



ضمیمه رایگان
روزنامه همشهری
یکشنبه ۱۰ شهریور ۱۳۹۲

همشهری



آزمون حساس شورای چهارم

حرف اول

۱ از پس فردا، منتخبین شورای چهارم شهر تهران رسماً کار خود را در این نهاد اجتماعی آغاز خواهند کرد تا برگ دیگری از کارنامه مدیریت شهری رقم بخورد. آنچه از شورای چهارم انتظار می‌رود، با توجه به تجربیات به دست آمده در ۳ دوره قبلی و البته افزایش تعداد اعضا که نشانگر حضور طیف گسترده‌تری از نمایندگان مردم پایتخت در شورا است، کمک به تسریع پیشرفت همه‌جانبه تهران و ارائه سطح بالاتری از خدمات اجتماعی به شهروندان است. ناگفته پرا واضح است که موفقیت شورای چهارم در رسیدن به بالاترین حد رضایتمندی تهرانی‌ها، منوط به حضور یک مجموعه قوی، مسلط، باتجربه و جهادگر در قالب نهاد شهرداری در کنار شورا است. در واقع مدیریت شهری موفق، از دل همکاری و هماهنگی شورا و شهرداری بروز می‌کند.

۲ اگر ۳ ماه پیش از نامزدهای انتخابات شورای اسلامی شهر تهران می‌پرسیدند که توقع و انتظار شما از رای‌دهندگان چیست، غالب آن‌ها نداشتن نگاه سیاسی به کاندیداها را خواستار بودند. شرط اصلی برای خدمتگزاری صادقانه به مردم نیز پرهیز از تمایلات حزبی است، چرا که منتخبین مردم در حقیقت نمایندگان کل اقشار جامعه بوده و نمی‌توانند دغدغه‌های جاری شهروندان را با معیارهای سیاسی غربال کنند. اصولاً این خاصیت اصلی نهادهای اجتماعی است و آنچه در این مجامع اهمیت دارد، اخذ بهترین تصمیم برای افزایش سطح رضایتمندی و رفاه جامعه می‌باشد.

۳ حالا منتخبین مردم، خود در معرض یک انتخاب جدی و حساس قرار گرفته‌اند. آن‌ها همان‌طور که خود روزی خواهان مقایسه عادلانه با دیگر نامزدها و صرفاً بر اساس توانمندی‌های فردی بوده‌اند، امروز باید همین توقع بجا و منطقی را در مورد گزینش شهردار آتی تهران برآورده سازند. شورایی‌ها باید به آن درجه از یقین رسیده باشند که بهترین گزینه ممکن را انتخاب نمایند و البته متوجه باشند که عملکرد آتی شهردار منتخب شورا، رابطه مستقیم با میزان موفق شدن مجموعه مدیریت شهری و از جمله خود ایشان دارد. بنابراین یک انتخاب درست و سنجیده می‌تواند کارنامه عملکردی شورای چهارم را نیز به نمره‌های درخشان مزین سازد.

۴ نظر سنجی‌های صورت گرفته از مردم تهران نشان می‌دهد که اکثر قریب به اتفاق آن‌ها خواهان تداوم مدیریت جهادی در پایتخت هستند و کسی را می‌خواهند که در مرحله عمل، توانایی‌های خود در مدیریت امور شهری را ثابت کرده باشد. تهرانی‌ها شهرداری را طلب می‌کنند که برایشان با دل و جان کار کند و به مشکلاتشان آشنا باشد. در چنین شرایطی و با سطح توقعات ایجاد شده در جامعه امروز، قطعاً نمی‌توان به شیوه آزمون و خطا متوسل شد بلکه باید مطمئن‌ترین، باتجربه‌ترین و اجرایی‌ترین مدیر موجود در بین نامزدهای انتخاب شهردار، برگزیده شود. مردم انتظار دارند منتخبین آن‌ها در شورای چهارم، بهترین تصمیم ممکن را برای تهرانی‌ها بگیرند و فارغ از نگاه‌های حزبی و سیاسی، فقط بر اساس توانمندی‌های ذاتی افراد، شهردار آتی پایتخت را با اکثریت آرا انتخاب کنند.



طرح‌های عمرانی آینده شهر تهران آماده اجراست

...و این راه ادامه دارد

گرچه این هفته چهارمین دوره شورای اسلامی شهر تهران رسماً آغاز به کار خواهد کرد و مدیریت شهری پایتخت فصل دیگری از دوران کاری خود را پیش رو خواهد داشت اما طبیعتاً انتظار می‌رود مأموریت‌های کلان حوزه‌های مختلف عملکردی در شهرداری تهران، بدون هیچ‌گونه وقفه و سستی دنبال شده و روند خدمت‌رسانی به شهروندان با قوت ادامه یابد. **صفحه ۴**

۰۸ | آخرین یادگاری شورای سوم شهر تهران لایحه نظام فنی و اجرایی شهرداری تهران تصویب شد

در هفته‌ای که گذشت آخرین جلسه علنی شورای سوم شهر تهران برگزار شد؛ جلسه‌ای که البته با رویدادی خوشایند برای چشم‌انداز آتی فعالیت‌های عمرانی پایتخت همراه بود. لایحه نظام فنی و اجرایی شهرداری تهران در جلسه روز سه‌شنبه پنجم شهریورماه سال ۱۳۹۲ به تصویب رسید؛ مصوبه‌ای که بر اساس آن، شهرداری تهران موظف است کلیه فعالیت‌های عمرانی را...

۰۲ | پروژه‌های عمرانی می‌توانند مولد منابع مالی باشند

اخذ عوارض بزرگراهی راهکاری مرسوم در شهرهای جهان

امروزه یافتن منابع درآمدی قابل اتکا و حرکت به سمت اقتصاد پایدار، یکی از مهم‌ترین چالش‌های مدیریت شهری در کلانشهرها و شهرهای بزرگ کشور محسوب می‌شود. از طرفی مدیران شهری در مراکز جمعیتی کشور ناچار هستند به منظور جبران کمبودهایی که از گذشته در زمینه زیرساخت‌ها و امکانات مورد نیاز زندگی شهری وجود داشته است، دست به اجرای پروژه‌های عظیم عمرانی بزنند...



امارات



هند

پروژه‌های عمرانی می‌توانند مولد منابع مالی باشند

اخذ عوارض بزرگراهی، راهکاری مرسوم در شهرهای جهان

امروزه یافتن منابع درآمدی قابل اتکا و حرکت به سمت اقتصاد پایدار، یکی از مهم‌ترین چالش‌های مدیریت شهری در کلانشهرها و شهرهای بزرگ کشور محسوب می‌شود. از طرفی مدیران شهری در مراکز جمعیتی کشور ناچار هستند به منظور جبران کمبودهایی که از گذشته در زمینه زیرساخت‌ها و امکانات مورد نیاز زندگی شهری وجود داشته است، دست به اجرای پروژه‌های عظیم عمرانی بزنند. واقعیت آن است که گام برداشتن در راه توسعه و ارتقاء کیفیت زندگی شهری، تنها از دل پروژه‌های کوچک و کم‌هزینه نمی‌گذرد و از این‌رو توسعه شهرهای بزرگ علاوه بر حمایت‌های دولتی، به تعریف درآمدهای جدید نیاز دارد. در چنین شرایطی حتی اگر قرار باشد کلنگ احداث هیچ طرح عظیمی به زمین نخورد، نگهداری و حفظ شرایط مناسب سرویس‌دهی راه‌ها و معابر موجود هم نیازمند اعتباراتی قابل توجه است.

□ تامین هزینه‌های نگهداری معابر

بدون شک یکی از مهم‌ترین منافع اخذ عوارض در بزرگراه‌های درون شهری، تامین هزینه‌های تعمیر و نگهداری این دسته از معابر است. البته ذکر این نکته ضروری است که عواید حاصل از به کارگیری سیستم‌های الکترونیک اخذ عوارض، فراتر از تامین چنین هزینه‌هایی است. برای فهم بهتر این واقعیت کافی است به برآورد منافع اقتصادی حاصل از اخذ عوارض در یکی از پروژه‌های عمرانی پایتخت بپردازیم. براساس پایش‌های دقیق ترافیکی، در هر شبانه‌روز حداقل ۱۵۰ هزار دستگاه وسیله نقلیه از دالان هوایی بزرگراه صدر عبور خواهند کرد. تردد در این مسیر با سرعت حداقل ۶۰ کیلومتر بر ساعت امکان‌پذیر است. این امر در حالی رخ می‌دهد که متوسط سرعت در سایر معابر شهر تهران از جمله تراز همکف بزرگراه صدر ۲۳ کیلومتر بر ساعت است. بر این اساس زمان سفر در دالان هوایی صدر حداقل ۸ دقیقه کوتاه‌تر بوده و از این لحاظ به طور متوسط ۶۷ صد لیتر بنزین صرفه‌جویی خواهد شد که معادل ۴۷۰ تومان می‌باشد. این برآورد نشان می‌دهد که تراز مثبت یک بزرگراه صدر به عنوان یک مسیر سریع بزرگراهی دارای قابلیت اخذ عوارض است.

□ سایر منافع اقتصادی و ترافیکی

اگرچه برآورد منافع اقتصادی اخذ عوارض در بزرگراه طبقاتی صدر صرفاً به عنوان مثالی برای درک بهتر تبعات مثبت این راهکار مطرح شد اما همچنان می‌توانیم به بررسی سایر ابعاد آن بپردازیم. اخذ عوارض، نه تنها سبب ایجاد توجیه اقتصادی برای اجرای پروژه‌های عظیم و ماندگار خواهد شد بلکه می‌تواند زمینه جلب مشارکت بخش خصوصی و حتی مشارکت‌های مردمی را فراهم کند. اخذ عوارض حتی اگر در سال‌های نخستین بهره‌برداری از یک پروژه بزرگراهی انجام نشود، هزینه‌های اجرای آن را به راحتی تامین می‌کند. علاوه بر این، تندرایی‌هایی که عبور از آن‌ها مستلزم پرداخت عوارض است، با حجم کمتری از سفرهای کاذب و غیر ضروری مواجه بوده و در نتیجه ترافیک روان‌تری خواهند داشت.

