

شهر

همشهری

گزارش عملکرد

حرف اول

۱ بعد از ظهر روز سه شنبه بیست و دوم مرداد ماه ۱۳۹۲ نشست غیر علنی اعضا دوره چهارم شورای اسلامی شهر تهران با مدیریت ارشد حوزه معاونت فنی و عمرانی شهرداری برگزار شد. طی این جلسه، عمده پیشرفت‌های حاصله طی ۸ سال گذشته (دوره کنونی مدیریت شهری) در قالب یک گزارش به سمع و نظر حاضرین رسید و برنامه‌های کلان پیش‌رو تشریح شد. البته حجم کارهای انجام‌شده در این مدت به حدی است که شرح مجمل و فهرست‌وار آن‌ها نیز خود زمانی حداقل چند ساعته را طلب می‌کند اما با این حال توضیحات ارائه‌شده توسط معاون فنی و عمرانی شهرداری تهران ولو خلاصه و کوتاه، توانست ماحصل ساخت و سازهای کلان شهری در سال‌های اخیر و نیز اقدامات نرم‌افزاری صورت‌گرفته برای تبیین نقشه راه آینده را به روشنی عیان سازد.

۲ عمده اظهار نظرهای صورت‌گرفته از سوی اعضای شورای چهارم در نشست روز سه‌شنبه، حکایت از اذعان ایشان به تلاش‌های موثر صورت‌گرفته در ۸ سال اخیر و البته قدردانی از مجموعه شهرداری تهران داشت. هیچ‌کس نمی‌تواند تحولات عمرانی پایتخت در این سال‌ها را نادیده بگیرد اما به هر حال پرسش‌هایی در ذهن نمایندگان منتخب مردم در پارلمان شهری وجود دارد که پاسخگویی به آن‌ها در دستور کار جلسه تکمیلی امروز یکشنبه ۲۷ مرداد ماه قرار دارد. در نشست امروز طرح مطالعاتی برخی پروژه‌ها، پیوست‌های زیست‌محیطی و اجتماعی طرح‌های عمرانی، نگاه انسان‌محور به ابنیه فنی و مهندسی، مبنای برنامه‌های توسعه‌ای پیش‌رو و مسائلی که محل پرسش برای اعضای شورای اسلامی شهر تهران بود، توضیح داده خواهد شد.

۳ وقتی معیار سنجش عملکرد افراد و مجموعه‌های کاری بر اساس مطابقت آن با مبانی علمی و میزان تاثیرگذاری طرح‌ها و برنامه‌ها باشد، دیگر جای هیچ حرف و حدیث حاشیه‌ای باقی نمی‌ماند و هر شنونده‌ای می‌تواند به واقعیت نیت و میزان درستی افکار دست‌اندرکاران امور واقف شود. امروزه با مدنظر قرار دادن اصول علمی و واقعیات اجتماعی می‌توان به سادگی کارنامه عملکردی افراد را سبک و سنگین کرد و به آن‌ها نمره داد؛ وقتی «میزان» موجود است، دیگر نیازی به بحث‌های متفرقه نیست. نمایندگان مردم در نهادهای نظارتی نیز خوشبختانه مثل سایر شهروندان هوشمند پایتخت از چنین معیارهایی برای بررسی آنچه خدمتگزاران ملت در سال‌های گذشته انجام داده‌اند، استفاده می‌کنند و به همین جهت می‌توان استنتاج عمومی آن‌ها را منصفانه پیش‌بینی کرد.

۴ هر چه از عمر تشکیل شورای اسلامی شهرها و روستاها می‌گذرد، توقع از آن‌ها بیشتر می‌شود. البته در مرحله عمل هم ثابت شده است که نهادهای مردمی در گذر زمان به ثبات و قوام بیشتری دست یافته و نگاه‌های حرفه‌ای تری پیدا کرده‌اند. نگاه حرفه‌ای یعنی آن که مبنای انتقادات و پیشنهادها، داشتن دید تخصصی به امور باشد. خوشبختانه شورای اسلامی شهر تهران در دوره چهارم خود ظرفیت‌های بالایی برای حرکت به سمت تخصص‌گرایی دارد و با این تصور می‌توان امیدوار بود که حرکت علمی جهت تحقق هر چه بیشتر توسعه پایدار زیرساخت‌های شهری، روان‌تر و سریع‌تر صورت پذیرد.



راهی که از دل زمین باز می‌شود

تولد شهری در دل ابر شهر تهران

تهران، پایتخت جمهوری اسلامی ایران، ابر شهری رو به توسعه است که از یک سو به واسطه موقعیت جغرافیایی و از سوی دیگر به دلیل موقعیت ناشی از استقرار مرکز سیاسی حکومت، از جذابیت‌های بسیاری برخوردار است و همین امر موجب شده است افزون بر جمعیت بیش از ۸/۵ میلیون نفری خود، روزانه پذیرای حدود ۲ میلیون نفر از دیگر شهرهای کشور باشد؛ افرادی که به واسطه اشتغال در تهران یا دلایل دیگر، ناگزیر به پایتخت سفر می‌کنند و به این ترتیب جمعیت تهران در روز به بیش از ۱۰ میلیون نفر افزایش می‌یابد. **صفحه ۴**

۰۷ | کشورهای اروپایی دست به کار شده‌اند

احداث رینگ بزرگراهی اطراف دریای سیاه

طرح احداث و یا شاید بهتر است بگوییم تکمیل رینگ بزرگراه‌های ترانزیتی اطراف دریای سیاه، کشورهای زیادی را وسوسه کرده تا در این زمینه به جنب و جوش بیفتند. اگر این پروژه بزرگ به مرحله بهره‌برداری برسد، معادلات تجاری در منطقه بزرگی از جهان دستخوش تغییرات اساسی خواهد شد. در واقع می‌توان گفت صنعت راهسازی به محور توسعه اقتصادی...

۰۲ | طرح تجمیع اسناد و مناقصات پروژه‌های عمرانی نواحی

استقبال از مشارکت در پروژه‌های نگهداری معابر

یکی از مواردی که طی ماه‌های اخیر به موازات ابلاغ فهرست بهاء تجمیعی تعمیر و نگهداری معابر و بزرگراه‌ها، بهسازی آنها و جداول و البته پیاده‌روسازی مورد پیگیری قرار گرفته و تاثیر قابل ملاحظه‌ای در تسهیل روند رسیدگی فنی و حذف فرآیندهای اداری غیر ضروری داشته، طرح تجمیع اسناد و مناقصات نواحی است...

آغاز شده است. در نتیجه می توان گفت نخستین دستاورد این طرح در حالی به ثمر می رسد که مناقصات مربوط به پروژه های نگهداری معابر، دقیقاً براساس بودجه مصوب انجام شده است.

□ کاهش ۵۰ درصدی تعداد قراردادها

بر اساس آمارهای موجود، تا پایان مردادماه سال ۱۳۹۱ تعداد ۵۷۴ قرارداد طی ۵ ماه اول سال گذشته در مناطق ۲۲ گانه شهرداری تهران منعقد شد. اما امسال با اجرای طرح تجمیع اسناد و مناقصات نواحی، تعداد این قراردادها در مدت زمان مشابه به نصف کاهش یافته است. این امر معنایی جز کاهش حجم فعالیت های اسنادی و البته دقت و تمرکز بیشتر بر این امور ندارد.

□ پیشرفت ۵۵ درصدی پروژه های نگهداری معابر

وقتی تعداد قراردادها و مناقصات و به تبع آن امور پیچیده و وقت گیر از جاع کار کاهش یابد، نتیجه این می شود که عملیات اجرایی پروژه ها نیز به سرعت آغاز شود. در ۴ ماهه نخست امسال ۵۵ درصد از بودجه نگهداشت معابر مصرف شده است. این رقم حداقل ۷ درصد نسبت به سال گذشته رشد داشته و پیش از هر چیز، نشان دهنده سرعت گرفتن فعالیت های مربوط به نگهداشت معابر شهر در نتیجه اجرای طرح تجمیع اسناد و مناقصات نواحی است.

□ اجرای عملیات نگهداری در فصل مناسب

یکی از پیش شرط های اساسی برای اجرای فعالیت هایی از قبیل درز گیری یا لکه گیری معابر، انجام این دست اقدامات عمرانی در شرایط آب و هوایی مناسب است. این فعالیت ها در شهر تهران از اواسط اردیبهشت ماه تا اواسط آبان ماه یعنی پیش از آغاز فصل بارش و سرد شدن هوا قابل انجام است. البته بدون شک فصل تابستان با توجه به تعطیلی مراکز آموزشی و سبک تر بودن بار ترافیک، بهترین زمان اجرای طرح های عمرانی در زمینه ساماندهی و بهبود وضعیت معابر خواهد بود.

همان گونه که اشاره شد، تا کنون در سال جاری ۵۵ درصد از پروژه های نگهداری و ترمیم معابر به سرانجام رسیده و پیش بینی می شود این رقم تا پایان فصل مناسب کاری، به ۸۵ درصد برسد. بخش باقی مانده بودجه نگهداری معابر نیز صرف پروژه های ضروری ماه های پایانی و سرد سال خواهد شد.

□ افزایش مناقصات نسبت به ترک تشریفات

گفتیم پروژه های اجرا شده در سطح معابر طی ۴ ماهه نخست امسال شامل ۵۵ درصد کل پروژه های پیش بینی شده سال جاری در زمینه نگهداری معابر است. جالب است بدانید حداقل ۳۵ درصد از این پروژه ها از طریق برگزاری مناقصه انجام شده است؛ رقمی که رشد آن نسبت به سال های گذشته نشان می دهد طرح تجمیع اسناد و مناقصات نواحی، برگزاری مناقصات عمومی را به شیوه مرسوم و آگاداری پروژه ها به پیمانکاران تبدیل کرده است. همچنین به ارقام فوق باید مناقصات خرید مصالح را نیز اضافه کرد که با احتساب این آمار، شرایط ارجاع کار به پیمانکاران از طریق مناقصه عمومی به وضعیت مناسبی رسیده است.

□ افزایش فضای رقابتی در مناقصات

در حالی که متوسط تعداد پاکت های باز شده در مناقصات سال گذشته ۱/۸ بوده است، این رقم در ۴ ماهه نخست سال جاری به ۲/۵۲ رسیده است. اگر افزایش متوسط تعداد پاکت های باز شده در مناقصات را به عنوان شاخصی برای میزان رقابتی بودن فضای ارجاع کار در نظر بگیریم، در خواهیم یافت که میزان استقبال پیمانکاران برای مشارکت در پروژه های نگهداری معابر افزایش یافته است.



