



همشهری

پایتخت یعنی قلب یک کشور

۱ | بدن انسان از اعضای مختلفی تشکیل شده است که هر یک وظیفه خاصی را دنبال می‌کنند. در این میان برخی اعضا نقشی کلیدی و اساسی را دنبال کرده و در واقع عملکرد آن‌ها ارتباط حیاتی با دیگر اعضا دارد؛ قلب مثال بارز اعضای اصلی بدن است که اختلال عملکردی آن روی کارکرد اعضای دیگر تأثیر می‌گذارد. قلب محل پمپاژ خون بوده و آنچه در رگ‌ها و مویرگ‌های هر عضو جریان دارد، قطعاً زمانی از قلب گذر کرده است. قلب که درست کار کند، می‌تواند به صحت عملکرد سایر اعضا نیز امیدوار بود و در غیر این صورت احتمال بروز هر نوع مشکلی در بدن وجود دارد. جریان خون، تغذیه اعضای بدن و ادامه حیات، همه و همه منبعت از فلسفه وجودی قلب بوده و اهمیت آن را نشان می‌دهد.

۲ | پایتخت فقط مرکز سیاسی یک کشور نیست بلکه نقش قلب هر مملکتی را ایفا می‌کند. تحولات معمولاً از پایتخت شکل می‌گیرد و دیگر شهرها را متأثر می‌سازد. نطفه تمام اتفاقات بزرگ و اساسی، در پایتخت شکل می‌گیرد و سپس به تمام نقاط کشور تسری می‌یابد. در مقایسه یک کشور با بدن انسان البته باید متوجه بود که پایتخت نقش توأمان قلب و مغز را ایفا می‌کند زیرا مرکز تصمیم‌گیری‌های کلان و تصمیم‌سازی‌ها نیز به حساب می‌آید. جامعه‌شناسان، سیاستمداران و کارشناسان امور شهری بر اساس همین واقعیتی که عنوان شد، متفق‌القول معتقدند تحولات ابتدا در پایتخت شکل می‌گیرد و قوام می‌یابد، سپس به طور خودکار در دیگر شهرها اثرات خود را نشان می‌دهد.

۳ | ادر رویکرد جدید مدیریت شهری پایتخت کشورمان، مساله فراتر از اداره صرف امور اجتماعی بوده و قرار است تحولی در تمام زمینه‌ها رخ دهد. تحقق این مهم البته نیازمند یک عزم جمعی و ملی است تا شهر ۱۰ میلیون نفری تهران متحول شود. بنابراین لازم است حتی دولت و مجلس هم با پیش‌بگذارند تا در کنار شورای شهر و شهرداری، اتفاقات کلیدی و اساسی را برای پایتخت رقم بزنند. اگر چنین تجربه‌ای صورت پذیرد و منجر به نتیجه لازم شود، قطعاً می‌توان امیدوار بود دیگر کلانشهرهای کشور و به تبع آن اقصی نقاط ایران از تحولات تهران تأثیر پذیرفته و متحول شوند. با همین استنتاج ساده می‌توان گفت موفقیت سیاست‌های ملی در گرو عملکرد درست دولت‌های محلی است و در این میان نقش تأثیرگذار و انکارناپذیر بر خدادادهای مدیریتی کلانشهر پایتخت، البته بسیار پررنگ است.

۴ | این روزها اخبار خوشی از تحولات عمرانی در شهرهای بزرگ ایران می‌شنویم که پیشتر مشابه آن‌ها را در تهران شاهد بوده‌ایم. در حقیقت باید گفت چشم دیگر شهرها به اتفاقات مهم پایتخت است و تهران می‌تواند الگویی برای کل ایران باشد. تأثیرگذاری تحولات تهران بر آینده ایران شامل تأثیرات مستقیم و غیرمستقیم فراوانی بوده و باید متوجه بود که حدود یک هشتم جمعیت کل کشور در همین پایتخت گرد هم آمده‌اند. بنابراین اگر می‌خواهیم مشابه اتفاقات بزرگ عمرانی، رویکردهای مدیریتی هم در دیگر شهرها متحول شود، باید این قضیه را به طور جدی در تهران نهادینه ساخت. چنین فرایند مهمی نیازمند همدلی و همکاری ملی است و همه باید فارغ از دغدغه‌های سیاسی و حزبی، نقش خود را به خوبی در تحقق آن ایفا کنند.



نمایی از وضعیت کنونی بزرگراه شهید بابایی

با احداث مسیرهای دسترسی به باند شمال بزرگراه شهید بابایی

و ایجاد تقاطع‌های غیرهمسطح در طول مسیر

بزرگراه شهید باقری متحول می‌شود

بهمن ماه سال گذشته که پروژه احداث ادامه بزرگراه شهید باقری و تکمیل آن به عنوان شرقی‌ترین بزرگراه شمالی - جنوبی شهر تهران به بزرگراه شهید بابایی رسید، کارکردهای ترافیکی این دو بزرگراه به نحو موثری افزایش یافت؛ البته در آن زمان بزرگراه شهید باقری تنها از طریق دو رمپ ورودی و خروجی به باند جنوبی بزرگراه شهید بابایی ارتباط پیدا کرد و از این رو به منظور حصول بالاترین سطح عملکرددهای ترافیکی باید تمهیدات دیگری صورت می‌گرفت تا حرکت‌های جنوب به غرب و شرق به جنوب نیز در محل این تقاطع تأمین شود.

صفحه ۲

۰۳ | نقطه پایانی برای خانه به دوشی نمایشگاه‌های تهران مهر تأیید فراکسیون مدیران شهری مجلس بر نسخه شهرداری

با عبور پیشرفت فیزیکی مجتمع نمایشگاهی شهر آفتاب از مرز ۷۰ درصد، امیدواری برای پایان خانه به دوشی نمایشگاه‌های بین‌المللی پایتخت بیشتر شده است. مجموعه شهر آفتاب تنها یک بنای نمایشگاهی نیست بلکه مرکزی برای شیوه‌های نوین تبادل اطلاعات تجاری و بازرگانی، مراودات اقتصادی و نیز آغازی برای تبدیل حریم مرقد بنیان‌گذار انقلاب اسلامی به یک نماد ملی-مذهبی شناخته‌شده در سطح دنیا خواهد بود.

۰۲ | در کارگاه بزرگراه طبقاتی صدر چه می‌گذرد؟ صدر موجود، با وضعیتی بهتر از گذشته تحویل مردم می‌شود

پس از اتمام عملیات اصلاحات هندسی، ترمیم روکش آسفالت و خط‌کشی‌های جدید ترافیکی، رفع نواقص کانال‌های جمع‌آوری آب‌های سطحی و روشنایی مسیر در تراز صفر بزرگراه صدر، حالا دیگر از انسداد ترافیکی در این مسیر خبری نیست به نحوی که بزرگراه صدر موجود با همان عرض گذشته زیر بار ترافیک قرار دارد و حتی در برخی نقاط، عرض بزرگراه با اصلاح هندسی افزایش هم یافته است. با اتمام عملیات روکش آسفالت زیرگذر...

تا در هفته‌های پیش رو شاهد بهره‌برداری از نخستین بزرگراه طبقاتی تک پایه کشور باشیم.

در حال حاضر بیش از ۷۰ درصد از روکش آسفالت پل طبقاتی به سرانجام رسیده و کار در مسیر باقی مانده در حال انجام است. اگر از همسایه‌های این پروژه باشید، ممکن است بعضاً با شکاف‌هایی در میان قطعات بتنی عرشه پل مواجه شده باشید. این شکاف‌ها متعلق به درزهای انبساط بزرگراه طبقاتی صدر است که در هر ۲۵۰ متر یکی از آن‌ها نصب خواهد شد. از آنجا که اجرای کاترژنی و نصب درز انبساط باید پس از به سرانجام رسیدن روکش آسفالت پل انجام شود، این کار به تازگی آغاز شده و ۴۰ درصد پیشرفت فیزیکی دارد و البته به سرعت در حال پیشروی است.

پایه‌های متعلق به دیوارهای جاذب صوت نیز متناسب اولویت‌بندی پیش‌بینی شده، از غرب به شرق در حال نصب بوده و در برخی نقاط نصب ورقه‌های پلی‌کربنات عایق هم آغاز شده است به طوری که شهروندان می‌توانند هنگام عبور از کنار پل طبقاتی، آثار عینی این اقدامات را مشاهده کنند.

□ بزرگراه صدر با سیستم روشنایی کامل تحویل مردم می‌شود

لوله‌گذاری‌های افقی و عمودی در عرشه پل اصلی برای جمع‌آوری آب‌های سطحی، در مجموع ۸۰ درصد پیشرفت فیزیکی دارد و طرف چند روز آینده این بخش از کار هم به اتمام خواهد رسید. همچنین عملیات نصب نیوجرسی‌های وسط و طرفین طبقه دوم بزرگراه صدر طبق برنامه در حال انجام است. علاوه بر نصب تیرهای روشنایی و کابل‌کشی کل مسیر پل طبقاتی صدر که در هفته‌های اخیر به سرانجام رسید، تامین روشنایی صدر موجود نیز از طریق کابل‌کشی و نصب تجهیزات مربوطه در زیر عرشه پل میسر شده است.

هم‌اکنون عملیات نصب پایه‌های متعلق به تجهیزات الکترونیکی کنترل ترافیک (ITS) دنبال می‌شود. در طول کل مسیر پروژه بیش از ۵۰ دستگاه پایه متعلق به سیستم کنترل هوشمند ترافیک نصب خواهد شد و شهرداری تهران پس از نصب دوربین‌های مربوطه، بهره‌برداری از این تجهیزات را به پلیس راهنمایی و رانندگی خواهد سپرد.

□ وضعیت قابل قبول بزرگراه صدر

دکتر مازیار حسینی معاون فنی و عمرانی شهرداری تهران، در جریان بازدید اخیر خود از این پروژه، با اشاره به وضعیت قابل قبول پروژه گفت: فارغ از بزرگراه طبقاتی صدر که یک طرح ملی محسوب می‌شود، بزرگراه صدر موجود نیز مورد بهسازی قرار گرفته است و انشاء... این معبر شریانی با کیفیتی بهتر از گذشته تحویل مردم خواهد شد. واقعیت آن است که بزرگراه صدر موجود تا پیش از شروع عملیات اجرایی ساخت بزرگراه طبقاتی، عملاً عملکرد بزرگراهی نداشت؛ فارغ از ظرفیت بزرگراه، شیب تند خیابان‌هایی که وارد بزرگراه می‌شدند باعث شکل‌گیری نقاط حادثه‌خیز متعددی شده بود که ایمنی تردد در این معبر شریانی را سلب می‌کرد. به طور مثال ورودی خیابان پاسداران به بزرگراه صدر یکی از این نقاط بود. اما هم‌زمان با ساخت بزرگراه طبقاتی، وضعیت صدر موجود نیز مدنظر قرار گرفت و با همکاری سایر بخش‌های ذیربط شهرداری، نه تنها اصلاحات هندسی نقاط حادثه‌خیز بزرگراه صدر انجام شد بلکه بسیاری از قسمت‌ها که مشکل جمع‌آوری آب‌های سطحی داشت، بهسازی شد. همچنین وضعیت فضای سبز پیرامون بزرگراه نیز در شکل جدید آن قابل قبول خواهد بود.