اخذ عوارض از کاربران و بهره‌برداران معابر بزرگراهی، یکی از روش‌های تامین منابع درآمد پایدار در بسیاری از کلانشهرها و شهرهای بزرگ دنیا است که اتفاقاً طی سال‌های اخیر به شیوه‌ای رایج تبدیل شده است. ذکر این نکته ضروری است که عوارض استفاده از معابر ویژه بزرگراهی، امری متفاوت با هزینه‌ای است که شهروندان بابت خدمات مختلف شهری همچون جمع‌آوری و دفع پسماند یا رفت و روب کوچه‌ها و خیابان‌ها به شهرداری می‌پردازند. در این الگوی مدیریتی، استفاده از تندرایی‌ها یا آزادراه‌ها نیازمند پرداخت عوارضی است که در بیشتر موارد از طریق تجهیزات الکترونیکی از حساب کاربران برداشت می‌شود.

□ نگاهی به تجربه‌های جهانی

طرح «سالک» در کشور امارات متحده عربی شامل اخذ عوارض ۴ دره‌می از خودروهایی است که قصد دارند از بزرگراه شیخ زاید استفاده کنند. این عوارض پس از عبور از دروازه‌های الکترونیکی به طور خودکار از کارت‌های اعتباری موسوم به AED کسر می‌شوند. در ابتدا تعداد این دروازه‌ها شامل ۲ دروازه در مسیرهای رفت و برگشت بزرگراه و در نزدیکی پل القهرود بود اما در سپتامبر سال ۲۰۰۸ تعداد دروازه‌های پرداخت الکترونیکی به عدد ۴ افزایش یافت. البته سقف این پرداخت‌ها در طول شبانه‌روز ۲۴ دره‌می است که معادل ۲۱ هزار تومان می‌باشد. کارت اعتباری ویژه پرداخت عوارض بزرگراهی در کشور هندوستان ۱۵۰ روپیه (معادل ۹۰۰۰ تومان) قیمت دارد. هزینه تردد سریع بزرگراهی در این کشور ۲۵ روپیه (معادل ۱۵۰۰ تومان) می‌باشد. این رقم برای کامیون‌ها و تریلرهای حمل بار تا سقف ۹۵ روپیه (معادل ۵۷۰۰ تومان) افزایش می‌یابد. عوارض در مبادی الکترونیکی به صورت اتوماتیک از این کارت‌ها کسر می‌شود.

در بسیاری از مناطق شهری کشور آمریکا، استفاده رایگان از شبکه معابر بزرگراهی تنها تا ۵ دقیقه مجاز خواهد بود. در این سیستم برای رسیدن به مقصد از طریق معابر سریع بزرگراهی باید حداقل ۱۲/۲۵ دلار (معادل ۴۰۰۰ تومان) پرداخت کرد.

رشد فراگیر و همه‌جانبه

دکتر محمدباقر قالیباف*



علیرغم آن‌که اخیراً برخی‌ها می‌گویند شهرداری تهران مدیریت پروژه‌های دارد و صرفاً فعالیت‌های عمرانی در پایتخت صورت می‌پذیرد اما باید پذیرفت که شهرداری نه تنها در حوزه ساخت و سازهای شهری بلکه در حوزه‌های فرهنگی، خدماتی، بهداشتی و اجتماعی نیز به طور همه‌جانبه فعالیت داشته و این اقدامات یکطرفه و یک‌سویه نبوده است. البته امیدواریم این نوع نگاه و سیاست همچنان در شهرداری تهران تداوم یابد. از طرفی معتقدم که مدیریت پروژه‌های شهر تهران افتخار بزرگی است؛ کما این‌که ما خود سالیان سال در پایتخت بوده‌ایم اما با وجود گذشت ۴۰ سال از مطرح شدن اولین طرح‌ها برای ساخت بزرگراه امام علی (ع)، هیچ اتفاق خاصی تا همین اواخر در این زمینه رخ نداده بود. به همین دلیل است که می‌گویم احداث بزرگراه امام علی (ع) و یا تکمیل بزرگراه آزادگان جزو افتخارات مدیریت شهری به حساب می‌آید.

در حوزه مسائل فرهنگی می‌توان به احداث مساجد متعدد در چند سال اخیر اشاره کرد و سایر فعالیت‌های گسترده فرهنگی و هنری مثل احداث سالن‌های تئاتر و سینما را مثال زد که اقتصاد را در سینما متحول ساخت. مجموعه باغ کتاب، کار بزرگ فرهنگی دیگری است که نه تنها در کشور بلکه در خاورمیانه بی‌نظیر است.

در حوزه فعالیت‌های خدمات شهری و شفافیت مسائل مالی و اداری نیز اتفاقات مهم و تاثیرگذاری رخ داده است که از کنار آن‌ها به سادگی نمی‌توان گذشت. گسترش حمل و نقل عمومی و موارد متعدد دیگری را نیز می‌توان مثال زد تا ثابت شود که تهران طی سال‌های اخیر در مسیر پیشرفت و عدالت قرار گرفته و رشدی فراگیر را تجربه کرده است. ضمن این‌که شهرداری پایتخت نگاه فزاینده‌تری به پروژه‌های خارج از محدوده شهری داشته و آن‌را یک ضرورت برای خود تلقی کرده است. این پروژه‌ها ضوابط قانونی خاص خود را دارند و باید به مرحله اجرا درآیند تا چالش‌های پیش روی شهروندان برطرف شود و طیف گسترده‌تری از مردم منتفع شوند؛ احداث متروی فرودگاه امام خمینی (ره) یکی از مثال‌های مربوط به پروژه‌های فزاینده‌تری تهران است.

*شهردار تهران



قایم مقام نخست‌وزیر و اعضای هیئت دولت با شهردار تهران در جشنواره شهید رجایی

عکس هفته

رویدادهای هفته

در انتظار افتتاح پل‌های انتهایی بزرگراه شهید باکری

هفته‌ای که گذشت پر از اخبار عمرانی بود؛ روز شنبه با حضور دکتر محمدباقر قالیباف، پل‌های تقاطع‌های غیر همسطح بزرگراه سعیدآباد و محور احمدآباد مستوفی با بزرگراه آزادگان رسماً افتتاح شد. این در حالی بود که قبل از مراسم افتتاحیه، شهردار تهران به اتفاق هیات همراه از عملیات تکمیلی پروژه بزرگراه طبقاتی صدر بازدید به عمل آورد. در پایان این بازدید عنوان شد که از مهرماه سال جاری، بهره‌برداری آزمایشی از بزرگراه آغاز می‌شود. درخواست ۶۱ درصد از تهرانی‌ها برای دو طبقه ساختن بزرگراه شهید همت، دفاع رئیس کمیته محیط‌زیست شورای سوم شهر تهران؛ از ملاحظات زیست‌محیطی دریاچه شهدای خلیج فارس، تکمیل دسترسی‌های باقی‌مانده بزرگراه امام علی (ع) تا اول مهرماه، تصویب لایحه نظام فنی و اجرایی شهرداری تهران در آخرین نشست شورای سوم شهر تهران از جمله اخباری بودند که در روزهای اخیر بازتاب رسانه‌ای مطلوبی داشتند. همچنین روز چهارشنبه معاون فنی و عمرانی شهرداری تهران خبر از افتتاح پل‌های ارتباطی بزرگراه شهید باکری با باند جنوب آزاد راه تهران - کرج تا یک ماه آینده داد. آغاز بهره‌برداری از تونل امیرکبیر در فصل پاییز، خبر خوشایند دیگری بود که از سوی دکتر مازیار حسینی اعلام شد.

کنکاش

تخلفات احتمالی پیمانکاران در پروژه‌های عمرانی شهرداری تهران ابلاغ شد. این ابلاغیه که شامل ۶ مورد تخلف و جرایم و محرومیت‌های در نظر گرفته شده برای هر یک از این تخلفات بود، در واقع مبنایی جهت تدوین یک دستورالعمل جامع در این زمینه قرار گرفت که نه تنها ساز و کار تنبیه و محرومیت پیمانکاران متخلف را به دقت مشخص می‌کند بلکه شرایط و معیارهایی نیز به منظور تشویق عوامل دخیل در طراحی و اجرای پروژه‌های عمرانی معین کرده است.

در ادامه کار، موارد ششگانه تخلفات به ۱۸ مورد افزایش یافت تا تمام عواملی که می‌توانند به کیفیت نامطلوب یا تأخیر غیرقابل قبول در اجرای پروژه‌های عمرانی منجر شود، تخلف شناخته شده و مشمول مجازات شوند. به این ترتیب در حالی که موارد تخلفات پیمانکاران در ابتدا بیشتر شامل مفقود شدن قالب نمونه‌گیری و نمونه بتن، تعویض بتن نمونه‌گیری شده، استفاده از مصالح و تولیدات خارج از فهرست تولیدکنندگان مجاز و البته تخلفات اسنادی بود، مشکلات دیگری نیز مورد شناسایی و بررسی قرار گرفت. به عنوان مثال مسائلی همچون تأخیر یا عدم ارسال گزارش عملکرد، تأخیر یا عدم ارسال مدارک مورد نیاز کارفرما، کیفیت نامطلوب مطالعه، طراحی یا اجرا و البته عدم رعایت استانداردهای ایمنی و بهداشت به موارد قبلی تخلفات افزوده شد.

□ کسرهای عملیات تهیه و نصب جداول و کفپوش‌های بتنی

این دستورالعمل شامل ضوابطی است که نحوه پذیرش محصول تولیدکنندگان و پیمانکاران پروژه‌های تهیه و نصب جداول و کفپوش‌های بتنی را به دقت مشخص می‌سازد. از این رو آن را می‌توان به عنوان اسناد زیرمجموعه دستورالعمل تشویق و تنبیه شرکت‌های همکار به حساب آورد.

شاید نخستین پرسش این باشد که دستورالعمل ضوابط کسرهای عملیات تهیه و نصب جداول و کفپوش‌های بتنی در قراردادهای پیمانکاری، در میان سایر اسناد و ضوابط نظام فنی و اجرایی چه کارکردی برعهده دارند و در نهایت سبب تکمیل عملکرد چه ضوابط دیگری می‌شوند؟ این دستورالعمل‌ها در واقع به منظور تعیین معیارهای پذیرش قطعات بتنی و نحوه عملیات اجرایی تدوین شده‌اند. یعنی به دقت مشخص می‌شود که مشخصات فنی یک محصول بتنی و یا پروژه مربوط به اجرای آن چیست. در صورت وجود اشکال در محصول نهایی و یا پروژه اجرا شده، بهای جدول یا بهای عملیات اجرایی چگونه نسبت به آنچه در قرارداد منعقد شده است، کاهش می‌یابد و چنانچه کیفیت محصول یا عملیات اجرایی به هیچ وجه قابل قبول نباشد، چه باید کرد؟ نکته جالب توجه آن است که تدوین چنین دستورالعمل‌هایی در مقایسه با نظام‌های فنی و اجرایی موجود در کشور بی‌نظیر است و به جرات می‌توان گفت که تاکنون هیچ نظامنامه فنی و اجرایی دیگری، راهکاری برای نحوه پذیرش، کسر بها و برخورد با سطوح کیفی نازل محصولات و پروژه‌های اجرای جدول یا روکش معابر ارائه نکرده است.