طرح تجمیع اسناد و مناقصات پروژه های عمرانی نواحی

استقبال از مشارکت در پروژه های نگهداری معابر

یکی از مواردی که طی ماه های اخیر به موازات ابلاغ فهرست بهاء تجمیعی تعمیر و نگهداری معابر و بزرگراه ها، بهسازی انهار و جداول و البته پیاده روستای مورد پیگیری قرار گرفته و تاثیر قابل ملاحظه ای در تسهیل روند رسیدگی فنی و حذف فرآیندهای اداری غیر ضروری داشته، طرح تجمیع اسناد و مناقصات نواحی است؛ طرحی که طی آن با واگذاری تمام فعالیت های یک ناحیه شهری در زمینه نگهداری معابر، پیاده روها، انهار و جداول به یک پیمانکار، از فرآیندهای پیچیده و حجیم اداری در زمینه ارجاع کار کاسته می شود.

طرح تجمیع اسناد و مناقصات نواحی باعث شده تا در شرایطی که حتی یک قرارداد مثلاً ۷۰ میلیون تومانی دارای فرآیندهای متعددی همچون تهیه صورت وضعیت، تهیه صورت حساب، تهیه قرارداد، رسیدگی و تحویل موقت و قطعی است، تعداد قراردادهای نگهداری معابر و بزرگراه ها در نواحی ۱۲۳ گانه شهر تهران به شکل قابل توجهی کاهش پیدا کند. در این میان بد نیست مقارن با انتشار گزارش عملکرد اداره کل هماهنگی فنی و عمرانی مناطق و سازمان های شهرداری تهران در مقطع زمانی ۴ ماهه نخست امسال، به بررسی برخی از دستاوردهای این طرح در زمینه پروژه های نگهداری و ترمیم معابر بپردازیم.

□ ارجاع کار، متناسب با بودجه مصوب

پیشتر، فرآیند ارجاع کار به پیمانکاران و انعقاد قراردادهای مربوط به پروژه های تعمیر و نگهداری معابر از اسفندماه آغاز می شد (یعنی زمانی که هنوز بودجه فنی و عمرانی مناطق ابلاغ نشده بود) اما در سال ۱۳۹۲ با پیاده سازی طرح تجمیع اسناد و مناقصات نواحی، برگزاری مناقصات و امور مربوط به انعقاد قراردادها دیرتر از این موعد یعنی پس از تصویب و ابلاغ بودجه های فنی و عمرانی مناطق



سخن مسئول

شناسنامه فنی معابر شریانی

دکتر سید ماز یار حسینی*



پیاده سازی و اجرای طرح های زیربنایی به منظور ریل گذاری فنی و علمی برای

ماموریت های آینده عمرانی، یکی از محورهای اصلی فعالیت های معاونت فنی و عمرانی در سال های اخیر بوده است که اگر چه به اندازه پروژه های کلان به چشم نمی آید، اما منافع آن به صورت مستمر برای شهر ماندگار خواهد بود. یکی از این اقدامات زیربنایی، تهیه شناسنامه فنی معابر شهر تهران است که در ذیل استقرار «سامانه مدیریت یکپارچه معابر شهر تهران» اجرایی شد و در فاز اول، طی سال گذشته کلیه بزرگراه های شهر صاحب شناسنامه فنی شدند. با تدوین شناسنامه فنی بزرگراه ها، هم اکنون اطلاعات مرتبط با کیفیت عبور اعم از شاخص های روسازی، وضعیت جمع آوری آب های سطحی معبر، موارد ایمنی شامل جدول، گارد ریل، روشنایی و علائم ترافیکی به صورت کاملاً میدانی جمع آوری و در سامانه مدیریت یکپارچه معابر شهر تهران گردآوری شده است؛ ضمن این که اطلاعات مربوط به بازسازی و تعمیرات انجام شده روی معابر در سال های گذشته نیز، با استفاده از آرشو مناطق شهرداری جمع آوری و ثبت شده است. با پلاک گذاری کل مسیر بزرگراه های پایتخت در جریان تهیه شناسنامه فنی، هم اکنون این قابلیت وجود دارد که محل دقیق خرابی های روکش آسفالت مشخص شود. در نتیجه برخلاف رویه گذشته که با وجود چند خرابی کوچک، کل آسفالت یک مسیر شخم زده می شد و این کار در دسرهای زیادی برای شهروندان به دنبال داشت، اکنون می توان عملیات ترمیم و بهسازی را تنها در محل دقیق و وجود عارضه پیاده کرد. این امر صرفه جویی قابل ملاحظه ای به دنبال دارد به شکلی که با وجود افزایش نزدیک به ۱۰۰ درصدی هزینه مرمت و روکش آسفالتی، بودجه مصرف شده در این خصوص طی سال گذشته و امسال افزایشی نداشته و بعضاً در برخی موارد کاهش نیز یافته است. با تدوین شناسنامه فنی معابر، از این پس تازه می توان درباره عمر آسفالت در شهر به صورت علمی صحبت کرد؛ ضمن این که این اقدام زمینه رتبه بندی کیفی کار پیمانکاران آسفالت ران نیز به صورت عملی مهیا می سازد و رویکرد آتی، قطعاً به انجام کار بر اساس تضمین در دوره نگهداشت باز خواهد گشت. اما پس از پایان یافتن اجرای طرح تدوین شناسنامه فنی کلیه بزرگراه ها، این اقدام برای معابر شریانی درجه ۱ و ۲ شهر تهران در دستور کار قرار گرفته است و تا پایان سال جاری، کلیه معابر شریانی پایتخت نیز صاحب شناسنامه فنی خواهند شد.

* معاون فنی و عمرانی شهرداری تهران

اولین نشست با اعضای شورای چهارم

هفته گذشته حوزه معاونت فنی و عمرانی در ابعاد مختلفی خبرساز شد اما شاید مهم ترین این خبرها، نشست بررسی عملکرد عمرانی ۸ ساله شهرداری تهران با حضور اعضای شورای چهارم شهر تهران بود. در ابتدای جلسه روز سه شنبه دکتر ماز یار حسینی معاون فنی و عمرانی شهرداری تهران ضمن تشریح عملکرد کلی این معاونت در دوره کنونی مدیریت شهری، به توضیح مختصر در مورد برخی پروژه های شاخص از جمله تونل نیایش، بزرگراه طبقاتی صدر، بزرگراه امام علی (ع)، بزرگراه آزادگان، تونل امیرکبیر، بزرگراه های شهید زین الدین و شهید خرازی پرداخت و در ادامه گزارشی از برنامه های توسعه ای شهرداری ارائه کرد. مباحث نرم افزاری مربوط به تدوین نظام فنی و اجرایی، طرح جامع آب های سطحی، طرح جامع شبکه تونل های مشترک تاسیسات شهری، ساماندهی مبادی ورودی و خروجی، اقدامات عمرانی کم حجم اما تاثیر گذار ترافیکی و در نهایت اشاره به موضوع احیاء شورای عالی فنی در شهرداری تهران از جمله دیگر مسائلی بود که به آن ها پرداخته شد. در ادامه جلسه، تقریباً اکثر اعضای شورا، ضمن تقدیر و تشکر از تلاش های گسترده و اثرگذار این معاونت، به بیان نقطه نظرات خود پرداخته و پرسش هایی را نیز در مباحث مختلف مطرح ساختند که البته به دلیل طولانی شدن زمان نشست، مقرر شد ادامه جلسه در روز یکشنبه ۲۷ مردادماه تشکیل شود.



عکس هفته

نشست اعضای شورای چهارم شهر تهران با مدیران ارشد معاونت فنی و عمرانی

رویدادهای هفته

کنکاش

چند سال اخیر، در احیای بافت‌های فرسوده شهری به صورت مستقیم و غیرمستقیم نقش به‌سزایی ایفا کرده است.

وی از «شبکه معابر» به‌عنوان یکی از مولفه‌هایی که می‌تواند در ارزش‌آفرینی برای بافت‌های شهری اثرگذار باشد، یاد می‌کند و می‌گوید: شبکه ناقص و ناکارآمد معابر به‌نفوذناپذیری بافت‌های شهری منجر می‌شود و حاصل آن تبدیل یک پهنه به بافت کم‌ارزش شهری است که کسی رغبتی به سرمایه‌گذاری در آن و حتی نوسازی املاک شخصی نخواهد داشت. جعفری با تأکید بر این که نفوذناپذیری بافت‌های شهری، قدرت دسترسی به خدمات را کاهش می‌دهد، شبکه معابر در بافت‌های فرسوده را به ۲ گروه دسترسی محلی و فرامنطقه‌ای تقسیم می‌کند و می‌گوید: تعریض گذرهای زیر‌عمر و خروج برخی معابر فرعی از بن‌بست، در دستور کار سازمان نوسازی شهرداری تهران قرار دارد تا بخشی از مساله نفوذناپذیری در بافت‌های فرسوده مرتفع شود.

مداوای فرسودگی‌های شهر با ساخت بزرگراه

وی در عین حال به اهمیت تامین دسترسی‌های فرامنطقه‌ای از طریق بزرگراه‌سازی، تعریض و توسعه معابر شریانی اشاره و اظهار می‌کند: بی‌تردید بزرگراه‌هایی که از دل مناطق فرسوده عبور می‌کنند، نقشی بی‌بدیل در تسهیل عبور و مرور و کاهش ترافیک این مناطق دارند و در نتیجه موجب ارتقاء ارزش افزوده املاک واقع در محلات فرسوده می‌شوند. به‌عنوان مثال بزرگراه امام علی (ع) بسا عبور از دل بافت‌های فرسوده مناطق ۷، ۸، ۱۳، ۱۴، ۱۵ و ۲۰ اغلب بافت‌های اطراف خود را تحت تأثیر قرار داد چرا که از یک سو با تملک املاک فرسوده به حذف بخشی از این بافت‌ها کمک کرد و از سوی دیگر با ایجاد ارزش افزوده در قیمت املاک محلات اطراف بزرگراه، به نوسازی املاک شخصی در این مناطق رونق بخشید.