معاون فنی و عمرانی شهرداری تهران در ادامه بهسازی لریزه‌ای و مقاوم‌سازی دو دستگاه پل در تقاطع با بزرگراه صدر را مورد اشاره قرار داد.

وی در خاتمه تأکید کرد که بزرگراه صدر چه در تراز صفر و چه در ترازهای چندسطحی، وضعیتی قابل قبول برای تسهیل تردد خودروها در این مسیر شرقی - غربی پیدا خواهد کرد.



در کارگاه بزرگراه طبقاتی صدر چه می‌گذرد؟

صدر موجود با وضعیتی بهتر از گذشته تحویل مردم می‌شود

رفع کلیه انسدادهای ترافیکی تراز صفر بزرگراه صدر در ۱۰ روز گذشته، گشایش پل طبقاتی بزرگراه صدر به روی شهروندان در هفته‌های پیش‌رو را نوید می‌دهد. این روزها هر کس از کنار بزرگراه طبقاتی صدر عبور کند، از جنس کارهایی که در حال انجام است به اتمام عملیات عمرانی این پروژه عظیم پی می‌برد.

□ خبرهای خوش از صدر موجود

پس از اتمام عملیات اصلاحات هندسی، ترمیم روکش آسفالت و خط‌کشی‌های جدید ترافیکی، رفع نواقص کانال‌های جمع‌آوری آب‌های سطحی و روشنایی مسیر در تراز صفر بزرگراه صدر، حالا دیگر از انسداد ترافیکی در این مسیر خبری نیست به نحوی که بزرگراه صدر موجود با همان عرض گذشته زیر بار ترافیکی قرار دارد و حتی در برخی نقاط، عرض بزرگراه با اصلاح هندسی افزایش هم یافته است. با اتمام عملیات روکش آسفالت زیرگذر قیطره، این زیرگذر نیز به صورت ۲۴ ساعته در اختیار همسایگان پروژه افزایش ظرفیت بزرگراه صدر قرار گرفته تا وضعیت ترافیک محلی این محدوده قدری بهبود یابد.

همه این اتفاقات شاید پیش‌خبر کوچکی باشد برای آغاز شمارش معکوس بهره‌برداری از ۱۱ کیلومتر مسیر بزرگراهی جدید که در ارتفاع ۱۵ متری از سطح زمین قد علم کرده و کمتر کسی می‌تواند بدون برانداز کردن این سازه فنی عظیم، بی‌تفاوت از کنارش عبور کند.

□ روکش آسفالت پل در مراحل پایانی

کارگاه بزرگراه طبقاتی صدر این روزها اگر چه مزاحمت ملموسی نظیر آلودگی صوتی یا انسداد ترافیکی برای مردم ندارد اما ایام پرکاری را پشت سر می‌گذارد



سخن مسئول

بهره‌برداری در وقت مقرر

دکتر مازیار حسینی*



شمارش معکوس برای تکمیل دروازه‌های غربی پایتخت در بزرگراه شهید باکری آغاز شده و شهروندان به زودی شاهد تکمیل پل‌های ارتباطی بزرگراه شهید باکری به آزادراه تهران - کرج خواهند بود.

مجموعاً ۴ دستگاه پل در تقاطع بزرگراه شهید باکری با آزادراه تهران - کرج احداث شده که از این تعداد ۲ پل زیر بار ترافیکی قرار گرفته و پل‌های غرب به شمال و شمال به شرق نیز آخرین مراحل آماده‌سازی خود را پشت سر می‌گذارند.

هم‌اکنون آخرین مراحل کنکاش نهایی کابل‌ها در این پل در حال انجام است و هم‌زمان، کنترل‌های کیفی لازم برای بهره‌برداری از این ابنیه فنی صورت می‌گیرد و طی چند روز پیش‌رو برای نخستین بار تجربه اجرای درزهای انبساط در قوس قائم را در کارگاه این پروژه پشت سر خواهیم گذاشت.

در حال حاضر عملیات ایمن‌سازی مسیر و نصب هندریل‌ها و قرنیزها در پل‌های تقاطع بزرگراه باکری با آزادراه تهران - کرج آغاز شده است. همچنین برای اولین بار از ورق‌های کامپوزیت برای قرنیزها استفاده می‌شود که علاوه بر وزن سبک، از زیبایی بصری نیز برخوردارند؛ ضمن این که از ورق‌های گالوانیزه گرم در این قرنیزها استفاده شده تا مشکلاتی همچون زنگ‌زدگی رخ ندهد. بهره‌برداری از این پل‌ها به دلیل نقش مهمی که در بهبود عملکرد مبادی ورودی و خروجی شهر تهران ایفا می‌کنند، خبر خوشی برای شهروندان خواهد بود. اساسی‌ترین کارکرد تکمیل پل غرب به شمال این تقاطع، کاهش بار ترافیک ورودی آزادراه تهران - کرج در محل تقاطع بزرگراه جناح است؛ ضمن آن که این امر بر کاهش بار ترافیک بزرگراه‌های شمالی - جنوبی تهران نظیر بزرگراه یادگار امام (ره) و شهید ستاری نیز تأثیرگذار خواهد بود. پل شمال به شرق نیز موجب تسهیل دسترسی مناطق غربی و شمال غربی تهران به طرف مناطق مرکزی شهر می‌شود. به این ترتیب شهروندانی که قصد حرکت از محدوده غرب تهران به سمت مرکز پایتخت را دارند، می‌توانند از طریق این پل وارد مسیر غرب به شرق آزادراه تهران - کرج شده و از طریق تقاطع‌های مختلف این آزادراه به سمت مرکز شهر ادامه مسیر دهند. مراحل نهایی آماده‌سازی پل‌های یادشده طبق زمان‌بندی در حال انجام است و انشاء... این پروژه در وقت مقرر یعنی تا پایان مهرماه جاری به بهره‌برداری خواهد رسید.

* معاون فنی و عمرانی شهرداری تهران



عکس هفته



تقدیر از پروژه‌های عمرانی پایتخت در روز ملی بتن دوشنبه ۱۵ مهر ۱۳۹۲

بازدید، جلسه و تقدیر

هفته گذشته با بازدیدهای مکرر از پروژه بزرگراه طبقاتی صدر همراه بود که در یکی از این روزها (دوشنبه ۱۵ مهرماه) جمعی از مدیران ارشد شهرداری با پیمایش میدانی مسیر بزرگراه، در جریان آخرین وضعیت این طرح عظیم ملی قرار گرفتند. در روزهایی که گذشت همچنین دو جلسه پیرامون شبکه جمع‌آوری و هدایت آب‌های سطحی و نیز نگهداشت کانال‌ها و مسیل‌ها در حوزه معاونت فنی و عمرانی تشکیل شد تا در ماه‌های پیش‌رو معضل آب‌گرفتگی سطح معابر مشکل‌ساز نشود. روز سه شنبه ۱۶ مهرماه نیز در همایش انجمن بتن ایران، پروژه‌های تونل‌نیایش و پل‌های ارتباطی بزرگراه شهید باکری به آزادراه تهران - کرج به عنوان طرح‌های برتر بتنی سال ۱۳۹۲ در کل کشور شناخته شده و به دست‌اندرکاران آن‌ها لوح تقدیر و تندیس همایش اهدا شد.

حضور در نشست شورا اسلامی شهر تهران، جلسه بررسی برنامه پنج‌ساله شهرداری و نیز نشست‌های دیگر از جلسات تدوین مفاد نظام فنی و اجرایی از جمله برنامه‌هایی بود که با حضور مدیران ارشد معاونت فنی و عمرانی انجام پذیرفت. بحث آخرین وضعیت دسترسی‌های باقی‌مانده بزرگراه امام علی (ع) از جمله مواردی بود که هفته قبل بازتاب خبری قابل توجهی در رسانه‌های جمعی داشت.

رویدادهای هفته

کنکاش

مثال در کشور ترکیه، آنکارا به عنوان مرکز سیاسی انتخاب شده است و برخی دیگر از شهرها نظیر آنتالیا، جزو مراکز اصلی جذب گردشگر به شمار می‌روند. در عین حال استانبول به عنوان شهر نمایشگاهی و تجاری شناخته شده است به نحوی که هر کس قصد حضور در نمایشگاهی را داشته باشد، حاضر است کیلومترها مسیر را طی کند و خود را به استانبول برساند. وی معتقد است که در کشور ما هنوز از برپایی نمایشگاه‌های بین‌المللی، بهره‌برداری تخصصی نمی‌شود و علاوه بر این که مواردی نظیر تبلیغات و اطلاع‌رسانی را در این رابطه موثر می‌داند، تاکید دارد که فقدان فضای نمایشگاهی مناسب و استاندارد، یکی از عوامل دخیل در این امر است.

□ امکاناتی که شهر آفتاب دارد و نمایشگاه فعلی تهران ندارد

سخت‌گوی کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی بر ضرورت فراهم ساختن امکانات لازم برای بهره‌گیری حداکثری در حوزه‌های اقتصادی، تجاری و صنعتی تاکید و خاطر نشان می‌کند: یک یا چند سالن نمایشگاهی صرف نمی‌تواند ما را به این هدف نزدیک کند. بنای نمایشگاه بین‌المللی باید امکانات کافی برای مراودات اقتصادی جزئی تر را فراهم کند و فضایی ایجاد شود که بتوان همه استعدادها را داخلی را به کشورهای شرکت کننده در نمایشگاه‌ها عرضه کرد تا از ظرفیت‌های صنعتی و تجاری آن‌ها نیز حداکثر استفاده را داشته باشیم. وی با بیان این که نمایشگاه بین‌المللی شهر آفتاب به گونه‌ای مکان‌یابی و طراحی شده که خلاءهای این چنینی را با ایجاد یک مرکز تجارت جهانی پوشش خواهد داد، می‌گوید: اقدام شهرداری تهران برای احداث بنای نمایشگاه بین‌المللی در حاشیه تهران، به خاطر معضلات ترافیکی گسترده این کلانشهر است و در وضعیت ترافیکی کنونی پایتخت، چنین اقدامی اجتناب‌ناپذیر بوده است.

