

# همیشه‌های تنه‌انگار

## متروی تهران به جنوب شرق پایتخت رسید

خط ۸ مترو که قرار است گره ترافیک جنوب شرق تهران را باز کند، صبح امروز کلنگ‌زنی می‌شود



مناطق شهری تحت پوشش

۱۱ منطقه

(۱۹-۱۷-۱۶-۱۵-۱۰-۹-۸-۷-۶-۴-۲)

ایستگاه آغازین: مسعودیه (منطقه ۱۵)  
ایستگاه پایانی: برآورد جابه‌جایی ۳۰۰ میلیون نفر در سال  
سرسبز (مرکز مناطق ۸ و ۴)

یکصد و هفتمین پوشش امید و افتخار به پروژه‌های توسعه محلی منطقه یک اختصاص داشت

### بهره‌برداری از ۱۳۷ پروژه منطقه یک

ارزش پروژه‌های افتتاحی: ۴۹۰ میلیارد تومان

تهران در روزهای پایانی سال شکل و شمایل جدیدی خواهد گرفت تا شهر هم در کنار شهروندان به استقبال بهار برود

### بهار تهران زودتر می‌آید



صفحه ۱۴

با اسکن این کیو آر کد گزارشی درباره طرح‌های بهاری شهر تهران ببینید.

فرش گل در سطح شهر تهران گسترده می‌شود.

۱۰۰۰ قطعه

لااله در باغ‌های لاله کاشته شد.

۳۰۰ هزار

شهرهای جهان رویکردهای مختلفی نسبت به زمان تخریب و نوسازی ساختمان‌های خود دارند

### هر خانه تا کی عمر می‌کند؟

جزئیاتی از عمر مفید ساختمان‌ها در ژاپن و استرالیا

#### گزارش تصویری

عکس‌ها: همشهری / امیر پناهپور

### درخت کاری مدیران خدمات شهری و اصحاب رسانه

نشست خبری معاون خدمات شهری و محیط‌زیست شهردار تهران همراه با سایر مدیران شهری این حوزه دیروز (۱۶ اسفند) در بوستان جنگلی یاس فاطمی برگزار شد و در پایان مراسم هم مدیران خدمات شهری و اصحاب رسانه در راستای توسعه کمربند سبز، نهال کاشتند.



#### نگاه

علی نصیری: رئیس سازمان پیشگیری و مدیریت بحران شهر تهران

### ۵۰ گود پُر خطر پایتخت ایمن‌سازی شد



شهر تهران شب‌ها ۱۰ میلیون نفر و روزها حدود ۱۴ میلیون نفر جمعیت دارد و در مجاورت گسل‌هایی قرار گرفته است. پایتخت کشور ۱۱ رود دره دارد و از یک اختلاف ارتفاع جدی و شیب برخوردار است، یعنی بام تهران تا پایین‌ترین نقطه شهر در ری، یک اختلاف ارتفاع ۹۰۰ متری دارد. ۵۵ مخاطره برای امداد در شهر تهران بر شمرده شد و ۱۴ مورد آن از جمله زلزله، سیل، توفان خشکسالی، زمین لغزش، فرونشست زمین، تهدیدات سایبری و قطع برق در اولویت قرار گرفتند. خطراتی که می‌توانند شهر ما را تهدید کنند. تهران یک میلیون پارک و ۴ میلیون واحد مسکونی دارد که بسیاری از آنها در حریم و بستر رودخانه‌ها احداث شده‌اند. برنامه بحران چند بخش دارد که نخستین بخش آن اقدامات برای پیشگیری از وقوع و کاهش خطر است. آمادگی برای زمان وقوع حادثه شامل اقداماتی مانند تدوین برنامه‌ها، استقرار سامانه‌های هشدار سریع، تامین تجهیزات آمادگی و ارائه آموزش‌های تخصصی و تمرین می‌شود. بخش «پاسخ» به بعد از حادثه مربوط می‌شود و در نهایت بخش بازسازی و بازتوانی جسمی روانی و اجتماعی را خواهیم داشت. از زمان سپردن مسئولیت مدیریت بحران شهرداری تهران به بنده توسط شهردار تهران تصمیم گرفتیم که با توجه به اسناد بالادستی، اقدامات پیش‌دستانه و ایمنی شهر را ترجیح دهیم و مدیریت ریسک و اقدامات قبل از وقوع حادثه را دنبال کنیم به طوری که طراحی یک برنامه ایمنی کالبدی را برای شهر تهران در ۱۵۸ اقدام و ۲۵ خط تلاش پیگیر شدیم و توانستیم این برنامه را تهیه و ابلاغ کنیم. بر اساس این برنامه ارزیابی ایمنی ساختمان‌های مهم و بلندمرتبه شهر را آغاز کردیم که ۱۶ هزار ساختمان نیازمند ارزیابی تشخیص داده شد و ۲۴۵۰ ساختمان در یک تعامل بین ۹۸۷ دستگاه بازدید شدند و نتیجه نهایی درباره ۱۴۰۰ ساختمان مشخص شد.

از گودهای رها شده پرخطر ۵۰ مورد از جمله گود برج میلاد با ۲۰۰ میلیارد تومان هزینه و گود کنار کتابخانه ملی موسوم به گود فرهنگ، ایمن و رفع خطر شد. از ۶۶ دستگاه پل اولویت‌دار، ۳۳ پل مقاوم‌سازی شد. در پیش‌بینی مقاوم‌سازی، ۱۴ پل کارگاه فعال دارد. یک هزار و ۹۸۷ بوستان بازرسی شده و ۱۰ هزار و ۲۱۷ مورد از عدم تطابق در این بوستان‌ها رفع شده است.