نکته دیگر، نقش مکمل این دستورالعمل در رابطه با سایر ضوابط مربوط به تولید جدول است. در حالی که کارخانه‌های مجاز به همکاری با پروژه‌های شهرداری تهران براساس دستورالعمل ارزیابی کارخانجات تولید جداول و قطعات بتنی انتخاب می‌شوند، دستورالعمل ضوابط پذیرش و محاسبه کسر بها جداول، یک‌بار دیگر محصول نهایی این کارخانجات را می‌سنجد تا هیچ تولیدکننده‌ای با آسودگی خیال از قرار گرفتن در فهرست مجاز، از کیفیت محصول نهایی خود غافل نشود.



با تعیین ضوابط مربوط به نحوه تولید و اجرای پروژه‌های جدول کاری نسل جدید جداول بتنی خودنمایی می‌کنند

آنجا پیش رفت که دکتر «مازیار حسینی» معاون فنی و عمرانی شهرداری تهران در اردیبهشت ماه سال ۱۳۹۰ از تدابیر اتخاذ شده برای ارتقاء کیفی این محصولات خبر داد و با صراحت اعلام کرد حتی یک جدول غیراستاندارد و غیرمکانیزه در مجموع طرح‌های عمرانی شهرداری تهران استفاده نمی‌شود. هر چند این جهش قابل توجه در ارتقاء کیفیت جداول بتنی بیش از هر چیز مرهون تشکیل کمیته انبیه در معاونت فنی و عمرانی و در نتیجه تدوین دستورالعمل نحوه ارزیابی فنی و اجرایی کارخانجات تولید قطعات بتنی بوده است اما گزارش حال حاضر تلاش دارد به معرفی مجموعه عوامل موثر در ارتقاء کیفیت این محصولات بپردازد؛ عواملی که سبب شد جداول غیراستاندارد به محصولی نایاب در تهران تبدیل شوند.

□ مشخصات فنی و مقاطع همسان جداول و انهار شهری

بخش نخست دستورالعمل جدید، ناظر بر کیفیت تولید و اجرای جداول بوده و در نهایت فرم‌های همسان این محصولات به همراه اشکال مربوط به نوع اجرای آن‌ها معرفی شده است. این دستورالعمل تصریح می‌کند که جداول مورد استفاده در پروژه‌های عمرانی شهر تهران باید از نوع پیش ساخته و به روش ماشینی خشک و تر باشند. قطعات پیش ساخته باید از تولیدکنندگانی تامین شود که جزو فهرست تولیدکنندگان مجاز حوزه معاونت فنی و عمرانی شهرداری تهران باشند. ضوابط مربوط به ابعاد، گردگوشه بودن، پذیرش ظاهری و نحوه کوبیدن بستر انهار و جداول از دیگر جزئیات و مشخصات فنی است که به دقت تعیین شده است. نکته جالب توجه آن که دستورالعمل مشخصات فنی و مقاطع همسان جداول و انهار بتنی در شهر، حتی از تدقیق جزئیات مربوط به شن و ماسه مصرفی در اجرای بتن در جداول و انهار بتنی و همچنین مشخصات فنی عمومی بتن برای اجرا و نصب این قطعات غافل نبوده است.

□ تشویق و تنبیه شرکت‌های همکار

در ماه‌های ابتدایی سال ۱۳۹۰ دستورالعملی به منظور پیشگیری و کنترل

وجود ۲۰ هزار کیلومتر نهر و کانال در شبکه جمع آوری و هدایت آب‌های سطحی شهر تهران، پیش از هر چیز نشان دهنده پرمصرف بودن جداول بتنی در مجموعه مصالح مورد نیاز برای ساماندهی زیرساخت‌های این کلانشهر است. البته این مصرف گسترده و هزاران کیلومتری، دلایل دیگری نیز دارد. جداول بتنی در شهر تهران باید این قابلیت را داشته باشند که مقابل آثار مخرب رواناب‌های آلوده به ترکیبات شیمیایی مقاومت کنند، در برابر آسیب پذیری ضربات مقاوم باشند و همچنین در نتیجه روش‌های نادرست نگهداری معابر در زمستان، دچار فرسودگی زودرس نگردند.

سال‌ها پیش که جداول بتنی در محل پروژه‌های عمرانی و بدون نظارت سیستم‌های کنترل کیفی تولید می‌شدند، کمتر کسی تصور می‌کرد زمانی فرابرد که حتی بسته‌بندی و حمل این محصولات از کارخانه‌های تولید مکانیزه، صاحب دستورالعمل مشخص و استاندارد شود. نخستین تلاش‌ها برای افزایش کیفیت جداول بتنی را باید در دستورالعمل‌های ابلاغی یک دهه گذشته جست‌وجو کرد؛ بخشنامه‌هایی که اگرچه نظارتی کامل بر تمام فرآیندهای طراحی، تولید و اجرای جداول بتنی نداشت اما تأثیراتی هر چند اندک بر دوام این محصولات گذاشت. به عنوان مثال در مردادماه سال ۱۳۸۴ معاون فنی و عمرانی وقت شهرداری تهران با انتشار فهرستی از ۱۴ شرکت تولیدکننده محصولات بتنی، مناطق ۲۲ گانه را ملزم کرد تا جداول مورد نیاز پروژه‌های عمرانی را تنها از شرکت‌های مجاز تامین کنند. استفاده از دستگاه برش در هنگام تخریب انهار و همچنین به کارگیری بتونیر در عملیات تولید جداول، الزامات و بخشنامه‌های دیگری است که زمان ابلاغ آن‌ها به سال‌های ۱۳۸۲ و ۱۳۸۴ بازمی‌گردد.

□ اتفاقی که سال ۱۳۹۰ افتاد

بخشنامه‌های موردی و کم‌دامنه در جهت بهبود وضعیت جداول بتنی تا

حداکثر سرعت مجاز آیین نامه ای در بزرگراه‌ها

براساس جدول مشخصات فنی بزرگراه‌ها که در سال ۱۳۶۹ به تصویب سازمان ترافیک و حمل و نقل شهر تهران رسیده است، تندراه یا بزرگراه درون شهری، معبری جهت برقراری ارتباط سریع بین نواحی اصلی یک شهر می‌باشد. حداکثر سرعت مجاز در بزرگراه‌ها ۸۰ کیلومتر بر ساعت است. تعداد لاین‌های ترافیکی در هر باند عبوری بین ۳ تا ۴ خط و حداقل عرض سواره‌رو در هر یک از این خطوط، ۳/۷۵ متر می‌باشد. براساس تعاریف صورت گرفته، حداکثر شیب طولی بزرگراه‌ها نباید بیش از ۵ درصد باشد. فضای سبز و کاربری‌هایی که باعث سهولت استفاده از شبکه بزرگراهی می‌شوند (مانند پمپ بنزین و استراحتگاه) تنها کاربری‌های مجاز برای استقرار در زمین‌های مجاور بزرگراه‌ها است. مشخصات فنی بزرگراه‌های شهر تهران تصریح می‌کند که هر نوع ورود و خروج به شبکه بزرگراهی باید از طریق مسیرهای مناسب دسترسی یعنی رمپ و لوپ انجام شود. علاوه بر این، بزرگراه‌ها نباید به کاربری‌های شهری پیرامونی دسترسی داشته باشند. در این تعریف بزرگراه معبری است که هیچ تقاطع همسطحی نداشته باشد؛ تقاطعات غیر همسطح در مسیر بزرگراه باید بین ۱۰۰۰ تا ۲۰۰۰ متر از یکدیگر فاصله داشته باشند. دور زدن و تغییر جهت حرکت رفت و برگشت نیز باید به صورت غیر همسطح انجام شود.

بخش‌انید و بداند



پیش‌بینی و پداند

یادی از روزهای جمع آوری و کل‌های برق فشار قوی از بزرگراه صدر

باقی مانده از سال جاری بنا بر اولویت‌های اجرایی تعیین شده توسط شورای شهر، هر یک از پروژه‌های در دست مطالعه که عناوین برخی از آن‌ها در ذیل آمده است را اجرا کند:

- افزایش ظرفیت بزرگراه شهید همت از طریق ایجاد دالان هوایی
- طرح تقاطع غیر همسطح خیابان سیمون بولیوار با بزرگراه یادگار امام (ره)
- ادامه بزرگراه یادگار امام (ره) در دو شاخه
- احداث تقاطع بزرگراه‌های بعثت و شهید رجایی
- افزایش ظرفیت بزرگراه شهید صیاد شیرازی از طریق دوطبقه کردن این بزرگراه از تقاطع بزرگراه شهید همت
- افزایش ظرفیت بزرگراه‌های آیتا... سعیدی و شیخ فضل... نوری
- احداث تقاطع خیابان ستارخان با بزرگراه شیخ فضل... نوری
- افزایش ظرفیت بزرگراه ارتش و امتداد آن تا انتهای بلوار شهید اندرزگو

البته اقدامات سازمان مشاور فنی و مهندسی تنها به مطالعه پروژه‌های حجیم عمرانی نظیر ساخت بزرگراه، تونل و پل ختم نمی‌شود بلکه طرح‌های کوتاه‌مدت و پربازدهی نیز وجود دارد که نقش مهمی در روان‌سازی ترافیک ایفا می‌کنند. به همین نسبت سازمان مشاور، ساماندهی طرح هندسی بزرگراه‌ها را نیز در دستور کار خود قرار داد که در همین زمینه بهار ۱۳۹۲ طرح اجرایی چند اصلاح هندسی به سرانجام رسید.