لاهوتی به مشکلات برپایی نمایشگاه‌های بین‌المللی در مصلی تهران اشاره و اظهار می‌کند: هر شهروندی که یک‌بار تجربه حضور در یکی از این نمایشگاه‌ها را داشته باشد، تایید می‌کند که به نحو شایسته به نیازهای او پاسخ داده نشده و به دلیل خستگی مفرط ناشی از ناهنجاری‌های متعدد این فضا، به شکل مطلوب از نمایشگاه بهره‌برداری نکرده است.

□ موازی کاری ممنوع!

این عضو فراکسیون مدیریت شهری در مجلس نهم، با اشاره به اجرای نمایشگاه بین‌المللی شهر آفتاب در دو فاز، می‌گوید: یکی از خلاءهای نمایشگاه بین‌المللی فعلی، فقدان امکانات اقامتی برای میهمانان خارجی است در حالی که در فاز دوم مجتمع نمایشگاهی شهر آفتاب به این نیاز نیز با ایجاد دو هتل ۵ و ۳ ستاره پاسخ داده می‌شود.

وی با اشاره به اتصال نمایشگاه بین‌المللی شهر آفتاب و فرودگاه بین‌المللی امام خمینی (ره) از طریق مترو شهر پرنده، یادآوری می‌کند که دسترسی به این مکان از طریق آزادراه‌های تهران - ساوه و تهران - قم فراهم است اما در عین حال شهرداری باید نسبت به ایجاد پایانه برون شهری و یا امکانات ترافیکی درون شهری برای تسهیل بیشتر آمد و شد به شهر آفتاب اقدام کند. سخت‌گوی کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی در واکنش به برخی خبرها که حکایت از تصمیم وزارت صنعت، معدن و تجارت برای احداث بنای نمایشگاهی دیگری در پایتخت دارد، تاکید می‌کند: دولت قطعاً به دنبال چنین موازی کاری‌هایی نیست و از ظرفیتی که شهرداری تهران به عنوان یک نهاد عمومی غیردولتی برای شهر ایجاد کرده است، استفاده خواهد کرد. اگر احیاناً چنین تصمیمی در دولت جدی شود، قطعاً فراکسیون مدیریت شهری و همین‌طور کمیسیون عمران مداخله خواهند کرد و از دوباره کاری‌های این چنینی جلوگیری می‌کنند.



نقطه پایانی برای خانه به دوشی نمایشگاه‌های تهران

مهر تایید فراکسیون مدیریت شهری مجلس بر نسخه شهرداری

ستول و بزرگراه شهید چمران می‌شود. از سوی دیگر نمایشگاه فعلی دیگر امکان فعالیت به نحو شایسته در چارچوب مراودات بین‌المللی را ندارد چرا که یک نمایشگاه استاندارد جهانی نیازمند ارتباط نزدیک با فرودگاه است که محل فعلی فاقد چنین ویژگی است. عدم تامین پارکینگ به میزان کافی، فاصله زیاد نمایشگاه با پایانه‌های مسافربری بین شهری، فقدان امکانات اقامتی و مسائلی از این قبیل، از دیگر دلایلی است که ضرورت انتقال نمایشگاه بین‌المللی تهران را روشن می‌سازد.

مشکلات برگزاری نمایشگاه بین‌المللی کتاب و برخی دیگر از نمایشگاه‌ها در مصلی به دلیل فقدان تاسیسات و تجهیزات کافی برای بازدید کنندگان و غرفه‌داران نیز، ضرورت نیاز تهران به یک فضای نمایشگاهی استاندارد و درخور شان پایتخت ام‌القرای جهان اسلام را بیش از پیش نمایان ساخت.

□ چرا شهر آفتاب؟

مکان‌یابی برای احداث نمایشگاه بین‌المللی تهران به گونه‌ای دنبال شد که تمام نواقص و خلاءهای بنای فعلی برطرف شود. اما اراضی محدوده شهر آفتاب به این خاطر انتخاب شد که علاوه بر نزدیکی به فرودگاه بین‌المللی امام خمینی (ره)، وسعت کافی برای ایجاد سالن‌های استاندارد نمایشگاهی، بناهای جنبی و پشتیبانی و از همه مهم‌تر ظرفیت جذب سفر را داشته باشد. مجتمع نمایشگاهی شهر آفتاب تنها در زمان ترافیک بزرگراه شهید چمران و خیابان ستول نیست بلکه بخش قابل توجهی از ترافیک مرکز تهران که متناثر از برپایی نمایشگاه‌های بین‌المللی در داخل حریم شهر است را نیز علاج می‌کند.

□ مهر تایید فراکسیون مدیریت شهری بر نسخه شهرداری

«مهرداد لاهوتی» رئیس فراکسیون مدیریت شهری مجلس شورای اسلامی، درباره مکان‌یابی نمایشگاه بین‌المللی پایتخت به عمران شهر می‌گوید: نمی‌توان برای همه شهرهای جهان یک نسخه واحد را توصیه کرد. به عنوان

با عبور پیشرفت فیزیکی مجتمع نمایشگاهی شهر آفتاب از مرز ۷۰ درصد، امیدواری برای پایان خانه به دوشی نمایشگاه‌های بین‌المللی پایتخت بیشتر شده است. مجموعه شهر آفتاب تنها یک بنای نمایشگاهی نیست بلکه مرکزی برای شیوه‌های نوین تبادل اطلاعات تجاری و بازرگانی، مراودات اقتصادی و نیز آغازی برای تبدیل حریم مرفد بنیان‌گذار انقلاب اسلامی به یک نماد ملی - مذهبی شناخته شده در سطح دنیا خواهد بود.

ایده احداث مجموعه «شهر آفتاب» در حاشیه جنوبی پایتخت با محوریت حرم حضرت امام خمینی (ره) و با کاربری‌های گوناگون اعم از فرهنگی، مذهبی، علمی آموزشی و تجاری در سال ۱۳۸۰ شکل گرفت و مقرر شد در اراضی محدوده حرم امام خمینی (ره) مجموعه‌های مختلفی نظیر مراکز فرهنگی، دانشگاهی، موزه، دهکده سلامت، مجتمع نمایشگاهی، هتل، شهربازی و نظایر آن فراهم کردن زمینه سرمایه‌گذاری بخش خصوصی توسط استانداری تهران ایجاد شود. در این میان شهرداری تهران فرصت را مغتنم شمرد و برای اجرای مصوبه شورای عالی ترافیک مبنی بر انتقال نمایشگاه بین‌المللی پایتخت به خارج از شهر قدم پیش گذاشت. حالا با احداث قریب‌الوقوع نمایشگاه بین‌المللی شهر آفتاب از محل منابع مالی شهرداری تهران، اولین گام موثر برای فراهم کردن زمینه جذب سرمایه‌های بخش خصوصی به این اراضی برداشته شده است.

□ ضرورت انتقال نمایشگاه بین‌المللی به حاشیه شهر

زمانی که بنای فعلی نمایشگاه بین‌المللی تهران واقع در بزرگراه شهید چمران ایجاد شد، مقوله بهره‌برداری بین‌المللی از آن ابعاد وسیع کنونی را نداشت و تعداد نمایشگاه‌های برپا شده در این محل نیز به اندازه امروز نبود. به اعتقاد کارشناسان، در شرایط فعلی، مکان نمایشگاه بین‌المللی موجب اختلال در ترافیک حساس‌ترین گلوگاه‌های تردد شهری در تقاطع خیابان

پدیده جوشکاری در سازه‌های اسکلت فلزی

جوشکاری یکی از حساس‌ترین مراحل احداث سازه‌های اسکلت فلزی است که امروزه از طریق الکتروود انجام می‌شود؛ الکتروود میله‌ای فلزی است که در عملیات جوشکاری به عنوان فلز پرکننده محل اتصال، مورد استفاده قرار می‌گیرد و علاوه بر این، وظیفه رساندن جریان الکتریکی به قطعات کار و ایجاد قوس را بر عهده دارد. زمان پیدایش قوس الکتریکی به سال ۱۸۰۲ بازمی‌گردد؛ یعنی زمانی که دانشمندی روس به نام «واسیلی ولادیمیروویچ پتروف» پی برد که اگر دو تکه زغال چوب را به قطب‌های باتری بزرگی وصل کنیم، آن‌ها را به هم تماس داده و سپس کمی از هم جدا نماییم، شعله روشنی بین دو تکه زغال ایجاد می‌شود. سرانجام در سال ۱۸۸۱ یعنی حدود ۷۹ سال پس از کشف پتروف، «موسییان» قوس کربنی را برای ذوب فلزات مورد استفاده قرار داد و در حدود ۵ سال بعد در سال ۱۸۸۶ یک دانشمند روس دیگر به نام «برناندوز» اختراع روشی را به ثبت رساند که به وسیله آن یک قطعه فلزی با ایجاد قوس الکتریکی بین قطعه و الکتروود ذغالی ذوب می‌شود. وی در این روش دو قطعه فلزی را در فاصله مشخص از یکدیگر قرار داد و سپس با استفاده از پدیده قوس و حرکت الکتروود ذغالی در طول شکاف بین دو قطعه و همچنین وارد نمودن هم‌زمان میله‌ای فلزی از جنس قطعه در داخل قوس الکتریکی، حمامی مذاب به وجود آورد؛ روشی که پس از سرد شدن فلز مذاب باعث به هم پیوستن این قطعات گردید.



پیدایش و پدیده

پروژه احداث پل تقاطع شورآباد با محور کهریزک



با احداث مسیرهای دسترسی به باند شمال بزرگراه شهید بابایی و ایجاد تقاطع‌های غیرهمسطح در طول مسیر

بزرگراه شهید باقری متحول می‌شود

بهمن ماه سال گذشته که پروژه احداث ادامه بزرگراه شهید باقری و تکمیل آن به عنوان شرقی‌ترین بزرگراه شمالی - جنوبی شهر تهران به بزرگراه شهید بابایی رسید، کارکردهای ترافیکی این دو بزرگراه به نحو موثری افزایش یافت؛ البته در آن زمان بزرگراه شهید باقری تنها از طریق دو رمپ ورودی و خروجی به باند جنوبی بزرگراه شهید بابایی ارتباط پیدا کرد و از این رو به منظور حصول بالاترین سطح عملکردهای ترافیکی باید تمهیدات دیگری صورت می‌گرفت تا حرکت‌های جنوب به غرب و شرق به جنوب نیز در محل این تقاطع تامین شود.

