلامی شهر تهران در رابطه با اتفاقات عمرانی دوره کنونی مدیریت شهری

مهر پررنگ تائید

حجم پروژه‌های عمرانی در ۳ سال اخیر با هیچ دوره‌ای از تاریخ گذشته مدیریت شهری پایتخت برابری نمی‌کند. این یک ادعای گزاف و تبلیغاتی از سوی شهرداری تهران نیست بلکه موضوعی است که تقریباً تمام اعضای کمیسیون عمران شورای اسلامی شهر تهران آن را تایید می‌کنند و حتی سختگیرترین آن‌ها (دکتر حمزه شکیب، رئیس این کمیسیون) هم به این امر اذعان دارد. راضی نگه داشتن شهروندان پایتخت دشوار است و به تبع آن، راضی کردن نمایندگان آن‌ها در پارلمان شهری نیز برای بخش‌های گوناگون شهرداری تهران کار ساده‌ای نیست. **صفحه ۴**

۰۷ | این یک پروژه سخت راه‌سازی در آمریکاست
ساخت پیست مسابقات اتومبیلرانی فرمول یک
مسابقات اتومبیلرانی فرمول یک از جمله جذاب‌ترین رقابت‌های ورزشی است که شمار مخاطبان تلویزیونی آن سالانه به ۶۰۰ میلیون نفر می‌رسد. اهمیت این مسابقات به حدی است که برخی تیم‌ها حتی تا مبلغ ۱۵۰ میلیون دلار در سال هزینه می‌کنند تا به یکی از سکوهایی سه‌گانه دست یابند...

۰۲ | اگر تقاطع بزرگراه بعثت با خیابان شهید رجایی
طرح احداث یک پل طبقاتی دیگر
هنوز چند روز بیشتر از پایان فعالیت جرثقیل‌های غول‌پیکر دروازه‌ای در پروژه احداث بزرگراه طبقاتی صدر نگذشته است اما مجموعه وسیعی از طراحی‌ها و مطالعات امکان‌سنجی در سازمان مشاور فنی و مهندسی شهر تهران نشان می‌دهد که کارشناسان این سازمان همانند بسیاری از دست‌اندرکاران امور شهری دوست ندارند تجهیزات مربوط به احداث بزرگراه‌های طبقاتی در تهران حتی یک روز هم بیکار بمانند...



گره تقاطع بزرگراه بعثت با خیابان شهید رجایی باز می‌شود؟

طرح احداث یک پل طبقاتی دیگر

هنوز چند روز بیشتر از پایان فعالیت جرثقیل‌های غول‌پیکر دروازه‌های در پروژه احداث بزرگراه طبقاتی صدر نگذشته است اما مجموعه وسیعی از طراحی‌ها و مطالعات امکان‌سنجی در سازمان مشاور فنی و مهندسی شهر تهران نشان می‌دهد که کارشناسان این سازمان همانند بسیاری از دست‌اندرکاران امور شهری دوست ندارند تجهیزات مربوط به احداث بزرگراه‌های طبقاتی در تهران حتی یک روز هم بیکار بماند. البته نباید این گونه پنداشت که تکنیک پل‌های صندوق‌های به عنوان یک امکان جدید فنی و مهندسی سبب تعریف نیازها و به تبع آن پروژه‌های جدید در پایتخت شده است. واقعیت آن است که ویژگی‌های ممتاز این روش و امکان به کارگیری آن بدون انسداد ترافیک، اتفاقاً کلیدی برای حل مشکلات قدیمی و نیازهای تأمین نشده ترافیکی است.

دسترسی به تراز مثبت یک بزرگراه قابل بهره‌برداری خواهند بود.

□ طراحی یک تقاطع چند سطحی

طرح احداث پل تقاطع بزرگراه بعثت با خیابان‌های شهید بخارایی، نجف‌آباد و شهید رجایی که به بزرگراه طبقاتی بعثت موسوم است، در واقع شامل تقاطعی غیرهمسطح در چند تراز ارتفاعی است. در حالی که تراز مثبت یک سبب حذف چراغ قرمزها از مسیر بزرگراه بعثت شده و ترافیک عبوری را روان‌تر می‌سازد، تراز صفر با مجموعه راستگردها و دوربرگردان‌ها باعث بهبود دسترسی‌ها و تردهای محلی می‌شود. در نهایت دسترسی مسیر شمال به جنوب خیابان شهید رجایی از طریق احداث یک مسیر زیرگذر، به تراز منفی یک منتقل شده و در همین تراز ارتفاعی ارتباط بزرگراه بعثت با ترمینال جنوب حفظ می‌شود.

□ برتری نسبت به سایر گزینه‌های اجرایی

بدون شک افزایش ظرفیت بزرگراه بعثت و غیرهمسطح‌سازی تقاطع‌های آن با معابر حمل و نقلی مهم همچون خیابان شهید رجایی، به روش‌های دیگری غیر از احداث بزرگراه طبقاتی نیز امکان‌پذیر است. به عنوان مثال احداث زیرگذر و انتقال مسیر شرقی - غربی بزرگراه بعثت به تراز منهای یک می‌تواند از ترافیک سنگین این معبر بزرگراهی به ویژه در محل تقاطع‌ها بکاهد. اما نباید فراموش کرد که طبقاتی کردن این بزرگراه در محدوده جنوب پایانه مسافربری جنوب پایتخت به لحاظ میزان تداخل با تاسیسات شهری، زمان اجرا و انسداد ترافیک، نسبت به احداث زیرگذر گزینه‌های مقرون به صرفه‌تر است. علاوه بر این، هزینه ساخت و نگهداری بزرگراه‌های طبقاتی نسبت به گزینه‌های که مورد اشاره قرار گرفت، کمتر بوده و جمع‌آوری و هدایت رواناب‌ها در آن به شکل ساده‌تری امکان‌پذیر است.

یکی از مطالعاتی که فاز نخست طراحی را پشت سر گذاشته، مربوط به پل بزرگراه بعثت در تقاطع با خیابان شهید رجایی، خط راه‌آهن تهران - مشهد و خط متروی تهران است؛ پروژه‌ای که البته نخستین تلاش‌ها برای طراحی و اجرای آن به بیش از ۲۰ سال پیش بازمی‌گردد. در سال ۱۳۸۶ مطالعه و طراحی این پروژه یک بار دیگر در دستور کار قرار گرفت و با اضافه شدن تقاطع خیابان‌های عباسی و بخارایی، سازه مورد نظر به روش پل‌های فلزی طراحی شد؛ روشی که بعدها در کارگاه مهندسی ارزش جای خود را به پل‌های صندوق‌های داد. انتخاب این روش امکان اجرای یک پروژه ضروری روی جریان سنگین ترافیک بعثت را فراهم ساخته است؛ امکانی که طی ۲۰ سال گذشته با روش‌های معمول احداث پل مهیا نبود.

□ پل طبقاتی بزرگراه بعثت

طرح احداث پل طبقاتی بزرگراه بعثت به صورت شرقی - غربی، از قبل از تقاطع خیابان شهید محمد بخارایی در محدوده پایانه مسافربری جنوب تهران آغاز شده و با عبور از تقاطع راه‌آهن تهران - مشهد، خیابان شهید رجایی و خط شماره یک مترو، تا قبل از میدان بهمن امتداد می‌یابد. البته مسیر اجرای این پروژه یک کیلومتری دارای یک دستگاه پل در تقاطع خط راه‌آهن است که به دلیل ملاحظات ترافیکی، باید تا زمان ساختن دو پل کنار گذر به عنوان مسیرهای جایگزین، این پل حفظ شود. در این طرح پل تقاطع بزرگراه بعثت با خط راه‌آهن متعاقب احداث کنارگذرهای غیرهمسطح برچیده می‌شود تا در نهایت امکان احداث پایه‌های پل طبقاتی فراهم گردد. نکته جالب توجه در مورد این کنارگذرهای غیرهمسطح، کاربری دوگانه آن‌هاست. به بیان ساده‌تر این سازه‌های ترافیکی در ابتدا امکان ایجاد یک مسیر جایگزین برای پل تقاطع راه‌آهن را فراهم می‌کنند و پس از تکمیل پل طبقاتی بعثت، به عنوان مسیرهای

برنامه پیش‌رو

دکتر ماز یار حسینی*



در یک نگاه مدیریتی جامع‌نگر و راهبردی، ضروری است که برنامه فعالیت‌های بلندمدت هر دستگاه بدون در نظر گرفتن مقوله تغییر احتمالی مدیران، به عنوان نقشه راه آینده تدوین شده و به منزله یک سند بالادستی سرلوحه کار آن دستگاه قرار گیرد. اگرچه نقش مدیران در تعیین اولویت‌ها و نحوه راهبری طرح‌های کلان و بلندمدت انکارناپذیر می‌نماید، اما واقعیت این است که تولید فکر و برنامه باید غالباً با بدنه تشکیلات کارشناسی و در راستای مأموریت‌های ذاتی دستگاه‌ها شکل بگیرد و از همین رو، تغییر مدیریت‌ها نباید موجب برهم خوردن خط‌مشی کلی شود. به عبارت دیگر این طرح‌های جامع و فراگیر است که چارچوب و اهداف نهادهای اجتماعی و تخصصی را در راه پیش‌رو مشخص می‌سازد.

شهرداری تهران از مدت‌ها پیش در صدد تدوین برنامه ۵ساله این نهاد اجتماعی برای سال‌های آینده بوده است. این اقدام کار ساز و اساسی، موجب می‌شود که ضمن تدقیق در نیازها و الزامات آتی شهر تهران، اولویت برنامه‌های مختلف مدیریت شهری پیشاپیش مشخص شده و سازوکار لازم جهت تحقق اهداف نشان‌گذاری شده، تبیین شود.

