

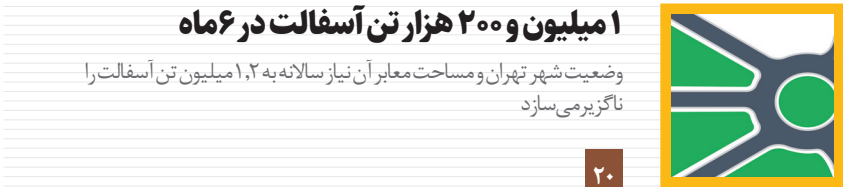


تهران در مسیر بهسازی ؛ کارگران مشغول کارند

نگاهی گذرا به پروژه‌های شهری که در سال جاری قرار است با اعتبار ۹۷۲۱ میلیارد تومانی ساخته شوند

۱۸

●دوشنبه ۲۵ اردیبهشت ۱۴۰۳ | ۲۴ خرداد ۱۴۴۴ | سال سی و یکم | شماره ۸۷۷۲

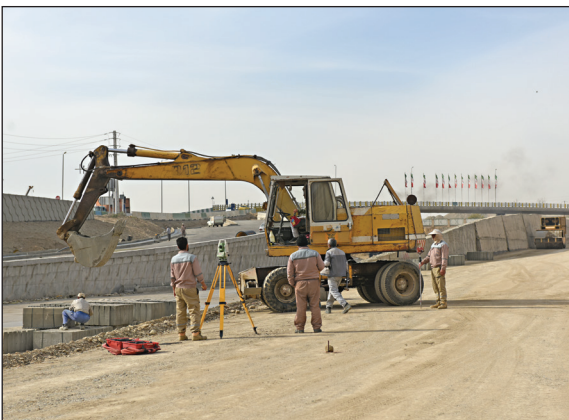


۱ میلیون و ۲۰۰ هزار تن آسفالت در ۶ ماه

وضعیت شهر تهران و مساحت معابر آن نیاز سالانه به ۱٫۲ میلیون تن آسفالت را تاگزیر می‌سازد

۲۰

همیشه در مسیر



تکمیل ناتمام‌ها

همشهری وضعیت پروژه‌های نیمه‌تمام پایتخت را بررسی می‌کند

باید با توجه به وجود صدها عامل بررسی شود.

طرح‌های بزرگ

پروژه‌های شهری، طرح‌هایی بحث برانگیز هستند که اجرای آنها به چندین عامل بستگی دارد؛ اگر یکی از این عوامل هم در نظر گرفته نشود، ممکن است به سرعت خود را نشان دهد و مشکلاتی چندین برابر مشکلات اولیه، بروز کند. باید مراقب هزینه‌ها بود؛ زیرا بخش ساختمانی پروژه به‌شدت هزینه بر است و معمولاً در آمد خاصی ایجاد نمی‌کند. از طرف دیگر شهرها به‌صورت سامانه‌های پیچیده عمل می‌کنند و هر تغییری ممکن است اثرات مثبت و منفی آن گره‌های ترافیکی است. در شبکه بزرگ‌راهی

تهران می‌توان این نمونه‌ها را یافت. بزرگ‌راه شهیدرجری، تکمیل‌کننده بخشی از شاخه غربی دامامه بزرگ‌راه یادگار امام(ره) نیز به شمار می‌آید که امکان دسترسی از آن را به آزادراه تهران - ساوه و مناطق جنوبی تهران ممکن می‌کند. جنبه دیگر پروژه‌های شهری هم به ساکنان شهر و نیازهای آنها برمی‌گردد که کاربران نهایی هر طرحی هستند؛ در سال‌های اخیر ملاحظات محیط‌زیستی نیز به دیگر جنبه‌های پروژه‌های شهری افزوده شده است. این نکات که در ابتدا تنها در کشورهای توسعه یافته‌ای چون برخی از کشورهای قاره اروپا مطرح می‌شد، به سرعت در جهان گسترش پیدا کرد و بر بخش‌های دیگر داشته باشد که یک نمونه بخش مهمی از همه طرح‌ها در آمده است. از این

نمونه می‌توان تونل‌های هدایت آب‌های سطحی و همچنین طرح‌های تصفیه فاضلاب در تهران را نام برد. تهران از نظر سازه‌های زیرساختی تقریباً در حال عبور از میانسالی است و پل‌هایی که قبل از انقلاب اسلامی ساخته شده‌اند، اکنون نیاز به مقاوم‌سازی دارند. مدتی قبل اخباری از جمع‌آوری بعضی از این پل‌ها مانند پل حافظ مطرح شده بود اما به گفته عباس شعبانی، معاون فنی و عمرانی شهرداری تهران موضوع کارکرد این پل در خیابان حافظ و هزینه‌های نگهداری آن در حال بررسی بیشتر است. طرح برچیدن این پل در شورای ترافیک تهران تأیید شده و تحقیقات بیشتر مربوط به آن در معاونت ترافیک در حال انجام است؛ تک‌تک پیچیدگی که بارها باید محاسبه و ارزیابی شوند.