نمونه‌های موفق بزرگراه‌سازی در تهران

مدیرعامل سازمان نوسازی شهر تهران با تأکید بر این که بزرگراه‌سازی و تامین دسترسی‌های فرامنطقه‌ای در بافت‌های فرسوده، خود محرک توسعه به‌شمار می‌رود. در عین حال هشدار می‌دهد که اگر بزرگراهی با اصول علمی و کارشناسی طراحی نشود، می‌تواند منجر به پدیده «جدایی‌گزینی شهری» شود و به هويت محلات خدشه وارد کند.

وی بزرگراه‌های یادگار امام (ره) و امام علی (ع) را از نمونه‌های مطلوب بزرگراه‌سازی می‌داند و تأکید می‌کند که جداسازی خطوط تندرو و کندرو در دو تراز صفر و منفی یک، موجب حفظ ارتباطات محلی در مناطق پیرامونی این بزرگراه‌ها شده و مشکلاتی که در گذشته طی روند ساخت بزرگراه شهید نواب صفوی رخ داد، تکرار نشد.

البته جعفری پروژه بزرگراه شهید نواب صفوی را هم به‌عنوان آغاز یک حرکت فرامنطقه‌ای در جهت مداوای بافت‌های فرسوده شهری می‌ستاید و معتقد است که اگر این پروژه پس از تکمیل مسیر اصلی متوقف نمی‌شد و کارهای پشت‌جبهه آن ادامه می‌یافت، قطعاً با تکمیل لایه‌های دوم و سوم شاهد گسست اجتماعی در محلات حاشیه این بزرگراه نبودیم.

به اعتقاد وی، شبکه معابر ایمن و تامین دسترسی‌های کافی در ابعاد منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای، نه تنها آثار اقتصادی مثبتی برای رونق نوسازی بافت‌های فرسوده به دنبال دارد بلکه در هنگام وقوع زلزله نیز در امداد رسانی به حادثه‌دیدگان نقش بسیار مهمی ایفا می‌کند، به نحوی که وجود شبکه معابر کارآمد می‌تواند به میزان قابل توجهی از خسارات ناشی از زلزله بکاهد.



مدیرعامل سازمان نوسازی شهر تهران:

شبکه معابر، به نوسازی بافت‌های فرسوده کمک اساسی کرد



در میان مسائل ریز و درشتی که ابر شهر تهران با آن مواجه است، بافت‌های فرسوده به واسطه ارتباط مستقیمی که با امنیت جانی مردم دارند، یکی از بیماری‌های اصلی شهر شناخته می‌شوند. آن دسته از بافت‌های شهری که دارای هر ۳ مولفه ریز دانگی، ناپایداری و نفوذناپذیری باشند، به‌عنوان بافت فرسوده شناخته می‌شوند که میزان این بافت‌ها در پایتخت بر اساس نتایج طرح تحقیقی که اخیراً توسط شهرداری تهران اجرا شده است، حدود ۵۱۰۰ هکتار برآورد می‌شود. در عین حال آن دسته از بافت‌های شهری که حداقل یکی از ۳ مولفه فرسودگی را دارا باشند، تحت عنوان «بافت ناپایدار» شناخته می‌شوند و اگر چه به اندازه بافت فرسوده خطر آفرین نیستند اما جزو اولویت‌های بعدی نوسازی در شهر به‌شمار می‌روند. حجم بافت‌های ناپایدار شهری که بسیاری از آن‌ها از نفوذناپذیری شبکه معابر رنج می‌برند نیز به حدود ۱۵ هزار هکتار می‌رسد.

شهرداری تهران در سال‌های اخیر راهکارهای گوناگونی برای نوسازی بافت‌های فرسوده به کار گرفته است که از آن جمله می‌توان به صدور رایگان پروانه ساختمانی برای املاک مسکونی و بخشودگی ۵۰ درصدی عوارض نوسازی برای املاک تجاری، اعطای تراکم تشویقی و پیش‌بینی امتیازاتی برای ترغیب به تجمیع املاک فرسوده اشاره کرد.

اما با توجه به اهمیت نقش «راه» به‌عنوان محور توسعه، شاید بتوان یکی از موثرترین اقدامات شهرداری برای درمان بیماری صعب‌العلاج بافت‌های فرسوده شهر را توسعه شبکه معابر پایتخت و اهتمام به بزرگراه‌سازی در مناطق جنوبی و کم‌برخوردار برشمرد که البته به تکمیل بخش عمده شبکه بزرگراهی پایتخت نیز انجامید. تکمیل رینگ داخلی و خارجی شهر تهران و احداث بزرگراه‌ها و معابر اصلی شهر طی فرایندی تدریجی و در طول سالیان دراز به سرانجام رسید اما واقعیت آن است که قسمت اعظم این تحول و توسعه در دوره فعلی مدیریت شهری و به‌ویژه طی ۴ سال اخیر رخ داد.

غفلت از جنوب شهر

به نظر می‌رسد بخش‌هایی از طرح جامع شهر تهران و نیز طرح جامع حمل

و نقل و ترافیک که به توسعه شبکه معابر در نواحی کم‌برخوردار مربوط بود، در دوره‌های پیشین مدیریت شهری مورد غفلت واقع شده و شهرداران گذشته چندان اهمیتی به اجرای این قبیل طرح‌ها نداشتند؛ چنان که گویی مدیران شهری در ادوار گذشته هم چندان تمایلی به پیشگام شدن برای زدودن عوامل موثر بر فرسودگی بافت‌های شهری نداشتند و همچون شهروندان و سرمایه‌گذاران بخش خصوصی، در انتظار وقوع اتفاقی از سوی یکی دیگر از اضلاع چندوجهی متولیان احیای بافت‌های فرسوده بودند. به‌ادعان بسیاری از کارشناسان، حل‌نشده باقی ماندن مساله عبور و مرور بی‌دغدغه و وسایل نقلیه که حاصل عدم سرمایه‌گذاری شهرداری‌ها و دستگاه‌های ارائه‌دهنده خدمات شهری در جهت اصلاح و بهبود شبکه‌های دسترسی در بافت‌های قدیمی و فرسوده است، مهم‌ترین عامل تأثیرگذار در کندگی روند احیا و نوسازی این بافت‌ها به‌شمار می‌رود کم‌این که به‌رغم امتیازات گوناگون پیش‌بینی شده برای احیای این قبیل بافت‌ها، رغبت شهروندان به نوسازی تنها هنگامی تشدید می‌شود که برای حل مشکل ترافیک و عبور و مرور به‌عنوان یکی از اساسی‌ترین نیازهای آن‌ها در زندگی مدرن شهری، چاره‌اندیشی شود.

نهضتی که در جنوب شهر جان گرفت

اما در جریان وقوع رویدادی که برخی صاحب‌نظران و کارشناسان حوزه شهری از آن به‌عنوان «نهضت بزرگراه‌سازی» یاد می‌کنند، طی ۸ سال اخیر بیش از ۲۵۰ کیلومتر مسیر بزرگراهی ساخته شد که حدود یک سوم آن به مناطق جنوبی پایتخت تعلق دارد.

این اتفاق نه تنها یک عامل انگیزشی برای نوسازی بافت‌های فرسوده بود، بلکه حتی بر میزان مرغوبیت اراضی واقع در این نوع بافت‌ها افزود و نرخ زمین حتی در فرسوده‌ترین نقاط تهران با احداث برخی بزرگراه‌ها نظیر بزرگراه امام علی (ع) به شکل بی‌سابقه‌ای تکان خورد.

نفوذناپذیری بافت‌های فرسوده

مهندس «علیرضا جعفری» مدیرعامل سازمان نوسازی پایتخت یکی از مدیران شهرداری تهران است که اعتقاد دارد جریان بزرگراه‌سازی طی

رابطه قیر و مصالح سنگی با آسفالت

مصالح سنگی یکی از مهم‌ترین اجزای تشکیل‌دهنده آسفالت گرم محسوب می‌شوند؛ این مصالح به ۲ روش انفجار کوه‌ها و همچنین برداشت قلوه‌سنگ‌های آبرفتی به دست می‌آیند. مصالح حاصل از روش اول، مصالح کوهی و سنگ‌های ریز و درشت به دست آمده از طریق روش دوم، مصالح رودخانه‌ای خوانده می‌شوند. استحصال سنگ از معادن کوهی همیشه با استفاده از مواد منفجره انجام نمی‌شود؛ در واقع در بیشتر موارد از انواع مختلفی از سنگ‌شکن‌ها استفاده می‌شود که شامل سنگ‌شکن‌های ضربه‌ای، غلتکی، میله‌ای و ساچمه‌ای است. اما گفتمنی است روکش سیاه رنگ آسفالت علاوه بر مصالح سنگی، دارای مقادیر زیادی قیر است. قیر معدنی حاصل پخته‌شدن «قیر سنگ‌ها» یا استحصال از دریاچه‌های طبیعی قیر می‌باشند. در نقطه مقابل، قیرهای نفتی قرار دارند که از پالایش نفت خام در برج‌های تقطیر به دست می‌آیند. قیری که در کارخانه‌های تولید آسفالت به کار می‌رود شامل محصولی خالص و فاقد آب است که تا دمای ۱۷۶ درجه سانتیگراد حالت اولیه خود را حفظ کرده و در اصطلاح «کف» نمی‌کند. قیری که در فرآیند تولید یک محصول آسفالتی بادوام مصرف می‌شود، هیچ‌گاه نباید بیش از حد گرم شود یا در حین حرارت دیدن، دود کند. حرارت دیدن قیر از طریق شعله مستقیم، یکی از مواردی است که می‌تواند بهترین قیرها را به محصولی بی‌کیفیت تبدیل کند.



سنگ‌های سنگین در مجتمع ساختمانی شهر آفتاب به‌درج تکمیل می‌شود

فعالیت در حوزه‌هایی نظیر حمل و نقل و شبکه ارتباطی اعم از زیر گذرهای سواره و تونل‌ها، شبکه و ایستگاه‌های مترو و مجتمع‌های ایستگاهی، پارکینگ، مسیرهای حرکت پیاده، فعالیت‌های خدماتی - رفاهی، فعالیت‌های اداری - انتظامی، زیرساخت‌ها و تاسیسات شهری نظیر پست‌های برق، ایستگاه‌های تقویت فشار آب، تصفیه‌خانه‌های فاضلاب، ایستگاه‌های کاهش فشار گاز شهری و مراکز مخابراتی و ابنیه فنی مورد نیاز در زیر زمین وجود دارد.