تهیه برنامه ۵ساله در چارچوب تحقق اهداف تبیین شده در سند طرح جامع شهر تهران این امکان را به مسئولان می‌دهد که با نگاه رویه جلو و بدون اتلاف وقت، وارد مرحله اجرای طرح‌ها شده و به رتق و فتق نیازهای اساسی شهر بپردازند. واضح است که برنامه‌های بلندمدت باید بر اساس نیازمندی‌های واقعی جامعه و تحت نظر کارشناسان خبره و با نگاه چند بعدی شکل بگیرند تا در کنار اجرای آن‌ها، پیوستگی مأموریت‌ها و رسالت عملکردی نهادها و سازمان‌ها به قوت خود باقی بماند.

در حوزه فعالیت‌های عمرانی شهر تهران، برنامه‌های پیش‌رو قابل توجه بوده که از آن جمله می‌توان به تکمیل شبکه دسترسی معابر شریانی تا تکمیل برادامه روند ساخت تونل‌های شهری، طرح جامع مدیریت آب‌های سطحی، توسعه میادی ورودی شهر، طرح جامع تونل مشترک تاسیسات، توسعه نگهداشت معابر حمل و نقلی موجود، مقاوم‌سازی و بهسازی لوزهای پل‌ها و بسیاری موارد دیگر اشاره کرد که ذکر تمام آن‌ها در حوصله این بحث نمی‌گنجد.

*معاون فنی و عمرانی شهرداری تهران

صدر و نیایش، همچنان خبر ساز

هفته گذشته پروژه‌های تونل نیایش و بزرگراه طبقاتی صدر چندبار خبر ساز شدند؛ روز شنبه معاون فنی و عمرانی شهرداری تهران از اتمام عملیات نصب قطعات بتنی آخرین دهانه عرشه پل اصلی بزرگراه طبقاتی صدر سخن گفت و اعلام داشت که عملیات تکمیلی این ابر پروژه شهری به سرعت در حال انجام است. در روزهای گذشته از تونل نیایش نیز و صیف‌های خوشایندی به گوش رسید؛ این که میزان آلاینده‌های داخل تونل با استانداردهای بین‌المللی کاملاً تطابق دارد و همچنین اشاره به سرعت بالای احداث تونل (۶۶ متر بر ساعت ساخت تونل و رسالت) با حفظ کیفیت سازه مورد نظر، اخباری بود که در تصدیق تونل نیایش به عنوان یک معبر راهگشای ترافیکی منتشر شد. خبر دیگر در مورد پروژه صدر - نیایش آن بود که با تکمیل بزرگراه طبقاتی صدر و اتصال آن به تونل نیایش، بار ترافیک در ۷ بزرگراه اصلی شهر کاهش خواهد یافت. پیشرفت ۷۰ درصدی پروژه مجتمع نمایشگاهی شهر آفتاب، دیگر خبر مهم هفته پیش بود. اما در زمینه بررسی عملکرد ۸ساله مدیریت شهری در حوزه معاونت فنی و عمرانی، چنین عنوان شد که ۷۵ درصد سطح کل معابر حمل و نقلی در این مدت روکش آسفالت شده و نیز ۱۰۳ کیلومتر به شبکه جمع‌آوری و هدایت آب‌های سطحی در دوره کنونی اضافه شده است.



با تکمیل آخرین دهانه عرشه پل بزرگراه صدر، جرثقیل‌های غول‌پیکر به هم رسیدند



اولویت‌های ساخت بزرگراه قبل از شروع دوره کنونی مدیریت شهری

تمام نواقص در ۸ سال تکمیل شد

شبکه بزرگراهی ۵۳۵ کیلومتری شهر تهران با بر خورداری از ۳۳۱ دستگاه پل و تقاطع غیر همسطح حاصل تمام تلاش‌هایی است که از سال‌های انتهایی دهه ۴۰ هجری شمسی آغاز شد و در تمام سال‌های پس از پیروزی انقلاب اسلامی به نحوی جدی مورد پیگیری قرار گرفت. شکی نیست که این روند پرافتخار و خیز در تمام این سال‌ها از اولویت‌ها و دیدگاه‌های مدیریتی تأثیر گرفته و مطابق با مقتضیات ترافیکی و امکانات و شرایط تکنولوژیکی زمان خود پیش رفته است.

□ تهران، سال ۱۳۸۲

با مراجعه به اسناد موجود در کتابخانه سازمان مهندسی و عمران شهر تهران، سند مربوط به اولویت‌های اجرایی شبکه بزرگراهی پایتخت در سال ۱۳۸۲ توجه هر بیننده‌ای را به خود جلب می‌کند؛ سندی که بر اساس آن تمام فعالیت‌های عمرانی در زمینه احداث و اولویت‌بندی پروژه‌های بزرگراهی شهر تهران تا سال ۱۳۸۴ یعنی زمان پایان دوره قبلی مدیریت شهری مشخص شده است. تهران در پایان این دوره ۲۰۴ کیلومتر مسیر بزرگراهی در دست بهره‌برداری و ۶۷ کیلومتر مسیر بزرگراهی در دست اجرا داشت. از سوی دیگر کارشناسان سازمان مشاور فنی و مهندسی شهر تهران ۶۴ کیلومتر معبر بزرگراهی را به عنوان اولویت شماره یک در دست مطالعه داشته‌اند و طول مسیرهای در دست مطالعه به عنوان اولویت دوم ۱۲۰ کیلومتر بوده است.

در سال ۱۳۸۴ تعداد پل‌های شهر تهران از ۱۵۷ دستگاه تجاوز نمی‌کرد. در آن زمان تهران صاحب ۳۷ پروژه در دست احداث پل و تقاطع غیر همسطح بود و ساخت ۵۹ دستگاه پل نیز به عنوان اولویت شماره یک مورد مطالعه قرار گرفته بود. اولویت شماره دو این مطالعات نیز شامل ۲۰۶ دستگاه پل بود.

□ اولویت‌های نخست چه بود؟

اولویت‌های نخست شبکه بزرگراهی شهر تهران در سال‌های پایانی دوره پیشین مدیریت شهری شامل این موارد بوده است:

- ۱- احداث ادامه بزرگراه نواب حدفاصل خیابان باقرخان تا خیابان آذربایجان
- ۲- ادامه بزرگراه کردستان حدفاصل شمال خیابان تابناک تا بزرگراه نیایش
- ۳- آزادراه شهید همت حدفاصل بزرگراه فتح تا پادگان شهید باقری
- ۴- آزادراه آزادگان حدفاصل آزادراه تهران - کرج تا بزرگراه شهید همت

در همان زمان کارشناسان مربوطه دو شاخه غربی و شرقی بزرگراه نواب جمعا به طول ۳ کیلومتر را به عنوان اولویت شماره یک مورد مطالعه قرار دادند. احداث ادامه بزرگراه رسالت حدفاصل بلوار دهکده تا کمربندی آزادگان به طول ۲/۵ کیلومتر، شبکه ۳۵ متری شمال آزادراه شهید همت به طول ۳/۲ کیلومتر و بزرگراه بهاران به طول ۴ کیلومتر از دیگر اولویت‌های شناخته‌شده برای تکمیل شبکه بزرگراهی پایتخت در آن سال‌ها بوده است. در میان سایر این اولویت‌ها

- ۴- بزرگراه رسالت (از دهکده المپیک تا آزادراه شهید همت)
- ۵- بزرگراه شهید صیادشیرازی (از بزرگراه شهید بابایی تا لشگرک)
- ۶- بزرگراه ایران خودرو (از بزرگراه شهید همت تا بزرگراه رسالت)
- ۷- بلوار آسیا (از بزرگراه شهید همت تا بزرگراه نیایش)
- ۸- بزرگراه تهران - قم (کمربندی شهری تا پهبشت زهراس)
- ۹- بزرگراه امام علی (ع) (کمربندی آزادگان تا کمربندی شهری)
- ۱۰- بزرگراه یادگار امام (ره) (از خیابان امام خمینی تا میدان بهداری)
- ۱۱- بزرگراه تهرانپارس (از خیابان دماوند تا اسبدوانی)
- ۱۲- محور شوش (از خیابان ۱۷ شهریور تا بزرگراه شرق)
- ۱۳- بزرگراه فداییان اسلام (از بزرگراه بعثت تا بزرگراه شوش)
- ۱۴- بزرگراه شهید رجایی (از سه راهی علی آباد تا محور شوش)
- ۱۵- بزرگراه نیایش (از شهران تا بزرگراه شهید همت)
- ۱۶- بزرگراه جنوب پارک جنگلی چیتگر
- ۱۷- آزادراه تهران - ساوه (محور سعید آباد)
- ۱۸- اتصال بزرگراه یادگار امام (ره) به آزادراه تهران - ساوه
- ۱۹- محور امین‌الملک (اتصال بزرگراه یادگار امام (ره) به بزرگراه آیت... سعیدی)

□ توجه به محورهای شرقی - غربی و شمالی - جنوبی

شبکه بزرگراهی شهر تهران تا پیش از سال ۱۳۸۴ نیاز مبرمی به توسعه شرقی - غربی و شمالی - جنوبی داشت. این توسعه باید در مورد بزرگراه‌های شعاعی که برقرارکننده ارتباط حلقه‌های بزرگراهی می‌باشند، رخ می‌داد. نقشه شبکه معابر بزرگراهی پایتخت در سال ۱۳۸۲ به خوبی این کمبود را در مورد محورهایی همچون بزرگراه امام علی (ع)، بزرگراه صیادشیرازی و بزرگراه شهید چمران (تونل توحید) نشان می‌دهد.

(گفتنی است در آن سال‌ها برخی بزرگراه‌ها نام فعلی را بر خود نداشتند؛ از جمله بزرگراه امام علی (ع) که آن روزها به نام بزرگراه شرق خوانده می‌شد).