□ توسعه فضاهای زیر سطحی، مقاوم‌سازی و بهسازی پل‌ها

با توجه به ضرورت استفاده بهینه از فضاهای زیر سطحی و به منظور پیگیری اجرای مصوبه «توسعه فضاهای زیر سطحی شهر تهران»، طرح احداث ۶ تونل شهری جدید در دست تدوین قرار دارد و تدقیق آن‌ها در حال انجام است. این مطالعات تا پایان امسال تکمیل و به فراخور اولویت نیازهای شهر، امکان اجرا پیدا خواهند کرد.

علاوه بر تونل ۹ کیلومتری حدفاصل بزرگراه شهید صیاد شیرازی تا بزرگراه آزادگان که طرح نهایی آن تدوین شده است، طرح ۶ تونل شهری دیگر نیز در حال آماده شدن است که شامل تونل شهید شوشتری، تونل اتصال بلوار دانشجو به بزرگراه یادگار امام (ره)، تونل انتهای بزرگراه شهید حکیم، تونل کردستان، تونل حقانی و تونل استاد معین بوده و تکمیل مطالعات آن‌ها در ماه‌های آتی، جزو برنامه کاری سازمان مشاور فنی و مهندسی شهر تهران است.

یکی دیگر از ماموریت‌های مهم اما نسبتاً ناشناخته این حوزه برای شهروندان، نگهداشت پل‌ها و معابر شهر تهران است. هم‌اکنون حدود ۳۳۰ دستگاه پل سواره‌رو در شبکه معابر پایتخت زیر بار ترافیکی قرار دارد که از این تعداد، ۱۱۰ دستگاه پل نیازمند بهسازی و مقاوم‌سازی است.

در این میان مطالعات مربوط به پروژه‌های جدید مقاوم‌سازی چند پل دیگر توسط سازمان مشاور فنی و مهندسی به سرانجام رسیده که برخی از این پل‌ها متعلق به تقاطع‌های ذیل است:

- بزرگراه شهید همت - بلوار آفریقا
- بزرگراه یادگار امام (ره) - با خیابان پاک‌نژاد و نیز خیابان شهرداری
- بزرگراه نواب - خیابان امام خمینی (ره)
- بزرگراه نواب - خیابان قزوین
- بزرگراه شهید چمران - بزرگراه رسالت
- بزرگراه شهید بابایی - خیابان پاسداران
- بزرگراه شهید بابایی - بلوار کاوه
- بزرگراه شهید مدرس - بزرگراه رسالت
- بزرگراه شهید بابایی - بزرگراه پروین
- بزرگراه رسالت - بزرگراه حقانی
- بزرگراه نیایش - بلوار فرحزادی

در مجموع می‌توان گفت حدود ۵۰ پل از پل‌های سواره‌رو سطح شهر در اولویت طرح‌های مقاوم‌سازی و بهسازی قرار گرفته و عملیات اجرایی آن‌ها به مرور زمان در حال اجرا است.

□ مبادی ورودی پایتخت

افزون بر آنچه عنوان شد، مطالعات مربوط به ساماندهی مبادی ورودی پایتخت اعم از ورودی‌های تهران - قم، تهران - ساوه، تهران - گرمسار، تهران - دماوند و تهران - کرج به اتمام رسیده و در تعامل با سایر حوزه‌های شهرداری تهران امکان اجرا پیدا خواهند کرد.

اما بخشی از فعالیت‌های سازمان مشاور فنی و مهندسی معطوف به پشتیبانی نرم‌افزاری پروژه‌های عمرانی است. در واقع بالاترین مرجع اتخاذ تصمیمات فنی و تایید و تصویب نهایی پروژه‌ها شامل ۷ هیات در رسته‌های سازه، سیویل، آب‌های سطحی، مقاوم‌سازی پل‌ها، معماری و شهرسازی، برآورد و در نهایت ژئوتکنیک و مقاومت مصالح است که طی بهار امسال بالغ بر ۵۹ جلسه در این رسته‌ها



طرح‌های عمرانی آینده شهر تهران آماده اجراست

... و این راه ادامه دارد

گرچه این هفته چهارمین دوره شورای اسلامی شهر تهران رسماً آغاز به کار خواهد کرد و مدیریت شهری پایتخت فصل دیگری از دوران کاری خود را پیش‌رو خواهد داشت اما طبیعتاً انتظار می‌رود ماموریت‌های کلان حوزه‌های مختلف عملکردی در شهرداری تهران، بدون هیچ‌گونه وقفه و سستی دنبال شده و روند خدمت‌رسانی به شهروندان با قوت ادامه یابد.

دیگری است که به تصمیمات شورای اسلامی شهر تهران بستگی دارد. با این اوصاف سازمان مشاور فنی و مهندسی شهر تهران مطالعات مربوط به پروژه‌های عمرانی متعددی را بر اساس اولویت از مدت‌ها قبل در دستور کار داشته و فاز مطالعاتی چند پروژه اولویت‌دار نیز به سرانجام رسیده و در مرحله تدقیق طرح نهایی قرار دارد.

بنابراین سازمان مهندسی و عمران شهر تهران به عنوان مجری طرح‌ها، آمادگی آغاز عملیات اجرایی پروژه‌های مذکور را دارد اما شروع به کار آن‌ها منوط به موافقت شورای اسلامی شهر تهران خواهد بود. طبعاً با استقرار منتخبان چهارمین دوره شورای اسلامی شهر تهران و تغییر ترکیب اعضای کمیسیون عمران شورا، اولویت‌های این دوره مدیریت شهری در حوزه عمرانی تعیین خواهد شد و بر اساس آن، درباره اجرای پروژه‌هایی که فاز مطالعاتی آن‌ها به اتمام رسیده است، تصمیم‌گیری می‌شود.

□ مطالعه ۲۶۴ پروژه عمرانی

سازمان مشاور فنی و مهندسی شهر تهران به عنوان مجموعه‌ای که پشتیبانی مطالعاتی کلیه اقدامات فنی حوزه معاونت را در قالب تعریف پروژه‌های اجرایی برعهده دارد، در بهار سال جاری مجموعاً ۲۶۴ پروژه در رسته‌های گوناگون را مورد بررسی قرار داد که بزرگراه‌ها با ۱۱۵ طرح مطالعاتی و مقاوم‌سازی پل‌ها با ۳۳ طرح، بیشترین حجم پروژه‌های عمرانی مورد مطالعه را به خود اختصاص دادند. ضمن این که ۱۷ پروژه در حوزه مطالعات مربوط به تونل‌های شهری انجام شد.

در گروه راه و پل سازمان مشاور، طی ۳ ماهه نخست امسال تکمیل فاز مطالعات و طراحی ۱۰ پروژه جدید عمرانی دنبال شد و در ماه‌های آتی بر اساس اولویت‌های اجرایی، طرح نهایی این پروژه‌ها آماده ارائه به شورای اسلامی شهر تهران خواهد شد.

طرح‌های مطالعاتی علاوه بر این که اجرای معابر جدید را شامل می‌شود، به چگونگی اصلاح گره‌های ترافیکی در معابر شهری با استفاده از ظرفیت‌های موجود پرداخته و بهترین گزینه برای اجرا، اعم از احداث تونل، طبقاتی کردن بزرگراه‌ها و یا حتی اقدامات کم‌حجم اما تاثیرگذار نظیر تعریض باند جنوب به غرب در تقاطع بزرگراه‌های امام علی (ع) و شهید زین‌الدین را مشخص کرده است.

از طرفی سازمان مهندسی و عمران شهر تهران آمادگی دارد که در ماه‌های

معمولاً هر مجموعه کاری فارغ از فعالیت‌های جاری و روزمره خود، برنامه‌هایی نیز برای آینده تدوین می‌کند تا در گذر زمان دچار توقف در تحقق اهداف کوتاه‌مدت، میان‌مدت و بلندمدت نشود. حوزه معاونت فنی و عمرانی شهرداری تهران نیز همچون سایر بخش‌های این نهاد اجتماعی، از قاعده مذکور مستثنی نبوده و علیرغم پشت سر گذاشتن ماه‌های پرمشغله کاری در سال ۱۳۹۱ و نیز ۲ ماهه نخست سال جاری، ماموریت‌های پیش‌رو را در قالب برنامه کاری سازمان‌های مهندسی و عمران، مشاور فنی و مهندسی، ۳ اداره کل مالی و اداری، برنامه‌ریزی و توسعه شهری، هماهنگی فنی سازمان‌ها و مناطق و همچنین شرکت یادمان سازه و خاکریز آب آماده ساخته است. آنچه در این مطلب مورد اشاره قرار خواهد گرفت، عمده فعالیت‌های صورت گرفته در ماه‌های اخیر و طرح‌های آماده برای اجرا در حوزه‌های مختلف کاری معاونت فنی و عمرانی است که شما را به مرور آن دعوت می‌کنیم.

□ بهره‌برداری از ۶۰ کیلومتر معبر جدید

سازمان مهندسی و عمران شهر تهران به عنوان مجری پروژه‌های عمرانی، طی ۳ ماهه نخست امسال، کار اجرای ۵ پروژه اولویت‌دار را به پایان رساند و آن‌ها را مورد بهره‌برداری قرار داد. این پروژه‌ها شامل دریاچه شهیدای خلیج فارس، بزرگراه امام علی (ع) و تقاطع‌های مربوطه در بخش حدفاصل مسیل باختر تا بزرگراه صالح‌آباد، تقاطع غیر همسطح تلو - بابایی، تقاطع جاده کهریزک با محور خیابان شهید بهشتی و نیز تقاطع غیر همسطح بزرگراه‌های شیخ فضل... نوری و محمدعلی جناح بوده است.

با بهره‌برداری از پروژه‌های بزرگراهی در بهار امسال، مجموعاً ۲۳/۴ کیلومتر بزرگراه، ۳۲/۲ کیلومتر رمپ و لوپ، ۲/۲ کیلومتر پل رمپی و ۵۷ دستگاه پل به شبکه معابر پایتخت افزوده شد. ضمن این که ۱۳۲ هکتار دریاچه مصنوعی شهیدای خلیج فارس نیز در همین مقطع زمانی مهیای استفاده شهروندان شد. در حقیقت بیش از ۶۰ کیلومتر معبر حمل‌نقلی در ۳ ماهه نخست سال جاری به شبکه معابر تهران اضافه گردیده است.

