



PolyBlock® نسل جدید از مصالح ساختمانی به شمار می آید که به واسطه فرمول ویژه آن، خواصی مانند استحکام بالا، مقاومت مناسب در برابر ضربه و فشار در کنار سبکی وزن با یکدیگر تلفیق گشته و محصولی با خصوصیات استثنایی جهت استفاده در ساخت انواع سازه‌ها پدید آورده است. در تولید این محصول، با کمک جدیدترین فن آوری های روز دنیا، ترکیبی از مواد پلیمری در کنار مواد معدنی به کار گرفته شده تا محصولی با وزن مخصوص پایین، مقاومت فشاری و خمشی بالا، مقاومت در برابر انتقال حرارت، صوت و رطوبت، چسبندگی مناسب به سایر مصالح و در عین حال کاملاً منطبق بر اصول زیست محیطی به مصرف کنندگان عرضه گردد.

ویژگیهای برتر بلوک سبک PolyBlock®

۸- چسبندگی مناسب به سایر مصالح: مصالحی مانند کاشی و سنگ و گچ پلاستر رویه چسبندگی خوبی بر روی سطح این بلوکها دارند.

۹- مقاومت در برابر آتش سوزی: در آتش سوزی به هیچ وجه از بین نرفته و نمی سوزد.

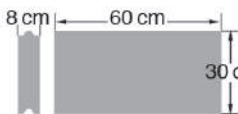
۱۰- مقاومت خوب در مقابل رطوبت: در مقابل رطوبت کاملاً مقاوم می باشند.

۱۱- عدم ایجاد ضایعات هنگام اجرا: از اتلاف مصالح به میزان چشمگیری جلوگیری می کند.

۱۲- قابلیت بازیافت: برای محیط زیست هیچگونه آلودگی ایجاد نکرده و تمامی مواد تشکیل دهنده آن قابل بازیافت می باشند.

۱۳- صرفه جویی در زمینه اجرایی ساختمان: صرفه جویی در زمان، هزینه و انرژی

۱- ابعاد مناسب: $60 \times 30 \times 8 \text{ cm}$



۲- وزن سبک: با وزن مخصوص حدود 800 kg/m^3 (به میزان قابل ملاحظه ای کمتر از وزن مخصوص آب) جزء سبکترین مصالح ساختمانی به حساب آمده و موجب کاهش وزن سازه به میزان چشمگیری می گردد.



۳- استحکام فشاری و خمشی بالا: مقاومت فشاری این بلوک 7.7 N/mm^2 و مقاومت خمشی آن $1/6 \text{ N/mm}^2$ است که با توجه وزن کم، مقادیر قابل توجهی می باشند.



۴- مقاومت مطلوب در برابر انتقال حرارت: جلوگیری از اتلاف انرژی حرارتی از طریق دیوارها



۵- عایق مناسب صوتی: عایق مناسب صوتی جهت سازه های مجاور با مناطق پر سر و صدا شاخص کاهش صدای وزن یافته بر اساس ISO 717-1 برابر ۳۶db می باشد.



۶- قابلیت نصب آسان: با بکارگیری بلوک پایه در رج اول، سطح تراز جهت اجرا به وجود خواهد آمد. ضمناً با توجه به ابعاد بزرگتر این بلوکها سرعت دیوارچینی، چندین برابر می گردد.



۷- مصرف کم ملات بین درزها: حجم ملات مصرفی در حدود $0/8$ لیتر در متر مربع دیوار چینی می باشد.

مجمع عمرانی ابرانشهر



تونل نیایش، تهران

نشانی: تهران - میرداماد - جنب بازار کیش - پ. ۴۳۶ - ط. دوم

کد پستی: ۱۹۶۹۷۷۳۹۱۳

تلفن: ۸۸۸۷۰۸۶۵

فکس: ۸۸۸۷۰۸۶۴



شرکت بین‌المللی **ارسا** ساختمان
ARSA Int'l Construction Co.



شرکت بین‌المللی **ارسا** ساختمان به منظور بهبود بخشیدن به فعالیت‌های عمرانی (پیمانکاری) و حضور موفق در بازارهای داخلی و بین‌المللی و جلب رضایت مشتریان خود با اخذ دانش فنی و بالابردن سطح مهارت‌های لازم و به‌کارگیری تکنولوژی روز سعی نموده است که اصول ذیل را به عنوان اهداف مستمر خود در اولویت قرار داده و در مسیر بهبود مستمر گام بردارد.

- * افزایش کیفیت اجرای پروژه‌ها
- * افزایش بازده کار
- * تعهد به مدت اجرای پروژه‌ها و تحویل به‌موقع آن‌ها
- * ارتقاء توان اجرایی شرکت
- * کسب رضایت مشتریان

جهت نیل به اهداف فوق، نظام تضمین کیفیت بر اساس استاندارد ISO 9001-2008 برنامه‌ریزی گردیده و بر این اساس وجود ساختار سازمانی مناسب، برنامه‌ریزی مدون، تقسیم کار براساس شایستگی، تعهد و تخصص و تسری احساس مسئولیت به کلیه کارکنان و برخورداری از مشارکت آن‌ها مهم‌ترین عوامل اجرای سیستم می‌باشد.