□ پروژه‌های تعریف شده جهت تکمیل شبکه بزرگراهی در بازه زمانی سال‌های ۱۳۸۳ و ۱۳۸۴

- ۱- بزرگراه شهید باقری (حدفاصل بزرگراه شهید بابایی تا خیابان استقلال)
- ۲- آزادراه شهید همت (حدفاصل بزرگراه شهید صیادشیرازی تا سه راه آزمايش)
- ۳- بزرگراه سرخه‌حصار (حدفاصل سه راه آزمايش تا میدان کلاه‌دوز)
- ۴- کمربندی شهری (حدفاصل خیابان فداییان اسلام تا بزرگراه تهران - ورامین)
- ۵- بزرگراه دارآباد (حدفاصل لشگرک تا مسیل باختر)
- ۶- بزرگراه شهید صیادشیرازی (حدفاصل بزرگراه شهید بابایی تا مغان)
- ۷- بزرگراه شهید صیادشیرازی (حدفاصل بزرگراه رسالت تا قدوسی)
- ۸- بزرگراه کردستان (حدفاصل بزرگراه نیایش تا بزرگراه شهید چمران)
- ۹- بزرگراه نیایش (حدفاصل خیابان سنول تا بزرگراه کردستان)
- ۱۰- بزرگراه رسالت (حدفاصل بزرگراه کردستان تا بزرگراه مدرس)
- ۱۱- بزرگراه نور
- ۱۲- بزرگراه نواب (حدفاصل میدان توحید تا خیابان آذربایجان)
- ۱۳- بزرگراه نواب (حدفاصل خیابان هلال احمر تا بزرگراه تندگویان)
- ۱۴- بزرگراه آذری (حدفاصل بزرگراه یادگار امام (ره) تا میدان شیر)
- ۱۵- بزرگراه آهن‌فروشان (حدفاصل بزرگراه فتح تا بزرگراه سعید آباد)
- ۱۶- بزرگراه جوانه (حدفاصل قلعه مرغی تا سه راه نعمت آباد)
- ۱۷- آزادراه شهید همت (حدفاصل سولقان تا رودخانه کن)
- ۱۸- بزرگراه رسالت (حدفاصل بلوار دهکده تا بزرگراه آزادگان)
- ۱۹- آزادراه آزادگان (حدفاصل آزادراه تهران - کرج تا بزرگراه شهید همت)
- ۲۰- بزرگراه آیت... سعیدی (حدفاصل بزرگراه فتح تا آذری)

می‌توان به بزرگراه ۷/۲ کیلومتری مسیل کن، بزرگراه ۲/۴ کیلومتری دوگاز، مسیر ۷/۶ کیلومتری ادامه بزرگراه خاوران (از میدان بسیج تا سه راهی کارخانه سیمان)، ۴ کیلومتر از مسیر آزادراه شهید همت شرق (سه راه آزمايش تا وفادار)، بزرگراه حرم تا حرم و ۲ کیلومتر از مسیر بزرگراه شرق (بزرگراه امام علی (ع) از رسالت تا مسیل باختر) اشاره کرد.

□ تکمیل حلقه‌های بزرگراهی خارجی و داخلی

حلقه خارجی شبکه بزرگراهی شهر تهران شامل یک محور کمربندی است که علاوه بر تأمین ارتباطات بین استانی، امکان دسترسی سریع بین مناطق مختلف پایتخت را فراهم می‌سازد. نکته جالب توجه در مورد این شبکه تا پیش از سال ۱۳۸۴، توسعه ۵۹ کیلومتری آن است. به بیان دیگر بخش باقی‌مانده بزرگراه‌های کمربندی خارج تهران در پایان دوره قبلی مدیریت شهری به عنوان یک حلقه مفقوده باقی ماند و توسعه آن در دستور کار مدیریت فعلی قرار گرفت. این کمبود شامل بخشی از آزادراه غرب تهران تا آزادراه شهید همت، آزادراه شهید زین‌الدین، آزادراه شهید عباس پور و آزادراه سرخه‌حصار بود. بر اساس سند اولویت‌های اجرایی سال ۸۲ این رینگ به ۱۸ تقاطع غیر همسطح نیز نیاز داشت. از سوی دیگر تلاش برای توسعه حلقه کمربندی داخلی پایتخت در پایان دوره قبلی به میزان ۱۳/۵ کیلومتر ناتمام ماند و مطالعات امکان‌سنجی و شناسایی اولویت‌ها از ضرورت احداث ۱۲ دستگاه تقاطع غیر همسطح در این رینگ بزرگراهی حکایت داشت. بزرگراه‌هایی که باید در آن زمان برای تکمیل حلقه داخلی شبکه بزرگراهی پایتخت احداث می‌شد، شامل بخشی از بزرگراه رسالت، بخش حدفاصل بزرگراه چمران و بزرگراه نواب و بزرگراه شرق (بزرگراه امام علی (ع)) بود.

□ مسیرهای در دست مطالعه به عنوان اولویت دوم

در اولویت دوم مسیرهای بزرگراهی در دست مطالعه آن سال‌ها، این موارد به چشم می‌خورد:

- ۱- کمربندی آزادگان (از میدان افسریه تا آزادراه تهران - کرج)
- ۲- بزرگراه سیلان (از بزرگراه شهید صیادشیرازی تا بزرگراه شرق)
- ۳- بزرگراه امام علی (ع) (از مسیل باختر تا بزرگراه بعثت)

نقش سنگ‌ها در زندگی ما

سنگ یکی از مصالح پرمصرف عمرانی است که علاوه بر دیواره‌سازی و ساخت بنا، در نماسازی و کف‌سازی و همچنین تولید مصالح شکسته به منظور راه‌سازی و تهیه آسفالت کاربرد دارد. زمین‌شناسان دو پدیده کوه‌زایی و کوه‌سای (هوازگی) را منشأ شکل‌گیری سنگ‌ها و خرده‌سنگ‌ها می‌دانند. هوازگی معمولاً بر اثر عواملی همچون اکسیداسیون یا هیدرولیز شدن سنگ‌ها اتفاق می‌افتد که به هوازگی شیمیایی مشهور است. البته عوامل دیگری نیز وجود دارند که سبب خرد شدن سنگ‌ها و تغییر شکل آن‌ها به دانه‌های ریزتر می‌شوند. به عنوان مثال یخبندان، تغییر دما، قوه جاذبه، رشد گیاهان و جریان آب می‌توانند سبب هوازگی فیزیکی سنگ‌ها شوند. فشارهای درونی که مذاب زمین بر پوسته جامد آن، کوه‌زایی یا خشکی زایی نامیده می‌شود که سبب تأثیراتی گوناگون روی سنگ‌ها می‌شوند؛ سنگ‌ها به لحاظ منشأ ساختمانی از تجمع کانی‌ها به وجود می‌آیند. کانی‌ها شامل مواد جامد، طبیعی و معمولاً همگنی هستند که ترکیب شیمیایی نسبتاً ثابتی دارند. طبقه‌بندی سنگ‌ها بر اساس نوع کانی تشکیل‌دهنده آن‌ها شامل سنگ‌های آذرین، رسوبی و دگرگون شده می‌باشد. سنگ‌ها علاوه بر منشأ شکل‌گیری و ساختمانی، به اشکال دیگری نیز قابل دسته‌بندی و تفکیک هستند؛ به عنوان مثال در حالی که سنگ مالون بیشتر در دیواره‌سازی کاربرد دارد، سنگ‌های تراورتن و مرمریت مناسب نماسازی و کف‌سازی است و برای تولید ملات یا تهیه بتن باید به سرعت مصالح شکسته رفت.



پیمانید و پیمانید

رسم راستگرد شمال به شرق بزرگراه امام علی (ع) به بزرگراه شهید زین‌الدین

رک و بی پرده با اعضای کمیسیون عمران دوره سوم شورای اسلامی شهر تهران در رابطه با اتفاقات عمرانی دوره کنونی مدیریت شهری

مهر پر رنگ تائید

حجم پروژه‌های عمرانی در ۳ سال اخیر با هیچ دوره‌ای از تاریخ گذشته مدیریت شهری پایتخت برابری نمی‌کند. این یک ادعای گزاف و تبلیغاتی از سوی شهرداری تهران نیست بلکه موضوعی است که تقریباً تمام اعضای کمیسیون عمران شورای اسلامی شهر تهران آن را تایید می‌کنند و حتی سختگیرترین آن‌ها (دکتر حمزه شکیب، رئیس این کمیسیون) هم به این امر اذعان دارد.

راضی نگه داشتن شهروندان پایتخت دشوار است و به تبع آن، راضی کردن نمایندگان آن‌ها در پارلمان شهری نیز برای بخش‌های گوناگون شهرداری تهران کار ساده‌ای نیست. به همین خاطر اکنون و در روزهای پایانی این دوره مدیریت شهری که با واگذاری کرسی‌های شورای شهر به نمایندگان جدید مردم رقم می‌خورد، قضاوت و ارزیابی کسانی که ۶ سال تمام تحول چهره پایتخت، عملکرد شهرداری تهران و به تبع آن حوزه معاونت فنی و عمرانی شهر را زیر ذره‌بین داشتند، مهم‌تر از همیشه می‌نماید.

بیان کار شهرداری تهران در حوزه عمرانی در نظر مردم مشخص است چراکه آثار فیزیکی این قبیل پروژه‌ها از دید کسی مخفی نیست. اما مبنای قضاوت اعضای شورای شهر قاعدتاً دقیق‌تر از سایر شهروندان خواهد بود. آن‌ها تنها به ارزیابی صورت ظاهری پروژه‌ها قناعت نمی‌کنند بلکه نقاط قوت و ضعف عملکرد عمرانی شهرداری تهران را در همه ابعاد و با در نظر گرفتن ظرفیت‌های موجود مورد بررسی قرار می‌دهند و همین موضوع قضاوت‌ایشان را شنیدنی‌تر می‌کند. به ویژه این که ۳ تن از این ۵ عضو کمیسیون عمران، در شورای چهارم حضور نخواهند داشت.

حضور مشاوران و پیمانکاران زبده در پروژه‌های عمرانی

دکتر «حمزه شکیب» رئیس کمیسیون عمران شورای اسلامی شهر تهران، یکی از ۵ نفری است که به واسطه مسئولیت‌اش، عملکرد حوزه معاونت فنی و عمرانی را شاید بیشتر از ۱۴ عضو دیگر شورا رصد کرده است. او که با عدم کاندیداتوری در انتخابات چهارمین دوره شوراها دست‌کم برای ۴ سال آینده با شورای شهر تهران خداحافظی کرده است، در گفت‌وگو با «عمران شهر» عملکرد عمرانی شهرداری تهران در دوره اخیر مدیریت شهری را چنین توصیف می‌کند: حوزه معاونت فنی و عمرانی شهرداری تهران که مسئولیت اجرای پروژه‌های فرامنطقه‌ای را بر عهده دارد، در نیمه دوم این دوره و به ویژه در ۳ سال اخیر، نقاط قوت متعددی داشته که مهم‌ترین آن‌ها استفاده از مشاوران و پیمانکاران زبده و مجرب در پروژه‌های کلان است.