به این ترتیب می‌توان ادعا کرد که تقریباً هیچ فعالیتی در حوزه زیست شهری وجود ندارد که اجرا و پیاده‌سازی آن در فضاهای زیر سطحی شهر ممکن نباشد. این واقعیت درست بر خلاف تصور عامیانه و غیر کارشناسانه‌ای است که بر اساس آن، فضاهای زیر سطحی تنها باید به زیرساخت‌های حمل و نقلی و توسعه معابر شهری اختصاص یابد.

□ چرا توسعه زیر سطحی؟

بهبود شرایط حمل و نقل و ترافیک، کاهش آلودگی هوا، کاهش تراکم ساختمانی، کمک به رفع کمبود فضاهای باز شهری، فضاهای سبز و تفریحی و خدماتی، ارتقاء کیفیت محیط زیست، تحقق سرزندگی و تنوع عملکردی در شهر، افزایش کارایی فضاهای شهری با تمرکز بر فعالیت‌های عمومی، بهره‌وری و استفاده بهینه از زمین و منابع و نیز تقویت دفاع غیرعامل شهری از اصلی‌ترین اهداف اجرای توسعه حیات زیر سطحی به شمار می‌رود. مصوبه ۴ ساله شورای شهر تهران ضمن تعیین تکلیف برای ضوابط توسعه فضاهای زیر سطحی، این اصل کلی را مبنای قرار داده است که: «کلیه وظایف و اختیارات اختصاص داده شده به شهرداری تهران در قانون، به کلیه فضاهای عمومی زیر سطحی نیز تسری می‌یابد.»

به عبارت دیگر، شهرداری تهران هر کاری که در سطح می‌تواند انجام دهد را در زیر سطح هم مجاز است صورت دهد. اگر شهرداری در سطح شهر پارکینگ عمومی می‌سازد، در زیر سطح نیز می‌تواند پارکینگ بسازد و یا مجوز ساخت آن را برای متقاضیان صادر کند. اگر شهرداری در سطح شهر مراکز تجاری، اداری و تفریحی می‌سازد یا مجوز ساخت آن را صادر می‌کند، این اختیار را دارد که در زیر سطح شهر هم چنین کند. توسعه معابر و زیرساخت‌های حمل و نقلی و چند مأموریت دیگر شهرداری نیز به همین ترتیب می‌تواند در زیر سطح دنبال شود.

□ تعیین نقاط مستعد توسعه زیر سطحی

برابر مصوبه مجوز توسعه فضاهای زیر سطحی، شهرداری تهران موظف شده است که طرح‌های جامع و تفصیلی و نیز طرح‌های موضعی و موضعی تهران را با دیدگاه قابلیت‌های توسعه در زیر سطح، عملیاتی و اجرایی کرده و نقاط مستعد جهت توسعه فضاهای زیر سطحی را با بهره‌گیری از مدل امکان‌سنجی ارائه شده در این طرح، مشخص کند؛ ضمن این که هرگونه توسعه فضاهای زیر سطحی باید از چارچوب و ضوابط طرح‌های بالادستی به ویژه طرح جامع و طرح‌های تفصیلی مناطق شهرداری تهران تبعیت کند.

□ تدوین رژیم حقوقی برای رفع ابهامات توسعه فضاهای زیر سطحی

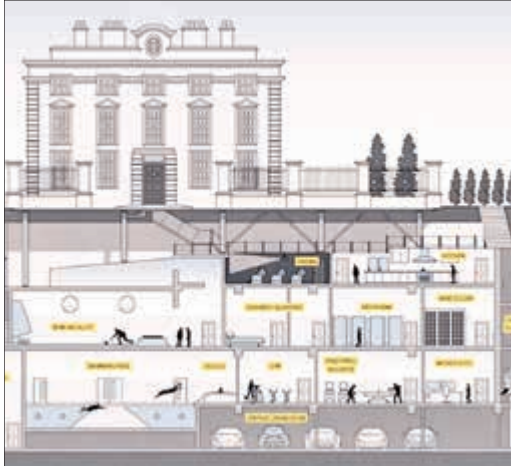
از سوی دیگر شهرداری تهران با هدف کاهش بار مالی متصور برای توسعه فضاهای زیر سطحی، به منظور ترغیب شهروندان و سرمایه‌گذاران دست‌اندرکار در امر توسعه شهر و تخصیص و تبدیل سطوح زیرزمینی به عرصه‌های عمومی و شهری، مکلف به رفع ابهامات حقوقی مربوط به این موضوع شده است.

با تصویب شورای شهر تهران، شهرداری باید با تدوین یک رژیم حقوقی ویژه، نسبت به تعیین روش‌های تملک در سطوح و در عمق و نیز حق استفاده از زمین در زیر سطح، با تعریف و تدقیق حقوق مالکانه عرصه‌های خصوصی، عمومی و دولتی اقدام کرده، موارد پیشنهادی لازم در این خصوص را تهیه کند و پیگیری‌های لازم به منظور طی مراحل قانونی تصویب در مراجع ذیربط را به انجام برساند.

اما تا فرارسیدن زمانی که این رژیم حقوقی در حوزه معاونت حقوقی شهرداری تهران تدوین شود، مدیریت شهری معطل نخواهند ماند و همان‌گونه که در طول چند سال اخیر از فضاهای زیر سطحی برای ساخت تونل‌های شهری، انتقال کابل‌های برق فشار قوی به زیر زمین و نیز ایجاد کانال‌های انتقال آب‌های سطحی استفاده شد، همچنان طرح‌های تازه‌ای را برای پیاده‌سازی در زیر پوست شهر در دست مطالعه و تدوین دارد؛ مأموریتی که معاونت فنی و عمرانی شهرداری و سازمان‌های وابسته به آن برعهده دارند و از دل آن تاکنون مطالعات مختلفی از جمله ساخت تونل ۹ کیلومتری در بخش حدفاصل انتهای بزرگراه شهید صیاد شیرازی و بزرگراه آزادگان حاصل شده است.

□ مترو، اولویت اصلی

بدیهی است که در توسعه فضاهای زیر سطحی، اخذ مجوزهای لازم از



راهی که از دل زمین باز می‌شود

تولد شهری در دل ابر شهر تهران

تهران، پایتخت جمهوری اسلامی ایران، ابر شهری رو به توسعه است که از یک سو به واسطه موقعیت جغرافیایی و از سوی دیگر به دلیل موقعیت ناشی از استقرار مرکز سیاسی حکومت، از جذابیت‌های بسیاری برخوردار است و همین امر موجب شده است افزون بر جمعیت بیش از ۸/۵ میلیون نفری خود، روزانه پذیرای حدود ۲ میلیون نفر از دیگر شهرهای کشور باشد؛ افرادی که به واسطه اشتغال در تهران یا دلایل دیگر، ناگزیر به پایتخت سفر می‌کنند و به این ترتیب جمعیت تهران در روز به بیش از ۱۰ میلیون نفر افزایش می‌یابد.

توسعه فضاهای زیر سطحی در شهر تهران «منجر شد که شورای شهر در ۱۸ اسفند ۱۳۸۸ آن را تصویب کرد. اما فرمانداری تهران مصوبه مذکور را تایید نکرد و به شورای شهر عودت داد. هر چند به اعتقاد دکتر «حمزه شکیب» رئیس کمیسیون عمران شورای اسلامی شهر تهران، دلیل روشن اعتراض فرمانداری به این مصوبه هیچ‌گاه مشخص نشد اما با پافشاری نمایندگان مردم در پارلمان شهری بر صدور مجوز توسعه فضاهای زیر سطحی در تهران، موضوع به کمیته حل اختلاف وزارت کشور جاع شد و پس از کش و قوس‌های فراوان نهایتاً در سال ۱۳۹۰ تایید و برای اجرا به شهرداری ابلاغ شد. شاید بتوان مهم‌ترین عامل اجرایی نشدن مفاد این مصوبه تاکنون را، همین طولانی شدن روند تایید و ابلاغ آن دانست. این مصوبه شامل ۳ ماده است که در قالب آن برای ابعاد کلی توسعه فضاهای زیر سطحی تعیین تکلیف شده است. برابر تعریف ذکر شده در این مصوبه، «حیات زیر سطحی» بخشی از تحقق حیات اجتماعی - مدنی است که پاسخگویی به برخی نیازهای خدماتی شهروندان، فعالیت، تحرک اجتماعی و فرهنگی، سرزندگی، پویایی و تعاملات انسانی در فضاهای زیر سطحی را امکان‌پذیر می‌کند و به مفهوم استفاده منظم، مرتب و دائمی از امکانات تاسیسات احداثی در زیر زمین است.

□ فعالیت‌هایی که امکان زیر سطحی شدن دارند

در این مصوبه به عناوین فعالیت‌هایی که امکان انجام آن‌ها در زیر سطح زمین وجود دارد نیز اشاره شده است. بر این اساس متناسب با موقعیت و ویژگی‌های فضایی - کالبدی خاص فضاهای زیر سطحی، امکان انجام

وسعت تهران، این شهر رو به توسعه تنها ۶۳۰ کیلومتر مربع است و امکان گسترش بیشتر آن در سطح وجود ندارد. عرصه شلوغ شهر هم چندان فضایی برای پاسخگویی به نیازهای رو به توسعه آن ندارد و به همین خاطر هراز چندگاهی بحث انتقال پایتخت از تهران و یا ایجاد یک پایتخت اداری در شهرهای اطراف تهران مطرح می‌شود. اما یکی از معقول‌ترین راهکارهای پاسخگویی به آن دسته از نیازهای توسعه محور پایتخت و شهروندان آن، استفاده از فضاهای زیر سطحی است. بی‌تردید توسعه تهران در فضاهای زیر سطحی در قیاس با طرح‌هایی نظیر انتقال پایتخت اداری و خروج کارمندان از تهران، کم‌هزینه‌تر است و نتایج آن هم مطمئن‌تر خواهد بود. خوشبختانه ساختار زمین‌شناسی کلانشهر تهران نیز به گونه‌ای است که توسعه فضاهای زیر سطحی را ممکن می‌کند.

فضاهای زیر سطحی به کلیه ابنیه و تاسیسات واقع در محدوده قانونی شهر و حریم آن اطلاق می‌شود که در سطوح و لایه‌های زیرین تراز صفر (زیر سطح زمین) با عملکردها و فعالیت‌های متنوع احداث شده و ارتباط فیزیکی میان حداقل دو عنصر یا فضای شهری را برقرار می‌کنند. این فضاها به صورت عمومی مورد استفاده قرار گرفته و حیات مدنی در آن‌ها جریان دارد.