اما برنامه‌های اجرایی آتی این سازمان در ماه‌های پیش‌رو، علاوه بر تکمیل پروژه‌هایی نظیر تونل امیرکبیر، پل‌های تقاطع بزرگراه شهید باکری با باند جنوبی آزاد راه تهران - کرج، بزرگراه طبقاتی صدر، پل‌های تقاطع‌های کاروانسرای سنگی ۱ و ۲ و نیز مجتمع نمایشگاهی شهرآفتاب، موارد متعدد

بر گزار شده است.

□ تکلیف شرکت خاکریز آب مشخص است

شرکت خاکریز آب یکی دیگر از زیرمجموعه‌های حوزه معاونت فنی و عمرانی شهرداری تهران است که طی سه ماهه نخست امسال ۴ پروژه در دست اجرا را تکمیل کرد و به صورت موقت مورد بهره‌برداری قرار داد؛ این پروژه‌ها در مناطق یک تا ۵ شهرداری اجرا شده و شامل تونل جمع‌آوری آب‌های سطحی ده نارمک، تونل اکباتان، بخش جنوبی تونل غیاثوند و نیز لوله‌گذاری در محدوده خیابان شمیران نو بوده است.

علاوه بر این، در ایام بهار امسال اجرای چند پروژه احداث تونل و کانال انتقال و جمع‌آوری آب‌های سطحی دیگر نیز دنبال شد که عمدتاً در ماه‌های بین شهریور تا آذر آماده بهره‌برداری خواهند شد. تونل کمکی کانال ابوذر، برخی تونل‌ها و کانال‌های سرخه‌حصار و بازسازی کانال سیل برگردان غرب جزو مهم‌ترین پروژه‌های در آستانه بهره‌برداری شرکت خاکریز آب به شمار می‌روند.

افزون بر پروژه‌های جاری، متعاقب مطالعات انجام شده در سازمان مشاور فنی و مهندسی، پروژه‌های جدیدی در حوزه ساماندهی و مدیریت شبکه آب‌های سطحی پیش‌بینی شده که شامل موارد ذیل است و متناسب با اختصاص بودجه، اجرای آن‌ها در اولویت قرار خواهد گرفت:

- جمع‌آوری و هدایت آب‌های سطحی محدوده خیابان خاوران
- احداث سرشاخه کانال اصفهانک (سرشاخه تونل ۱۷ شهریور در خیابان پیروزی)
- جمع‌آوری و هدایت آب‌های سطحی بزرگراه آزادگان (قطعه یک)
- احداث و بازسازی قسمت انتهایی کانال خاور تا محل اتصال به کانال تهرانپارس

□ ماموریت جدید برای شرکت پادمان سازه

شرکت پادمان سازه نیز ماموریت اصلی اول خود یعنی ادامه عملیات اجرایی پروژه احداث مجتمع نمایشگاهی شهرآفتاب را در ۳ ماهه نخست امسال دنبال کرد. در این مدت پیشرفت فیزیکی کل پروژه به مرز ۷۰ درصد رسید.

هم‌اکنون تمام بناهای پیش‌بینی شده در فاز نخست مجتمع نمایشگاهی شهرآفتاب شامل سالن ملل، سالن‌های سه‌قلوی نمایشگاهی و ساختمان‌های اداری وارد فاز نصب تاسیسات، نازک‌کاری و تکمیل نما شده و اندک اقدامات باقی‌مانده سازه‌ای به موازات این عملیات پیش می‌رود تا گام‌های پایانی باقی‌مانده پروژه طی شود و بنای این مجموعه حداکثر تا پایان سال جاری آماده برپایی نمایشگاه‌های آبرومند و باشکوه داخلی و بین‌المللی شود.

شرکت پادمان سازه همچنین مسئولیت بهسازی و تعمیرات تخصصی پل‌های شهر تهران را اخیراً بر عهده گرفته است. طی بهار امسال، مرمت و بهسازی ۹ دستگاه پل سواره‌رو شامل پل‌های تقاطع صدر - دستواره و رودکی در پهنه شمال شرقی، پل‌های کریمخان، تقاطع بعثت - رجایی و تقاطع حکیم - چمران در پهنه جنوب شرقی، پل‌های تقاطع نیایش - پاک‌نژاد، ولایت و آزمايش در پهنه شمال غربی و در نهایت پل قلعه‌مرغی در پهنه جنوب غربی در دستور کار قرار گرفت و هم‌اکنون در حال پیگیری است.

در ماه‌های باقی‌مانده از سال جاری، شرکت پادمان سازه علاوه بر تکمیل پروژه مجتمع نمایشگاهی شهرآفتاب، می‌بایست مرمت و بهسازی پل‌های یادشده را به سرانجام برساند و مهیای مقاوم‌سازی گروه دیگری از پل‌های شهر تهران شود.

□ ماموریت‌های جاری اداره کل

اما در کنار سازمان‌ها و شرکت‌هایی که به برنامه‌های آتی آن‌ها اشاره شد، اداره کل برنامه‌ریزی و توسعه شهری به همراه اداره کل هماهنگی فنی و عمرانی سازمان‌ها و مناطق نیز جزو زیرمجموعه‌های معاونت فنی و عمرانی شهرداری تهران هستند که ماموریت‌های این اداره کل، بدون توقف و به شکلی که تاکنون ادامه داشته است، تداوم می‌یابد. اداره کل برنامه‌ریزی و توسعه شهری طبق روال گذشته غیر از جمع‌بندی نوبه‌ای عملکرد حوزه معاونت فنی و عمرانی در شاخه‌های مختلف کاری، وظیفه مهم و خطیر رفع معارضات تاسیساتی پروژه‌های عمرانی را بر عهده دارد. اداره کل هماهنگی فنی و عمرانی سازمان‌ها و مناطق نیز جدا از نظارت بر طرح‌های فراگیر عمرانی در مناطق ۲۲ گانه و پایش نحوه عملکرد پیمانکاران مربوطه، پروژه‌های موضعی و موضوعی را به دقت دنبال می‌کند. اقدامات عمرانی مربوط به طرح استقبال از مهر و همچنین طرح استقبال از بهار، طرح ارتقا کیفیت روسازی معابر تهران و مواردی از این قبیل همگی توسط این اداره کل مدیریت می‌شوند.



تدوین نظام فنی و اجرایی فعالیت‌های عمرانی

ضوابط آن منطبق با شرایط اجرای پروژه‌های شهری باشد. با تدوین دستورالعمل‌ها و ضوابط نظام فنی و اجرایی شهرداری تهران طی سال‌های اخیر، یکی از مهم‌ترین امور زیربنایی حوزه نرم‌افزاری فعالیت‌های عمرانی پایتخت سامان یافت.

در ذیل سند راهبردی نظام فنی و اجرایی شهرداری تهران، مجموعاً ۳۰ سند تدوین شده است که مواردی نظیر راهنمای ارزیابی پروژه‌های روسازی آسفالتی، پیاده‌روسازی و اجرای جداول و انهار، دستورالعمل تعیین دامنه قیمت عادلانه در مناقصات پیمانکاری، مطالعات عملیاتی کردن طرح جامع مدیریت آب‌های سطحی و تهیه طرح‌های بهسازی انهار و کانال‌های فرعی در مناطق، مشخصات فنی تعمیر و نگهداری راه‌ها و بزرگراه‌های شهری، دستورالعمل نمونه‌گیری و گزارش‌دهی آزمایشگاه‌های مناطق شهرداری تهران، دستورالعمل همسان تعیین حق‌الزحمه مشاوران و واحدهای خدمات مدیریت طرح، جزو برخی از عناوین پر کاربرد و مهم این نظامنامه به شمار می‌روند.

شهر تهران همواره به رویکردی جامع و مبتنی بر درآمد و هزینه نیاز داشت تا منابع مالی اختصاص یافته به پروژه‌های عمرانی، متناسب با میزان درآمدها باشد و به عبارت دیگر دخل و خرج با یکدیگر هماهنگ شود. از آنجا که ضوابط نظام فنی و اجرایی کشور متناسب با اجرای پروژه‌های عمرانی در نقاط بکر برون‌شهری تدوین شده است، با در نظر گرفتن شرایط خاص حاکم بر ساخت و سازها در محیط شهری به ویژه کلانشهر تهران، اجرای پروژه‌های عمرانی در شهرها با استفاده از ضوابط و دستورالعمل‌های این نظام، همواره مشکلات عدیده‌ای را به دنبال داشته است.

اجرای پروژه‌های عمرانی در این کلانشهر پرجمعیت آن هم با وجود بزرگراه‌ها و معابری که در هیچ یک از ساعات شبانه روز خالی از ترافیک نیستند و همچنین با توجه به آشفتگی پیکره شبکه‌های تاسیساتی، دشواری‌های خاص خود را به همراه دارد. به همین خاطر نظام فنی و اجرایی ویژه‌ای برای فعالیت‌های عمرانی شهرداری تهران تدوین شد که



طرح‌های جدید برای ساماندهی شبکه جمع‌آوری آب‌های سطحی

طراحی و اجرای شبکه پایش آب و هواشناسی
 ■ طرح اجرایی شبکه جمع‌آوری آب‌های سطحی در شمال بزرگراه شهید خرازی
 ■ کانال حدفاصل خیابان دانشگاه تا رودخانه وردآورد و سرشاخه‌های خیابان دستواره (دانشگاه) و خیابان ایران خودرو
 مطالعات مربوط به طرح‌های مذکور در حال انجام است و پس از تدوین طرح نهایی، شرکت خاکریز آب آماده اجرای آن‌ها خواهد شد.

مطالعات مربوط به ماموریت‌های آتی شرکت خاکریز آب به عنوان متولی اصلی اجرای برنامه‌های ساماندهی، جمع‌آوری و انتقال آب‌های سطحی نیز در سازمان مشاور فنی و مهندسی در دست انجام است که موارد ذیل را شامل می‌شود:

- طرح ساماندهی و بهسازی درک و سیل برگردان غرب
- ارزیابی اثرات بهداشتی دریاچه مصنوعی چیتگر
- طرح جامع مدیریت آب‌های سطحی حوضه‌های شرق، غرب و مرکز شهر

بی‌واسطه با مردم

بپر سید، پاسخ بگیرد

در ستون «بی‌واسطه با مردم» پاسخگوی پرسش‌های مربوط به پروژه‌های عمرانی شهر تهران خواهیم بود. علاقه‌مندان برای درج انتقادات، پیشنهادات و با 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 خسرو آبادی: با توجه به آن که عنوان می‌شود فاز نخست مجتمع نمایشگاهی شهر آفتاب تا پایان سال جاری آماده بهره‌برداری خواهد شد، برای تسهیل دسترسی به این مجموعه چه فکری شده است؟

غیر از یک خط مترو که تا مجتمع نمایشگاهی شهر آفتاب امتداد یافته است، معابر دسترسی مناسب دیگری نیز برای این مجموعه در نظر گرفته شده تا بازدیدکنندگان از نمایشگاه دغدغه خاطر رفت و آمدی نداشته باشند.