شکیب سرعت قابل قبول اجرای پروژه‌های عمرانی را از دیگر نقاط قوت عملکرد شهرداری تهران می‌داند و معتقد است که مهم‌تر از نصب روزشمار بر فراز کارگاه پروژه‌های عمرانی، پایبندی به وعده‌های مطرح شده بود و شهرداری در بسیاری از پروژه‌های مهم مربوط به

تحقق اتفاقات عمرانی

دکتر معصومه ابتکار دیگر عضو کمیسیون عمران شورای اسلامی شهر تهران در دوره سوم است که از حضور در شورای چهارم بازمانده و این روزها از او به عنوان گزینه تصدی سازمان حفاظت محیط‌زیست دولت یازدهم یاد می‌شود. ابتکار در گفت‌وگو با «عمران شهر» توسعه طراحی و اجرای پروژه‌های کلان و فرامنطقه‌ای عمرانی را از نقاط قوت عملکرد معاونت فنی و عمرانی بر شمرده و می‌گوید: شمار پروژه‌های عمرانی اجرا شده در شهر به ویژه پروژه‌های بزرگراهی و معابر مواصلاتی در دوره اخیر بی‌نظیر بوده و اتفاقات عمرانی بزرگی در شهر رخ داده است.

وی در عین حال معتقد است که اشکالاتی در جهت‌گیری برخی پروژه‌های عمرانی وجود داشته است و در این رابطه می‌گوید: گاهی به نظر می‌رسد شهرداری به همان میزان که بر راه‌سازی تأکید داشته به اجرای پروژه‌های انسان‌محور اهتمام نداشته و به همین خاطر اکنون شهر بیش از هر چیز به سمت خودرودم‌خوری سوق پیدا کرده است چراکه نسبت توجه به انسان و خودرو، یکسان نبوده است.

ابتکار البته انکار نمی‌کند که تلاش برای ارتقاء سطح رفاه عمومی شهروندان، هدف اصلی تمام پروژه‌های عمرانی بوده است اما اعتقاد دارد که در جهت‌گیری برخی از آن‌ها، مطالبات عمومی باید بیشتر مد نظر قرار می‌گرفت.

□ ارزیابی زیست‌محیطی پروژه دریاچه شهدای خلیج فارس

هر چند ابتکار به بلا تکلیفی مطالعات زیست‌محیطی در برخی پروژه‌های عمرانی اجرا شده در دوره ۸ ساله مدیریت کنونی شهر انتقاد دارد اما از پروژه دریاچه شهدای خلیج فارس به عنوان یکی از نمونه‌های موفق پروژه‌های

حجم خیره‌کننده پروژه‌های عمرانی

«حسن بیادی» نایب رئیس شورای اسلامی شهر تهران هم اگر چه در شورای سوم عضو کمیسیون برنامه و بودجه بوده است اما به واسطه تصاحب صندلی نفر دوم شورا از یک سو و سابقه عضویت در کمیسیون عمران از سوی دیگر، با علاقه‌مندی روند پیشرفت پروژه‌های عمرانی را پیگیری کرده است.

وی معتقد است که عملکرد معاونت فنی و عمرانی به ویژه در طول دو سه سال اخیر، از نظر حجم پروژه‌ها به قدری خیره‌کننده بوده که هیچ‌کس نمی‌تواند آن را انکار کند. او می‌افزاید: مهم‌ترین نقطه قوت عملکرد عمرانی شهرداری تهران در دوره اخیر، سرعت در اجرای پروژه‌های عمرانی بوده که این امر، صرفه‌جویی در منابع را هم به دنبال داشته است. بیادی کاهش فاصله شمال و جنوب شهر با اجرای پروژه‌هایی نظیر بزرگراه امام علی (ع) را از دیگر اقدامات مثبت شهرداری تهران در دوره اخیر می‌داند اما در عین حال معتقد است که پروژه‌های این‌چنینی باید در مناطق جنوبی شهر بیشتر اجرا شود تا زمینه توسعه محلات کم‌برخوردار نیز فراهم شود.

او می‌گوید: تنها دیکته نانوخته غلط ندارد و تنها پروژه‌های عمرانی اجرا شده می‌توانند از هر گونه انتقادی به دور باشد.

نقاط قوت پررنگ‌تر از نقاط ضعف

مهندس «مهدی چمران» رئیس شورای اسلامی شهر تهران هم دیگر عضو کمیسیون عمران شورای سوم است که به واسطه قرار گرفتن در راس این شورا، عملکرد معاونت فنی و عمرانی شهرداری تهران را به دقت پایش کرده و در اکثر بازدیدهای اعضای شورای شهر از پروژه‌های کلان عمرانی حضور داشته است.

چمران هم در گفت‌وگو با «عمران شهر» به این موضوع اذعان می‌کند که حجم پروژه‌های عمرانی اجرا شده در این دوره، با هیچ دوره دیگر مدیریت شهری برابری نمی‌کند و می‌گوید: نه تنها حجم پروژه‌های عمرانی اجرا شده در این دوره منحصراً به‌فراست است بلکه از نظر سرعت اجرا و پایبندی به برنامه‌ریزی و زمان‌بندی از پیش تعیین‌شده نیز، هیچ‌گاه در گذشته چنین نظمی در شهر حاکم نبود و همین مساله از دیگر ویژگی‌های ممتاز دوره کنونی مدیریت شهری به شمار می‌رود. وی که در انتخابات چهارمین دوره شورای شهر تهران بیشترین آرا را کسب کرده است و به دلیل سابقه حضور در کمیسیون عمران شورای دوم و سوم احتمالاً در آینده باز هم از اعضای موثر این کمیسیون خواهد بود، مهم‌ترین نقطه قوت عملکرد معاونت فنی و عمرانی را علمی بودن پروژه‌های اجرا شده و کارکرد و تاثیر قابل توجه آن‌ها می‌داند.

چمران به پشتوانه مطالعاتی قوی برخی پروژه‌های عمرانی نظیر پروژه صدر - نیایش اشاره و خاطر نشان می‌کند: پس از تکمیل مطالعات این پروژه، طرح نهایی آن ۲۸ متر تبه به کمیسیون عمران آمد و جزئی‌ترین اشکالات آن هم قبل از اجرا برطرف شد تا در نهایت کمیسیون عمران با طرح فعلی که در حال اجرا است، موافقت کرد.

□ بهبود روند شفاف‌سازی مالی و تسویه حساب پیمانکاران

رئیس شورای شهر تهران اعتقاد دارد که طراحی برخی از پروژه‌های عمرانی اشکالاتی داشت و شورا آن‌ها را گوشزد کرد اما از آنجا که اجرا طرح شده بود، امکان اصلاح آن وجود نداشت. وی در این زمینه به پروژه تونل توحید اشاره می‌کند اما در عین حال تأکید می‌کند که نقاط قوت پروژه‌های عمرانی در دوره اخیر، پررنگ‌تر از نقاط ضعف آن‌ها بوده است.

چمران در عین حال بر ضرورت شفافیت مالی پروژه‌های عمرانی تأکید و اظهار می‌کند: مهم‌ترین انتظار ما از این حوزه، سرعت بخشیدن در ارائه صورت‌حساب‌های مالی و کاهش زمان فرایند تسویه حساب شهرداری با پیمانکاران است. البته از سال گذشته تاکنون این روند بهبود یافته و با بخش عمده پیمانکاران پروژه‌های عمرانی در سال‌های گذشته تسویه حساب مالی شده است.



چند جمله کلیدی از قول اعضای کمیسیون عمران



مهندس جمران:

- ۱- طرح پروژه صدر-نیایش ۲۸ بار به کمیسیون عمران آمد تا به تصویب رسید.
- ۲- نقاط قوت پروژه‌های عمرانی پرننگ تر از نقاط ضعف آن‌ها بود.
- ۳- روند تسویه حساب با پیمانکاران بهبود یافت.
- ۴- حجم و سرعت پروژه‌های عمرانی در این دوره مدیریت شهری منحصر به فرد بود.
- ۵- اشکالات برخی طرح‌ها را گوشزد کردیم.



دکتر شکیب:

- ۱- پایبندی به وعده‌های مطرح شده، نکته مهمی بود که لحاظ شد.
- ۲- ابهامات مالی در معدود پروژه‌های عمرانی یک نقصان بود.
- ۳- ۲۰ درصد جمعیت پایتخت باید همواره زیر زمین باشند.
- ۴- برای گستره فضاهای زیرسطحی تهران باید برنامه‌ریزی شود.
- ۵- رویکرد معاونت فنی و عمرانی بر مبنای صرفه‌جویی در عین حفظ کیفیت بوده است.



دکتر ابتکار:

- ۱- ارزیابی زیست‌محیطی پروژه دریاچه شهدای خلیج فارس در جلسات شورای شهر به کرات بررسی شد.
- ۲- برای نگهداری از سازه‌های عمرانی باید ساز و کار مشخص داشت.
- ۳- تلاش برای ارتقای سطح رفاه عمومی شهروندان، هدف اصلی تمام پروژه‌های عمرانی بوده است.
- ۴- توسعه طراحی و اجرای پروژه‌های کلان عمرانی و فرمانتقه‌های بی‌نظیر بود.
- ۵- در جهت‌گیری برخی پروژه‌های عمرانی، اشکالاتی وجود داشت.