تونل امیر کبیر، تهران

دفتر مرکزی:

تهران، خیابان میرزای شیرازی، خیابان شهدا، شماره ۱۷

website: www.arsa.ir

تلفن: ۸۸ ۷۱ ۷۲ ۲۰

Email: info@arsa.ir

فکس: ۸۸ ۷۲ ۱۸ ۴۷



شرکت پرلیت

PERLITE CONSTRUCTION COMPANY

- ▶ Rank No.1 in Water Resources
- ▶ Rank No.1 in Transportation
- ▶ Rank No.1 in Construction
- ▶ Rank No.2 in Installations and Equipment
- ▶ Rank No.2 in Industry
- ▶ Rank No.5 in Subsurface Explorations

- ◀ پایه ۱ در رشته آب
- ◀ پایه ۱ در رشته حمل و نقل
- ◀ پایه ۱ در رشته ساختمان
- ◀ پایه ۲ در رشته تأسیسات و تجهیزات
- ◀ پایه ۲ در رشته صنعت
- ◀ پایه ۵ در رشته کاوشهای زمینی

Ressalat Twin Tunnels Project, Location: Tehran پروژه تونل های رسالت



Toheed Tunnels Project, Location: Tehran پروژه تونل توحید



Seymareh Dam & Hydroelectric Power Plant Project, Location: Seymareh - Ilam پروژه سد و نیروگاه سیمره



Main Road of Chabahar, Nik-Shahi, Iran-Shahr Project, Sections 5 and 6, Location: Chabahar پروژه قطعات ۵ و ۶ راه اصلی چابهار - نیکشهر - ایرانشهر



Masjed-e-Seleyman Dam & HEP, Location: Masjed-e-Soleyman-Khuzestan سد و نیروگاه جریان مسجد سلیمان



Shahid Rajee (Tajan) Dam Project, Location: Sar-e-Mazandaran پروژه سد شهید رجایی / سد تاج



South Pars Export and Service Harbor, Location: Asaluyeh, Bushehr بندر و اسکله تدارکاتی و صادرات کوهکوه



Bandar Abbas Refinery, Location: Bandar Abbas, Hormozgan پالایشگاه بندر عباس



No. 2 Narenj Alley, Brazil Ave. Vanak Sq. Tehran Iran
P.O. Box: 1435763551 Tel: (+98)21 88784781
Fax: (+98)2188796462

www.perlite-co.com
info@perlite-co.com

تهران، میدان ونک، خیابان برزیل، بن بست نرنج، پلاک ۲
کد پستی: ۱۴۳۵۷۶۳۵۵۱ تلفن: ۸۸۷۸۴۷۸۱
فاکس: ۸۸۷۹۶۴۶۲

18310562121_casabulapub0000_46_abd000_000000



شهرهای جهان

فصل نامه شهرهای جهان
شماره ثبت: ۸۸/۱۵۶۲۹
شماره شاپا: ISSN 2228-7574

شهرهای جهان، نشریه‌ای پژوهشی، آموزشی، تحلیلی، اطلاع رسانی در زمینه‌های فنی و مهندسی راه و ساختمان، معماری، شهرسازی و مدیریت شهری است.

سال چهارم، شماره دهم و یازدهم، ۱۳۹۲

آراء و دیدگاه‌های مندرج در نشریه، دیدگاه خاص آن نیست. نشریه در ویرایش و خلاصه کردن طرح‌ها و مطالب آزاد است. مسؤلیت مقاله‌ها و گزارش‌ها برعهده نویسندگان یا مترجمان آن‌ها است.

نقل بخشی از یک مطلب یا مقاله با ذکر مأخذ آزاد است.

صاحب امتیاز و مدیر مسؤؤل:

محسن ابراهیمی مجرد - مهندس راه و ساختمان، دکتری شهرسازی، استاد دانشگاه مشاوران علمی:

دکتر اسماعیل شیعه (استاد دانشگاه)، دکتر علی نوذریور (استاد دانشگاه)، دکتر سید مهدی مجابی (استاد دانشگاه)، دکتر عبدالهادی قزوینیان (استاد دانشگاه)، دکتر داوود رضا عرب (استاد دانشگاه)

هیأت تحریریه:

مهندس هادی خلیل نژادی، بهروز تشکر، مهندس محمدرضا ابراهیمی، مهندس حمید هیدارن، امیرحسین مرادیبگی

همکاران این شماره:

مهندس علی محمدقلی‌ها، مهندس محمدحسین ربیسی، مهندس شهرام باقری، مهندس حمید میرمیران، مهندس سید محمد مجابی، سید اصغر ملکیان، حسین مهجور، مهندس مهرداد آشتی، نسیم عارفی، مهندس علی گل‌ریز، مهندس مسعود احمدی، مهندس مصطفی بیگی، بانگ نوراللهی، زهره آقامیری، رسول صفی زاده

حامیان نشریه:

مجمع عمرانی ایران‌شهر، مهندسين مشاور نقش جهان - پارس

گروه پژوهشگران، مترجمان و نویسندگان:

لنا سیلوربرگ، مهندس هادی خلیل نژادی، مهندس مانا مجرد، مهندس توج صدیقیان

مدیریت اجرایی:

شرکت نشر فن آریا

تلفن: ۰۲۱-۸۸۹۷۹۲۵۱-۵ / ۰۲۱-۸۸۹۵۸۷۲۸ / فکس: ۰۲۱-۸۸۹۷۱۸۸۷

گرافیک و صفحه آرایی:

شرکت آذرشن گرافیک آریا / www.azarshangraphic.com / تلفن: ۰۲۱-۶۶۰۸۹۴۹۲

ویراستاری:

مهندس محمدرضا ابراهیمی، کامینه زینی

امور مشترکین، تبلیغات و آگهی‌ها:

فاطمه ابریشم کار، ۰۹۱۹۳۳۳۰۷۵۷

امور اداری و پشتیبانی:

کامینه زینی، ۰۹۱۲۱۴۳۳۲۷۴

نمایندگان داخلی:

استان‌های خراسان رضوی، خراسان شمالی و خراسان جنوبی: سهیل پروازی (مشهد) ۰۷۷۳۰-۰۹۱۵۸۰ / استان اصفهان: شهناز مشفق زرغام ۰۷۱-۰۳۱۱-۶۲۵۶۸۷ / استان البرز: مهندس سپند برومند ۰۵۵-۰۶۹۰۶۳۷۹ / استان قزوین: مهندس مانا مجرد ۰۹۱۲۵۶۱۵۶۶۸ / استان مازندران: محمد رجیبی ۰۹۱۲۵۴۷۱۵۳۰

نمایندگان بین المللی:

آسیا: نیکول لین لو / اروپا: مینا ابراهیمی / آمریکای شمالی و جنوبی: جوزف مجرد

چاپ و صحافی:

فارس

نشانی دفتر مرکزی:

تهران - خیابان سعادت آباد - خیابان چهاردهم شرقی - پلاک ۴۰ - طبقه ۱

کدپستی: ۱۹۹۷۸۶۳۷۱۴ / تلفن و فاکس: ۰۲۱-۲۲۰۶۰۷۷۱

پست الکترونیک: shahrhayejahan@yahoo.com / وب سایت: www.shahrhayejahan.com

۸۰۰۰ تومان

پذیرش مقاله:

لطفاً در مقالات ارسالی موارد زیر را رعایت فرمایید:

- مقالات باید به صورت تایپ شده در برنامه Word همراه با CD حداکثر در ۱۵۰۰ کلمه به دفتر نشریه ارسال شود.

- چکیده فارسی و انگلیسی حداکثر در ۱۲۰ کلمه کلید واژه، تصاویر با کیفیت DPI ۳۰۰، زیرنویس تصاویر، نتیجه‌گیری، منابع و مأخذ و ارجاع درون متنی اضافه گردد.

- چنانچه مقاله ترجمه است، لطفاً اصل مقاله و مشخصات دقیق کتاب‌شناسی آن نیز ارسال شود.

معرفی:

- نشریه شهرهای جهان آثار و پروژه‌های دفاتر مهندسين مشاور و همکاران معمار و مهندسان عمران و نیز گزارش‌های مهندسی راه و ساختمان، فنی و علمی مربوط به مدیریت شهری را با عنوان معرفی به صورت گزارش

- آگهی چاپ و منتشر می‌کند.

- همراه مقاله مشخصات نگارنده شامل: نام و نام خانوادگی، سمت و رتبه علمی، نشانی پستی، پست الکترونیک و شماره تماس نیز ارسال شود.

- پس از تأیید مقاله ضروری است که اصل تصاویر نیز جهت تهیه اسکن به صورت امانت به دفتر مرکزی مجله ارسال شود.

- مقاله‌های ارسالی بازگردانده نمی‌شود.

فهرست مطالب

سخن نخست: یادداشت مدیر مسؤؤل - سال چهارم با شهرهای جهان ۳

بخش اول: جهان‌شهر

حرف اول: اهم برنامه های وزیر راه و شهرسازی..... ۶

توسعه حمل و نقل همگانی در پایتخت..... ۷

بخش دوم: نمونه‌های جهانی

مقایسه کلی سیستم‌های مترو در برخی از شهرهای جهان..... ۱۱

متروی قاهره..... ۱۲

متروی دبی..... ۱۳

بخش سوم: فنی، مهندسی و مدیریت شهری

استاندارد سازی پروژه‌های عمرانی پایتخت توسط نظام فنی و اجرایی شهرداری تهران..... ۱۶

صنعت راه و ساختمان در پیشبرد توسعه ملی - پروژه ای که برای کشور تولید علم کرد..... ۱۸

با به کار گیری دانش و تجربه و اراده جمعی مدیران بزرگراه امام علی (ع) احداث شد..... ۲۰

حفاظت تونل‌های بزرگراهی شهری در برابر آتش سوزی..... ۲۲

کاربرد بتن غلطکی (RCC) در شبکه‌های معابر..... ۲۶

بررسی وضعیت پایدار سازی در شهر سیدنی و تهران..... ۲۸

بخش چهارم: رویداد و رویداد

پارلمان پایتخت- به کارگیری ترکیبی از دانش و تجربه در جهت توسعه پایدار شهر تهران..... ۳۹

نقش دولت، دستگاه‌های عمومی و بخش خصوصی در عمران و آبادانی شهرهای کشور چیست؟..... ۴۰