بزرگراه شهید باقری، یک معبر شریانی است که دسترسی از شمال شرق پایتخت به جنوب شرق آن را مهیا می‌کند؛ پهنه‌هایی که البته هر دو با مبادی ورودی و استان‌های همجوار استان تهران در ارتباط هستند. بدون شک این نقش مهم ترافیکی تنها از طریق احداث مسیر اصلی بزرگراه تحقق نمی‌یابد و در واقع تقاطع‌های غیرهمسطح هستند که می‌توانند علاوه بر تسهیل دسترسی‌ها، سرعت متوسط حرکت خودروها در طول مسیر را افزایش دهند. به این منظور در هفته‌های اخیر تلاش برای احداث مسیرهای دسترسی بزرگراه شهید باقری به باند شمال بزرگراه شهید بابایی آغاز شده و این بزرگراه ۷/۲ کیلومتری در آینده‌ای نزدیک، ارتباطاتی کامل با شبکه بزرگراه‌های پهنه شرقی پایتخت خواهد داشت. البته نباید فراموش کرد که بزرگراه شهید باقری با توجه به تقاطع‌های همسطحی که با برخی از معابر حمل و نقلی شرق تهران دارد، هنوز فاصله زیادی با سطح عملکردهای واقعی خود داشته و از این رو انتظار می‌رود که متعاقب اتصال این بزرگراه به باند شمالی بزرگراه شهید بابایی، تلاش برای غیرهمسطح‌سازی تقاطع خیابان‌های ۱۹۶، فرجام، رسالت و جانبازان در دستور کار قرار گیرد.

□ بزرگراه شهید باقری، از آغاز تا امروز

در سال‌های ابتدایی دهه ۱۳۷۰ که خطوط نقطه چین روی نقشه، خیابان دماوند را به خیابان استقلال متصل کرد، پروژه احداث ۴۵ متری تهرانپارس آغاز شد؛ معبری شمالی - جنوبی در شرقی‌ترین مناطق پایتخت که بعدها بزرگراه شهید باقری نام گرفت. اما حدود ۴ سال طول کشید تا موتور توسعه این بزرگراه، معارضات پر شمار ملکی و تأسیساتی را پشت سر بگذارد و به تقاطع خیابان استقلال برسد. به این ترتیب در مقطع زمانی مورد اشاره ۵ کیلومتر از طول بزرگراه شهید باقری شکل گرفت. البته خیابان استقلال نقطه پایانی این توسعه نبود؛ بزرگراه شهید باقری برای تکمیل عملکردهای ترافیکی خود باید به یکی از بزرگراه‌های مرتبط با مبادی ورودی شرق تهران می‌پیوست. از این رو لازم بود بزرگراه شهید باقری مسیر توسعه خود را ۲۲۵۰ متر دیگر ادامه دهد تا در نهایت خیابان دماوند و بزرگراه شهید دوران را در نقطه ابتدایی خود به بزرگراه شهید بابایی متصل سازد. بنابراین از دی ماه سال ۱۳۸۸ عملیات ساخت تقاطع غیرهمسطح بزرگراه شهید باقری با خیابان استقلال آغاز شد و همچنین احداث ادامه مسیر بزرگراه نیز در دستور کار قرار گرفت. پل استقلال (تقاطع بزرگراه شهید باقری با خیابان استقلال) در بهمن ماه سال ۱۳۹۰ تحویل شهروندان شد و در نهایت تلاش برای احداث مسیر اصلی بزرگراه شهید باقری تا تقاطع بزرگراه شهید بابایی نیز یک سال بعد به سرانجام رسید.

□ عبور از زیر بزرگراه شهید بابایی

اتصال بزرگراه شهید باقری به باند شمال بزرگراه شهید بابایی، مستلزم عبور غیرهمسطح از زیر این بزرگراه شرقی - غربی است. در حقیقت احداث یک زیرگذر در عرض بزرگراه شهید بابایی و عبور از تراز منهای یک، امکان برقراری این اتصال را فراهم خواهد کرد. در نتیجه هر دو باند بزرگراه شهید باقری از طریق این زیرگذر امتداد می‌یابد تا در ادامه، مسیرهای دسترسی جنوب به غرب و شرق به جنوب از طریق رمپ‌های خاکی در تراز صفر تامین شود. البته با بهره‌برداری از این زیرگذر، شرایط لازم برای احداث ادامه بزرگراه شهید باقری به سمت شمال نیز فراهم می‌شود و این مسیر می‌تواند در صورت تعریف پروژه‌های جدید، به

بلوار ارتش بپیوندد.

□ حذف یک مسیر غیرفنی

گردش حرکتی جنوب به غرب در تقاطع بزرگراه‌های شهید امکان دسترسی به مرکز شهر را فراهم می‌کند، از تقاضای تکتونیک یک زیرگذر نه چندان استاندارد در بزرگراه شهید بابایی می‌کرده است. بهره‌برداری از زیرگذر ارتباطی بزرگراه شهید بابایی، ضمن تسهیل دسترسی‌ها و حذف گردش‌های غیرفنی را فراهم می‌سازد.

□ دشواری انحراف ترافیک در زمان احداث زیرگذر

زیرگذر تقاطع بزرگراه‌های شهید بابایی و شهید باقری باید به down) احداث شود. در این روش پس از حفاری و بتن‌ریزی سقف، امکان خاک‌برداری و بازگشایی مسیر زیرگذر فراهم تا مرحله خاک‌برداری نیز به انحراف ترافیک در بزرگراه شهید بابایی تسهیل شود. در این روش پس از حفاری و بتن‌ریزی سقف، امکان خاک‌برداری و بازگشایی مسیر زیرگذر فراهم تا مرحله خاک‌برداری نیز به انحراف ترافیک در بزرگراه شهید بابایی تسهیل شود. در این روش پس از حفاری و بتن‌ریزی سقف، امکان خاک‌برداری و بازگشایی مسیر زیرگذر فراهم تا مرحله خاک‌برداری نیز به انحراف ترافیک در بزرگراه شهید بابایی تسهیل شود.

استراتژی تعیین شده به منظور انحراف ترافیک شامل ۳ مرحله است. در این مرحله عملیات انحراف ترافیک و توافقی اقدامات مطالعاتی انجام شده در این پروژه به شمار می‌رود. مسیر انحراف ترافیکی در جبهه شمالی پروژه از طریق تعریف روزهای آینده آماده اجرا می‌شود.

استراتژی تعیین شده به منظور انحراف ترافیک شامل ۳ مرحله است. در این مرحله عملیات انحراف ترافیک و توافقی اقدامات مطالعاتی انجام شده در این پروژه به شمار می‌رود. مسیر انحراف ترافیکی در جبهه شمالی پروژه از طریق تعریف روزهای آینده آماده اجرا می‌شود.

استراتژی تعیین شده به منظور انحراف ترافیک شامل ۳ مرحله است. در این مرحله عملیات انحراف ترافیک و توافقی اقدامات مطالعاتی انجام شده در این پروژه به شمار می‌رود. مسیر انحراف ترافیکی در جبهه شمالی پروژه از طریق تعریف روزهای آینده آماده اجرا می‌شود.

استراتژی تعیین شده به منظور انحراف ترافیک شامل ۳ مرحله است. در این مرحله عملیات انحراف ترافیک و توافقی اقدامات مطالعاتی انجام شده در این پروژه به شمار می‌رود. مسیر انحراف ترافیکی در جبهه شمالی پروژه از طریق تعریف روزهای آینده آماده اجرا می‌شود.

استراتژی تعیین شده به منظور انحراف ترافیک شامل ۳ مرحله است. در این مرحله عملیات انحراف ترافیک و توافقی اقدامات مطالعاتی انجام شده در این پروژه به شمار می‌رود. مسیر انحراف ترافیکی در جبهه شمالی پروژه از طریق تعریف روزهای آینده آماده اجرا می‌شود.

□ معارضات تاسیساتی پروژه

بر اساس اعلام‌های انجام‌شده از شرکت‌های خدماتی، بزرگراه‌های شهید باقری و شهید بابایی دارای معارضات لوله‌های آب، تیرهای روشنایی و تیرهای انتقال برق می‌باشند. این معارضات مجموعه مسیرهای دسترسی جابه‌جا شوند. به گونه‌ای که با شرکت‌های مربوطه به منظور جابه‌جایی و رفع این معارضات مشخص آغاز شده و از این رو احداث زیرگذر با مانع اجرایی

ساماندهی بزرگراه شهید باقری با احداث ۴ تقاطع غیرهمسطح

□ معضلی به نام دوربرگردان‌های همسطح

احداث بزرگراه‌ها و سازه‌های عمرانی پیش از هر چیز، محصول نیازسنجی‌های جمعیتی ترافیکی زمان خود هستند که اگر این گونه نبود، هیچ پروژه‌ای نیازمند تعریف، اصلاح هندسی بهسازی نمی‌شد. با این وجود نمی‌توان از نقش برخی دخل و تصرف‌های غیرفنی در شبکه بزرگراه‌ها غافل شد. در واقع اقداماتی که بدون اتکاب بر نتایج شبیه‌سازی‌ها و آزمایشات ترافیکی لزوماً به نتایج دلخواه نمی‌رسند. ایجاد دوربرگردان‌های همسطح در شبکه بزرگراه‌ها را باید به منفی اقدامات غیرفنی و حساب‌نشده در دوره‌های گذشته مدیریت شهری دانست؛ اقدامی که حذف چراغ‌های راهنمایی از تقاطع‌های همسطح منجر شد اما به هیچ وجه سبب کاهش زمان دوربرگردان‌های همسطح که ناچار باید در لاین‌های سرعت ایجاد شوند، در واقع نتیجه‌ای جز عملکرد بزرگراه‌ها به معابر شریانی ندارند.