دکتر دانشجو:

- ۱- از ظرفیت فضاهای زیرسطحی برای توسعه معابر به خوبی استفاده شد.
- ۲- توان معاونت فنی و عمرانی باید در حوزه کاربری‌های دیگر فضاهای زیرسطحی متمرکز شود.
- ۳- به موازات پروژه‌های بزرگ عمرانی، پروژه‌های کوچک اما مفیدی هم اجرا شد.
- ۴- معاونت فنی و عمرانی خواسته‌های مردم را پیگیری کرد.
- ۵- بابت ادای تکلیف، هیچ منتهی بر سر شهروندان نیست.



حسن بیادی:

- ۱- سرعت در اجرای پروژه‌های عمرانی، صرفه‌جویی در منابع را به دنبال داشت.
- ۲- کاهش فاصله شمال و جنوب شهر در مرحله عمل محقق شد.
- ۳- عملکرد چند سال اخیر معاونت فنی و عمرانی انکارناشدنی است.
- ۴- پروژه‌های عمرانی بیشتری برای توسعه محلات کم‌برخوردار لازم است.
- ۵- بزرگراه امام‌علی (ع) از جمله اقدامات شاخص عمرانی شهرداری تهران در دوره اخیر بود.

توضیح: آقای عباس شیبانی یکی دیگر از اعضای کمیسیون عمران شورای اسلامی شهر تهران در دوره سوم، اظهار نظر خاصی در این رابطه نکرد.

آینده باید استفاده بهینه از فضاهای زیرسطحی برای اموری نظیر حمل و نقل، تفریح، کار و فعالیت باشد به نحوی که ۲۰ درصد جمعیت پایتخت همواره زیر زمین باشند. پیش‌نهاد و راهکار اجرایی او برای تحقق این موضوع، تدوین طرح تفصیلی ویژه فضاهای زیرسطحی است تا همان گونه که طرح تفصیلی شهر تهران تکلیف کل عرصه شهر را مشخص کرده است، برای گستره فضاهای زیرسطحی پایتخت نیز برنامه‌ریزی شود و معاونت فنی و عمرانی در آینده بر اساس این طرح پیش برود. رئیس کمیسیون عمران شورای شهر تهران معتقد است که در این طرح تفصیلی باید چاره‌ای برای ایجاد کانال‌های مشترک تاسیساتی اندیشیده شود و از این پس هیچ معبر جدیدی بدون پیش‌بینی چنین کانال‌هایی ساخته نشود. (توضیح: طرح جامع شبکه تونل‌های مشترک تاسیسات شهری توسط سازمان مشاور فنی و مهندسی شهر تهران آماده شده که از پشتوانه مطالعاتی کارشناسان و متخصصان زبده در این زمینه برخوردار است)

توسعه کالبدی شهر، منطبق با زمان بندی از پیش تعیین شده پیش رفته است. رئیس کمیسیون عمران شورای سوم شهر تهران معتقد است که ابهامات مالی در جریان اجرای معدود پروژه‌های عمرانی، مهم‌ترین نقصان در این حوزه به شمار می‌رود اما در چند سال اخیر این ضعف تا حد زیادی برطرف شده و نه تنها برآوردهای اولیه با هزینه تمام شده پروژه‌ها همخوانی دارد بلکه به رغم افزایش حجم پروژه‌های عمرانی فرمانتقه‌های، رویکرد معاونت فنی و عمرانی بر مبنای صرفه‌جویی در عین حفظ کیفیت بوده است.

تعیین تکلیف فضاهای زیرسطحی شهر در قالب طرح تفصیلی

دکتر شکیب در عین حال اعتقاد دارد که خط پایانی برای توسعه کالبدی تهران وجود ندارد و در این رابطه چنین توضیح می‌دهد: تهران کلانشهری است که جمعیت آن در روز به بیش از ۱۰ میلیون نفر می‌رسد و در چنین شرایطی توسعه کالبدی شهر با توجه به نیازهای روزافزون این حجم جمعیت، ضروری است. البته این توسعه نباید تنها روی سطح دنبال شود بلکه اهتمام شهرداری تهران در

چاره‌اندیشی برای آینده فضاهای زیرسطحی

دکتر «خسرو دانشجو» سخنگوی شورای اسلامی شهر تهران هم دیگر عضو کمیسیون عمران بود که از ورود به شورای چهارم بازمانده است اما نام او در میان اعضای علی‌البدل شورا به چشم می‌خورد.

دانشجو ضمن تقدیر از عملکرد عمرانی شهرداری تهران در دوره اخیر مدیریت شهری، اظهار می‌کند: در این دوره، از ظرفیت فضاهای زیرسطحی شهر تهران برای توسعه معابر به خوبی استفاده شد اما هنوز هم می‌توان برای کاربری‌های دیگر از این فضاها بهره‌جست. به گفته وی در این دوره از فضاهای زیرسطحی برای ایجاد تونل‌های شهری و مترو استفاده شده است اما قطعاً کاربری‌های دیگری هم می‌توان از این فضاها انتظار داشت و معاونت فنی و عمرانی باید در دوره پیش‌روی مدیریت شهری، توان خود را در این حوزه متمرکز کند.

عدم غفلت از پروژه‌های کوچک

عضو کمیسیون عمران شورای سوم شهر تهران معتقد است که به موازات پروژه‌های بزرگ عمرانی، پروژه‌های کوچک اما مفیدی هم در این دوره اجرا شده است. او در ادامه چنین توضیح می‌دهد: در شهری مثل تهران با جمعیت قابل توجه آن، همواره خواسته‌هایی در میان شهروندان وجود دارد که موجب تسهیل در آمد و شد آن‌ها می‌شود و شهرداری هم طبعاً نمی‌تواند به این خواسته‌هایی تفاوت باشد. در این دوره هم گاهی مردم خواسته‌های کوچکی نظیر اصلاحات هندسی یا ایجاد تقاطع‌های غیرهمسطح و دسترسی‌های محلی را با شهرداری در میان گذاشتند که معاونت فنی و عمرانی آن‌ها را پیگیری کرد. وی بر این موضوع هم تأکید می‌کند که توجه به اجابت مطالبات مردم، تکلیف مدیریت شهری تهران است و بابت ادای تکلیف، هیچ گاه منتهی بر سر شهروندان نیست.

بزرگ و بی‌نظیر در شهر

عمرانی یاد می‌کند که ارزیابی زیست‌محیطی مربوط به آن قبل از اجرا صورت گرفته و چندبار در جلسات کمیته محیط‌زیست شورای شهر تهران بررسی شده است.

این عضو کمیسیون عمران شورای شهر تهران با اشاره به آن که در جریان اجرای پروژه بزرگی نظیر دریاچه شهدای خلیج فارس ابهاماتی وجود داشته که با پیگیری شورا برطرف شده است، می‌گوید: همین که پروژه دریاچه شهدای خلیج فارس یک پروژه مطالعه‌شده و دارای ارزیابی زیست‌محیطی است، نقطه قوت بزرگی به شمار می‌رود و آن را به نوعی از سایر پروژه‌های عمرانی مشابه متمایز می‌کند.

ضرورت تاسیس سازمان نگهداشت معابر

ابتکار در ادامه، ایجاد سازوکار مشخص برای نگهداشت سازه‌های عمرانی را از جمله نیازهای مبرم معابر پایتخت می‌داند و می‌افزاید: راه‌سازی نیازمند بازرسی مستمر است کم‌این که در بسیاری از شهرهای بزرگ دنیا بنا به دلایل مختلف، پل‌های سواره فروریخته است. اما در شهرداری تهران هنوز برای نظارت بر نحوه عملکرد و ارزیابی سازه‌های عمرانی در دوران بهره‌برداری، سازوکار مشخصی پیش‌بینی نشده است. در عین حال می‌توان با ایجاد سازمان نگهداشت معابر در مجموعه معاونت فنی و عمرانی، این خلاء را برطرف کرد.

(توضیح: طرح تشکیل سازمان نگهداشت و بهره‌برداری از معابر شهر تهران به سرانجام رسیده است و در صورت تصویب در مراجع ذیصلاح، این سازمان آماده شروع به کار خواهد بود)

نتیجه‌گیری

قضاوت منصفانه اعضای شورا

به اذعان تمام نمایندگان مردم در کمیسیون عمران پارلمان شهری تهران، حجم پروژه‌های عمرانی اجرا شده در سال‌های اخیر با هیچ دوره‌ای از دوران گذشته مدیریت شهری پایتخت برابری نمی‌کند: از طرفی سمت و سوی عملکرد معاونت فنی و عمرانی، شفاف سازی مالی بوده است؛ به رغم اجرای پروژه‌های بزرگ و فرمانتقه‌ای، از پروژه‌های کوچک اما موثر در تسهیل آمد و شد مردم غفلت نشده است؛ نقاط قوت معاونت فنی و عمرانی در دوره اخیر، پرننگ تر از نقاط ضعفش بوده و سرعت قابل قبول اجرای پروژه‌های عمرانی به صرفه‌جویی در منابع مالی منجر شده است؛ پروژه‌های عمرانی تهران در سال‌های اخیر بر مبنای رویکرد علمی بوده و برای اجرای آنها از پیمانکاران و مشاوران مجرب استفاده شده است. تمام این عبارات لا به لای اظهارات اعضای کمیسیون عمران شورای سوم شهر تهران به چشم می‌خورد که حاکی از رضایت نمایندگان مردم از عملکرد عمرانی شهرداری تهران است. پس از ۸ سال کاری وقفه یک تیم مدیریتی، هیچ چیز به اندازه قضاوت منصفانه اعضای شورای شهر که چشم و گوش شهروندان هستند، خستگی‌ناز تن خادمان مردم به در نمی‌کند.

بی‌واسطه با مردم

بپرسید، پاسخ بگیرید

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.

حسین محمدی: حالا که شهرداری تهران زحمت ساخت بزرگراه یادگار امام (ره) تا پادگان جی را کشیده است، انتظار داریم آن را تا میدان فتح هم ادامه دهد تا کار کوه‌های ترافیکی بزرگراه به حد اکثر برسد.

در صورت رفع معارض دیوار پادگان جی، طرح ادامه بزرگراه یادگار امام (ره) به سمت میدان فتح و میدان دی که آماده اجرا هم هست، وارد مرحله عملیات اجرایی خواهد شد.