هجوم بی رحمانه رانندگان خودرو به عابران پیاده..... ۴۱

ارزیابی پیاده راه بازار تهران..... ۴۲

برگزاری مراسم تقدیر و توزیع جوایز مسابقه نقاشی "شهر آینده من"..... ۴۳

بخش پنجم: پرتین طرح‌های عمرانی مناطق شهر تهران

پروژه‌های عمرانی شاخص منطقه ۳ شهر تهران..... ۴۸

پروژه‌های عمرانی شاخص منطقه ۸ شهرداری تهران..... ۵۱

پروژه‌های عمرانی شاخص منطقه ۱۲ شهرداری تهران..... ۵۳

اخبار

همایش مدیران شهری غرب آسیا..... ۵۸

تندیس انجمن مدیریت کیفیت ایران به معاونت فنی و عمرانی شهرداری تهران..... ۵۹

بیستمین نشست معاونین فنی و عمرانی کلاتشهر ها..... ۵۹

درآمدهای پایدار از مرز ۴۰ درصد گذشت..... ۶۱

گزارش برگزاری مراسم یادمان و هفتمین دوره جایزه معماری میرمیران..... ۶۱

جنگل آپارتمان..... ۶۳

بلندترین فضای سبز عمودی کشور در منطقه ۱۱ شهر تهران..... ۶۳

طراحان داوطلب برای احیای جوامع شهری فرسوده..... ۶۳

ارایه برنامه کارشناسی مهندسی حمل و نقل ریلی توسط دانشگاه پنسیلوانیای آمریکا..... ۶۴

معرفی کتاب

هنر محیطی - تأملی در عناصر معنی دهنده به منظر..... ۶۴

خلاصه به زبان انگلیسی

..... ۶۵

فرم درخواست اشتراک نشریه شهرهای جهان

<input type="text"/>	نام و نام خانوادگی درخواست کننده:
<input type="text"/>	نام مؤسسه / سازمان:
<input type="text"/>	شماره مجله:
<input type="text"/>	نشانی:
<input type="text"/>	کدپستی:
<input type="text"/>	تلفن:
<input type="text"/>	نمابر:

مبلغ اشتراک سالانه مجله به همراه هزینه ارسال ۴۰,۰۰۰ تومان است.
 قیمت تک شماره: ۸۰۰۰ تومان (هزینه پست بیش از یک شماره به عهده خریدار است).
 دانشجویان با ارسال فتوکپی کارت دانشجویی از تخفیف ویژه برخوردار خواهند شد.
 تلفن امور مشترکین: ۰۲۱ - ۲۲۰۶۰۷۷۱ و ۰۹۱۲۱۴۵۳۳۷۴ و ۰۹۱۹۳۲۳۰۷۵۷

تعداد مقالات و مطالب ارایه شده در این شماره، بر حسب کشورها و شهرهای مختلف جهان

ردیف	نام کشور	نام شهر	تعداد مقالات یا مطلب
۱	ایران	تهران	۲۲
۲	اسپانیا	مادرید	۱
۳	استرالیا	سیدنی	۱
۴	امارات متحده عربی	دبی	۱
۵	انگلستان	لندن	۱
۶	ایالات متحده آمریکا	بلوفیلد - وست ویرجینیا	۱
۷	ایتالیا	میلان	۱
۸	ترکیه	استانبول	۱
۹	جمهوری چین	تایپه	۱
۱۰	چین	هنگ کنگ	۱
۱۱	روسیه	مسکو	۱
۱۲	ژاپن	توکیو	۱
۱۳	سوئد	استکهلم	۱
۱۴	مصر	قاهره	۱
۱۵	مکزیک	مکزیکو سیتی	۱

که ایران زمین شهرهای آباد همیشه بروموش آباد باد

سال چهارم با شهرهای جهان The Fourth Year with Shahrhaye Jahan

ورود مجله به چهار سالگی

با انتشار این شماره می‌توان گفت که مجله شهرهای جهان وارد چهارمین سال انتشار خود شده است. این نشریه امروز با ۱۱ شماره در قالب ۷ مجلد، توانسته به اقبال نسبی در رشته‌های راه و ساختمان، شهرسازی، معماری و مدیریت شهری دست یابد. این مجله دارای گستره موضوعی وسیع و بزرگ و مخاطبان متفاوت است. مناسب است در این فرصت مروری اجمالی بر اهداف و وضعیت مجله ارائه کنیم.

غیر سیاسی و مستقل

با توجه به هویت نشریه، خط مشی آن مستقل، غیر سیاسی و بدون حتی وابستگی به دسته و گروه و صنف خاصی تعیین شده است. رویکرد اصلی نشریه پژوهشی، آموزشی، تحلیلی و اطلاع رسانی و ارائه مطالب در زمینه طرح‌ها و ایده‌های جدید در حوزه‌های راه و ساختمان، شهرسازی، معماری و مدیریت شهری از کشورها و شهرهای مختلف جهان می‌باشد. اداره یک نشریه با مشی پژوهشی، اطلاع رسانی، چالشی و انتقادی، بدون ورود به حوزه سیاست امری خطیر است که به نظر می‌رسد تا به امروز موفق بوده است. چارچوب کلی حفظ و احترام به ارزش‌های نظام، پایبندی به منافع ملی و بی طرفی بوده است. البته وقتی صحبت از صنعت راه و ساختمان، شهرسازی، معماری و مدیریت شهری می‌شود بر اساس ذات کار، بیشتر دولت، شهرداری‌ها و بخش خصوصی خطاب قرار می‌گیرند و تلاش برای غیر سیاسی بودن را در حوزه حرفه‌ای راه و ساختمان و مدیریت شهری تفسیر نکرده‌ایم.