□ ۴ تقاطع پرترافیک

بزرگراه شهید باقری از آن دست بزرگراه‌هایی است که تردد در آن معمولاً با ترافیک، تغییر مسیر حرکتی توسط خودروها، تصادف و مسائلی از این قبیل مواجه می‌شود. این امر نه تنها کارکردهای معبر شریانی مورد نظر را زایل کرده، بلکه عملاً سبب می‌شود ترافیک به معابر پیرامونی بزرگراه بزرگراه شهید باقری در بخش حدفاصل تقاطع خیابان دماوند تا تقاطع شهید یاسینی را در دستور کار قرار دادند تا از طریق پایش‌های میدانی، راه‌حلی برای رفع گره‌های بزرگراه بیابند. نتیجه این مطالعات نشان داد که عملکرد نامناسب دوربرگردان‌های هم



فلاش بک

بزرگراه شهیدباقری از تقاطع بزرگراه شهیدبابایی در شمالی ترین نقطه خود آغاز شده و پس از عبور از منطقه تهرانپارس و قطع بزرگراهها و خیابانهای اصلی همچون بزرگراه شهیدزینالدین، خیابان ۱۹۶، خیابان فرجام، بزرگراه رسالت، بلوار جانبازان و خیابان دماوند، به بزرگراه شهیددوران می رسد. در اسفندماه سال گذشته با زیرباررفتن مسیر ۲۲۵۰ متری حذفاصل بل استقلال تا بزرگراه شهیدبابایی، عملا کل مسیر حدودا ۷ کیلومتری بزرگراه شهیدباقری تحویل شهروندان شد. اگرچه با احداث مسیرهای دسترسی این بزرگراه به باند شمال بزرگراه شهیدبابایی، پرونده احداث مسیر اصلی و تقاطعهای غیرهمسطح شرقی ترین بزرگراه شمالی-جنوبی پایتخت بسته می شود اما همچنان طرحهایی به منظور غیرهمسطح سازی سایر تقاطعهای این مسیر در دست مطالعه است تا عملکردهای ترافیکی بزرگراه شهیدباقری بیش از پیش از سطح یک معبر حمل و نقلی شریانی فراتر برود.



۱ رمپ جنوب به غرب

این رمپ ارتباط مسیر جنوب به شمال بزرگراه شهیدباقری با مسیر شرق به غرب بزرگراه شهیدبابایی را برقرار می سازد. عرض متغیر ۲۶ تا ۳۰ متری این مسیر دسترسی، علاوه بر فراهم کردن شرایط احداث ادامه بزرگراه شهیدباقری به سمت شمال، فضای لازم برای تامین گردشهای لازم را ایجاد خواهد کرد. بهره برداری از رمپ جنوب به غرب نه تنها بزرگراه شهیدباقری را از بن بست موجود خارج می سازد بلکه دسترسی ساکنان محلات حاشیه بزرگراه به سمت بزرگراههای صدر، مدرس و مناطق مرکزی شهر را تسهیل می کند.

۲ رمپ شرق به جنوب

این رمپ ارتباط مسیر شرق به غرب بزرگراه شهیدبابایی را با مسیر شمال به جنوب بزرگراه شهیدباقری برقرار می سازد. عرض مناسب این مسیر دسترسی در محل ورود به زیرگذر، با توجه به نیازهای آتی ترافیکی و احتمال احداث ادامه بزرگراه شهیدباقری طراحی شده و بهره برداری از آن ضمن تقویت نقش بزرگراه به عنوان یک شریانی شمالی-جنوبی، اثربخشی مستقیمی بر حجم ترافیک بزرگراههای امام علی (ع) و شهید صیاد شیرازی خواهد داشت.

۳ زیرگذر بزرگراه شهیدبابایی

اتصال بزرگراه شهیدباقری به باند شمالی بزرگراه شهیدبابایی مستلزم عبور غیرهمسطح از زیر این بزرگراه شرقی-غربی است. انحراف ترافیک بزرگراه شهیدبابایی پیش نیاز اصلی آغاز عملیات اجرایی احداث سازه ترافیکی مذکور بوده و به این منظور یک مسیر جایگزین ۵۰۰ متری در شمال بزرگراه ساخته شده است. این زیرگذر همانند بسیاری از پروژههای مشابه به روش «تاپ اند داون» احداث می شود تا به محض تکمیل دال بتنی، ترافیک معبر به وضعیت اولیه بازگردانده شود.

□ حدود ۳ هکتار معارضی ملکی

همان گونه که در نقشه های اجرایی پروژه نیز مشخص شده است، مسیرهای دسترسی جنوب به غرب و شرق به جنوب پس از عبور از زیر بزرگراه شهید بابایی، از طریق احداث رمپ های دسترسی در جبهه شمالی پروژه ادامه می یابند. این مسیرها در محدوده اراضی نظامی واقع شده و اجرای آن ها نیازمند تملک حدود ۳ هکتار از این عرصه ها است. توافق به موقع با نهاد های نظامی مربوطه، پیش نیاز مهمی برای اجرا و بهره برداری از تقاطع بزرگراه شهید باقری با باند شمالی بزرگراه شهید بابایی در قالب برنامه زمان بندی این پروژه است. به گفته مجریان پروژه، در صورت تملک سریع این اراضی، ارتباط باند شمالی بزرگراه شهید بابایی به بزرگراه شهید باقری ظرف ۱۰ ماه برقرار خواهد شد و شهروندان تهرانی می توانند به سرعت از مواهب ترافیکی این طرح برخوردار شوند.

□ بهره مندی های ترافیکی پروژه

یکی از عملکردهای ترافیکی بزرگراه شهید باقری، ارتباط سریع و مستقیم مبادی ورودی شمال شرق تهران با مبادی ورودی جنوب شرق شهر است. به بیان ساده تر خودروهایی که از استان های شمالی و شمال شرق کشور وارد بزرگراه شهید بابایی می شوند، به راحتی می توانند با استفاده از بزرگراه شهید باقری به خیابان دماوند و خروجی های جنوب تهران همچون بزرگراه خلیج فارس برسند و به سمت استان های جنوبی ادامه مسیر دهند. این ارتباط سریع که البته با غیرهمسطح سازی تقاطع های موجود در بزرگراه شهید باقری به نحو بهتری تأمین می شود، بزرگراه را در حد و اندازه های یک محور مهم ترانزیتی مطرح می سازد. البته دستیابی به تمام این عملکردها یک پیش نیاز مهم دیگر نیز دارد که برقراری ارتباط بزرگراه شهید باقری با باند شمال بزرگراه شهید بابایی و در واقع تکمیل ارتباطات بزرگراهی در پهنه شمال شرقی پایتخت است. برقراری ارتباط شرق به جنوب در محل تقاطع بزرگراه های شهید بابایی و شهید باقری با تقویت نقش بزرگراه شهید باقری به عنوان یک معبر شریانی شمالی-جنوبی، اثربخشی مستقیمی بر حجم ترافیک بزرگراه های امام علی (ع) و شهید صیاد شیرازی خواهد داشت. بهره برداری از مسیر جنوب به غرب نیز نه تنها بزرگراه شهید باقری را از بن بست موجود خارج می سازد بلکه دسترسی ساکنان محلات حاشیه این بزرگراه به سمت بزرگراه های صدر، مدرس و همچنین مناطق مرکزی شهر را تسهیل می کند.

□ آغاز عملیات اجرایی با حفاری شمع ها در جبهه جنوبی

احداث زیرگذر تقاطع بزرگراه شهید باقری با بزرگراه شهید بابایی نیاز به حفاری و بتن ریزی ۸۰ عدد شمع دارد. این شمع ها در ۳ ردیف به منظور تحکیم کوله ها و ایجاد پایه های میانی احداث می شوند. تا کنون علاوه بر اجرای اقدامات مربوط به تجهیز کارگاه، عملیات حفاری ۱۰ عدد شمع در جبهه جنوبی پروژه که معارض ترافیکی ندارد، انجام شده است. طول زیرگذر مذکور معادل عرض بزرگراه شهید بابایی یعنی حدود ۷۵ متر است. عرض این مسیر، فضای لازم برای ایجاد ۳ لاین ترافیکی در هر باند عبوری را فراهم می کند. مسیرهای دسترسی مرتبط، بین ۲۶ تا ۳۰ متر عرض دارند و به این ترتیب علاوه بر فراهم کردن شرایط احداث ادامه بزرگراه شهید باقری، فضای لازم برای تامین گردش های لازم ایجاد خواهد شد.

باقری و شهید بابایی که در واقع ترافیکی بالایی برخوردار است. تا بابایی این جهت حرکتی را تأمین شهید باقری به باند شمال بزرگراه ی اضافی، امکان حذف این مسیر

به روش تاپ اند داون (Top and Down) می شود. مجموعه این عملیات باید بابایی خواهد داشت. بنابراین با پلیس راهور یکی از مهم ترین د. طرح نهایی شامل احداث یک س کندروی شمالی است که طرف به روش تاپ اند داون (Top and Down) می شود. مجموعه این عملیات باید بابایی خواهد داشت. بنابراین با پلیس راهور یکی از مهم ترین د. طرح نهایی شامل احداث یک س کندروی شمالی است که طرف

باید هم اکنون در مرحله اقدامات ت و می توان انتظار داشت فضای تحویل مجریان پروژه شود.

عملیات ساخت زیرگذر تقاطع ه ۱۲ اینج انتقال گاز است. علاوه جود در این تقاطع باید به منظور فته مجریان پروژه، فرآیند توافق رضات در قالب یک برنامه زمانی خاصی مواجه نیست.

در تقاطع خیابان های ۱۹۶، فرجام، رسالت و جانبازان، به بازنگری جدی و ارائه طرح هایی به منظور احداث تقاطع های غیرهمسطح نیاز دارد.

□ از انتخاب مشاور تا پیشرفت مطالعات فاز یک

سرانجام در اسفندماه سال ۱۳۹۰ متعاقب انجام مراحل مربوط به انتخاب مشاور، تلاش برای طراحی پل های سواره رو در مسیر بزرگراه شهیدباقری آغاز شد. طراحی ها بر اساس انتظارات کارفرما از کارکردهای ترافیکی تقاطع های مذکور پیش رفت و حتی با استعلام تاسیسات سطحی و زیرسطحی، معارضات و موانع اجرایی پروژه مشخص شد. مطالعات فاز یک تقاطع های غیرهمسطح بزرگراه شهیدباقری متعاقب اخذ نتایج آزمایش های مربوط به بارگذاری ترافیکی، به مرحله نهایی می رسد و از آن زمان کار تدقیق جزئیات فنی و تهیه نقشه های اجرایی آغاز خواهد شد. همان گونه که اشاره شد، پهنه این مطالعات شامل مسیری ۳ کیلومتری در بزرگراه شهیدباقری به همراه ۴ تقاطع غیرهمسطح است.

□ تصویب یک طرح دیگر در هیات سیویل

همزمان با اجرای طرح ساماندهی شبکه معابر بزرگراهی در سازمان مشاور فنی و مهندسی شهر تهران، یکی دیگر از طرح هایی که مورد بررسی کارشناسان این سازمان قرار گرفت، بازنگری مسیرهای دسترسی کندرو به تندروی بزرگراه شهیدبابایی در محل تقاطع با بزرگراه شهیدباقری است. این تلاش ها در جهت تحقق هدف عمده انجام شده است؛ نخست این که پس از آغاز بهره برداری از تقاطع بزرگراه شهیدباقری با باند شمالی بزرگراه شهیدبابایی، از بروز حرکات ضربدری پیشگیری شود و دوم آن که با ایجاد تسهیلات بیشتر، گزین های حرکت از مسیرهای تندرو به کندرو و بالعکس در بخش حذفاصل تقاطع خیابان هنگام تا تقاطع خیابان پروین افزایش یابد.