□ کنش و قوس‌های فرمانداری و شورای شهر

استفاده از فضاهای زیر سطحی تهران از دومین دوره شورای اسلامی شهر تهران همواره یکی از دغدغه‌های مدیریت شهری و شاید حتی فراتر از آن، یکی از امال و آرزوهایش بوده است! این دغدغه در نهایت به مصوبه «مجوز

اعضای شورای اسلامی شهر تهران چه گفتند؟

□ چمران: ظرفیت‌های جدید برای شهر ایجاد می‌شود

مهندس «مهدی چمران» رئیس شورای اسلامی شهر تهران، یکی از طرفداران جدی اجرای مصوبه توسعه فضاهای زیرسطحی در شورای سوم به‌شمار رفته و معتقد است که با اجرای اصولی این مصوبه، ظرفیت‌های جدیدی در تمام ابعاد زیست‌شهری برای شهر و شهروندان ایجاد می‌شود. وی با تأکید بر ضرورت انجام مطالعات جدید به‌منظور شناسایی بیشتر ظرفیت‌های زیرسطحی تهران، چنین اظهار نظر می‌کند: فضاهای زیرسطحی تهران تنها به معابر ترافیکی تعلق ندارد بلکه می‌توان با انجام مطالعات جدید، راهکارهایی برای استفاده حداکثری از این فضاها در کاربری‌های گوناگون تفریحی، تجاری، پارکینگ و غیره یافت. چمران از تونل‌های شهری رسالت، توحید، نیایش و امیرکبیر به‌عنوان نمونه‌های موفق استفاده از فضاهای زیرسطحی جهت توسعه شبکه معابر یاد کرده و می‌گوید: اکنون باید با انجام مطالعات جامع، نسبت به یافتن راه‌حل‌های تازه و استفاده از فضاهای زیرسطحی برای کاربری‌های دیگر هم اقدام شود. وی به تدوین برنامه جدید ده‌ساله حمل‌ونقل و ترافیک شهر تهران که تا پایان امسال باید به شورای شهر ارائه شود، اشاره کرده و می‌گوید: در قالب این طرح، ظرفیت‌های زیرسطحی برای احداث خطوط جدید مترو و تونل‌های ترافیکی و در مجموع تسهیل حمل‌ونقل شناسایی می‌شود اما احصای ظرفیت‌های زیرسطحی در بخش‌های دیگر، باید با اهتمام سایر بخش‌های شهرداری تهران در دستور کار قرار گیرد و بر این اساس برنامه‌های عملیاتی تازه‌ای تعریف شود.



□ تجربه‌های جهانی

مطالعات انجام‌شده درباره تجربه‌های جهانی استفاده از فضاهای زیرسطحی نشان می‌دهد که اقدامات ممکن در توسعه فضاهای زیرسطحی در جهان، عمدتاً شامل مواردی نظیر ایجاد دسترسی سواره‌رو و زیرسطحی، برچیدن پل‌های هوایی قدیمی و انتقال مسیرهای سواره‌رو به زیرسطح، ایجاد گذرگاه‌ها و کریدورهای پیاده در نقاط پرترافیک و نیز ایجاد پارکینگ توقف‌گاه‌های زیرزمینی در مکان‌های مناسب بوده است. علاوه بر این، توسعه مجتمع‌های ایستگاهی و ایجاد کانون‌های توسعه حمل و نقل عمومی محور، استقرار تاسیسات و زیرساخت‌های شهری، انتقال فعالیت‌های مزاحم و ناسازگار در نقاط مناسب به زیرزمین، ایجاد ارتباط زیرسطحی میان مکان‌های همگن، ایجاد پیوند زیرسطحی میان زیرزمین‌های ساختمان‌های موجود با یکدیگر و با فضاهای زیرسطحی احداث‌شده، ایجاد فضاهای زیرسطحی با فعالیت‌های خدماتی مکمل در نقاط کنونی، ایجاد فضاهای باز و سبز در اراضی و سطوح آزادشده و در نهایت ایجاد خدمات و تاسیسات رفاهی و فعالیت‌های متناسب با ویژگی‌های هر پهنه، از دیگر کارکردهای فضاهای زیرسطحی در سایر کشورهای جهان است.

□ ابتکار: شورای چهارم پیگیر توسعه فضاهای زیرسطحی شود

دکتر «معصومه ابتکار» رئیس کمیته محیط زیست شورای اسلامی شهر تهران، یکی دیگر از اعضای کمیسیون عمران است که اعتقاد دارد مصوبه استفاده از فضاهای زیرسطحی جزو مصوبات مهم شورای سوم بوده و شورای چهارم باید اجرای آن را پیگیری کند. ابتکار با بیان این که شهرداری تهران با ساخت چند تونل شهری تا حدی به فضاهای زیرسطحی توجه داشته است، می‌افزاید: هنوز فاصله زیادی تا استفاده بهینه و کامل از ظرفیت‌های زیرسطحی شهر وجود دارد. وی خاطر نشان می‌کند که علاوه بر حمل‌ونقل، بسیاری دیگر از فعالیت‌های شهری امکان انتقال به زیرزمین را دارند که گستره وسیعی از استقرار تاسیسات گرفته تا ایجاد فضاهای تجاری و تفریحی را در بر می‌گیرد. به گفته این عضو کمیسیون عمران شورای شهر، با انتقال بخشی از فعالیت‌ها به فضاهای زیرسطحی، تراکم در سطح کاهش یافته و این امر تبعات مثبتی در حوزه زیست‌شهری برای شهروندان به دنبال خواهد داشت. در صورت پیاده‌سازی صحیح این ایده، کنترل آلودگی‌های زیست‌محیطی و به‌ویژه آلودگی هوا نیز می‌تواند جزو پیامدهای مثبت توسعه فضاهای زیرسطحی باشد.



□ نقاط مستعد زیرزمینی در پایتخت

مطالعاتی که به مصوبه مجوز توسعه فضاهای زیرسطحی شهر تهران پیوست شده است، کنکاشی هم در زیر و بم عرصه شهر داشته و نقاط مستعد طرح‌های توسعه زیرسطحی در پایتخت را یافته است. این بررسی به شناسایی پهنه‌های نهایی مستعد توسعه فضاهای زیرسطحی انجامید. بر اساس نتایج بررسی‌های صورت‌گرفته، موارد ذیل جزو نقاط مستعد توسعه فضاهای زیرسطحی در تهران به‌شمار می‌رود که می‌توان برای کاربری‌های مختلف و متناسب با ضوابط طرح‌های جامع و تفصیلی شهر تهران، برای هر یک از آن‌ها طرح‌های اجرایی و عملیاتی خاص تدوین کرد:

۱. محدوده میدان هفت‌تیر، محور مفتوح و محدوده غربی آن شامل ناحیه ۱ منطقه ۶ شهرداری تهران
۲. محور انقلاب و محدوده شمالی آن شامل ناحیه ۲ منطقه ۶ شهرداری تهران
۳. محدوده بازار و تهران ناصری شامل نواحی ۲ و ۳ منطقه ۱۲ شهرداری تهران
۴. محدوده پارک‌سوار بیهقی و میدان آرژانتین شامل ناحیه ۵ منطقه ۶ و ناحیه ۴ منطقه ۷ شهرداری تهران
۵. محدوده میدان تجریش و اطراف آن شامل ناحیه ۷ منطقه ۱ شهرداری تهران
۶. محدوده میدان آزادی شامل ناحیه ۲ منطقه ۲ و ناحیه ۱ منطقه ۹ شهرداری تهران
۷. محدوده راه آهن و ترمینال جنوب شامل نواحی ۱ و ۶ منطقه ۱۶ شهرداری تهران



□ شکیب: وجب به وجب فضاهای زیرسطحی نیازمند برنامه است

دکتر «حمزه شکیب» رئیس کمیسیون عمران شورای اسلامی شهر تهران نیز یکی از مهم‌ترین اقدامات زیربنایی شورای شهر تهران طی دوره ۶ ساله اخیر را، تصویب لایحه توسعه فضاهای زیرسطحی برمی‌شمارد و می‌گوید: هیچ‌گاه مشخص نشد که این مصوبه چه مغایرت قانونی یا ضروری برای شهر و شهروندان داشت که با اعتراض فرمانداری تهران مواجه شد و تأیید نهایی و ابلاغ آن ماه‌ها به طول انجامید. وی با تأکید بر این که شهرداری باید برنامه‌ریزی دقیقی جهت تعیین چگونگی استفاده از فضاهای زیرسطحی تدوین کند، اظهار کرد: طبق مصوبه شورای شهر، فضاهای زیرسطحی همچون سطح شهر می‌تواند دارای کاربری‌های گوناگونی باشد و بر این اساس شهرداری باید مشخص کند که در هر پهنه، بهترین نوع استفاده از فضاهای زیرسطحی چیست تا بر این مبنای برنامه آینده توسعه شهر را پایه‌ریزی کند. شکیب اعتقاد دارد که توسعه شهر تهران در آینده با توجه به حجم قابل توجه ظرفیت‌های زیرسطحی فعلی، باید توسعه زیرسطحی باشد و در این رابطه چنین توضیح می‌دهد: شهرداری باید برای وجب به وجب فضاهای زیرسطحی شهر برنامه دقیقی داشته باشد. این برنامه می‌تواند به صورت یک طرح جامع گردآوری شده و مبنای عمل قرار بگیرد. وی با تأیید این موضوع که برخی ابهامات حقوقی درباره مالکیت فضاهای زیرسطحی مطرح است، اظهار کرد: حوزه حقوقی شهرداری تهران باید با ارائه پیشنهادها لازم، این ابهامات را برطرف و تصویب آن را طی مراحل قانونی دنبال کند.



□ ناگزیری‌های زیرزمین تهران!

عرصه ابرشهر تهران به رغم این که یکی از جمعیت‌پذیرترین نقاط کشور به شمار می‌رود، مطابق با ضوابط طرح تفصیلی جدید تهران تنها ۶۳۰ کیلومتر مربع وسعت دارد و با تدقیق حرایم، نسبت به گذشته و طرح تفصیلی سابق شهر کوچک‌تر هم شده است. به این ترتیب فضاهای باز شهری در پایتخت روز به روز کم می‌شود و اگر الگوی توسعه، همان الگوی کهنه توسعه صرف روستایی باشد، چندان آمیدی به آینده شهر هر روز شلوغ‌تر و آلوده‌تر تهران نخواهد بود. بنابراین ماناگزیر به پیمودن مسیری هستیم که از زیر زمین می‌گذرد و همین مساله مجموعه شهرداری و شورای اسلامی شهر تهران را متفق‌القول کنار هم قرار داده است تا لایحه «مجوز توسعه فضاهای زیرسطحی شهر تهران» را تصویب و بر سر تأیید آن توسط فرمانداری پافشاری کنند. حالا تهران پشتوانه قانونی لازم برای تولد شهری در دل خود را دارد و ماموریت‌های آینده شهرداری نیز قطعاً با در نظر گرفتن این مصوبه که از پشتوانه قوی کارشناسی برخوردار است، دنبال خواهد شد.