طرح‌های جدید و چالشی

با توجه به حوزه کاری نشریه، تلاش بر این بود که طرح‌ها و ایده‌های جدید در شهرهای جهان و در شهرهای ایران برای کار انتخاب شوند و همچنین تلاش می‌شود این مجله، در زمینه‌هایی که خلأ اطلاع رسانی یا دانش‌افزایی از نوع کاربردی آن وجود دارد وارد شود. کوشش بر این بوده تنوع نگارندگان مطالب و یادداشت‌ها و مصاحبه‌ها در شماره‌های مختلف حفظ شده و در عین حال به موضوعات مهم تا حد امکان در شماره‌های مختلف پرداخته شود.

در پرداختن به موضوعات، تأکید بر حرف کارشناسی و غیر سیاسی و از دیدگاه‌های موافق و مخالف موضوع بوده است و اگر در مواردی جای دیدگاه یکی از طرف‌های ذینفع خالی است، قطعاً به این معنی است که آن گروه تمایل به مصاحبه یا ارائه یادداشت نداشته است. در تمامی موضوعات هیات تحریریه نشریه





تلاش می کند با همه گروه های ذینفع ارتباط برقرار نماید. یکی از رویکردهای اصلی نشریه در مصاحبه ها، آرایه نقطه نظرات بخش خصوصی معتبر در زمینه های تخصصی نشریه می باشد.

پیدا کردن افرادی که حاضر باشند مطلب علمی و منطقی آرایه کنند و گفتگوی انتقادی سازنده عرضه نمایند، دشوار است. از همین رو، در بسیاری موارد دیدگاه های دیگران را در قالب گزارش های تحلیلی منعکس می کنیم.

نشریه ای برای تبادل آرا، افکار و تجارب شهرهای جهان

کوشش کرده ایم حجم نسبتاً زیادی از مطالب را با فونت مناسب و قابل مطالعه و همراهی تصاویر مناسب و بزرگ به خواننده ارائه نماییم. تصاویر را به عنوان ابزاری برای اطلاع رسانی سریع و جذاب به کار گیریم. در صفحه بندی تا حد امکان از سبک های نوین تر استفاده شده است.

در مواردی که نیاز است مصادیق خارجی معرفی شده و روشن شود که در کشورها و شهرهای هم رده و توسعه یافته تر جهان چه می گذرد، از پژوهش های بین المللی و ترجمه استفاده می کنیم. به طور کلی تلاش شده که حجم مطالب تا حد امکان کم باشد تا مخاطب خاص ما بتواند با وقت محدود خود مطلب مورد علاقه اش را بخواند.

در طی این سه سال به مرور و با حمایت افراد مختلف، مشاوران نشریه و باز خوردهای گرفته شده، تلاش شد که از نشریه به عنوان یک رسانه مکتوب پژوهشی، آموزشی، تحلیلی، اطلاع رسانی و حرفه ای بهره گرفته شود. موضوعات مختلف به روش های حضوری و غیرحضوری را به بحث گذاشته و نتایج آن به مخاطبان عرضه شود. با همکاری وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی، مسؤولان دولتی، عمومی و بخش خصوصی و نهادهای نظارتی برای پیگیری آزاد موضوعات، روبه رو بوده ایم.

امید است در سال های پیش رو، بتوانیم با حفظ استانداردهای مطبوعاتی و اصولی که برای خود تعریف نموده ایم، بر تجربه خود بیفزاییم و در پیشرفت صنعت راه و ساختمان، شهرسازی، معماری و مدیریت شهری در کشور خدمات شایان توجهی آرایه کنیم.

حمایت نشریه با بیان و ارسال نظرات و با یک اشتراک

عاملی که کار کردن در انتشار این نشریه، آن هم بدون پشتوانه را بسیار دشوار و پر تنش نموده، افزایش بی رویه قیمت کاغذ و انتشار نشریه بوده است. خوانندگان عزیز اگر به ادامه انتشار این نشریه علاقمند هستید با یک اشتراک از آن حمایت و انجام آن را به دیگران توصیه کنید. همچنین با همکاری در آرایه مقالات علمی و اطلاعات تخصصی به نشریه، با اختصاص دقایقی برای نوشتن یک یادداشت یا مصاحبه، به پر شدن این نشریه یاری رسانید.

محسن ابراهیمی مجرد



بخش اول: جهانشهر
I. World City

اهم برنامه‌های وزیر راه و شهرسازی؛ ارتقای سطح مشارکت
بخش خصوصی در توسعه راه و شهرسازی
The Main Programs of the Minister of Road and City Planning

توسعه حمل و نقل همگانی در پایتخت
Development of Public Transportation in the Capital City



حرف اول: اهم برنامه‌های وزیر راه و شهرسازی ارتقای سطح مشارکت بخش خصوصی در توسعه راه و شهرسازی

The Main Programs of the Minister of Road and City Planning

شهرهای جهان: برنامه‌های وزارت راه و شهرسازی توسط دکتر عباس آخوندی اعلام گردید. در این مقاله اهم این برنامه‌ها ارایه شده است.