افزایش بریدگی های کندرو به تندرو به ویژه در مسیر جنوب به شرق تقاطع بزرگراه شهیدباقری با بزرگراه شهیدبابایی، این ویژگی را خواهد داشت که با کاهش زمان سفر در طول مسیر کندرو، از پس زدگی ترافیک به مسیر جنوب به شمال بزرگراه شهیدباقری جلوگیری کند. طرح مذکور پس از تصویب در هیات سیویل سازمان مشاور، در مرحله تدقیق جزئیات فنی و تهیه نقشه های اجرایی قرار گرفته تا در آینده نزدیک آماده اجرا شود.

و مقتضیات ی و یا مرمت و گراه ها و معابر ی انجام شوند، یکی از نمرات که اگر چه به سفر نگردید. کاهش سطح

دام لاین های ای بزرگراهی راه نیز تسری و مهندسی قاطع بزرگراه های ترافیکی سطح بزرگراه

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 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.

عرفان خوشدل: در بخش‌هایی از مسیر پل طبقاتی صدر، فاصله پل با ساختمان‌های حاشیه بزرگراه اندک بوده و اشراف دید به منازل مسکونی هم وجود دارد. برای این مسأله فکری کرده‌اید؟ همان‌طور که بارها در رسانه‌های عمومی عنوان شده است، در بخش‌های مورد نظر شما دیوارهای جاذب صوت که نقش حائل دید از روی پل را نیز ایفا می‌کنند، در حال نصب بوده و انشاء... مشکلی از این بابت پیش نخواهد آمد.

هیوار حمی: با اتصال بزرگراه یادگار امام (ره) به خیابان سیمون بولیوار، مشکل ترافیک در این محدوده سامان می‌یابد. چندی پیش در عمران شهر خواندم که این طرح در حال مطالعه است. امکان اجرای پروژه چه زمانی مهیا می‌شود؟

با تکمیل مرحله مطالعات طرح، به نظر می‌رسد ظرف ماه‌های آینده امکان آغاز عملیات اجرایی فراهم شود. سعید جمشیدی: درباره شیب‌بندی معابر شهر تهران و تدابیری که مانع از جمع شدن آب باران در سطح خیابان‌ها و پیاده‌روها شود، چه کاری انجام شده است؟ آیا برای سرپوشیده‌سازی آنها فکری کرده‌اید؟

البته بحث شیب‌بندی اصولی در معابر جدیداً احداث و یا معابری که مورد بازسازی اساسی قرار گرفته‌اند، تا حدود زیادی رعایت شده اما خیابان‌های قدیمی لزوماً از چنین قاعده‌ای تبعیت نمی‌کنند.

درخواست‌های مردمی

(توضیح: تمام این درخواست‌ها طی نامه‌های مکتوب به اطلاع دست‌اندرکاران مربوطه در مناطق بیست‌و‌دو گانه رسید تا در صورت امکان نسبت به اجابت خواسته‌های شهروندان اقدام شود.)

■ محمد جوادی: از خیابان خواجه‌نصیرالدین طوسی به میدان امام حسین (ع) دسترسی ایجاد شود. همچنین از خیابان محمدی به خیابان خواجه‌نصیر هم یک راه برای تردد خودروها بسازید.

■ محسن بهشتی: ترافیک در بخش حدفاصل خیابان جانبازان تا مینی سیتی در بزرگراه امام‌علی (ع) بعدازظهرها سنگین است.

■ محسن کریمی: خیابان کوهستان، بخش حدفاصل خیابان صحرا تا بزرگراه یادگار امام (ره) در منطقه سعادت‌آباد فاقد هرگونه سیستم روشنایی بوده و در محدوده پل بزرگراه یادگار امام (ره) وضعیت خوبی حاکم نیست.

■ عبدال... ملکی: احداث زیرگذر در محدوده افسر به و بزرگراه شهیدمحلانی برای کاهش ترافیک بسیار موثر خواهد بود.

■ غلامرضا اصلاتی: مسیر شرق به غرب در حوالی میدان پونک بسته بوده و این مسأله ترافیک سنگینی را به کوچه‌های اطراف تحمیل کرده است.

■ جعفر صدیقیان: برای تقاطع خیابان‌های شریعتی با میرداماد و نیز پاسداران با دولت، یک زیرگذر تعبیه شود تا مشکل ترافیک حل شود.

■ فریبرز فیضی: تعریض لوپ شمال غرب پل بسیج و بازشدن زیرگذر این پل، ترافیک شرق به غرب بزرگراه امام‌رضاع (ع) را کاهش می‌دهد.

■ مجتبی دارانی: به دلیل عدم عقب‌نشینی مغازه‌ها در خیابان انقلاب محدوده وردآورد (منطقه ۲۱) ترافیک سنگینی را هر روز تحمل می‌کنیم.

پیام‌های شما نیز دریافت شد: مهدی رحیمی، جواد فراهانی، رضا زاهدی، هرمز بنی‌عبدالله، ناصر کریمزاده.



شاهراه تجارت هند و چین با ممالک غربی

اخذ عوارض برای نگهداری از راه‌های ایران قدیم

در گزارش شماره قبل، عقربه بررسی تاریخی در زمینه راه‌های کشور را عقب‌تر برده و به معرفی این زیرساخت‌ها در دوره هخامنشی پرداختیم. در آن گزارش ضمن اشاره به اهمیت راه‌ها و تأسیسات وابسته به آن‌ها در رفع نیازهای اداری، سیاسی، اقتصادی و همچنین برقراری امنیت در قلمرو پهناور ایران، به این نکته اشاره کردیم که اصلاح، تنظیم و احداث راه‌های جدید در دوره هخامنشیان از تباطؤ تنگاتنگی با لشکرکشی‌ها و افزایش فتوحات این امپراتوری داشته و از این رو مهم‌ترین اقدامات در زمینه بهبود وضعیت راه‌ها به دوران پادشاهی داریوش بازمی‌گردد؛ فرمانروایی که در زمان حکومتش امپراتوری ایران به بیشترین وسعت خود رسید و در نتیجه بزرگ‌ترین دولتی که تاریخ جهان تا آن روز به خود دیده بود، پدید آمد. در این گزارش به چگونگی وضعیت راه‌ها و تأسیسات مربوط به آن در دوران اشکانیان و ساسانیان می‌پردازیم؛ دورانی که تغییر شکل نقشه راه‌ها، ارتباط نزدیکی با تغییر پایتخت و مراکز حکومتی از شهری به شهر دیگر داشته است.

گرانها، عطریات و ادویه که بیشتر در چین تولید می‌شد، تقاضای زیادی در میان رومیان پیدا کرد. راهی که این کالاها را از مشرق به مغرب می‌رساند، ناگزیر از فلات ایران می‌گذشت؛ در نتیجه در این دوره جاده‌های ایران علاوه بر اهمیت استراتژیک و نظامی، ارزش اقتصادی نیز برخوردار و به شاهراه تجارت هند و چین با ممالک غربی تبدیل شد.

تسلط بر شاهراه‌ها؛ عامل جنگ و درگیری نظامی

در دوره اشکانی و پس از آن در عهد ساسانی، انحصار تجارت کالاهایی که از آن‌ها سخن گفتیم در دست ایرانیان بود و تلاش رومیان برای یافتن مسیری جایگزین جهت تجارت با چین به نتیجه‌ای نمی‌رسید. در واقع پادشاهان اشکانی از برقراری ارتباط مستقیم رومیان با چین و هند جلوگیری می‌کردند تا کالای باارزشی چون ابریشم نتواند از طریق دیگر تجارت شود. انحصار تجارت این کالاها عامل کشمکش‌ها و درگیری‌های نظامی میان ایران و روم بود، به طوری که برخی از مورخان، عامل بخش عمده جنگ‌های دولت‌های اشکانی و ساسانی با روم را دارای ریشه اقتصادی و به منظور دست یافتن به شاهراه‌های بزرگ دانسته‌اند.

اخذ عوارض برای نگهداری راه‌ها

پادشاهان اشکانی که به اهمیت اقتصادی راه‌ها پی برده بودند، برای بهبود وضع جاده‌ها اهتمام زیادی به خرج دادند تا تجارت ابریشم از ایران همچنان ایمنی و سهولت بیشتری نسبت به سایر مسیرها داشته باشد. تأمین هزینه نگهداری راه‌ها از طریق اخذ عوارض از کالاهای بازرگانی انجام می‌شد که در آن زمان از منابع مهم درآمد دولت بود. به این ترتیب ایران در بازرگانی دنیای قدیم به وظیفه میانجیگری خود ادامه داد و کاروان‌های زیادی پیوسته در جاده‌های آن در حرکت بودند.

امروزه تغییر پایتخت‌ها حتی انتقال برخی از دستگاه‌های حکومتی از پایتخت به سایر مناطق شهری، آنچنان پرهزینه و دشوار است که دولت‌ها با تحمل مشکلات حاصل از تمرکز جمعیت، چنین پروژه‌هایی را به بعد موکول می‌کنند. اما تغییر حکومت‌ها در ایران قدیم به دلیل تغییر مستمر مرزبندی‌های سیاسی، همواره با انتقال پایتخت و مراکز فرمانروایی از شهری به شهر دیگر همراه بوده است؛ اتفاقی که به تغییر مرکز تلاقی شبکه معابر یا به عبارت ساده‌تر تغییر نقشه راه‌ها منجر می‌شده است.

همه راه‌ها به پایتخت ختم می‌شود

نخستین پایتخت سلسله اشکانیان، شهر نسا در حوالی عشق‌آباد کنونی بود. نتایج کاوش‌های باستان‌شناسان جمهوری ترکمنستان و اکتشاف آثاری مربوط به دوره اشکانیان این موضوع را تصدیق می‌کند. افزایش فتوحات و قدرت نظامی این سلسله فرمانروایی، نهایتاً به انتقال پایتخت به شهر صدرروازه در نزدیکی دامغان انجامید تا تسلط بر مرزهای جدید به لحاظ ملاحظات ژئوپلیتیک فراهم شود. در سال‌های بعد، پیروزی بر سلوکیان و بیرون راندن آن‌ها از فلات ایران به انتقال پایتخت به تیسفون منجر شد تا دشت پهناور بین‌النهرین نیز فاصله زیادی با مرکز فرمانروایی نداشته باشد. همین تغییرات پیاپی باعث می‌شد تا اگر فرمانی برای احداث یک شاهراه جدید صادر می‌شود، نقطه آغاز یا پایان آن به پایتخت جدید ختم شود.