آقای قاسمی: چرا دسترسی مستقیم از بزرگراه امام‌علی (ع) به خیابان پیروزی (از کنار دیوار تسلیحات) تعبیه نشده است؟

قبل از شروع عملیات اجرایی پروژه بزرگراه امام‌علی (ع) تلاش‌های زیادی برای عقب راندن دیوار پادگان تسلیحات صورت گرفت اما در نهایت توافقات لازم میسر نشد. با این حال به مدد احداث یک دوربرگردان، امکان دسترسی آسان از بزرگراه امام‌علی (ع) به خیابان پیروزی فراهم است.

مجید خلیلی: از تکمیل پل‌های مربوط به تقاطع‌های غیر همسطح بزرگراه آزادگان واقعا سیاست‌گذاران و منکرز حیات شهرداری تهران نیستیم اما در مورد پل کن که سال پیش تخریب شد، می‌خواهم بدانم چرا هنوز این معبر راهگشای ترافیکی بازسازی نشده است؟ ترافیکی که در محدوده پل کن ایجاد می‌شود، بسیار آزار دهنده بوده و وقت زیادی را از شهروندان می‌گیرد.

در محدوده تقاطع بزرگراه فتح با رودخانه کن، سال گذشته ۲ پل فلزی موقت در اسرع وقت ساخته شد تا مشکل تردد روزانه وسایل نقلیه حل شود. اما طرح پل اصلی امسال نهایی شده و عملیات اجرایی آن به‌زودی آغاز می‌شود. با این حال قبول داریم که شهروندان در مسیر مورد نظر، مشکلات متعددی را تحمل می‌کنند.

خانم گیای: اقدامات عمرانی شهرداری تهران در سال‌های اخیر بسیار پر رنگ و تاثیر گذار بوده است اما انعکاس خبری و تصویری آن‌ها اصلا در حد پروژه‌های افتتاح شده نیست. مثلاً در مورد همین مراسم بهره‌برداری از پل‌های تقاطع‌های بزرگراه سعیدآباد و محور احمدآباد مستوفی با بزرگراه آزادگان که تاثیرات فراوانی در تسهیل تردد وسایل نقلیه به مناطق پیرامونی بزرگراه دارد، گزارش‌های تصویری انتشار یافته نتوانست حق مطلب را ادا کند.

انشاء... به نوبه خود سعی خواهیم کرد در پوشش خبری و تصویری اقدامات عمرانی شهرداری تهران، تلاش بیشتری به خرج دهیم تا روند اطلاع‌رسانی پروژه‌ها سر و شکل بهتری پیدا کند.

فرید محسنی: بسیاری از خیابان‌ها و معابر شهر تهران نیازمند اصلاح شکل هندسی و مناسب‌سازی ترافیکی هستند. حالا که طرح‌های بزرگ عمرانی به سرانجام رسیده است، فکری هم به حال این قبیل اقدامات کوچک اما تاثیر گذار کنید.

طرح‌های اینجینی به تعدد در حال انجام بوده و البته ادامه خواهد یافت. واقعیت آن است که افزایش کارکرد ترافیکی بسیاری از معابر شریانی و همچنین معابر درجه ۲ به همین اصلاحات هندسی بستگی دارد. حوزه معاونت فنی و عمرانی شهرداری تهران این موضوع را به جدیت دنبال کرده و آن را جزو ماموریت‌های اصلی خود می‌داند.

تقی میرزاخان: آیا ورود کامیون‌ها و وسایل نقلیه سنگین به بزرگراه‌ها در ساعات روز مجاز است؟ این امر باعث می‌شود برخی از بزرگراه‌های شهر مثل بزرگراه بسیج عملاً کارکرد بزرگراهی خود را از دست بدهند.

طبق قانون، وسایل نقلیه سنگین فقط در ساعات شب می‌توانند در بزرگراه‌ها تردد کنند مگر آن‌که به دلایل خاص مثل لزوم حمل خاک و بار به محل پروژه‌های عمرانی، کارت تردد روزانه برای آنان صادر شده باشد.



پل‌سازی در ایران باستان

یادگارهایی از دوره ساسانیان

راه‌های دور و درازی که قرن‌ها پیش ایجاد شدند، در بعضی نواحی مخصوصاً در قسمت‌های شمالی و غربی کشور که تعداد رودخانه‌ها بیشتر است، ناچار می‌بایست رودها و نهرها را قطع کرده و از روی آن‌ها می‌گذشت. بنابراین از همان اعصار قدیم، مردم به فکر ایجاد پل‌های موقت و دائم افتاده بودند و برای این منظور از قرار دادن قایق‌ها و کشتی‌ها در کنار یکدیگر و یا مشک‌های انباشته از علف برای احداث پل استفاده می‌کردند.

□ یادگاری موسی سلسله ساسانیان

بر روی شاخه‌های رود صمیره و کرخه در نواحی غربی ایران مانند کشکان رود و آب‌زال در حوالی خرم‌آباد، چند پل قدیمی دیده می‌شود که بقایای آن‌ها حکایت از ساخت پل‌ها در دوران حکومت ساسانیان دارد؛ مانند پل دختر بر روی رود کشکان، پل خرابه گاومیشان در ۲۰ کیلومتری جاده شوسه خرم‌آباد و دزفول بر روی صمیره، پل شکسته در ۳ کیلومتری خرم‌آباد، پل تنگ، پل زال و غیره.

قدیمی‌ترین پل مربوط به دوره ساسانیان را باید پل ویرانی دانست که بر روی رودخانه فیروزآباد فارس در تنگه تنگاب وجود داشته و امروز جز پایه‌های شکسته، چیزی از آن باقی نمانده است. این پل باید یادگاری از دوران موسی سلسله ساسانیان یعنی اردشیر بابکان باشد.

پل‌های دیگر منتسب به این دوره عبارتند از ویرانه‌های پل برین بر روی رودخانه تنگ برین در میان راه کوپون به باشت در کوهستان شمال غربی فارس و بقایای پل مورد در ساحل غربی رودخانه لاله ممسنی در شمال اردکان فارس بر سر راه قدیم کاروان‌رو میان فارس و خوزستان. این جاده همان شاهراه قدیمی است که اسکندر مقدونی برای رسیدن به تخت جمشید از آن گذشته است.

شاید تنها پلی که بقایای آن از زمان ساسانیان بر جای مانده، پل کوار بر روی رودخانه قرا آقاج باشد که دهانه میانی پل فرور یخته اما دو دهانه دیگر کاملاً استوار مانده است.

□ حفاظت و پاسداری از پل‌ها

پل شهرستان بر روی زاینده‌رود نیز به دوران ساسانیان بازمی‌گردد؛ پل‌هایی که در نقاط حساس و سوق‌الجیشی قرار داشته‌اند، به‌ویژه آن‌هایی که بر مدخل تنگی واقع شده‌اند، در واقع مجاور یا بر فراز تپه کوهی بوده‌اند تا بتوان از آن‌ها حفاظت و پاسداری کرد. امروزه ویرانه‌های این نوع اماکن دیده‌بانی در مجاورت پل‌های باستانی دیده می‌شوند؛ از جمله قلعه دختر در تنگه تنگاب فیروزآباد که بر پل دختر مسلط بوده و از راهی که از استخر و شهرهای شمالی فارس به شهر گور (فیروزآباد) امتداد داشته، حراست می‌کرده است؛ در دامنه همین تنگه است که فارغ از پل و قلعه دختر، آثاری از حجاری‌های دوران ساسانی به چشم می‌خورد.

تا به امروز بقایایی از سازه یک پل که مربوط به دوران پیش از ساسانیان باشد، پیدا نشده است؛ غیر از سدهی که کار پل را نیز انجام می‌داد و در محل درودزن بر روی رودخانه کر فارس پیدا شده و آن را منتسب به دوره هخامنشیان می‌دانند. البته بسیار بعید به نظر می‌رسد که هخامنشیان با آن تمدن و معماری پیشرفته، از ساختن پل عاجز بوده باشند منتهی چون پل‌ها بناهایی هستند که بیشتر از هر سازه دیگری در معرض ویرانی بوده و زودتر از سایر بناها از میان رفته‌اند و چون وجود آن‌ها از ضروریات زندگی بوده است، در اعصار بعد بر شالوده آن‌ها پل‌های جدیدی ساخته شده و احتمال فراوان می‌رود که پل‌های دوره ساسانی و عصر اسلامی، روی پایه پل‌های دوره هخامنشیان بنا شده باشند.

□ تلاش برای دایر نگه داشتن راه‌ها

از دوره ساسانی نمونه‌هایی از پل در نواحی غربی و جنوبی کشور بر جای مانده که همگی حکایت از کوشش فراوان سردمداران سلسله ساسانی برای دایر نگه داشتن راه‌ها دارد. علاوه بر این، آثار و بقایای بعضی از پل‌های عهد ساسانی در سرزمین‌هایی که سابق بر این بخشی از قلمرو کشور بوده و امروزه خارج از محدوده ایران هستند، وجود دارد.

در غرب و جنوب غربی کشور که تعداد رودهای پرآب بیش از نواحی دیگر است، پل‌های باستانی بیشتر به چشم می‌خورند؛ مخصوصاً در سرزمین خوزستان که بزرگ‌ترین رودهای ایران در آنجا جاری است، پل‌های عظیم باستانی که یادگار دوران حکومت شاهان ساسانی هستند، وظیفه دوگانه پل و سد را همزمان بر عهده داشته‌اند. بعضی از مورخین چنین یاد کرده‌اند که چون شاپور اول دومین شهریار ساسانی بر رومیان چیره شد و والرین امپراتور روم به اسارت او درآمد، بسیاری از مهندسان و معماران رومی را به جبران خسارت‌های وارد آمده به ایران در دوران جنگ، به کار ساختن پل‌ها و سد‌های آن سامان گماشت که از آن جمله می‌توان به سد و پل شوشتر اشاره کرد. اگر چه ممکن است رومیان در ساختن این پل‌ها سهمی داشته باشند اما بی‌گمان سبک معماری آن‌ها، ادامه و تکمیل سبک معماری دوره هخامنشی بوده است، چون در این دوره نیز مانند ساختمان‌های سنگی عهد هخامنشیان، قطعه سنگ‌های بزرگ با بست‌های آهنین و نیز به کار بردن سرب و مس به یکدیگر پیوند یافته‌اند.