□ دانشجو: اولویت بر نامه‌های پیش‌رو مشخص است

دکتر «خسرو دانشجو» دیگر عضو کمیسیون عمران شورای اسلامی شهر تهران نیز معتقد است که در دوره اخیر مدیریت شهری، از ظرفیت فضاهای زیرسطحی برای توسعه شبکه معابر به خوبی استفاده شده اما در عین حال هنوز ظرفیت‌های بلااستفاده زیادی در زیر سطح وجود دارد که باید برای آن‌ها برنامه‌ریزی شود. وی با بیان این که تجربه استفاده از فضاهای زیرسطحی در بسیاری از کشورها وجود دارد و موضوع پیچیده‌ای نیست که شهرداری تهران از عهده آن بر نیاید، می‌گوید: علاوه بر خطوط مترو و تونل‌های ترافیکی، کاربری‌های مختلف دیگری برای استفاده از این فضاها وجود دارد که شناسایی آن‌ها باید در اولویت‌های برنامه‌های عمران شورای چهارم و معاونت‌های فنی و عمرانی و شهرسازی شهرداری قرار گیرد. دانشجو با اشاره به مشکل جدی کمبود پارکینگ در تهران، خاطر نشان کرد: شاید بهترین راه حل این مشکل که از سال‌های دور در پایتخت ریشه دوانده است، توسعه فضاهای زیرسطحی باشد. عضو کمیسیون عمران شورای اسلامی شهر تهران معتقد است که تمرکز آینده این کمیسیون در دوره ۴ ساله پیش‌روی شورای چهارم، باید بر برنامه‌ریزی برای استفاده بهینه از فضاهای زیرسطحی باشد.

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.

آقای غفوری: برای احداث تونل ادامه بزرگراه حکیم، بخشی از درختان سمت غرب دریاچه شهدای خلیج فارس را قطع کرده‌اند در حالی که می‌شود طرح را از جایی دیگر شروع کرد تا درختان آسیب نبینند. مسئولان چه پاسخی برای این مسأله دارند؟

غیر از یک نوار باریک از فضای سبز پارک جنگلی چیتگر که درختان آن جابه‌جا شده، هیچ‌گونه قطع درختی در این منطقه صورت نگرفته است. به هر حال برای تجهیز فضای کارگاهی، باید تعداد محدودی از درختان پارک چیتگر منتقل می‌شدند اما مطمئن باشید که محل شروع پروژه با در نظر گرفتن تمام جوانب امر تعیین شده تا کمترین تعداد درخت جابه‌جا شود.

رضا محمدی: هنوز برخی خیابان‌های اطراف دریاچه شهدای خلیج فارس آسفالت و روشنایی لازم را ندارند. حالا که چنین امکان ارزشمندی نصیب اهالی منطقه ۲۲ شهرداری تهران شده، بهتر نیست به امکان پیرامونی آن نیز رسیدگی بیشتری شود؟

حق با شماست؛ موضوع را طی یک نامه مکتوب به دفتر شهردار منطقه ۲۲ ارسال کردیم تا به آن رسیدگی شود.

خانم بابایی: تونل امیر کبیر چه زمانی به بهره‌برداری می‌رسد؟ این معبر راهگشای ترافیکی در صورت افتتاح، مشکلات زیادی را از روی دوش شهروندان و خصوصاً اهالی بازار بر خواهد داشت.

عملیات تکمیلی تونل در حال انجام بوده و با اتمام نصب تجهیزات مربوط به تهویه هوا، در آینده‌ای نزدیک شاهد آغاز بهره‌برداری از پروژه خواهید بود. تونل امیر کبیر به لحاظ سازه‌ای کار نیمه‌تمامی ندارد و فقط تکمیل امکانات جانبی آن باقی مانده است. از صبر و شکیبایی شما شهروندان سپاسگزاریم.

سید محمد ترحمانی: اگر دوربرگردان قبل از چهارراه کامرانیه (خیابان فرمانیه) حداقل ۳۰۰ الی ۴۰۰ متر به عقب‌تر منتقل شود، ترافیک این تقاطع بسیار کاهش خواهد یافت. آیا امکان اجرای طرح وجود دارد؟

درخواست شما را به معاونت حمل‌ونقل و ترافیک منطقه مربوطه منتقل خواهیم کرد.

آقای فرشادخواه: پل احمدآباد مستوفی در تقاطع بزرگراه آزادگان افتتاح شد اما به خاطر وجود تنها یک خروجی، بار ترافیک در این معبر سنگین است. اگر تعداد خروجی‌ها افزایش یافته و این امر برای پل بزرگراه ساوه هم مد نظر قرار گیرد، قطعاً مشکل فعلی رفع خواهد شد.

طرح احداث این پل بر اساس مطالعات ترافیکی صورت گرفته و ملاحظات مربوط به معابر پیرامونی تا سرحد ممکن در آن دیده شده است. با این حال بروز ترافیک در ساعات اوج برای هر معبر، امری ناگزیر به حساب می‌آید و نمی‌توان به‌طور کامل آن را حل کرد.

فرشاد ایوب: پل بزرگراه ساوه چه زمانی افتتاح می‌شود؟

انشاء... در نیمه نخست شهریورماه، شاهد بهره‌برداری از این معبر ترافیکی خواهیم بود.

فیض‌الله احمدلو: بابت احداث رمپ دسترسی مستقیم بزرگراه شهید صیاد شیرازی به بزرگراه شهید زین‌الدین که آسایش شهروندان را به دنبال داشت، سپاسگزاریم. آیا در این تقاطع می‌توان لوپ ارتباطی از بزرگراه شهید زین‌الدین شرق به بزرگراه شهید صیاد شیرازی جنوب ایجاد کرد؟

توضیح فنی این طرح توسط سازمان مشاور فنی و مهندسی شهر تهران ارائه شده و در نوبت تصویب طرح قرار گرفته است. به نظر می‌رسد ظرف یک ماه آینده تکلیف طرح مشخص شود.



تهران؛ دیروز و امروز (قسمت آخر)

نام‌هایی که مردم آن‌ها را قبول کرده‌اند

از سال ۱۳۶۱ دور جدید نامگذاری معابر در شهر تهران آغاز شد؛ البته این بار نام‌هایی کاملاً متفاوت با گذشته بر کوچه‌ها و خیابان‌ها نقش بست که بیانگر تصویر تازه‌ای از فرهنگ حاکم بر کشور بود. همگرایی به وجود آمده بین ارزش‌های مردمی و آنچه دولت‌مردان در ذهن داشتند، باعث شد بار دیگر نام معابر در پایتخت دستخوش تغییر شود، به طوری که حتی برخی اسامی تغییر یافته در ۲ سال اول پیروزی انقلاب اسلامی، مجدداً تغییر کرد.

و پس از حذف نام شخصیت‌های خارجی از روی خیابان‌های شهر (مانند روزولت، چرچیل، استالین، الیزابت و...) نام بزرگان مذهبی و یا مبارزان اسلام‌گرای غیر ایرانی (نظیر امام موسی صدر، خالد اسلامبولی و...) جایگزین شده و به سرعت معمولیت عمومی یافتند.

□ شهدای ۸ سال دفاع مقدس

در طول سال‌های جنگ تحمیلی عراق علیه ایران و حتی پس از پایان این دوره تاریخی، نام بسیاری از معابر و خصوصاً کوچه‌های شهر تهران به اسامی شهدای گلگون کفن دفاع مقدس مزین شد. این جایگزینی اسامی چنان گسترش یافت که امروزه اکثر قریب به اتفاق کوچه‌های پایتخت با نام شهدای دوران جنگ ۸ ساله شناخته می‌شوند.

□ تهران اسلامی

تهران زمان حکومت پهلوی با تهران مردمی از لحاظ فرهنگی کاملاً متفاوت بود اما در جمهوری اسلامی، پایتخت سیاسی و آنچه مردم از حکومت انتظار داشتند کاملاً نزدیک به هم بود. به این ترتیب با نامگذاری‌های جدید، عملاً تهران به شهری اسلامی در گویش مردمی تبدیل شد. شاید جالب باشد بدانید که امروز نام مقدس امام دوازدهم شیعیان جهان به انحاء مختلف بر ۱۷۴ معبر عمومی شهر ابلاغ می‌شود و این نشانه دل‌بستگی ملت به آرمان عدالت و بردباری آن امام همام است. از طرفی نام مشاهیر تاریخی این مرز و بوم نیز جایگاه خاصی در نزد مردم تهران پیدا کرده است به طوری که خیابان‌ها و معابر متعددی از حافظ، سعدی، خیام و فردوسی نام گرفته‌اند. روند نامگذاری‌ها در سه دهه اخیر باعث شده تا امروز نام بزرگان مذهبی، شهدا، شخصیت‌های علمی و تاریخی و مبارزان انقلابی به کرات در محاوره‌های روزانه مورد استفاده قرار گیرد و حس بهره‌مندی از شهری ایرانی-اسلامی در آذهنان عمومی متجلی شود. تهران حالا نام افرادی را بر معابر خود نقش بسته می‌بیند که هم دارای پایگاه مذهبی-مردمی قوی هستند و هم از مقبولیت عمومی برخوردارند. این تغییر دیدگاه‌ها البته در مدت زمان قریب به یک قرن صورت گرفت.

با حذف نام‌هایی چون داریوش و کوروش از روی خیابان‌های بزرگ تهران، حالا نوبت به جایگزینی اسامی مذهبی و یا شخصیت‌های مبارز سیاسی رسیده بود. حتی نام خیابان مصدق (خیابان پهلوی سابق) که در سال‌های اولیه پیروزی انقلاب اسلامی چنین نامگذاری شده بود به بزرگراه ولیعصر (عج) تغییر یافت. بزرگراه طرشت به بزرگراه شیخ‌فضل... نوری تغییر نام داد و نام آیت... کاشانی، آیت... طالقانی، دکتر علی شریعتی و شخصیت‌های محبوب انقلابی بر کوچه‌ها و خیابان‌های شهر نقش بست.