حمل و نقل جاده‌ای

۱- توجه خاص و ویژه به امر کاهش مرگ و میر ناشی از تصادفات جاده‌ای با توجه به آثار زیانبار انسانی اقتصادی، اجتماعی و ملی آن ۲- توسعه سیستم‌های هوشمند جاده‌ای شامل سیستم‌های دور بین‌های نظارت تصویری، دستگاه‌های تردد شمار بر خط در جهت افزایش ایمنی و خدمات حمل و نقل و جاده‌ای ۳- ارتقای کمیسیون ایمنی به سازمان ملی ایمنی ۴- بهبود شیوه‌های نگهداری راه‌های کشور و استفاده از ظرفیت‌های بخش خصوصی در تامین تجهیزات و مواد و مصالح مورد نیاز ۵- استقرار و توسعه سیستم سطح سرویس در طبقه بندی راه‌های کشور برای سرمایه‌گذاری بهینه در بهسازی و نگهداری آنها ۶- افزایش سطح خدمات نگهداری و بهسازی جاده‌ای با اجرای مناسب روکش آسفالت، تهیه و نصب علائم و تجهیزات ایمنی، تقویت ناوگان راهداری و رفع نقاط پرحادثه.

حمل و نقل ریلی

۱- اتصال به شبکه‌های ریلی بین‌المللی به منظور عبور کالا و مسافر ترانزیت ۲- ایجاد پهنه‌های ریلی برای جابه‌جایی مسافر با توجه به طرح‌های توسعه شهری ۳- استقرار نظام مستقل تنظیم مقررات ریلی به منظور حمایت از سرمایه‌گذاری بخش خصوصی جهت دسترسی مطمئن به شبکه تنظیم رژیم حقوقی مسئولیت‌ها و قیت‌گذاری منصفانه خدمات ۴- برنامه ریزی برای نوسازی ناوگان ریلی و خارج نمودن ناوگان فرسوده و همچنین افزایش واگن‌ها و لکوموتیوها در جهت افزایش سهم حمل و نقل ریلی در بار و مسافر توسط بخش خصوصی.

حمل و نقل و هوایی

بهبود و توسعه ناوگان حمل و نقل هوایی با کمک بخش خصوصی ۲- ایجاد خطوط تاکسی هوایی با کمک بخش خصوصی ۳- کاهش سن ناوگان ۴- افزایش صندلی تا ۱/۵ برابر وضع موجود ۵- کاهش محدودیت‌های حمل و نقل هوایی.

حمل و نقل دریایی

۱- استفاده از ظرفیت ایجاد شده در بنادر کشور ۲- توسعه زیر ساخت‌های دریایی برای رونق گردشگری دریایی برای رونق گردشگری دریایی ۳- ارتقای کیفیت فرآیندهای مدیریت بنادر و خدمات گمرکی.

زمین، مسکن و شهرسازی

۱- احیای قانون جامع شهرسازی و معماری ۲- یکپارچه سازی نظام طرح‌ریزی و کنترل بین شهر و روستا در کلیه سطوح ملی، منطقه‌ای و ناحیه‌ای ۳- واگذاری تدریجی تهیه و تصویب طرح‌ها به شهرداری‌ها همراه با بازنگری در وظایف و اختیارات شوراهای شهرداری‌ها همراه با ظرفیت سازی در تشکیلات آنها ۴- رفع و منع هرگونه تبعیض در برخورداری از ثمرات توسعه و عمران ۵- تضمین حقوق متقابل توسعه و خدمات ۶- تطویل مدت اجاره واحدهای مسکونی در جهت حمایت از حقوق حقوق مستأجران ۷- حمایت از گروه‌های آسیب‌پذیر اقتصادی و اجتماعی ۸- بهسازی پهنه‌های گرفتار فقر شهری و نوسازی بافت‌های فرسوده و جلوگیری از سوداگری اراضی واقع در این محدوده‌ها ۹- ایجاد مبانی حقوقی و ثبتی لازم برای تسهیل امر مشارکت بخش خصوصی در تجمیع و نوسازی بافت‌های فرسوده ۱۰- بازسازی نظامات حرفه‌ای به منظور ارتقای استانداردهای حرفه‌ای به سطح رقابت بین‌المللی ۱۱- ایجاد مرجعیت تخصصی حرفه‌ای در امر شهرسازی و معماری و پاسداری از ارزش‌های شهرسازی و معماری ملی و اسلامی ۱۲- تجدید نظر در ضوابط و نحوه صدور صلاحیت شرکت‌های مهندسی مشاور در جهت واگذاری اختیارات بیشتر به حرفه ۱۳- ارتقای دائمی استانداردها و شاخص‌های کیفیت محیط و زیرساخت‌ها ۱۴- مشارکت دادن شهرداری‌ها و نهادهای اجتماعی و خیریه مردم در افزایش بهره‌وری، تأمین خدمات زیربنایی و بهبود محیط مسکونی مجموعه‌های مسکن مهر ۱۵- بررسی خدمات زیربنایی مسکن مهر و تدبیر برای حل مشکلات خریداران ۱۶- تدوین روش مناسب و اخذ مجوزهای لازم برای ایجاد رابطه منطقی بین بارانه هدفمندی، اقساط پرداختی خریداران مسکن مهر و هزینه‌های تأمین خدمات زیربنایی آنها با همکاری مجلس محترم و نهادهای ذیربط ۱۷- حمایت از تأسیس شهرک‌های مسکونی توسط بخش خصوصی با استفاده از قانون ایجاد شهرک‌ها ۱۸- حمایت از ایجاد صندوق‌های سرمایه‌گذاری مسکن و رفع موانع از طریق بازنگری در مقررات مربوط ۱۹- احیای شهرسازی محله محور ۲۰- تدوین ضوابط فنی، معماری و شهری بلند مرتبه سازی ۲۱- حمایت از تجارب ساخت صنعتی مسکن و بهبود شیوه‌ها برای اقتصادی شدن روش‌های نوین ۲۲- مشارکت فعال در بهبود کیفیت ساخت و ساز ساختمان‌های مسکونی ۲۳- توجه خاص به نوسازی روستاها و ایمن سازی ساختمان‌های موجود در برابر خطر زلزله و سایر خطرات طبیعی ۲۴- ایجاد تمرکز در ساخت ساختمان‌های اداری، ورزشی، فرهنگی، درمانی، از طریق تقویت سازمان مجری ساختمان‌ها برای ارتقای کیفیت طراحی و اجرا و مدیریت حرفه‌ای بر مهندسان مشاور و پیمانکاران.