علیرضا اظهري: برای دسترسی از بزرگراه افسر به نقاط مختلف محلات اطراف، باید مسیرهای طولانی را طی کرد. رفع این مشکل ترافیکی به نظر با راهکارهای نه‌چندان پرهزینه امکان‌پذیر است. مسئولان ذی‌ربط لطفاً رسیدگی کنند.

موضوع به منطقه مربوطه ربط پیدا می‌کند اما با این حال آن را به گوش همکاران خود در معاونت حمل‌ونقل و ترافیک هم خواهیم رساند.

محمد مقدم: لطفاً برای حل مشکل ترافیک چهارراه پاسداران (تقاطع پاسداران و خیابان دولت) فکری بکنید. احداث یک تقاطع غیر همسطح می‌تواند باعث صرفه‌جویی زمان قابل توجهی برای رانندگان در این مسیر شود.

درخواست شما را با سازمان مشاور فنی و مهندسی شهر تهران در میان می‌گذاریم.

آیا پیمانکار طرح ساخت بزرگراه طبقاتی صدر برای مصون ماندن ساکنان املاک مسکونی پیرامون بزرگراه از سرو و صدای احتمالی تردد خودروها در تراز مثبت یک، چاره‌ای اندیشیده است؟ به شهرداری منطقه یک رجوع کردیم، گفتند موضوع را از پیمانکار طرح پیگیری کنید.

همان‌طور که بارها در مطالب مربوط به این پروژه عنوان شده است، دیواره‌های جاذب صوت روی پل نصب خواهد شد تا ضمن جلوگیری از آسایش بصری به املاک حاشیه بزرگراه، مشکل سروصدای احتمالی نیز گریبان‌گیر ساکنان مناطق پیرامونی نشود. این دیواره‌ها به‌زودی روی طبقه دوم نصب می‌شوند.

شاهین شفاقی: در پروژه عمرانی اصلاح معبر خیابان استخر (ورودی خیابان سازمان گوشت به شهرک شهید بهشتی) یکی از باندهای خیابان مورد بهسازی قرار گرفته و تعریض شده اما در مورد باند دیگر کاری صورت نپذیرفته است. این پروژه چه زمانی تکمیل می‌شود؟

معاون فنی و عمرانی منطقه ۴ را در جریان خواسته شما قرار خواهیم داد.

سهراب عبیدی: به علت وجود تنها یک ورودی از پل احمدآباد مستوفی به بزرگراه آزادگان شمال، بار ترافیکی این محدوده بسیار سنگین شده است. آیا امکان افزایش تعداد ورودی وجود دارد؟

با بهره‌برداری قریب‌الوقوع از پل احمدآباد مستوفی، مشکلات مورد اشاره تا حدود زیادی رفع خواهد شد. **علی اردلانی:** در مسیر شمال به جنوب بزرگراه آزادگان، مدخل دسترسی به بافت آباد بسته شده است و برای این منظور باید تا جاده ساوه طی طریق کرد و سپس دور زد تا به بافت آباد رسید. علت این انسداد ترافیکی چیست؟

مشکل مورد نظر را با پلیس راهنمایی و رانندگی شهر تهران مطرح خواهیم کرد.

آقای مرادیان: در محدوده مسیل باختر شرقی از تقاطع تهران‌نو به طرف بزرگراه‌های امام علی (ع) و شهید صیاد شیرازی، هیچ نوع دوربرگردان و یا ورودی و خروجی وجود ندارد. لطفاً به این مشکل رسیدگی شود.

طرح اصلاح هندسی ۹۶ گلوگاه ترافیکی در سطح معابر شهر تهران آماده شده است. با این حال موضوع را به اطلاع همکاران خود در معاونت حمل‌ونقل و ترافیک خواهیم رساند.



تهران؛ دیروز و امروز (قسمت اول)

کوچه و خیابان‌ها چگونه نامگذاری شدند؟

تحلیل مفهوم سیاسی نام‌های معابر عمومی تهران از آغاز سلطنت ناصرالدین‌شاه (۱۲۶۴ ه.ق) تا به امروز، بیانگر تصویری است که دولت‌ها و همچنین دست‌اندرکاران امور شهری از پایتخت داشته‌اند. در این شماره با فهرست‌برداری از نام معابر عمومی تهران از روی نقشه‌های متعلق به سال ۱۲۷۴ ه.ق، سعی کرده‌ایم ببینیم نظام‌های سیاسی چگونه از طریق نامگذاری معابر، میدان‌ها و محله‌ها سعی در تفهیم فرهنگ مورد نظر خود به مردم داشته‌اند.

تاریخ شهر تهران در دوره سلطنت ناصرالدین‌شاه، شامل دو دوره به وضوح متمایز است؛ قبل از سال ۱۲۸۴ ه.ق، یعنی سالی که تصمیم به نوسازی و توسعه شهر گرفته شد و بعد از آن.

تهران درون حصار قدیم خود

قبل از سال ۱۲۸۴ ه.ق، پایتخت هنوز درون حصار قرار داشت که در زمان سلطنت شاه طهماسب برپا شده بود و به ۴ محله تقسیم می‌شد: سنگلج، بازار، عودالجان و چاله‌میدان. این محله‌ها به نوبه خود به محله‌های کوچک‌تر، گذرها و کوچه‌هایی تقسیم می‌شدند که منشأ اسامی آن‌ها گروه‌های اجتماعی، اسامی جغرافیایی یا نام افراد بود؛ با این توضیح که نام افراد، خاص معابر بود و نه محله‌ها.

انواع نامگذاری‌ها

نامگذاری‌ها اغلب بر این اساس صورت می‌گرفت:

نام گروه‌های اجتماعی

- گروه‌های قومی مثل محله ترکمن‌ها، افشاری‌ها، باجمانلوها، خلج‌ها یا شامیاتی‌ها و غیره
- اقلیت‌های مذهبی مثل محله ارمنی‌ها یا یهودی‌ها
- نام شهری که اهالی محله در اصل به آن تعلق داشتند، مثل محله شیرازی‌ها، قمی‌ها، کرمانی‌ها و...
- دسته‌های اجتماعی مثل دسته خدمتکاران (غلام‌ها و شاه‌غلام‌ها)
- مشاغل مثل محله دباغ‌ها (دباغ‌خانه)، میدان مال فروش‌ها، بازار کاه‌فروش‌ها، محله قاطرچی‌ها

اسامی جغرافیایی که به چشمه‌ها (سرچشمه)، دروازه‌هایی که به راه و منطقه خصوصی باز می‌شد (دروازه شمیران)، شکل زمین (چاله‌میدان) یا تنگی راه (گذر شترگلو) ارجاع می‌دادند

نام افراد مثل کوچه آقاموسی تاجر، کوچه ضیاءالسلطنه، کوچه عین‌الدوله، کوچه میرزا آقاخان و...

اسامی گذرها

گذرها، کوچه‌ها و بن‌بست‌ها غالباً نام اشخاص را بر خود داشتند. شخصی که نامش را بر کوچه یا گذری می‌گذاشتند، هنگام نامگذاری احتمالاً زنده بود و در آن مکان یا چیزی احداث کرده بود (نظیر باغ، خانه بزرگ، کاروانسرا، گرمابه عمومی) یا در آن

محل ساکن بود. این فرد معمولاً از اعیان و اشراف، شاهزادگان، صاحب‌منصبان عالی‌مقام یا تاجر بود. برخلاف آنچه امروز معمول است، هرگز نام شخص غایب یا درگذشته‌ای را روی محلی که افراد در قید حیات آن را ساخته بودند، نمی‌گذاشتند. بنابراین اگر گذری نام شاهزاده‌ای را بر خود داشت، به این دلیل نبود که فرزند شاه است بلکه برای آن بوده که در آن مکان سکونت داشته و یا چیزی ساخته بوده است. مساله مهم، رابطه مستقیم و واقعی با شخص زنده بوده و نه رابطه انتزاعی یا معنوی با یک شخص مشهور اما غایب.

نامگذاری محله‌ها

محله‌های بزرگ که از فضایی ناهمگون و از چند بخش مجزای کوچک تشکیل می‌شده، همواره نام‌های جغرافیایی داشته‌اند، به همین علت نام آن‌ها تقریباً بار سیاسی-اجتماعی نداشته است. در واقع قابل تصور نبود که یک گروه اجتماعی خاص نام خود را به مجموعه‌ای مرکب از هویت‌های گوناگون بدهد. در نقطه مقابل، محله‌ها و بخش‌های مجزا و کوچک شهر را به نام گروه‌های اجتماعی که با نام مشاغل، اقوام یا مذاهب تطبیق می‌کردند، می‌خواندند. بنابراین در تمام موارد، نامگذاری‌ها دسته‌جمعی بوده و هرگز از نام شخص برای این فضاهای وسیع استفاده نمی‌شده است.

در این دوران هیچ‌یک از محله‌ها و هیچ‌یک از معابر تهران (به استثنای دروازه دولت) نامی نداشته که به دولت، یکی از پادشاهان گذشته یا حال و یا یک شخصیت تاریخی (به استثنای دروازه محمدیه که در زمان میرزا آقاسی، وزیر محمدشاه ساخته شده بود) وابسته باشد.

شخصیت‌های عالی‌مقام دولتی در آن زمان، در محله‌های مختلف شهر سکونت اختیار می‌کردند. در یک محله واحد، ثروتمندان و تهی‌دستان کنار هم اما خانه‌های متفاوتی داشتند؛ خانه نایب‌الایاله، فرهادمیرزا و منزل رکن‌الدوله در جنوب شهر بود در حالی که خانه‌های ضیاءالسلطنه و سپهدار یا آقاخان در شمال شهر قرار داشت. سفارت انگلیس در جنوب شهر بود در حالی که سفارت روسیه در شمال قرار داشت. اما این امر به هیچ‌وجه نشانه آن نبود که ساکنان شمال شهر به روسیه نزدیک بوده و یا جنوب شهری‌ها طرفدار انگلیس بوده‌اند!