نکته

طرح‌هایی برای آینده شهر

۵۰ میلیارد تومان

سیدمحمد آقامیری، رئیس کمیته عمران شورای شهر تهران: «نقشه‌های تونل متوسلیمان طراحی شده است و ساخت آن ۵۰ میلیارد تومان اعتبار لازم دارد که این از توان شهرداری خارج است. اگر بتوانیم از ظرفیت بخش خصوصی استفاده کنیم، این پروژه آغاز می‌شود. البته ۲ شرکت خارجی برای ساخت این تونل اعلام آمادگی کرده‌اند، در هر حال این پروژه زمان‌بر است. اما با احداث ۴ درصد کاهش ترافیک شبکه در حالت کند و بحرانی را خواهیم داشت و سبب می‌شود که شاهد کاهش زمان سفر باشیم.» این تونل از شمال میدان سپاه تا جنوب تقاطع بعثت امتداد دارد و با احتساب بر مهاب طول پروژه ۱۰ هزار متر است.

بررسی‌های انجام شده در معاونت فنی و عمرانی شهرداری تهران، حاکی از کمبود گردش‌های ترافیکی در ۹۸ تقاطع بزرگ‌راهی است؛ نواقصی که بالغ بر ۷۳۰ کیلومتر گردش‌اشافی را به سفرهای درون‌شهری پایتخت‌نشینان تحمیل می‌کنند. اگرچه این شاخص به تنهایی گویا و برجسته است، اما می‌توان در این یادداشت کوتاه به نقش مهم اصلاح تقاطعات در بهبود شاخص‌های برآورد شده در حوزه مصرف بنزین، تولید آلاینده‌ها، تصادفات احتمالی، استهلاک خودروها و مهم‌تر از همه، مدیریت زمان شهروندان نیز اشاره کرد.

یکی از اصلی‌ترین اقدامات عمرانی دوره ششم مدیریت شهری، تلاش برای تکمیل گردش‌های ترافیکی تقاطعات غیرهمسطح است؛ چنانچه طی سال گذشته از ۳۸ تقاطعی که به لحاظ تکمیل گردش‌های ترافیکی در دست اجرا بوده‌اند، ۱۱ تقاطع دیگر به شده و امسال نیز حداقل ۱۷ تقاطع دیگر به بهره‌برداری می‌رسند تا مجموع تقاطع‌هایی که از گردش‌های ترافیکی کاملی برخوردار هستند به عدد ۲۸ برسد. به این ترتیب تهران در سال ۱۴۰۲ نیز روند تکمیل گردش‌های ترافیکی تقاطعات غیرهمسطح را ادامه می‌دهد.

این در حالی است که روند تکمیل پروژه‌های نیمه‌تسام عمرانی نیز مغفول نمانده و تمام آنچه از سنوات گذشته و در قالب پروژه‌های احداث معابر بزرگ‌راهی، تقاطعات غیرهمسطح و شبکه جمع‌آوری و هدایت آب‌های سطحی جریان داشته، روزبه‌روز به نقطه پایان نزدیک‌تر می‌شود. پروژه احداث بزرگ‌راه شهیدرجری که پیش از آغاز دوره فعلی مدیریت شهری حدود ۵۵ درصد پیشرفت داشت، اما حالا ۹۳ درصد پیشرفت کرده است؛ بازفعال‌سازی پروژه احداث شاخه غربی دامامه بزرگ‌راه یادگار امام(ره) و نیز آغاز عملیات احداث آزادراه شهید شهنشتری

جملگی شادی بر این مدعاست. در این میان و در کنار تمام تلاش‌هایی که برای توسعه زیرساخت‌های عمرانی پایتخت ادامه دارد، بخش مهمی از اقدامات نیز بر مرمت و نگهداشت اصولی زیرساخت‌های موجود متمرکز شده است؛ آن‌هم در شرایطی که تهران از نظر سازه‌های زیرساختی تقریباً در حال عبور از میانسالی است و حتی می‌توان گفت پل‌هایی که از دهه ۴۰ و ۵۰ در تهران ساخته شده از سن میانسالی نیز عبور کرده و ورود به کهنسالی را تجربه می‌کنند. هر چه هست مجموعه این امکانات از پل‌های سواره‌رو گرفته تا اجزای مختلف شبکه اصلی آب‌های سطحی و... بیش از ۳۰۰ هزار میلیارد تومان ارزش دارد و این ثروت ارزشمند نیازمند حفظ و نگهداری است.