اختیار عملی از سراسر جهان



عایق جدید برای پشت‌بام و نمای ساختمان‌ها

نوآوری یک شرکت آمریکایی در تولید و عرضه عایق‌های جدید حرارتی، سر آغاز تحولی جدی در ظاهر فرسوده پشت‌بام ساختمان‌های قدیمی این کشور شده است. محققان شرکت Industrial Nanotech اخیراً موفق به عرضه نوعی عایق جدید حرارتی شده‌اند که از هر نظر برای عایق‌سازی پشت‌بام و حتی نمای ساختمان مناسب به نظر می‌رسد. به عبارت دیگر این عایق جدید، نه تنها دارای ظاهری زیباست بلکه با توجه به ملاحظات بهره‌وری در مصرف انرژی، گزینه‌ای اقتصادی و مقرون به صرفه است. عایق جدید که Nansulate (R) Vinyl Fresh نام دارد، پوششی مبتنی بر لاتکس، بومر و آب است که با ظاهر شفاف خود موجب تغییر نمای سیاه‌رنگ پشت‌بام می‌شود. با انتخاب این محصول می‌توان مطمئن بود که پوشش شفاف پشت‌بام تا مدت‌ها به همین شکل باقی خواهد ماند؛ چراکه عدم تغییر رنگ و مقاومت در برابر پرتو فرابنفش نور آفتاب، از دیگر مزایای عایق حرارتی جدید است. نکته جالب توجه آن است که محصول جدید شرکت Industrial Nanotech علاوه بر مقاومت ذاتی مقابل رطوبت، حتی در برابر تکثیر قارچ‌ها نیز آسیب‌ناپذیر است. تیم بازاریابی این محصول در سراسر کشور آمریکا مشغول مذاکره با سازندگان ساختمان‌ها و شرکت‌های مجری عایق‌کاری است تا عایق مورد نظر و مزایای استفاده از آن در پشت‌بام و نمای ساختمان‌ها هر چه بیشتر مورد معرفی و تبلیغ قرار بگیرد. گفتنی است عایق تولید شده به دلیل عدم استفاده از قیر و ترکیبات فسیلی، محصولی سبز و دوستدار محیط زیست محسوب می‌شود.

صورت پذیرد. پروژه بازسازی باند فرودگاه به‌طور عمده شامل یک روسازی آسفالتی به ضخامت ۳۰۰ میلی‌متر روی باند بتنی موجود بود. برای این منظور یک واحد دوقلوی تولید آسفالت در سایتی نزدیک به فرودگاه ساخته شد و البته انواع استانداردهای نیز لحاظ گردید. استفاده از الیاف پشمی در لایه‌های آسفالتی، تمهید دیگری بود که مد نظر قرار گرفت.

همکاری مشترک آلمان و بلغارستان

در طول عملیات اجرایی این پروژه راهسازی، مشکلات متعددی خود را نشان دادند؛ از جمله رطوبت بالای محل بازسازی باند فرودگاه که یک چالش اساسی برای تضمین کیفیت روسازی آسفالتی به حساب می‌آمد. استفاده از قیر پلیمری و برخی تمهیدات دیگر، همه از آن جهت بود که فرودگاه در موعد مقرر آماده بهره‌برداری شود و البته مشکلی در زمان بهره‌برداری مجدد از آن رخ ندهد. به هر صورت آلمان‌ها و بلغارها در یک همکاری مشترک توانستند کار را به‌خوبی به سرانجام برسانند تا تجربه‌ای موفق را رقم زده باشند.

آسفالت متخلخل هلندی‌ها

در هلند برای آن که آسفالتی بهتر، سطح جاده‌های پررفت‌وآمد را بیوشاند تا بلکه عمر مفید این روکش بالاتر برود و در هزینه‌های درازمدت بهره‌برداری از جاده‌ها صرفه‌جویی شود، نوعی آسفالت متخلخل به صورت آزمایشی در برخی بزرگراه‌های اصلی به کار گرفته شده است. نتایج حاصل از این امر البته رضایت‌بخش بوده. آنچه گفته شد طی مسال‌های ۲۰۱۱ و ۲۰۱۲ میلادی صورت گرفت و حالاً می‌توان گفت آسفالت متخلخل هلندی‌ها، امتحان خود را به‌خوبی پس داده است. استفاده از الیاف اکریلیک در نسل جدید آسفالت‌ها، هم از فرسایش قیر جلوگیری می‌کند و هم به میزان عمر مفید روکش آسفالتی می‌افزاید.

۴ سال تحقیق و پژوهش

گفته می‌شود هلندی‌ها پس از ۴ سال تحقیق به این نوع آسفالت متخلخل رسیده‌اند. در ایتالیا یکی دیگر از کشورهای اروپایی، افزودنی خاصی برای تهیه آسفالت سازگار با محیط زیست به بازار آمده که میزان انتشار گازهای گلخانه‌ای در اثر تابش نور خورشید به سطح جاده‌ها را تا حد زیادی کنترل می‌کند. البته در جریان تهیه مخلوط آسفالتی نیز، برخی گازهای گلخانه‌ای در هوا پراکنده می‌شوند که افزودنی جدید میزان آلاینده‌های زیست‌محیطی در این فرآیند را کاهش می‌دهد.



اتفاق عجیبی که صنعت راهسازی را شوکه کرد

پل معروف ایالت واشنگتن فروریخت!

اخباری که در مورد سازه‌های حمل‌ونقلی مطرح می‌شود، از هر حیث جذاب و خواندنی هستند؛ حتی وقوع حادثه برای برخی از پل‌ها و بزرگراه‌ها، در صدر اخبار پر مخاطب آن روز قرار می‌گیرد و نظر مردم در سراسر جهان را به خود جلب می‌کند. صنعت بزرگ، پر هزینه و رو به پیشرفت راهسازی، امروزه بیش از هر زمان دیگری خبرساز می‌شود که البته نوع خبرهای مربوط به آن هم متنوع است.

طور دقیق مشخص شود.

فاجعه‌ای که ۶ سال پیش رخ داد

مشکلات مربوط به پل‌ها، مختص به همین یک مورد نیست. سال ۲۰۰۷ میلادی بر اثر سقوط یک پل در ایالت مینه‌سوتا و روی رودخانه می‌سی‌سی‌پی، تعدادی از شهروندان آمریکایی کشته شدند. تعداد تلفات آن حادثه ۱۳ کشته و ۱۴۵ مجروح اعلام شد. این پل در دهه ۱۹۶۰ ساخته شده که طراحی‌های زمان احداث آن هیچ تناسبی با میزان تردد کنونی خودروهای سنگین ندارد. آمریکایی‌ها حالا قصد دارند بودجه مربوط به تعمیر و نگهداری زیرساخت‌های شهری را افزایش چشمگیر دهند تا جلوی وقوع سوانح مشابه احتمالی را بگیرند. البته مشکل عدم تطابق میزان باربری مجاز پل‌های قدیمی با وضعیت فعلی تردد خودروهای سبک و سنگین از روی آن‌ها، در کشورهای اروپایی هم صادق است. ایتالیا، آلمان و انگلیس نیز در این رابطه به تکاپو افتاده‌اند تا سازه‌های قدیمی را یا با سازه‌های جدید جایگزین کرده و یا اقدام به مقاوم‌سازی و بهسازی آن‌ها کنند.

امروز می‌خواهیم سفری به ۳ کشور آمریکا، بلغارستان و هلند داشته باشیم و از یک حادثه غیر مترقبه، یک پروژه راهسازی و یک ابتکار در بخش روسازی آسفالتی معابر با شما صحبت کنیم تا در جریان اخبار روز این عرصه قرار بگیرید.

اختلال رفت و آمد بین آمریکا و کانادا

در ماه مه سال ۲۰۱۳ میلادی، یکی از پل‌های پنجگانه ساخته شده روی رودخانه سکاگیت ایالت واشنگتن به‌طور غیر قابل باوری صدمه دید. بر اثر این سانحه، قسمت عرشه یکی از دهانه‌های پل مذکور فروریخت و تعدادی از وسایل نقلیه در حال حرکت از روی آن، به داخل رودخانه سقوط کردند. پل‌های رودخانه سکاگیت، یکی از راه‌های ارتباطی اصلی بین آمریکا و کانادا محسوب می‌شوند. در این حادثه خوشبختانه کسی آسیب ندید و یک پل موقت موازی با پل آسیب‌دیده سرپا شد تا مشکلی از بابت رفت‌وآمد روزانه خودروها پیش نیاید. البته تاخیر در برپایی پل‌های موقت تا حدودی باعث اعتراض مردم شد.

بررسی سراسری تمام پل‌ها

گزارش‌های اولیه کارشناسان حاکی است که عبور یک وسیله نقلیه سنگین باعث گسترش آسیبی شده که این پل قدیمی از مدت‌ها قبل آن را تحمل می‌کرده است. تحقیقات نشان می‌دهد که از خیل عظیم و پر شمار پل‌های ایالت واشنگتن، برخی پل‌ها برای عبور هر نوع وسیله نقلیه سنگین مناسب نیست و در حقیقت استانداردهای لازم را ندارند. پل ۶۳ ساله رودخانه سکاگیت هم در این زمره قرار داشته است. حالاً مسئولان دولتی به بهانه اتفاقی که در ماه مه سال جاری میلادی رخ داده است، قصد دارند یک بررسی سراسری از ایمنی تمام پل‌ها در ایالات متحده انجام دهند تا وضعیت فعلی آن‌ها به

بازسازی باند فرودگاه وارنا

پروژه راهسازی مورد نظر این شماره، بازسازی باندهای فرودگاه وارنا در شمال شرق بلغارستان است. این فرودگاه یکی از پایانه‌های مهم بین‌المللی بلغارستان به حساب می‌آید و از اهمیت ویژه‌ای در توسعه روابط تجاری و گردشگری با سایر نقاط جهان برخوردار است. پیمانکار بازسازی باندهای فرودگاه وارنا همان پیمانکاری بود که سابق بر این در فرودگاه فرانکفورت آلمان، پروژه‌ای مشابه را اجرا کرد. برای انجام عملیات عمرانی، فرودگاه وارنا از اکتبر سال ۲۰۱۱ تا پایان فوریه سال ۲۰۱۲ عملاً بسته شد تا کار در شرایط کاملاً ایمن و با فراغ بال



آن دورترها



پل نایب‌نگین در کشور چین که ترکیبی از پل‌های کابلی و پل‌های بتنی است

آخرین یادگاری شورای سوم شهر تهران لایحه نظام فنی و اجرایی شهرداری تهران تصویب شد

در هفته‌ای که گذشت آخرین جلسه علنی شورای سوم شهر تهران برگزار شد؛ جلسه‌ای که البته با رویدادی خوشایند برای چشم‌انداز آتی فعالیت‌های عمرانی پایتخت همراه بود. لایحه نظام فنی و اجرایی شهرداری تهران در جلسه روز سه‌شنبه پنجم شهریور ماه سال ۱۳۹۲ به تصویب رسید؛ مصوبه‌ای که بر اساس آن، شهرداری تهران موظف است کلیه فعالیت‌های عمرانی را در چارچوب مفاد «سند راهبردی نظام فنی و اجرایی» به انجام برساند.