توسعه حمل و نقل همگانی در پایتخت

Development of Public Transportation in the Capital City



■ ویژگی‌های ساخت و بهره‌برداری متروی تهران در سطح خاورمیانه و جهان چیست؟

تمرکز و اهتمام مدیریت شهری موجب شده است حمل و نقل زیرزمینی پایتخت، در قامت جهانی عرض وجود کند. براساس آمار موجود متروی تهران از نظر طول خطوط و نیز شمار مسافران رتبه نخست را بین کل متروهای خاورمیانه در اختیار دارد. متروی تهران که براساس ارزیابی‌های گوناگون در بین یکی از ۳۰ متروی برتر جهان قرار دارد، از نظر طول خطوط رتبه بیست و دوم و از نظر تعداد ایستگاهها رتبه سی‌ام دنیا را در اختیار دارد.

در حال حاضر روزانه حدود ۳ میلیون سفر با متروی تهران که یکی از ۳ متروی ارزان دنیاست انجام می‌شود. سال گذشته نیز جمعاً بیش از ۶۰۰ میلیون سفر با متروی پایتخت انجام شد که به این ترتیب از ابتدای تأسیس مترو تا پایان سال ۹۱ و در مدت ۱۴ سال، مجموعاً ۴/۵ میلیارد سفر از طریق متروی تهران صورت گرفته است. شبکه متروی پایتخت با دارا بودن ۱۵۰ کیلومتر خط در قالب ۸۵ ایستگاه و نیز با در اختیار داشتن یک هزار و ۵۰۰ دستگاه واگن در قالب ۱۵۰ رام قطار، به صورت بی وقفه هر روز به حدود ۳ میلیون مسافر خدمات رسانی می‌کند، اما بیش از دو سوم امکانات و تجهیزات موجود مترو تهران در مدت ۸ سال اخیر احداث و به کار گرفته شده است. باید اشاره نمود که تنها ۱۵ درصد سیستم مترو اصطلاحاً است که این میزان هم فاقد آزیست می‌باشد.

در خصوص توسعه خط ۳ مترو، تاکنون بیش از ۷۰ درصد از عملیات عمرانی تونل سازی بخش شمالی خط محقق شده و برنامه ساخت این بخش از خط ۳ نیز طبق پیش بینی زمان بندی پیش می‌رود.

در حال حاضر همچنین امکان سنجی توسعه ۲۰ کیلومتری شمال این خط به سمت لواسانات و نیز توسعه این خط به سمت اسلامشهر از جنوب غربی در دست بررسی و امکان سنجی است که می‌توان گفت با تحقق این امر علاوه بر تأثیرات ترافیکی بسزایی که خواهد داشت، خط ۳ به عنوان یکی از بلندترین خطوط مترو معرفی خواهد شد. در حال حاضر خط ۳ مترو با طول ۳۵ کیلومتر به عنوان طولانی‌ترین خط مترو در خاورمیانه مطرح است.

شهرهای جهان: توسعه حمل و نقل همگانی در شهر تهران ضروری ترین برنامه مدیریت شهری است. با مهندس سید جعفر تشکری هاشمی، معاون حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران در این زمینه گفتگویی داشتیم:

■ آیا در بزرگراه طبقاتی صدر خط اتوبوس تندرو احداث می‌شود؟

خط شش اتوبوس تندرو در آینده نزدیک و پس از بهره‌برداری از بزرگراه طبقاتی صدر احداث و مورد بهره‌برداری قرار می‌گیرد. همانطور که شهردار تهران اعلام کرده بودند، هیچ معبر و بزرگراهی در شهر مورد بهره‌برداری قرار نمی‌گیرد مگر اینکه سهم حمل نقل عمومی در آن معبر دیده شود. از این رو با اتمام پروژه بزرگراه طبقاتی صدر خط شش اتوبوس تندرو در طبقه هم‌سطح بزرگراه صدر اجرا خواهد شد.

■ اثرات ترافیکی تونل نیایش در شهر تهران چیست؟

تونل نیایش ترافیک کل شهر تهران را تحت تأثیر قرار می‌دهد. انجام این طرح عظیم شهری در ابتدا غیر ممکن به نظر می‌رسید اما با هدایت هوشمندانه شهردار تهران و با برنامه‌ریزی دقیق حوزه معاونت فنی و عمرانی به عهد خود با مردم وفا کردیم و این تونل در مدت زمان ۶۹۴ روز آماده و تحویل شهروندان شد. افرادی که با القابای مهندسی آشنایی دارند، معنای حفاری تونلی به طول بیش از ۱۰ کیلومتر با سطح مقطع ۴۷۰ مترمربع در دل خاک‌های آبرفتی شهر تهران را می‌دانند. حجم خاک‌برداری انجام شده در این پروژه ۲۰۰ هزار مترمکعب بوده ضمن اینکه ۲۷۰ هزار متر مکعب بتن ریزی نیز در آن صورت گرفته است. هدف از توسعه زیر ساخت‌های شهر و ساخت پل‌ها، بزرگراه و تونل‌های شهری به تصویر کشیدن توانمندی‌های فنی و مدیریتی نیست. هدف از گسترش این زیرساخت‌ها، خدمت به مردم و گشایش گره‌های از مشکلات روزمره آن‌هاست. سعی کرده‌ایم تا سازه‌هایی مانند پل‌ها، بزرگراه و تونل‌های شهری را به عناصر مشکل گشای شهر تبدیل کنیم. تونل نیایش در شرایط تحریم بین‌المللی با همت و اراده نیروهای پرتلاش داخلی به ثمر نشست است.