### بها همیشه‌های در مترو دیده شوید

تبلیغات محیطی ایستگاه‌های مترو  
تبلیغات بدنه قطار  
تبلیغات درون واگن‌ها

#### داده‌نما

زینب زینالزاده: روزنامه‌نگار

### تماس شهروندان با سامانه ۱۳۷ پلاس به روایت آمار

مهدی وحدت‌کار، سرپرست مرکز سامانه مدیریت شهری و نظارت همگانی (۱۳۷ پلاس) در تشریح تماس‌های ثبت‌شده (بهمین ۱۴۰۲) اعلام کرد که هرس درختان باغچه با ۵۴۱۴ مورد رکورددار تماس‌ها بودند. همچنین شهروندان منطقه ۱۳ با ۱۹۷۰ مورد و منطقه ۴ با ۹۰۵۴ مورد به ترتیب کمترین و بیشترین تماس‌ها را داشتند. یازده تماس و موضوع پر درخواست به شرح زیر است:



#### یادداشت

پرویز نظراب زاده: معاون فنی - مهندسی متروی تهران

### منابع مالی و املاک معارض ۲ مانع اصلی توسعه مترو



سال هاست که متروی تهران در حال ساخت و بهره‌برداری است و این روزها پروژه ساخت خط ۸ مترو نیز شروع شده است. طبیعتاً بعد از چند دهه کار انتظار می‌رود که مهارت‌ها و تجربه‌هایی برای مجریان ساخت مترو ایجاد شده باشد و آنها بتوانند با استفاده از همین تجربیات موانع را پشت سر بگذارند و پروژه‌ها را به موقع تحویل شهروندان بدهند.

دلیل اصلی اینکه برخی از پروژه‌های ساخت مترو در سال‌های گذشته مطابق زمانبندی مصوب و تعریف شده پیش نمی‌رفت این بود که اولاً منابع مالی مورد نیاز تامین نمی‌شد و دوماً املاکی در مسیر وجود داشت که تملک نشده بود. این پروژه‌ها اصطلاحاً سنواتی نامیده می‌شوند. طبیعتاً برای هر کدام از خطوط جدید اگر این دو مشکل مدنظر قرار گیرد و راهکار لازم پیدا شود، می‌توان پروژه را به موقع تمام کرد. اگر این دو مشکل کاملاً برطرف شده باشد هیچ دلیلی وجود ندارد که پروژه طبق زمانبندی جلو نرود.

برای خطوط ۸، ۹ و ۱۱ مدلی از قرارداد را داریم که قبلاً اتفاق نیفتاده بود. نمونه این مدل در خط ۸ به کار گرفته شده است و خطوط دیگری هم در آینده از این روش بهره‌مند می‌شوند. در روش جدید ۲ شرکت ایرانی و چینی برای ساخت مترو با هم همکاری می‌کنند اما مسئولیت ساخت به شرکتی تقسیم نشده است که اگر یک طرف از انجام تعهد خودداری کرد و اموری که به عهده دارد را انجام نداد، پروژه متوقف شود.

در این روش که مشارکت تضامنی نامیده می‌شود، اگر یک طرف از انجام کار سر باز بزند، طرف دیگر متعهد است که کار او را هم انجام دهد. الان هر کدام از شرکت‌های ایرانی یا چینی نسبت به پروژه خط ۸ تعهد ۱۰۰ درصدی دارند. این دو شرکت با هم قراردادهایی امضا کرده و به شهرداری ارائه کرده‌اند که کار یکدیگر را تضمین می‌کنند. هزینه ساخت خط ۹ از محل آورده‌های طرف ایرانی و همینطور خط اعتباری که بیس ایران و چین وجود دارد تامین می‌شود.

یک نکته دیگر هم در این زمینه وجود دارد. در شیوه‌ای که شهرداری تهران اتخاذ کرده، سود پیمانکاران در کوتاه‌مدت زمان ساخت است و اگر می‌خواهند هزینه کمتری صرف کنند، نباید اجازه دهند که پروژه طول بکشد.

از سوی دیگر باید دانست هم‌انطور که بزرگراه‌ها، تقاطع‌ها و دیگر پروژه‌های شهرداری با مشکل املاک معارض روبه‌رو است، مترو هم چنین موانعی را پیش رو دارد؛ حتی با وجود اینکه تانسیت آن زیر زمین قرار می‌گیرد. زمین‌هایی که در تملک اشخاص یا ارگان‌هاست، بیش از همه مانع اجرا به موقع پروژه‌ها می‌شود. درباره املاک ارگان‌ها باید گفت که به دلیل پیچیدگی‌های قانونی، تملک به موقع انجام نمی‌گیرد و همین هم باعث می‌شود که قسمتی از پروژه اجرا نشود یا به موقع در اختیار شهروندان قرار نگیرد. تجربه این اتفاقات در سال‌های قبل باعث شد که شهرداری تهران راهکاری برای رفع موانع در نظر بگیرد. در پروژه‌های جدید از شرکت‌های کارگزار که در زمینه آزادسازی املاک فعال هستند استفاده می‌کنیم.

این شرکت‌ها فعالیت خود را قبل از اینکه پروژه مترو به نقطه مورد نظر برسد آغاز می‌کنند و روند طولانی مذاکره را در پیش می‌گیرند. در نتیجه وقتی پروژه مترو به این نقاط می‌رسد، موضوع تملک و گفت‌وگوها پیرامون آن به پایان رسیده و مانعی برای تجهیز کارگاه و عملیات عمرانی وجود ندارد. این شرکت‌ها به پیچ و خم‌های قانونی و قراردادی مسلط هستند و فعالیت آنها نیز قانونی و تأیید شده است.



6 260641 200359 >



6 260641 200014 >