□ نظامنامه‌ای مبتنی بر سرعت، دقت و صحت

معاون فنی و عمرانی شهرداری تهران در آخرین جلسه شورای سوم شهر تهران، با بیان آن که تدوین نظام فنی و اجرایی شهرداری تهران بر مبنای تحقق ۳ اصل سرعت، دقت و صحت انجام شده است، گفت: «۹۰ درصد مشکلات ایجاد شده در راستای اجرای پروژه‌ها و همچنین افزایش هزینه‌های اجرایی، ناشی از آغاز پروژه با مقدمات ناقص است و همین امر باعث شد که در سال ۱۳۸۹ احیای شورای عالی فنی و تدوین نظام فنی و اجرایی شهرداری تهران در دستور کار قرار گیرد.»
وی تصویب نظام فنی و اجرایی را یکی از اقدامات بسیار خوب این دوره مدیریت شهری دانست و یادآور شد: «با اجرای این نظامنامه، نه تنها بروکراسی اداری جدیدی ایجاد نخواهد شد بلکه راهکارهایی برای درست پیش رفتن در اجرای پروژه‌های عمرانی ارائه شده است.»

□ اول مطالعه، بعد تصمیم

جلسه بررسی و تصویب لایحه نظام فنی و اجرایی شهرداری تهران در نشست هفته گذشته شورای اسلامی شهر تهران، یک سخنران کلیدی

داشت. مهندس «کبر ترکان» عضو شورای عالی فنی شهرداری تهران و مشاور ارشد رئیس جمهور، طی سخنانی با بیان آن که هزینه مطالعات مهندسی طرح‌های عمرانی ۳ درصد رقم سرمایه‌گذاری و هزینه سایر مطالعات آن کمتر از یک درصد این رقم است، گفت: «این امر گاه باعث ایجاد اشتباهات در طراحی مفهومی پروژه‌ها می‌شود که هزینه‌های ناشی از این اشکالات ممکن است تا ۲۰ درصد رقم سرمایه‌گذاری نیز افزایش یابد.»

متأسفانه در کشور ما بسیاری از تصمیمات این‌گونه اتخاذ می‌شود که ابتدا اقدام به انجام کار می‌کنیم و بعد به سراغ مطالعات یا به عبارت بهتر توجیه آن می‌رویم. نظام فنی و اجرایی شهرداری تهران می‌کوشد معکوس این روند را اجرایی کند و از زمان شکل‌گیری یک ایده مهندسی، به مطالعات آن اهمیت دهد.

وی با اعلام آمادگی برای کمک به فرآیند تصمیم‌سازی طرح‌های عمرانی در شورای عالی فنی شهرداری تهران، یادآور شد: «در ابتدای طراحی هر پروژه عمرانی، باید به دقت مشخص شود که اثرات زیست‌محیطی طرح مورد نظر ما چیست. بنابراین باید در تمام طرح‌ها نگاه مدیریّت زیست‌محیطی داشته باشیم.»

□ انسجام فعالیت‌های عمرانی

خسرو دانشجو سخنگوی شورای شهر و معصومه ابتکار رئیس کمیته محیط زیست این شورا، از دیگر سخنرانان جلسه بررسی و تصویب لایحه نظام فنی و اجرایی بودند. در حالی که سخنگوی شورای شهر این نظامنامه را عاملی برای انسجام ساخت و سازها و فعالیت‌های عمرانی در معاونت‌های مختلف شهرداری تهران دانست، رئیس کمیته محیط زیست شورا نیز تصویب آن را باعث رفع بسیاری از نگرانی‌های زیست‌محیطی خواند.

تماس‌های تلفنی نامربوط

تلفن اول:

■ آقا سلام؛ شماره رو به خدا به این ماموران شهرداری بگین روزی ۵ بار سطل‌های آشغال رو خالی کنن. اهالی محله ما خیلی تولید آشغال می‌کنن. همش هم آشغال‌شون رو می‌ریزن توی جوی آب! یا از پنجره، شوتش می‌کنن توی خیابون.
□ چه عرض کنم. این قضیه به ما مربوط نمی‌شه. در ضمن روزی ۵ بار تخلیه سطل‌های آشغال به نظر خودتون منطقیه؟
■ حالا شما که توی شهرداری هستین، حرفتون رو بیشتر می‌خونن! بالاخره همکاری با همدیگه دیگه!
□ آخه معاونت فنی و عمرانی چه ربطی به سازمان پسماند داره؟
■ لوس نکنین خودتون رو دیگه! قول دادین حلش کنین‌ها! تنبل بازی در نیارین دیگه!

تلفن دوم:

■ جناب سلام؛ شهرداری این قدر پول داره، چرا بابت بلیت اتوبوس و مترو از مردم پول می‌گیره؟
□ من شماره تلفن معاونت حمل‌ونقل و ترافیک رو بهتون می‌دم، از خودتون بپرسین. بعدش هم این که منظور از این همه پول، چقدره؟
■ همون ۴۷۰ هزار میلیارد تومن رو می‌گم! نقدینگی هر سال تون!
□ البته این رقم نقدینگی کل کشوره. شما احتمالاً با بانک مرکزی کار داشتین اما اشتباهی به ما زنگ زدین.
■ تکلیف این ۳ هزار میلیارد تومن که گم شده بود، مشخص نشد؟
□ گم که نشده بود اما محل کار عزیزان مختصین (!) مربوط به شهرداری نمی‌شد.
■ ای بابا! همه می‌ندانن گردن همدیگه! مگه این که می‌گفتن «ش-ت» مخفف شهرداری تهران نبود!
□ آقا جان! اون مخفف اسم افراد بود که اونجوری می‌گفتن نه یک نهاد اجتماعی که حسابش پاک پاکه و ۳ سال پیاپی سازمان نمونه کشوری در زمینه سلامت اداری و مبارزه با فساد مالی شناخته شده.
تلفن سوم:
■ شما خجالت نمی‌کشین؟! چرا این آژادراه تهران-شمال رو نمی‌سازین قال قضیه رو بکنین؟
□ عفت کلام را نگه دارین برادر من. این جا شهرداریه؛ معاونت فنی و عمرانی. آژادراه تهران-شمال به وزارت راه و شهرسازی مربوط می‌شه.
■ حالا اگه می‌شه اون رو هم دست بگیرین و تمومش کنین. این همه بلامد بلامد می‌کنین، پل و بزرگراه و تونل می‌سازین، خب این بزرگراه رو هم بسازین دیگه.
□ اون وقت هزینه پروژه را شما تامین می‌کنین؟

بلندترین سد بتنی دوقوسی جهان

آیا می‌دانید بلندترین سد بتنی دوقوسی جهان در ۸۰ کیلومتری جنوب شرقی خرم‌آباد و در میان ارتفاعات سر به فلک کشیده زاگرس در حال احداث است؟ سد بختیاری با ارتفاع ۳۱۵ متر روی رود بختیاری که از سرشاخه‌های رود دز است، ساخته می‌شود. محل احداث این سد در محدوده جغرافیایی شهرستان الیگودرز قرار دارد؛ محلی که مرز بین استان‌های لرستان و خوزستان محسوب می‌شود. کار مطالعه این سد از سال ۱۳۷۱ آغاز شده و تا سال ۱۳۸۸ زیر نظر مشاوران و کارشناسان مورد مطالعه و ارزیابی قرار گرفته است؛ ضمن آن که تا ابتدای سال ۱۳۹۲ حدود ۱۵۰۰ میلیارد ریال اعتبار جهت احداث پروژه‌های زیرساختی شامل راه دسترسی اصلی، راه‌های دسترسی داخلی، سامانه انحراف و مطالعه این طرح هزینه شده است. گفتنی است بهره‌برداری از این سازه عظیم، سبب به وجود آمدن بزرگ‌ترین مخزن مصنوعی ذخیره آب کشور پس از سد کرخه خواهد شد.



یازدهم خیر شهر دار تهران و هیات همراه از عملیات تکمیلی پروژه بزرگ راه طیفانی صدر

نمای آخر

آیامی‌یابید؟

جدول

۱- میدانی قدیمی در تهران که اطراف خیابان‌های ری و فداییان اسلام قرار دارد
۲- میدانی که یادآور شهدای گلگون کفن واقعه ۱۷ شهریور است
۳- میدانی در شرق خیابان پاسداران
۴- این میدان در مسیر خیابان میرداماد به چشم می‌خورد
۵- میدانی که یکی از نمادهای اصلی تهران در آن قرار دارد و در جریان تظاهرات دوران پیروزی انقلاب اسلامی، بارها محل تجمع مردم بود
۶- میدانی در منطقه یک که انتهای خیابان حضرت ولیعصر (عج) محسوب می‌شود
۷- میدانی در منطقه ۱۵ که برای رسیدن به بزرگراه‌های خاوران، بسج و امام‌رضا (ع) می‌توان از آن استفاده کرد

رمز جدول:

نهادی اجتماعی-خدماتی که یکی از ارکان مجموعه مدیریت شهری به حساب آمده و مسئولیت اجرای تصمیمات خردوکلان شهری را بر عهده دارد