تجارت روم با چین

همزمان با حکومت سلسله اشکانی در ایران، دولت روم بر تمام سرزمین‌های ساحلی دریای مدیترانه و اروپای مرکزی و غربی تسلط یافت و ثروت‌اندوزی و سبک زندگی تجملی در این کشور رواج یافت. به این ترتیب محصولاتمانند پارچه‌های ابریشمی، فرش‌های



در مناطق

پایه‌های پل جدیدی که قرار است روی سیل مقصودیک ساخته شود، شکل گرفته‌اند.



تصویری نمادین از پل خلیج زمیت در ترکیه که قرار است در آینده ساخته شود

از سمینار و کنفرانس تا جاده، پل و تونل از فرانسه تا آمریکا، هلند و ترکیه

به موازات پروژه‌های عمرانی که این روزها در اقصی نقاط جهان جریان دارد، کنفرانس‌ها و همایش‌های علمی متعددی نیز در راستای استفاده از فناوری‌های روز دنیا و همچنین هم‌افزایی طرح‌های مشابه شهری و ملی برگزار می‌شود که مفاد آن‌ها زمینه‌ساز اتفاقات بزرگ آینده است. حتی در قاره اروپا به لحاظ نزدیکی کشورها به یکدیگر و البته وسعت نه‌چندان زیادشان، برخی طرح‌ها در هماهنگی با پروژه‌های سایر کشورها (عموماً همسایگان) صورت می‌پذیرد تا به‌طور همزمان کارکرد محلی، ملی و درون‌قاره‌ای داشته باشند.

در این شماره قصد داریم ضمن بررسی ۲ پروژه عمرانی در کشورهای ترکیه و آمریکا، به دو رویداد علمی-پژوهشی نیز اشاره‌ای داشته باشیم تا به اصطلاح از هر دری سخنی گفته باشیم.

گردهمایی اندیشمندان در فرانسه

در فرانسه کنفرانس پژوهش‌های نوین در زمینه زیرساخت‌های حمل‌ونقلی نهم اکتبر برگزار و روز بعد نیز کارگاه‌های آموزشی در همین زمینه برپا شد. یکی از ایده‌های مطرح‌شده در این کنفرانس، ایجاد شبکه اطلاعاتی از معابر ترانزیتی مرتبط بین کشورهای اروپایی بود تا کربدور حمل‌ونقل درون‌قاره‌ای به شکلی یکپارچه عمل کند و از ناهماهنگی‌های ترافیکی در آن جلوگیری شود. مبحث مهم دیگر، استفاده بیشتر از فضاهای روسطحی برای انتقال بار ترافیکی به طبقات بالاتر بود تا تراز صفری همان سطح زمین بیشتر در اختیار عابران پیاده قرار گیرد. توسعه فضاهای سبز و ایجاد پیاده‌راه‌ها، عمده اهداف طرح‌های ارائه‌شده در این زمینه بود. در گردهمایی مذکور به طرح‌های برتر جوایزی ارزنده اهدا و البته برخی طرح‌ها خریداری شدند. نکته جالب توجه این‌که کارگاه‌های آموزشی برگزارشده در روز دهم اکتبر نیز با استقبال بسیار خوبی از سوی کارشناسان مربوطه مواجه شده و حتی پیشنهاداتی مبنی بر افزایش تعداد روزهای برگزاری این قبیل کلاس‌ها در همایش‌های بعدی ارائه شد.

۹۳۰ میلیون دلار برای ۱۰ پروژه

حالا به سراغ یک پروژه بزرگ عمرانی می‌رویم؛ پروژه‌ای که البته در دل خود ۱۰ طرح مهم به ارزش ۹۳۰ میلیون دلار داشته و مربوط به شاهراه اوهایو می‌شود. ۱۲ کمیته تخصصی برای شروع به کار پیمانکاران این پروژه‌ها تشکیل شده که جلسات آن‌ها به صورت هفتگی خواهد بود. البته از ابتدا قرار بود ۱۲ پروژه در دستور کار قرار بگیرد که طرح جاده

است.

ارتباط بهتر بین خاورمیانه و اروپا

در ترکیه بحث ساخت ۲ تونل جدید این روزها بسیار بر سر زبان‌هاست؛ تونل‌هایی که در واقع تکمیل‌کننده بزرگراه کمره‌سار پوزانتی بوده و ارتباط بین آنکارا و استانبول را تسهیل می‌بخشند. این پروژه کمک بسیار زیادی به بهبود شبکه حمل‌ونقلی در جنوب شرق ترکیه هم خواهد کرد. به این ترتیب می‌توان امیدوار بود شکل جدیدی از ارتباطات جاده‌ای بین خاورمیانه و اروپا شکل بگیرد و منافع گسترده آن شامل حال بندر از میر هم بشود. این تونل‌ها بین شهرهای کونساک و بیلدر احداث خواهند شد. قرارداد مربوط به دوران بهره‌برداری از تونل‌ها از هم‌اکنون منعقد شده و اداره کل بزرگراه‌ها در ترکیه با یک شرکت معروف مهندسی به توافقات لازم در این زمینه رسیده است.

تکمیل یک مسیر ۴۲۰ کیلومتری

شرکت ترکیه‌ای به همراه یک شرکت ایتالیایی مسئولیت ساخت یکی از پروژه‌ها را بر عهده گرفته‌اند؛ البته تکمیل بزرگراه کمره‌سار پوزانتی مستلزم اقدامات دیگری نیز هست که از آن جمله می‌توان به لزوم احداث یک پل کابلی معلق روی خلیج زمیت به طول ۳ کیلومتر و همچنین ۳ تونل دیگر به طول مجموع ۶ کیلومتر اشاره کرد. با به سرانجام رسیدن تمام این پروژه‌ها، مسیری به طول ۴۲۰ کیلومتر ایجاد خواهد شد که یک اتفاق بزرگ عمرانی در ۲۰ سال اخیر برای ترکیه محسوب می‌شود؛ آن‌ها البته طرح‌های بزرگ دیگری هم در دستور کار دارند.

یکی از طولانی‌ترین پل‌های کابلی معلق جهان

پل کابلی معلق روی خلیج زمیت، از طولانی‌ترین پل‌های معلق جهان خواهد بود که به لحاظ طول دهانه مرکزی هم در نوع خود کم‌نظیر است. در ترکیه حدود ۱۸ میلیون وسیله نقلیه موتوری وجود دارد که ۵۱ درصد آن‌ها خودروهای سواری سبک است. رشد وسایل نقلیه خصوصاً در یکی دو سال گذشته به حدی بوده که نیاز به ایجاد بزرگراه‌ها و تونل‌های جدید به خوبی احساس می‌شود. ضمن این‌که برای برقراری ارتباط بهتر با دیگر کشورهای اروپایی، به هر حال باید سرانه معابر حمل‌ونقلی در ترکیه به آنچه در سایر نقاط قاره سبز جهان وجود دارد، نزدیک‌تر شود. به همین خاطر است که فعالیت‌های راهسازی به یکی از اولویت‌های برنامه‌های توسعه‌ای دولت در این سال‌ها تبدیل شده است.

سمینار یک‌روزه در هلند

در آمستردام هلند سمینار بررسی عوامل اقتصادی در ساخت‌وسازهای شهری ۲۲ نوامبر برپا خواهد شد و پروژه‌های موفق به لحاظ تامین منابع مالی، مدیریت موفق زمان، استفاده از فناوری‌های نوین و مدیریت هزینه معرفی می‌شوند. سخنران مراسم افتتاحیه این سمینار یک‌روزه «خوزه ماریا آرنار» نخست‌وزیر سابق اسپانیاست که طی سال‌های ۱۹۹۶ تا ۲۰۰۴ عهده‌دار این سمت بود. وی در مورد چالش‌های جهانی شدن و تجارت آزاد سخن گفته و چگونگی تعمیم بخشیدن چنین مباحثی به بخش ساخت‌وسازهای بین‌المللی را تشریح می‌کند. آرنار همچنین در مورد مفهوم جهانی شدن برای کشورهای در حال توسعه و تشویق به توسعه زیرساخت‌ها در کشورهای آمریکای لاتین صحبت خواهد کرد. عنوان قسمت مربوط به سخنرانی او «ایجاد ثبات با بهره‌مندی از فرصت‌های سرمایه‌گذاری در بخش‌های صنعتی و عمرانی»



هتل لوله‌ای در مکزیک

در شرایطی که تقریباً تمام مصالح عمرانی از منابع تجدیدناپذیر طبیعی تهیه می‌شوند، محققان زیادی در سراسر دنیا تلاش می‌کنند تا زمینه باز یافت و استفاده مجدد از این سرمایه‌ها را فراهم کنند. حتماً تاکنون مطالب زیادی در رابطه با باز یافت آسفالت و جداول و کفیوش‌های بتنی شنیده‌اید اما به تازگی معماری به نام «آندریاس اشتراوس» ایده جالب و خلاقانه‌ای مطرح کرده که با تمام اقدامات انجام شده در این زمینه متفاوت است. وی با طراحی هتلی متشکل از لوله‌های بتنی، شرایط استفاده مجدد از این مصالح فرسوده را ایجاد کرده و در عین حال توانسته با این کار یک محیط اقامتی منحصر به فرد و ارزان‌قیمت را در اختیار مسافران منطقه توریستی «تپوزلان» در کشور مکزیک قرار دهد.

هتل لوله‌ای اشتراوس با نورپردازی عالی و البته بهره‌گیری از چشم‌اندازهای زیبای طبیعی، محیطی با ویژگی‌های دوستدار محیط‌زیست محسوب می‌شود و در نهایت توفیق یافته است با دستیابی به حداکثر میزان انطباق با محیط اطراف، گردشگران زیادی را به سمت خود جلب کند. هتل لوله‌ای پروژه‌ای ارزان‌قیمت و اقتصادی به‌شمار می‌رود. اگر چه لوله‌های به‌کاررفته در این طرح به منظور انطباق با شرایط توپوگرافی منطقه از نو طراحی شده‌اند اما کل این پروژه از جانمایی هتل گرفته تا طراحی و ساخت لوله‌ها از مصالح بازیافتی، طی مدت ۳ ماه به سرانجام رسیده است. این مدت برای ساخت سریع محل‌های اقامتی در مناطق توریستی دورافتاده بسیار مقرون به صرفه به نظر می‌رسد.



پل قدیمی لندن، برنج در خلیج هاروسون، آرژانتین آمریکا

یک افتخار ملی دیگر نصیب شهرداری تهران شد کیفیت شعار نیست

ابداع شده، به صورت موفقیت‌آمیز استفاده کرده است.