سیدمهدی صیباغ، شهردار منطقه یک: «از زمان آغاز پروژه تقاطع پل‌های ۹۰گانه در تقاطع اتوبان ارتش و امام علی(ع) تاکنون ساخت پل‌ها انجام شده و ۲ کیلحدود ۶ سال بود که راه‌های شهر برساند. یک معزن آب هم ایجاد شد که آب باران را جمع‌آوری می‌کرد. این آب املاح کمی دارد. ضایعات نمک با آب باران مخلوط می‌شد تا سطح شوری آن به سطح شوری عادی رودخانه برسد و بعد در طبیعت رها می‌شد. این پروژه گران‌قیمت توجیه محیط‌زیستی داشت و بودجه آن از بانک توسعه آسیایی و آژانس همکاری بین‌المللی ژاپن (جایکا) تأمین شد. تا سال ۲۰۱۹ پروژه به پایان رسید و آب شیرین با لوله‌کشی به شهر خولنا انتقال پیدا کرد. با این کار میزان بهره‌مندی ساکنان خولنا از آب لوله‌کشی که قبلاً ۳۲ درصد بود به ۵۶ درصد رسید. تصویر زبانی که باظرهای بزرگ در صف آب ایستاده‌اند در شهر کمتر شد و پروژه موفقیت‌آمیز به نظر می‌آمد. در سال ۲۰۱۸ خبرگزاری الجزیره گزارش داد که ماهیگیری و کاشت برنج در روستای ملاها به خطر افتاده زیرا آب رودخانه‌های اطراف آن به‌شدت شور شده است. با تحقیق بیشتر مشخص شد که منابع آبی منطقه ملاها تحت تأثیر جریان آب رودخانه گنگ قرار دارد و سدسازی کشور هندوستان در آن مورد مز با بنگلادش باعث کاهش توان این رودخانه‌ها شده است. در نتیجه پروژه آب‌شیرین‌کن خیلی کم‌تر از چیزی که تصور می‌شد محیط‌زیست را تخریب کرده است اما دیگر نمی‌توان کارخانه آب‌شیرین‌کن را خاموش کرد.

می‌شود»

عباس شعبانی
معاون فنی و عمرانی شهرداری تهران

یادداشت

تهران و زیرساخت‌هایی که هر روز توسعه می‌یابند

روند اجرای پروژه‌های بزرگ‌راهی و احداث تقاطع‌های غیرهمسطح در تهران، همواره با طیف متنوعی از محدودیت‌های اجرایی مواجه بوده است؛ گاه کمبود منابع مالی و گاه دشواری جابه‌جایی معارضات تاسیساتی و آزادسازی معارضات ملکی. سال‌هاست که حتی ترافیک ۲۴ساعته معابر بزرگ‌راهی و دشواری اجرای طرح‌های انسداد و انحراف ترافیکی نیز مزید بر علت شده تا در نهایت تمام آنچه تبدیل به نقشه‌های اجرایی شده است، فرصت افزوده شدن به مجموعه زیرساخت‌های این کلانشهر را نیابد. به عبارت دیگر، بخش قابل‌توجهی از تقاطعات غیرهمسطح شهر تهران، به دلیل تمام آنچه گفته شد دچار فقدان دست‌کم یک یا چند گردش ترافیکی است و وقتی میزان گردش اضافی ناشی از کمبود این مسیرهای دسترسی براساس مقرضات از پیش تعیین شده، تبدیل به شاخص‌های کمی می‌شود، درمی‌یابیم که این شهر در مسیر گذار به توسعه، هنوز راه درازی در پیش دارد.

بررسی‌های انجام شده در معاونت فنی و عمرانی شهرداری تهران، حاکی از کمبود گردش‌های ترافیکی در ۹۸ تقاطع بزرگ‌راهی است؛ نواقصی که بالغ بر ۷۳۰ کیلومتر گردش‌اشافی را به سفرهای درون‌شهری پایتخت‌نشینان تحمیل می‌کنند. اگرچه این شاخص به تنهایی گویا و برجسته است، اما می‌توان در این یادداشت کوتاه به نقش مهم اصلاح تقاطعات در بهبود شاخص‌های برآورد شده در حوزه مصرف بنزین، تولید آلاینده‌ها، تصادفات احتمالی، استهلاک خودروها و مهم‌تر از همه، مدیریت زمان شهروندان نیز اشاره کرد.