میدان شهید کلاهدوز، یکی از زیباترین میدان‌های چندسطحی شهر تهران

در مناطق



این یک پروژه سخت راهسازی در آمریکاست ساخت پیست مسابقات اتومبیلرانی فرمول یک

مسابقات اتومبیلرانی فرمول یک از جمله جذاب ترین رقابت های ورزشی است که شمار مخاطبان تلویزیونی آن سالانه به ۶۰۰ میلیون نفر می رسد. اهمیت این مسابقات به حدی است که برخی تیم ها حتی تا مبلغ ۱۵۰ میلیون دلار در سال هزینه می کنند تا به یکی از سکوها سه گانه دست یابند. بنابراین می توان گفت ساخت یک پیست استاندارد که از هر حیث واجد شرایط برگزاری چنین رقابت هایی باشد، کار هر بیمانکاری نیست.

اولین پیست مسابقات اتومبیلرانی فرمول یک در سال ۱۹۰۶ و با استانداردهای آن زمان احداث شد. در سال های بعد میل به میزبانی از این رقابت های پر هیجان به جایی رسید که ۱۹ کشور در ۵ قاره جهان اقدام به ساخت پیست اتومبیلرانی کردند تا از فواید پر شمار چنین مسابقاتی بهره مند شوند. اخیرا آمریکایی ها نیز پروژه های را در این زمینه آغاز کرده اند تا یک پیست مخصوص و منحصر به فرد در کشور خود داشته باشند. آن ها معتقدند به این وسیله ضمن توسعه صنعت گردشگری و ایجاد اشتغال برای مردم محلی، از تاثیرات اقتصادی برگزاری مسابقات فرمول یک به حد کافی بهره مند خواهند شد.

۳۲۱ کیلومتر بر ساعت
در نوامبر سال ۲۰۱۲ عملیات اجرایی احداث پیست جدید که یک پروژه فنی و پیچیده راهسازی به حساب می آید، در ایالت تگزاس آغاز شد. معیارهایی که برای روکش آسفالت و سنگفرش برخی قسمت های مسیر اتومبیلرانی مد نظر بود، از همان ابتدا نشان می داد که کار چندان راحتی پیش روی بیمانکاران مربوطه نیست. سطح جاده باید طوری آماده می شد که هم قوام و دوام لازم را داشته باشد و هم نسبت به دمای ناشی از حرکت سریع اتومبیل ها بسیار مقاوم باشد. گفتنی است سرعت حرکت خودروها روی پیست در برخی اوقات به ۳۲۱ کیلومتر بر ساعت می رسد و این امر به همراه چرخش های ناگهانی و تغییر مسیرهای پیاپی، فشار و حرارت بالایی را به روکش آسفالت تحمیل می کند.

سرمايه گذاري ۳۳ ميليون دلاري
زیرسازی و روسازی مسیر حرکت اتومبیل ها در

تگزاس، راهی آلمان شد تا از جاده معروف نوربورینگ که مختص برگزاری چنین مسابقاتی است، بازدید به عمل آورده و از تجربیات آنان استفاده شود. این امر به آمریکایی ها کمک کرد تا ضمن آشنایی هر چه بیشتر با روش های آزمایش کیفیت مسیر پیست، به طور واقعی و از نزدیک با برخی واقعیات مربوط به دوران بهره برداری از چنین معابری آشنا شوند.

نگهداری و مراقبت از پیست

در ادامه سفری به مسکو انجام شد تا با برخی مهندسان متخصص در امور ساخت و ساز مسیرهای ویژه اتومبیلرانی رایزنی شود. واقعیت آن است که بعد از افتتاح معابر اینچینی، مساله نگهداری و مراقبت از آن ها پیش می آید که این امر خود داستانی مفصل و مجزا محسوب می شود. وقتی شما برای ساخت یک پیست اتومبیلرانی در حدود ۲ سال زمان صرف می کنید و کلی هزینه متحمل می شوید، قاعدتا باید در حفظ و نگهداری آن بسیار کوشا و البته با تجربه باشید و یا این که از تجربه دیگران به درستی استفاده کنید. سفر به روسیه و مشورت با کارشناسان مربوطه به همین لحاظ صورت گرفت.

تفاوت با پروژه های معمول راه سازی

ایجاد برخی تغییرات در شکل مسیر که البته در سال های بعد از بهره برداری اولیه امکان انجام آن وجود دارد، نیازمند ماشین آلات بخصوصی است تا استانداردهای کلی مسیر مسابقه حفظ شود. حتی تکنیک های راه سازی در مورد این معابر، کمی با حالت معمول پروژه های مشابه تفاوت دارد که عمده این تفاوت ها به دقت عمل تیم های اجرایی، ماشین آلات راه سازی و همچنین مصالح مصرفی مربوط است.

اشتباه، ممنوع!

پروژه ساخت پیست اتومبیلرانی آن هم برای مسابقاتی مثل فرمول یک، غیر از عملیات راه سازی در مواردی با صنعت پل سازی هم همراه است. در واقع این یک پروژه عمرانی پیچیده، حساس و زمان بر است که مهندسان باتجربه و توانمندی را طلب می کند. یک اشتباه محاسباتی در میزان زاویه پیچ ها، اختلاف سطح روکش آسفالت در بخش های مختلف و یا زیرسازی مسیر که می تواند به عدم پایداری لایه نهایی آسفالت در هنگام تحمل فشار یا درجه حرارت بالا منجر شود، باعث وقوع حادثه های جبران ناپذیر جانی شده و یا حداقل سرمایه های چندصد میلیون دلاری شرکت های ساخت خودروهای مسابقه ای را تهدید خواهد کرد.

حساسیت بالا در تولید و پخش لایه های زیر سازی

برای انتقال صحیح آسفالت از کامیون های حامل بار به فینیشرها، تجهیزات مخصوصی به کار گرفته می شود تا درجه حرارت مخلوط گرم آسفالت از حدی مشخص پایین تر نیاید. همچنین ارزیابی های چشمی و آزمایشگاهی متعددی از آسفالت پخش شده در طول مسیر پیست صورت می گیرد تا تفاوت ضخامت آسفالت در بخش های مختلف از ۳ میلی متر تجاوز نکند. در این میان تهیه محصول با کیفیت و خصوصا خرده سنگ هایی که در لایه های زیرین به کار گرفته می شود، بسیار اهمیت دارد و معمولاً منبع استخراج سنگ ها و نحوه خرد کردن آن ها باید مورد تایید کارشناسان مربوطه قرار گیرد.

تجربه اندوژی از آلمان ها

سال ۲۰۱۱ میلادی یک گروه از دست اندر کاران پروژه ساخت پیست اتومبیلرانی فرمول یک در ایالت

سرمایه گذاری ۵۵ میلیارد دلاری

مسئولان وزارت راه و زیرساخت های کشور پاراگوئه یک برنامه ۱۰ ساله برای نوسازی شبکه حمل و نقلی خود طراحی کرده اند که شامل توسعه و بهبود وضعیت جاده ها، خطوط راه آهن و خطوط هوایی می شود. بودجه در نظر گرفته شده برای این برنامه ۵۵ میلیارد دلار است که ۲/۲ میلیارد دلار آن به پروژه های راه سازی اختصاص دارد و تمام آن از بودجه های دولتی تامین می شود. گفتنی است ۱۵ درصد از جاده های پاراگوئه در وضعیت بسیار بد به لحاظ کیفیت قرار دارند. حتی برخی معابر اصلی شهر آسانسیون چنان آسیب دیده اند که چاره ای جز بازسازی کلی آن ها وجود ندارد. در طرح اخیر، جاده هایی مقاوم مقابل تردد وسایل نقلیه سنگین ساخته خواهد شد. ظاهر این پروژه زیر نظر یک شرکت ژاپنی به مرحله اجرا در خواهد آمد.

پروژه پارک وی در آمریکا

پروژه احداث پارک وی در هوستون که شامل ۲۹۰ کیلومتر جاده سازی است، با صرف هزینه ای بالغ بر ۲/۶ میلیارد دلار به بهره برداری خواهد رسید. قسمت عمده مخارج پروژه از طریق واگذاری اوراق قرضه ۳۰ ساله توسط شهرداری تامین خواهد شد. بخش نخست پروژه در سال ۱۹۹۴ تکمیل شد و حالا با تکمیل طرح، پیش بینی می شود طولانی ترین جاده کمربندی در ایالات متحده آمریکا شکل بگیرد.

۷۲ میلیون دلار وام

با اعطای یک وام ۷۲ میلیارد دلاری از سوی بانک جهانی، پروژه توسعه جاده ترانزیتی بین هند و نپال کلید خواهد خورد تا روند توسعه تجارت میان این کشورها سرعت بیشتری پیدا کند. این جاده از شهر کاتماندو در نپال آغاز می شود و مخارج آن حدود ۹۹ میلیارد دلار است که بیش از ۷۰ درصد آن را بانک جهانی تامین می کند. در جریان طرح مذکور، برخی جاده های مرتبط با جاده ترانزیتی هند-نپال نیز ارتقای کیفی پیدا خواهند کرد.



انتخاب عملی از سراسر جهان



آن دورترها



پروژه ۱۴ میلیارد دلاری گوردال بزرگ بوستون که یک تونل ۳ کیلومتری را در بر دارد

با احداث رمپ راستگرد شمال به شرق

بزرگراه‌های امام‌علی (ع) و شهید زین‌الدین بیشتر به هم کمک می‌کنند

در سال‌ها و ماه‌های اخیر نه تنها بزرگراه شهید زین‌الدین در امتداد طولانی‌ترین بزرگراه شرقی-غربی پایتخت تا سه راه آزمايش توسعه یافته، بلکه بزرگراه امام‌علی (ع) نیز شمال و جنوب تهران را در پهنه شرقی این کلانشهر به یکدیگر متصل کرده است. البته توسعه قابل توجه معابر بزرگراهی و به هم پیوستن شریان‌های اصلی در پهنه شرقی پایتخت، هیچ‌گاه نمی‌تواند به معنای پایان یافتن اقدامات عمرانی در این محدوده از شهر باشد؛ به‌ویژه آن‌که امکانات و زیرساخت‌های عمرانی محلات و مناطق شرق تهران همیشه در مقایسه با مناطق غربی آن دچار محرومیتی نسبی بوده است.