چرا پل‌های انتهایی بزرگراه باکری؟

دکتر فامیلی درباره دلایل انتخاب پل‌های تقاطع بزرگراه باکری با آزادراه تهران - کرج نیز می‌گوید: عملیات عمرانی احداث این پل‌ها به مدد استفاده از سیستم‌های نوین سازه نگهبان، بدون انسداد مسیر یا انحراف ترافیکی اجرا شد. ضمن این که اجرای این طرح با سرعت قابل قبول دنبال شد و در زمان بندی پیش‌بینی شده به بهره‌برداری رسید.

همان‌گونه که رئیس انجمن بتن ایران گفته است، عرض محدود رفوژ میانی آزادراه تهران - کرج نه تنها یکی از محدودیت‌های جدی در طراحی و انتخاب روش‌های اجرایی پروژه پل‌های ارتباطی بزرگراه شهیدباکری به آزادراه تهران - کرج محسوب می‌شد بلکه امکان احداث پایه‌های حجیم سازه‌های نگهبان را از مجریان پروژه سلب کرده بود. بنابراین روش جدیدی در ایجاد سازه نگهبان مدنظر قرار گرفت و به‌جای استفاده از سازه‌های متداول فولادی، از ستون‌های مقاوم آلومینیومی بهره‌گیری شد که علاوه بر برخورداری از وزن کمتر، با سرعت بیشتری اجرا می‌شوند.

بزرگراه صدر هم افتخار آفرین می‌شود

با تکمیل و بهره‌برداری از بزرگراه طبقاتی صدر به عنوان بزرگ‌ترین سازه بتنی شهر تهران در هفته‌های پیش‌رو، می‌توان پیش‌بینی کرد که این لپروژه عمرانی در سال آینده افتخار دیگری را نصیب مدیریت شهری کند و به عنوان پل برتر بتنی سال ۱۳۹۲ در سطح کشور انتخاب شود. به این ترتیب می‌توان گفت طی سال‌های ۱۳۸۹ تا به امروز، هر سال حداقل یک طرح عمرانی تهران در زمره بهترین‌های ایران قرار گرفته و این امر نشان می‌دهد که رسیدن به شاخصه کیفیت فقط با شعار دادن میسر نمی‌شود بلکه باید کار کرد و باز هم کار کرد.

در حالی که پیش از این پل جوادیه و پل دسترسی غربی برج میلاد به عنوان سازه‌های برتر فولادی کشور در سال‌های ۱۳۸۹ و ۱۳۹۰ معرفی شده بودند، کمیته داوران انجمن بتن ایران با انتخاب ۲ پروژه عمرانی دیگر (تونل نیایش و پل‌های ارتباطی بزرگراه شهیدباکری به آزادراه تهران - کرج) به عنوان طرح‌های برتر بتنی کشور، افتخاری دیگر را نصیب تلاشگران عرصه سازندگی در دوره کنونی مدیریت شهری کرده است. به همین مناسبت طی مراسمی همزمان با روز جهانی بتن (۱۶ مهرماه) که در مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی برگزار شد، از دست‌اندرکاران این ۲ پروژه عمرانی تقدیر به عمل آمد.

معیارهای انتخاب طرح‌های برتر

هنوز یادمان نرفته است که سال ۱۳۹۱ تندیس سیمین انجمن مدیریت کیفیت ایران به پاس تحولات گسترده و سریع عمرانی ۲ سال اخیر پایتخت، به معاون فنی و عمرانی شهرداری تهران اعطا شد. به این ترتیب می‌توان ادعان کرد طی چند سال گذشته حرکت شهرداری تهران در راستای تحقق شاخصه کیفیت در عین رعایت سرعت و دقت، بارها از سوی نخبگان و کارشناسان علوم فنی و مهندسی مهر تایید دریافت کرده است. دکتر «هرمز فامیلی» رئیس انجمن بتن ایران و عضو کمیته داوران همایش اخیر در این رابطه می‌گوید: طرح‌های بتنی در ۴ گروه طرح‌های آبی، پل، تونل و ساختمان مسکونی مورد ارزیابی قرار گرفتند و شرط اولیه انتخاب طرح برتر این بود که در طول سال ۱۳۹۱ بهره‌برداری شده باشد.

وی ابداع و نوآوری، زمان بندی، هزینه تمام‌شده و کیفیت اجرا را از جمله معیارهای انتخاب طرح‌های برتر بتنی عنوان کرده و اظهار می‌کند: تونل نیایش علاوه بر این که از امتیازهایی خاص در زمینه پایبندی به زمان بندی پیش‌بینی شده و هزینه تمام‌شده برخوردار بوده است، در نوع بتن استفاده شده نیز نوآوری داشته و در احداث آن از بتن خودتراکم که در چند سال اخیر

طرح اتصال دریای خزر به خلیج فارس!

آیا می‌دانید طرح اتصال دریای خزر به خلیج فارس از سال‌های ابتدایی دهه ۱۳۳۰ شمسی مطرح بوده است؟ طرح اتصال دریای خزر به خلیج فارس که به طرح «ایران رود» نیز موسوم است، بر اساس بررسی‌های جغرافیایی و زمین‌شناسی، از نقطه‌ای در نوار ساحلی خلیج فارس آغاز شده و پس از گذشتن از کنار شهر بم، کویر لوت را پشت سر می‌گذارد. این ابراه از کنار کویر نمک و شهر طبس به سوی شمال ادامه یافته و در حوالی ۱۳۰ کیلومتری شرق شهرستان شاهرود به سوی شمال غربی متمایل می‌شود تا پس از گذشتن از کنار شهر گرگان، به بندر ترکمن در دریای خزر برسد.

طرح ساخت این کانال ۱۴۰۰ تا ۱۶۰۰ کیلومتری البته موافقان و مخالفان زیادی دارد. در حالی که درآمد‌های سرشار ناشی از انتقال انرژی، محصولات پتروشیمی و سایر کالاها از آسیای میانه به خلیج فارس و همچنین بهبود آب و هوای نواحی کویری ایران بر اثر بارش‌های ناشی از تیخیر آب کانال، از تبعات مثبت این طرح محسوب می‌شوند اما مخالفان بر غیر عملی بودن اجرای آن با توجه به اختلاف سطح آب دریای خزر نسبت به آب‌های آزاد تاکید می‌کنند.

تغییرات در شهرداری؟!

آقا سلام! این اخبار مربوط به تغییرات در شهرداری تهران درسته؟

کدوم تغییرات؟ حالا برای شما چه فرقی می‌کنه؟

بی تاثیر هم نیست! حداقل تاثیرش اینه که فضای رسانه‌های شهری ملتهب می‌شه و بازار گمانه‌زنی‌ها داغ! بازار گمانه‌زنی‌ها نه؛ بگو بازار شایعات. شما دنبال شایعه‌ای که حال و هوات عوض بشه.

البته خود شما بهتر می‌دونی که توی کشور ما خیلی از واقعیت‌ها از شایعات شکل می‌گیره! مثلاً می‌گن شنیدی فلانی می‌خواد عوض بشه؟ بعد این حرف دهن به دهن می‌چرخه، می‌بینی توی یک نیم‌روز، کل تهران دارن می‌گن فلانی عوض می‌شه. این جواری اگر هم اصلاً قرار نبوده اتفاقی بیفته، فضای اجتماعی آمادگی لازم رو پیدا می‌کنه و جو عمومی به شکلی درمی‌آد که اون وقت همه مدعی می‌شن چرا فلانی نرفته و بهمانی جاش نیومده! در واقع یک مطالبه عمومی شکل می‌گیره، همین‌طور کشکی کشکی!!

خب این اتفاق خوبی نیست دیگه. حالا آخرین شایعه چی بوده؟ شایعه دست اول چی داری؟

می‌گن کل معاون‌ها، مدیرکل‌ها، شهرداران مناطق و مدیرعامل‌های شرکت‌های زیرمجموعه شهرداری عوض می‌شن!

چرا؟ این استدلال از کجا اومده؟ شما پسر خاله نوستراداموسی یا خواهر زاده‌اش؟

مگه نشنیدی؟ می‌گن چند تا از معاون‌های شهردار با وزرای دولت آقای روحانی توافق کردن که برن اونجا کار کنن. شهر دارهای مناطق هم که همه شون استاندار و فرماندار می‌شن! بقیه هم یه جایی می‌رن دیگه!!

شما این اطلاعات ذی‌قیمت رو از کجا کسب کردی؟ می‌شه به ما هم بگی بلکه در جریان اخبار روز قرار بگیریم؟

چندتا سایت بهت معرفی می‌کنم اما به کسی نگو از من آدرسشون را گرفتی. یکی SHAYEEH.KHAM که تمام شایعات خام دست نخورده رو اول می‌تونی اونجا پیدا کنی؛ بعدیش KHALIBANDI.SAREHKARI که خیلی باحاله و آخر اخبار جذاب خالی بندیه. شعار این سایت اینه: «با من بخال!». یعنی همراه ما خالی ببند و لذت ببر.

خوش به حالت. از همه چیز فارغی! عقل و فکر رو هم که مرخص کردی، حتماً راحت زندگی می‌کنی.

- ۱- از شهرهای استان مازندران معروف به شهر بهار نارنج که نام قدیمش شهر بار فروش بود
- ۲- شهری در استان مرکزی که با شاهرود و دامغان همسایه بوده و معادن فراوانی دارد
- ۳- از بزرگ‌ترین شهرهای آذربایجان شرقی که در شمال غرب کشور واقع شده و صنایع نقره‌سازی و چاقوسازی آن مشهور است
- ۴- یکی از شهرهای پهناور و کویری ایران است که سوغات آن «زیره» است
- ۵- دومین شهر بزرگ کردنشین کشور و مرکز استان کردستان که نام سابق آن «سنه‌دژ» بوده است
- ۶- مرکز استان آذربایجان شرقی که حدود ۲ میلیون نفر جمعیت دارد
- ۷- بندر مرزی در سواحل غربی دریای خزر که آخرین نقطه مرزی ایران و جمهوری آذربایجان بوده و یکی از قطب‌های اقتصادی و توریستی کشور است
- ۸- شهری بندری در استان بوشهر که به «بازار ماهی» معروف شده و نام قدیم آن «گنابا» بوده است

رمز جدول:

پروژه‌های تونل نیایش و پل‌های ارتباطی بزرگراه شهیدباکری به آزادراه تهران - کرج توسط این انجمن به عنوان پروژه‌های برتر بتنی کشور در سال ۱۳۹۲ شناخته شدند.

		۷		۵	۴	۳	۲	
۸			۶					۱



یاددید مدیران ارشد شهرداری تهران از پروژه بزرگ ارتباطی صدر در ۱۵ مهرماه ۱۳۹۲