یکی از اصلی‌ترین اقدامات عمرانی دوره ششم مدیریت شهری، تلاش برای تکمیل گردش‌های ترافیکی تقاطعات غیرهمسطح است؛ چنانچه طی سال گذشته از ۳۸ تقاطعی که به لحاظ تکمیل گردش‌های ترافیکی در دست اجرا بوده‌اند، ۱۱ تقاطع دیگر به شده و امسال نیز حداقل ۱۷ تقاطع دیگر به بهره‌برداری می‌رسند تا مجموع تقاطع‌هایی که از گردش‌های ترافیکی کاملی برخوردار هستند به عدد ۲۸ برسد. به این ترتیب تهران در سال ۱۴۰۲ نیز روند تکمیل گردش‌های ترافیکی تقاطعات غیرهمسطح را ادامه می‌دهد.

این در حالی است که روند تکمیل پروژه‌های نیمه‌تسام عمرانی نیز مغفول نمانده و تمام آنچه از سنوات گذشته و در قالب پروژه‌های احداث معابر بزرگ‌راهی، تقاطعات غیرهمسطح و شبکه جمع‌آوری و هدایت آب‌های سطحی جریان داشته، روزبه‌روز به نقطه پایان نزدیک‌تر می‌شود. پروژه احداث بزرگ‌راه شهیدرجری که پیش از آغاز دوره فعلی مدیریت شهری حدود ۵۵ درصد پیشرفت داشت، اما حالا ۹۳ درصد پیشرفت کرده است؛ بازفعال‌سازی پروژه احداث شاخه غربی دامامه بزرگ‌راه یادگار امام(ره) و نیز آغاز عملیات احداث آزادراه شهید شهنشتری

جملگی شادی بر این مدعاست. در این میان و در کنار تمام تلاش‌هایی که برای توسعه زیرساخت‌های عمرانی پایتخت ادامه دارد، بخش مهمی از اقدامات نیز بر مرمت و نگهداشت اصولی زیرساخت‌های موجود متمرکز شده است؛ آن‌هم در شرایطی که تهران از نظر سازه‌های زیرساختی تقریباً در حال عبور از میانسالی است و حتی می‌توان گفت پل‌هایی که از دهه ۴۰ و ۵۰ در تهران ساخته شده از سن میانسالی نیز عبور کرده و ورود به کهنسالی را تجربه می‌کنند. هر چه هست مجموعه این امکانات از پل‌های سواره‌رو گرفته تا اجزای مختلف شبکه اصلی آب‌های سطحی و... بیش از ۳۰۰ هزار میلیارد تومان ارزش دارد و این ثروت ارزشمند نیازمند حفظ و نگهداری است.

سیدمهدی صیباغ، شهردار منطقه یک: «از زمان آغاز پروژه تقاطع پل‌های ۹۰گانه در تقاطع اتوبان ارتش و امام علی(ع) تاکنون ساخت پل‌ها انجام شده و ۲ کیلحدود ۶ سال بود که راه‌های شهر برساند. یک معزن آب هم ایجاد شد که آب باران را جمع‌آوری می‌کرد. این آب املاح کمی دارد. ضایعات نمک با آب باران مخلوط می‌شد تا سطح شوری آن به سطح شوری عادی رودخانه برسد و بعد در طبیعت رها می‌شد. این پروژه گران‌قیمت توجیه محیط‌زیستی داشت و بودجه آن از بانک توسعه آسیایی و آژانس همکاری بین‌المللی ژاپن (جایکا) تأمین شد. تا سال ۲۰۱۹ پروژه به پایان رسید و آب شیرین با لوله‌کشی به شهر خولنا انتقال پیدا کرد. با این کار میزان بهره‌مندی ساکنان خولنا از آب لوله‌کشی که قبلاً ۳۲ درصد بود به ۵۶ درصد رسید. تصویر زبانی که باظرهای بزرگ در صف آب ایستاده‌اند در شهر کمتر شد و پروژه موفقیت‌آمیز به نظر می‌آمد. در سال ۲۰۱۸ خبرگزاری الجزیره گزارش داد که ماهیگیری و کاشت برنج در روستای ملاها به خطر افتاده زیرا آب رودخانه‌های اطراف آن به‌شدت شور شده است. با تحقیق بیشتر مشخص شد که منابع آبی منطقه ملاها تحت تأثیر جریان آب رودخانه گنگ قرار دارد و سدسازی کشور هندوستان در آن مورد مز با بنگلادش باعث کاهش توان این رودخانه‌ها شده است. در نتیجه پروژه آب‌شیرین‌کن خیلی کم‌تر از چیزی که تصور می‌شد محیط‌زیست را تخریب کرده است اما دیگر نمی‌توان کارخانه آب‌شیرین‌کن را خاموش کرد.

می‌شود»