□ ادامه روند تغییر نام

تا سال ۱۳۶۸ و یا به عبارتی اواخر دهه ۶۰ خورشیدی که مقارن با پایان جنگ تحمیلی عراق علیه ایران بود، نام اغلب خیابان‌ها و کوچه‌های شهر تغییر یافت. البته در این میان خیابان‌هایی چون خیابان شریعتی، خیابان زرتشت، خیابان کریمخان زند، خیابان حافظ و خیابان فردوسی همچنان با نام‌هایی که در سال‌های اولیه این دهه بر روی آن‌ها گذاشته شده بود، اطلاق می‌شدند.

□ مردم چه می‌گفتند؟

با وجود تغییر اسامی معابر شهر تهران اما آنچه مردم در محاوره‌های روزمره خود به عنوان نام خیابان‌ها ادا می‌کنند، از قاعده‌های معمول چندان تبعیت نمی‌کند. عدم پذیرش ذهنی شهروندان در مورد اسامی برخی خیابان‌ها را می‌توان در نوع گویش رانندگان تاکسی‌ها به خوبی متوجه شد؛ مثلاً قبل از پیروزی انقلاب اسلامی مردم به جای میدان شهناز از میدان فوزیه استفاده می‌کردند اما بعد از سرنگونی رژیم پهلوی، نام میدان امام حسین (ع) جایگزین اسامی قبلی شد و شهروندان به سرعت آن را پذیرفتند. میدان شهیدان نیز خیلی زود در محاوره‌های مردمی به میدان آزادی تغییر یافت اما از میدان سپه سابق همچنان به میدان توپخانه یاد می‌شود.

□ سهم مبارزان اسلام‌گرای غیر ایرانی

تهران، پایتخت ایران است و در نتیجه مسئولیت‌های بین‌المللی را بر دوش می‌کشد. در چنین شرایطی





کشورهای اروپایی دست به کار شده‌اند

احداث رینگ بزرگراهی اطراف دریای سیاه

طرح احداث و با شاید بهتر است بگوییم تکمیل رینگ بزرگراه‌های ترانزیتی اطراف دریای سیاه، کشورهای زیادی را وسوسه کرده تا در این زمینه به جنب و جوش بیفتند. اگر این پروژه بزرگ به مرحله بهره‌برداری برسد، معادلات تجاری در منطقه بزرگی از جهان دستخوش تغییرات اساسی خواهد شد. در واقع می‌توان گفت صنعت راهسازی به محور توسعه اقتصادی در محدوده اطراف دریای سیاه تبدیل شده است.

متعاقب توافقات حاصله بین کشورهای حاشیه دریای سیاه مثل بلغارستان، رومانی، ترکیه، مولداوی، گرجستان و روسیه، قرار است تا سال ۲۰۱۷ میلادی شبکه یکپارچه بزرگراه‌های ترانزیتی بین این کشورها تکمیل شود. در حالی که تا سال ۲۰۰۷ بخش قابل توجهی از این رینگ کمربندی با صرف هزینه‌ای در حدود ۴/۲ میلیارد دلار در کشور ترکیه به بهره‌برداری رسید و ۵۴ کیلومتر بزرگراه در امتداد سواحل دریای سیاه پس از ۲۰ سال انتظار به بار نشست، حالاً نوبت به دیگر کشورهای حاضر در طرح رسیده تا به تعهدات خود عمل کنند.

کشورهایی که منتفع می‌شوند

سال ۲۰۰۹ میلادی وزارت حمل و نقل کشور ترکیه رسماً اعلام کرد که سرمایه‌گذاری وسیعی در امر گسترش و توسعه بزرگراه‌های بین‌المللی خود صورت خواهد داد و تا سال ۲۰۲۳ مسیرهای جدیدی را احداث می‌کند تا روابط تجاری‌اش با دیگر کشورهای جهان جهشی اساسی داشته باشد. یکی از این طرح‌ها مربوط به ساخت تونلی ۱۰۵۰ متری می‌شد (تونل دوراخان) که به وسیله آن امکان امتداد بزرگراه کاستامونو فراهم خواهد شد. اما تکمیل رینگ بزرگراه‌های اطراف دریای سیاه برای خیلی از کشورهای دیگر هم مفید است. به‌طور مثال روس‌ها که در شهر سوچی میزبان بازی‌های پارالمپیک زمستانی هستند، از این امکان جدید حمل و نقلی بسیار منتفع خواهند شد. ضمن این که کل کشورهای همسایه با دریای سیاه می‌توانند از طریق رینگ جدید با کشورهای چینی، ارمنستان، آذربایجان، آلبانی و صربستان ارتباط حمل و نقلی بهتری پیدا کنند.

کشورهای حوزه دریای سیاه و منطقه بالتیک

این روزها مبحث ایجاد یک کریدور بین‌المللی بین کشورهای حوزه دریای سیاه و کشورهای منطقه بالتیک هم مطرح است. در این قضیه کشور رومانی نقش محوری ایفا خواهد کرد. احداث راهروی ارتباطی در مسیر یادشده، البته مشارکت کشورهای هم‌چون لهستان و اوکراین را نیز احتیاج دارد تا اروپا شکل جدیدی از ارتباطات درون‌قاره‌ای را تجربه کند.

طرح‌های بزرگ و تکان‌دهنده

طرح دیگری که باید به آن اشاره کرد، ساخت یک مسیر بزرگراهی بین آسیا و منطقه قفقاز است تا ارتباط حمل و نقلی اروپا با آسیا تقویت شود. به این ترتیب کشورهای فرانسه، بلژیک، آلمان، روسیه، لهستان و اوکراین از منابع عظیم نفت و گاز

کشورهای آسیای میانه مثل قزاقستان، ازبکستان، ترکمنستان و قرقیزستان راحت‌تر و بیشتر بهره‌مند خواهند شد و هزینه‌های کمتری برای حمل و نقل بار متحمل می‌شوند. پروژه شبکه حمل و نقل بین قاره‌ای که روسیه و چین را به ۴ کشور آسیای مرکزی متصل می‌کند، دیگر طرح بزرگی است که البته اجرای آن زمانبر خواهد بود اما اگر چنین اتفاقی رخ دهد، به‌واقع داستان تجارت جهانی تغییر اساسی خواهد یافت و معادلات آتی بین‌المللی در این بخش از جهان حل و فصل خواهد شد.

نگاهی به وضعیت کشور قزاقستان

قزاقستان را باید یک منطقه استراتژیک بین روسیه و آسیای میانه دانست. این کشور دارای ظرفیت‌های بزرگ حمل و نقلی بوده و یک مسیر جایگزین مطمئن برای جاده‌های ارتباطی قبلی بین آسیا و اروپا به حساب می‌آید. قزاق‌ها به‌خوبی دریافته‌اند که فقط در صورت توسعه معابر بزرگراهی و گسترش خطوط ریلی می‌توانند از موقعیت مناسب خود بهترین استفاده را ببرند. وضعیت نه‌چندان مطلوب بزرگراه‌های این کشور باعث شد پروژه ساخت ۱۲۲۲ کیلومتری شبکه بزرگراهی در دستور کار قرار گیرد که البته این امر هزینه‌های کلانی را طلب می‌کند. استقرار وام از بانک جهانی و همچنین استمداد از روس‌ها شاید بتواند چرخ این طرح عظیم را سریع‌تر به حرکت درآورد.

تأثیر صنعت راهسازی بر معادلات بین‌المللی

طرح‌های راهسازی که اهداف بین‌المللی را دنبال می‌کنند، شاید در چند کشور محدود اجرا شوند اما چون گستره تأثیرات آن‌ها جهانی است، سایر کشورهای دور و نزدیک را نیز متوجه خود می‌سازند. پروژه‌هایی که در پاراگراف‌های قبلی مورد اشاره قرار گرفت، همگی در این زمره هستند. امروز غیر از بانک توسعه آسیا و چند بانک معتبر اروپایی، کشورهای چینی و آمریکا و ژاپن هم کنجکاو شده‌اند تا از پروژه‌های جدید حمل و نقلی در این سوی جهان مطلع شوند و تأثیر آن‌ها بر اقتصاد و تجارت خود را پیش‌بینی کنند. اگر تمام پروژه‌هایی که از آن‌ها یاد شد فرصت تحقق پیدا کنند، شک نکنید که حداکثر تا ۲۰ سال آینده، نحوه توزیع قدرت و ثروت در نقاط مختلف دنیا به کلی دگرگون خواهد شد و منطقه استراتژیک بین چین، روسیه و دیگر کشورهای شرق دنیا، معادلات تأثیرگذار جهانی را تعیین خواهد کرد. به این ترتیب می‌توان مدعی شد این صنعت راهسازی است که برای مناسبات تجاری و بین‌المللی جهانیان در آینده تعیین تکلیف خواهد کرد.



ورزشگاهی برای المپیک ۲۰۲۰

مسئولان مدیریت شهری توکیو قصد دارند به منظور افزایش شانسی کشور ژاپن در کسب میزبانی رقابت‌های المپیک تابستانی ۲۰۲۰، ورزشگاه جدیدی را در محل استادیوم فعلی المپیک توکیو احداث کنند. به این منظور طراحی استادیوم ملی ژاپن به مسابقه گذاشته شد و معماران برجسته‌ای از سراسر جهان در این رقابت بین‌المللی شرکت کردند. در نهایت طرحی از «طاهای حدید» برنده این مسابقه شد. طرح او شامل ورزشگاهی شیشه‌کلاه ایمنی دوچرخه‌سواران است که به سقف شیشه‌ای برای تامین نور در طول روز مجهز است.

طرح استادیوم جدید توکیو که به ورزشگاه ملی ژاپن نیز موسوم است دارای سیستم جمع‌آوری آب در هنگام بارندگی است و از این جهت دومین نمونه پس از استادیوم Cowboys در آرلینگتون ایالت تگزاس آمریکا محسوب می‌شود. گنجایش استادیوم ملی جدید ژاپن ۸۰ هزار نفر است و به گفته کارشناسان، یکی از دلایل اصلی انتخاب طرح آن هماهنگی کامل طراحی با مناظر اطراف محل احداث ورزشگاه و شبکه معابر بزرگراهی شهر توکیو بوده است.