توسعه بزرگراه‌های شهید زین‌الدین و امام‌علی (ع) سبب اتصال این معابر بزرگراهی به دروازه‌ها و مبادی ورودی شهر تهران شده و حتی تسهیل سفرهای برون‌شهری و بین‌استانی را به مجموعه عملکردهای ترافیکی این بزرگراه‌ها افزوده است. با این وجود تقاطع غیر همسطح این دو معبر بزرگراهی تاکنون به دلیل فعالیت‌ها و ساخت‌وسازهای شهری در محدوده تقاطع، فاقد رمپ راستگرد شمال به شرق بوده است؛ کمبودی که علاوه بر تحمیل ترافیک به سایر مسیرهای دسترسی، سبب ایجاد گردش‌های اضافی در تقاطع غیر همسطح بزرگراه‌های امام‌علی (ع) و شهید زین‌الدین می‌شد.

از تیرماه سال جاری که پیمایش عملکرد ترافیکی بزرگراه‌های شهر تهران در دستور کار سازمان مشاور فنی و مهندسی شهر تهران قرار گرفت، مشاهده شد که احداث رمپ راستگرد شمال به شرق با توجه به افزایش تقاضای ترافیکی بزرگراه امام‌علی (ع) نیازی ضروری است که باید فوراً تامین شود. از این رو ساخت این مسیر حدود ۸۰۰ متری با وجود معارضات

□ اقدامات انجام‌شده در پروژه

پروژه احداث رمپ راستگرد شمال به شرق تقاطع بزرگراه امام‌علی (ع) با بزرگراه شهید زین‌الدین علاوه بر اقدامات معمول عمرانی از قبیل خاکبرداری و خاکریزی با جبهه‌های دشوار دیگری نیز روبه‌رو بوده است. به عنوان مثال عملیات تخریب دیوارهای بتن مسلح و جمع‌آوری ضایعات ساختمانی موجود در این مسیر، از جمله اقداماتی بود که بخش قابل توجهی از زمان‌بندی پروژه را صرف خود کرد. علاوه بر این‌ها، مواجهه با یک کانال قدیمی آب باعث شد احداث شبکه‌ای جدید با استفاده از لوله‌های یک متری مورد اجرا قرار گیرد؛ شبکه‌ای که علاوه بر عملیات لوله‌گذاری، به نصب تجهیزات اشغال‌گیر و دریچه آدررو نیز نیاز داشت.

□ بهره‌برداری پیش از فرارسیدن عید سعید فطر

حالا با اتمام عملیات روسازی و نصب جدول و کانیهوای پیش‌ساخته، این پروژه راهگشای عمرانی آماده‌اجرای عملیات روکش آسفالت شده و پیش‌بینی می‌شود تا زمان فرارسیدن عید سعید فطر تحویل شهروندان شود. با بهره‌برداری از رمپ راستگرد تقاطع غیر همسطح بزرگراه‌های امام‌علی (ع) و شهید زین‌الدین، این تقاطع از هر ۴ رمپ و ۴ لوب مورديياز یک تقاطع شبدری برخوردار خواهد شد. مسیر ۸۰۰ متری رمپ راستگرد شمال به شرق این تقاطع، در بخش اصلی حدود ۸ متر عرض دارد. این عرض در مسیرهای لچکی با توجه به ضرورت تنظیم سرعت خودروها کاهش می‌یابد.

شهرهای زیرزمینی جهان

آیا می‌دانید یکی از تاریخی‌ترین شهرهای زیرزمینی جهان در روستای خوئین واقع در ۶۰ کیلومتر ۶۰ جاده زنجان-بیجار قرار دارد؟ «دژمنده» یکی از قدیمی‌ترین شهرهای زیرزمینی جهان است که با بنایی تمام‌سنگی در عمق ۴۰ متری زمین احداث شده است. مساحت شهر زیرزمینی دژمنده با توجه به طول ۴ کیلومتری تونل‌های اطراف آن، در حدود ۱۶ هزار مترمربع است. دژمنده یک اثر ساخته دست بشر است و تفاوت عمده‌ای که با غارها و راهروهای طبیعی دارد، همین مصنوعی بودن آن است. حتی بدون وجود هیچ ادله محکم تاریخی نیز می‌توان به این مهم پی برد که هدف از ساخت این اثر کهن، ایجاد یک دژ غیر قابل نفوذ و پناهگاهی مطمئن برای اهالی قدیم خوئین بوده است؛ پناهگاهی که آنان را از شر متجاوزان به روستا محافظت کند. در دژمنده، حجره‌ها و اتاق‌های زیادی وجود دارد که در زمان خطر جهت اسکان موقت اهالی از آن استفاده می‌شده است. همچنین مکان‌هایی برای انبار مواد غذایی و مایحتاج روزمره وجود داشته است. ساختار این شهر زیرزمینی به گونه‌ای است که انشعابات مختلفی در تونل‌ها و مسیرهای آن وجود دارد تا هم ضریب ایمنی در مواقع ورود اشخاص ناآشنا حفظ شود و هم وسعت و پیچیدگی آن به عنوان یک دژ وسیع زیرزمینی تضمین شود. باستان‌شناسان زمان احداث این شهر زیرزمینی را به دوره حکومت ایلخانان مغول نسبت می‌دهند.

آقای مهندس!

مراجعه می‌فرمایید؟

لقب «مهندس» یا به قول خارجی‌ها اینجینیر، در زبان فارسی ریشه از هندسه دارد و در زبان لاتین ریشه از موتور! در هر دو حالت منظور از مهندس کسی است که به علوم فنی تسلط داشته باشد و سواد مکانیک، ریاضی، فیزیک و شیمی‌اش خوب باشد. اما از حیث مدرک‌شناسی، مهندسی یعنی فارغ‌التحصیل یکی از رشته‌های فنی در مقطع کارشناسی یا کارشناسی ارشد. در کشور ما لقب مهندس به خیلی‌ها داده می‌شود، به طوری که حداقل ۵۵ میلیون نفر با این عنوان مورد خطاب قرار می‌گیرند! می‌پرسید چطور؟ به این مصادیق توجه کنید تا متوجه شوید در ایران کلمه مهندس کجاها کاربرد دارد.

۱ کسانانی که در کارهای تاسیساتی و خدمات فنی مثل لوله‌کشی، تعمیر کولر و پکیج، سیم‌کشی، سیم‌پیچی و برق‌کاری مشغول هستند، مهندس نامیده می‌شوند.

۲ در اکثر ادارات به کسی که پرونده زیر دستش است و ارباب‌رجوع را سر می‌داند، مهندس (با تلفظ تشدیددار حرف سین) می‌گویند. البته بلافاصله بعد از آن که پرونده راه افتاد و کار تمام شد، همین به اصطلاح مهندسان القاب دیگری می‌یابند!

۳ افرادی که خوش‌تیپ هستند اما ظاهرشان به دکترها نمی‌خورد، معمولاً مهندس خوانده می‌شوند.

۴ لقب مهندس نوعی تیکه و متلک برای خطاب قرار دادن اشخاصی است که سواد ریاضی‌شان بسیار ضعیف است!

۵ وقتی می‌خواهند از راه دور یک نفر را صدا بزنند اما اسمش را نمی‌دانند، می‌گویند: آئی، مهندس!

۶ دانش‌آموزان مقطع دبیرستان که شاخه ریاضی و فیزیک را انتخاب کرده‌اند و یا تازه ترم اول و دوم رشته‌های فنی هستند، توسط پدر و مادرها «جناب مهندس» صدا زده می‌شوند.

۷ لات و لوت‌ها معمولاً پسرهای مودب محله و ژینگول‌ها را مهندس می‌خوانند.

۸ در سریال‌های تلویزیونی نیمی از افراد متشخص، پولدار و عموماً کم‌حوصله یا خشک و انضباطی، مهندس هستند.

۹ خارج رفته‌ها و کسانی که غالباً موقع حرف زدن یادشان می‌رود معادل فارسی برخی کلمات لاتین چه می‌شود، لابد مهندس هستند دیگر!

۱۰ مدیران عامل، مدیر کل‌ها، معاونان، مشاوران، پولدارها، دلال‌ها و کسانی که فکر اقتصادی‌شان خوب کار می‌کند، از نظر مردم مهندس هستند!

با این حساب می‌توان نتیجه گرفت ۸۰ درصد ما ایرانی‌ها حداقل برای یک‌بار هم که شده در طول عمرمان «مهندس» لقب گرفته‌ایم.



پایان قلب بندی آخرین طبل رنجی بزرگراه شهید باقری با آزادراه تهران-کرج؛ پنجشنبه ۱۰ مرداد ۱۳۹۲

نمای آخر

- ۱- بزرگراهی شمالی-جنوبی در غرب پایتخت به طول ۷ کیلومتر که نام شهیدی بزرگوار را بر خود دارد
- ۲- تونل کمکی کانال آب‌های سطحی این خیابان در جنوب شرق تهران با دستگاه حفار مکانیزه TBM حفر شد
- ۳- بزرگراهی به طول ۶۸۰ متر که به میدان ونک ختم می‌شود
- ۴- اولین تونل شهری پایتخت که ۹۵۰ متر طول دارد
- ۵- شهری در اطراف تهران که کمربندی معروف آن با بزرگراه امام‌علی (ع) تقاطع دارد
- ۶- بزرگراهی به طول ۸۶۰۰ متر در جنوب شرق تهران که با بزرگراه شهید محلاتی موازی است
- ۷- بلواری در غرب تهران که بل تقاطع غیر همسطح آن با بزرگراه شهید همت اواخر سال ۱۳۸۹ افتتاح شد

۷	۶	۳			
		۵	۴	۲	۱

رمز جدول؛ یکی از شهرهای اقماری اطراف تهران که پروژه تقاطع غیر همسطح خیابان اصلی آن با محور علامه عسگری توسط معاونت فنی و عمرانی شهرداری پایتخت در حال انجام است.

جدول