بودجه پیش‌بینی شده برای احداث این استادیوم جدید ۱/۶ میلیارد دلار بوده و قرار است کار ساخت و تجهیز آن تا سال ۲۰۱۹ میلادی به اتمام برسد. به این ترتیب یک استادیوم مدرن به شکل کلاه ایمنی دوچرخه‌سواران جایگزین ورزشگاهی متعلق به سال ۱۹۶۴ میلادی می‌شود. امروزه انتخاب طرح‌های معماری از طریق برگزاری مسابقات و البته اهدای جوایز مالی نقیص به معمار طرح برنده به شیوه مرسوم طراحی پروژه‌های شاخص عمرانی تبدیل شده است.

آخبار عمرانی از سراسر جهان

آن دورترها



یک قنطاریک چند ساعته در شهر هیوستون از ایالت تگزاس

آخرین اخبار از پروژه عمرانی شهر تهران

پیشرفت فیزیکی، بین ۷۰ تا ۹۵ درصد

وعدۀ مدیریت شهری برای اتمام پروژه های نیمه تمام به نحوی محقق شده که معبود پروژه های باقی مانده پایتخت، پیشرفتی بین ۷۰ تا ۹۵ درصد دارند. نگاهی به آخرین تحولات عمرانی این پروژه ها نشان می دهد که موعد بهره مندی از مواهب ترافیکی و حمل و نقلی آن ها چندان دور نیست.

□ تونل امیر کبیر

آخرین وضعیت: چند هفته ای است که اقدامات لازم برای تامین و نصب تاسیسات مورد نیاز تونل به موازات تکمیل عملیات روسازی آغاز شده که پیشرفت قابل ملاحظه ای نیز داشته است. بر این اساس نیمی از اقدامات مربوط به سینی گذاری و نصب لوله ها و تجهیزات آتش نشانی به اتمام رسیده و پیش بینی می شود جت فن های تهویه هوای تونل در نیمه نخست شهریور ماه سال جاری وارد کارگاه پروژه شوند.

□ بزرگراه طبقاتی صدر

آخرین وضعیت: عملیات تکمیلی پل اصلی بزرگراه طبقاتی صدر با سرعتی مناسب ادامه دارد. این مرحله شامل نصب قرنیزها، پیاده روسازی و نصب نیوجرسی های بتنی حداقل مسافت های رفت و برگشت و کنارهای پل است. به موازات اجرای این بخش از پروژه، تلاش برای ایزولاسیون پل اصلی ادامه دارد. به تمام این اقدامات باید تلاش برای بهسازی تراز صفر بزرگراه صدر را نیز اضافه کرد.

□ پل های ارتباطی بزرگراه شهید باقری با باند جنوبی آزادراه تهران - کرج

آخرین وضعیت: بتن ریزی عرشه در پل شمال به شرق تقاطع بزرگراه

شهید باقری با آزادراه تهران - کرج، پس از گبرش نهایی بتن و اجرای مرحله اول عملیات کشش کابل ها، در هفته نخست شهریور ماه سال جاری به اتمام می رسد. تکمیل پل شمال به شرق، آخرین جبهه کاری پروژه احداث تقاطع غیر همسطح بزرگراه شهید باقری با آزادراه تهران - کرج است.

□ مجتمع نمایشگاهی شهر آفتاب

آخرین وضعیت: تمام بناهای پیش بینی شده در فاز نخست مجتمع نمایشگاهی شهر آفتاب شامل سالن ملل، سالن های سه قلوئی نمایشگاهی و ساختمان های اداری وارد فاز نصب تاسیسات، نازک کاری و تکمیل نما شده است. عملیات نصب سازه فولادی سقف در سالن های شرقی و غربی از سالن های سه قلوئی نمایشگاهی به اتمام رسیده و عملیات مربوط به تکمیل سازه سقف در سالن میانی بیش از ۳۰ درصد پیشرفت داشته است.

□ تقاطع های غیر همسطح کاروانسرا سنگی ۱ و ۲

آخرین وضعیت: در هفته های اخیر عملیات نصب قطعات پیش ساخته بتنی در پل جهتی جاده قدیم تهران - کرج به جاده مخصوص تهران - کرج (به سمت کرج) در پروژه احداث تقاطع غیر همسطح کاروانسرا سنگی ۱ به اتمام رسید و عملیات تکمیلی شامل نصب قرنیزها و آماده سازی عرشه به منظور اجرای عملیات ایزولاسیون در این سازه ترافیکی آغاز شد. از پروژه احداث تقاطع غیر همسطح کاروانسرا سنگی ۲ نیز خبر می رسد که پل های صندوقه ای در محل تقاطع آزادراه تهران - کرج با ادامه بزرگراه شهید حکیم تا پایان مردادماه سال جاری آماده اجرای روکش آسفالت خواهد شد.

۲۵۰۰ متر بالاتر از سطح دریا

آیا می دانید سد «گلول شیروان» در ارتفاع ۲۵۰۰ متری از سطح دریا احداث شده است؟ سد گلول شیروان در میان تمام سدهای تاریخی و مدرن کشورمان، تنها سدی است که در ارتفاع ۲۵۰۰ متری از سطح دریا ساخته شده و از این رو مرتفع ترین سد ایران محسوب می شود. پروژه احداث سد و شبکه آبیاری گلول با هزینه ۲۲۰ میلیارد ریال اجرا شد و قادر است سالانه ۲ میلیون و ۷۰۰ هزار متر مکعب آب را ذخیره کرده و به سمت اراضی کشاورزی پایان دست هدایت کند. شبکه آبیاری در طرح احداث سد گلول، بیش از ۱۱ کیلومتر طول داشته و آب مورد نیاز برای ۲۸۰ هکتار از اراضی کشاورزی روستاهای شهرستان شیروان در استان خراسان شمالی را تامین می کند. هدف از احداث این سد جذب سرمایه گذاری های صنعتی و کشاورزی از طرح های جنبی این پروژه بود و به همین منظور اراضی خاصی در جوار سد گلول در نظر گرفته شد. مرتفع ترین سد کشور از نوع خاکی با هسته رسی است و طول تاج آن به ۳۱۰ متر می رسد. ارتفاع سد گلول از بستر ۲۳ متر و ارتفاع آن از پی ۲۷/۵ متر است. این سازه آبی با عرضی در حدود ۸ متر احداث شده است.

تست های تونلی

تهران بر اساس نقطه نظر کارشناسان امور شهری به چند کیلومتر تونل شهری دیگر (تونل ماشین رو) نیاز دارد؟ الف- هیچی! همین که ساختیم بسه دیگه. خدا بده برکت! ب- با روند فعلی اضافه شدن خودروها به معابر حمل و نقلی، ما هنوز اندر خم یک کوچه ایم! ج- پولش باشه، هر چی بگن ما می سازیم! د- حداقل ۴۰ کیلومتر دیگه؛ البته با اجازه بزرگ ترها!

برای افزایش سرعت حفاری گالری های تونل های زیرزمینی چه باید کرد؟

الف- باید از دزدهای اجنبی که تخصص فرار زیرزمینی از آلکاتراز را دارند، استفاده کرد. ب- تعدادی موش کور آشنا به اصول نقشه برداری وارد کرد. ج- آدم های عجول و کم حوصله را به خدمت گرفت. د- تجربه ساخت تونل های قبلی را به کار بست.

منظور از دوراهی ها در تونل های شهری کدام مقاطع هستند؟

الف- جایی که رانندگان برای ادامه مسیر دچار تردید و دودلی می شوند. ب- مکان هایی هستند که می توان همزمان از چند وسیله برقی استفاده کرد؛ مثل سهراهی. ج- جاهایی که اگر انتخاب درست نداشته باشید، امکان دنده عقب برگشتن توی تونل برایتان مهیا شده است. د- مقطعی که رانندگان وسایل نقلیه حق انتخاب مسیر دارند.

چرا تونل رسالت در ۱۱ سال ساخته شد و تونل نیایش در ۲۳ ماه؟

الف- توی تونل رسالت پروژه روزمزدی بود، توی تونل نیایش کنترتی! ب- اون زمان ها علم مثل امروز این قدر پیشرفت نکرده بود! ج- پیمانکارها اون موقع ها حوصله بیشتری داشتن و زیاد عجله (!) نمی کردن. د- فرق خواستن و نخواستنه دیگه.

غیر از تونل های مترو و تونل های جاده ای، چه نوع تونل های دیگری داریم؟

الف- تونل وحشت. ب- تونل های فرار از زندان که البته معمولاً سر از دفتر رئیس زندان درمی آرن. ج- تونل هایی که در پارک های آبی برای سرسره بازی ساخته می شن. د- تونل هایی که زیر پای افراد را باهاشون خالی می کنن.

انتخاب با ماست!
در جوی های آب زیاله بریزیم یا تریزیم!

سازمان مشاور فنی و مهندسی شهر تهران
طرح جامع مدیریت ابهای سطحی شهر تهران



پوسته مربوط به طرح جامع مدیریت آب های سطحی شهر تهران برای اطلاع رسانی عمومی



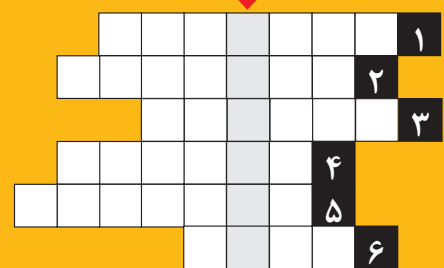
آیا می دانید؟

جدول

- ۱- پر تردد ترین بزرگراه ترانزیتی تهران که اسفندماه سال گذشته تکمیل شد.
- ۲- پل تقاطع غیر همسطح این خیابان با خیابان وحدت اسلامی، دی ماه سال ۱۳۹۰ افتتاح شد.
- ۳- زیرگذر این خیابان، آبان ماه سال ۱۳۹۱ در جریان مراحل ساخت بزرگراه طبقاتی صدر احداث شد.
- ۴- پل روگذر و رمپ و لوپ های تقاطع این بزرگراه با بزرگراه رسالت، بهمن ماه سال ۱۳۸۹ به بهره برداری رسید.
- ۵- تقاطعی با چهار جهت حرکتی.
- ۶- بزرگراهی در جنوب شرق پایتخت که به بزرگراه آزادگان متصل می شود.

رمز جدول:

رمز جدول مقطعی در تونل های شهری که امکان انتخاب مسیر را به رانندگان وسایل نقلیه می دهد، معادل لاتین این اصطلاح Bifurcation است.



آگاهی