۶۰۰ میلیون سفر با مترو در سال

شهرداری تهران کل ۱۴۰ میلیارد تومان رقم مصوبی را که باید در اختیار شرکت بهره‌برداری مترو قرار می‌داد پرداخت کرده است. دولت از ۱۴۰ میلیارد تومان تنها حدود ۱۲/۵ میلیارد تومان را سال گذشته در اختیار مترو قرار داد.

در روزهای پایانی سال گذشته ۱۹ دستگاه پله برقی خریداری شد که تاکنون ۱۴ دستگاه آن ترخیص شده و در حال نصب در ایستگاه‌های پیروزی و استاد معین است. ۱۶ ایستگاه خط ۴ هم اکنون دارای پله برقی است. در آینده‌ای نزدیک با نصب ۱۹ پله برقی دیگر بخش عمده مشکل خط ۴ برطرف می‌شود.

برای خرید ۳۰ دستگاه پله برقی دیگر نیز سفارش داده شده است بخشی از این پله برقی‌ها در ایستگاه‌هایی که خرابی زیادی رخ می‌دهد، جایگزین خواهد شد و بخش دیگر در خط ۳ متروی تهران به کار گرفته می‌شود.

متروی تهران در خاورمیانه از نظر طول خطوط و شمار مسافران دارای رتبه نخست است. متروی تهران در دنیا از نظر تعداد مسافر رتبه دوازدهم، طول خطوط رتبه سی‌ام و قیمت بلیت رتبه سوم را داراست و به این ترتیب جزو ارزان‌ترین متروهای دنیا به شمار می‌رود که خدمات آن تقریباً رایگان است.

در روزهای شلوغ شمار سفرهای مترو به ۳ میلیون مورد می‌رسد. ضریب سفر تهرانی‌ها ۱/۴ است و روزانه ۲ میلیون و ۲۰۰ هزار مسافراز مترو استفاده می‌کنند. در طول سال ۹۱ بالغ بر ۶۰۰ میلیون سفر در متروی تهران انجام شد. برای کل این سفرها حدود ۳۵۰ میلیون کیلووات ساعت انرژی مصرف گردید. به این ترتیب می‌توان گفت که به ازای هر سفر مترو نیم کیلووات ساعت انرژی مصرف می‌شود. از ابتدای تأسیس مترو در ۱۴ سال گذشته تاکنون بالغ بر ۴/۵ میلیارد سفر در این سامانه انجام شده است. همچنین ۲ میلیارد ساعت از وقت شهروندان تهران به دلیل استفاده از ناوگان مترو صرفه جویی شده است. توسعه مترو در حوزه ناوگان و خدمات طی ۷ سال دوم عمر مترو ۲ برابر ۷ سال اول می‌باشد.

در همه مدیریت‌های ۲۰ سال گذشته تنها ۷۹ کیلومتر مترو به بهره‌برداری رسیده بود که ۴۵ کیلومتر آن روی زمین و تنها ۳۴ کیلومتر آن زیرزمین بود. ضمن اینکه کل ایستگاه‌های مترو تنها ۳۷ ایستگاه و میانگین جابجایی مسافر در مترو روزانه ۶۶۰ هزار سفر از طریق ۳۰۰ دستگاه واگن مترو بود و این همه فعالیت مترو تا سال ۸۴ بود.

مترو به انتخاب اول مردم تهران تبدیل شده است

با تأکید شهردار محترم تهران مبنی بر توسعه حمل و نقل انبوه همگانی به عنوان راه حل برون رفت از مشکلاتی نظیر آلودگی هوا، تراکم ترافیک، کاهش اتلاف وقت مردم، با تهیه و تدوین یک برنامه ریزی دقیق و از پیش تعیین شده نسبت به توسعه شبکه مترو اقدام کرده‌ایم، به نحوی که امروز مترو به انتخاب اول مردم تهران تبدیل شده است.

مجلس شورای اسلامی ساخت سالی ۲۲ کیلومتر مترو و شورای اسلامی شهر تهران و شورای عالی ترافیک کشور ساخت سالی ۱۸/۸ کیلومتر مترو را پیش‌بینی کردند. در حالی که قبل از این هر سال کمتر از ۴ کیلومتر مترو ساخته شده بود و برای انجام این کار یک برنامه‌ریزی گسترده صورت گرفت.

تغییر شیوه حفرتونل مترو از روش دستی که زمان بر و کم سرعت است به روش مکانیزه و تجهیز به دستگاه‌های بزرگ حفاری تونل موسوم به TBM با قطر ۹ متر و ۱۵ سانتی‌متر و به کارگیری ۴ دستگاه از آن در سه خط مترو که شامل خطوط ۶، ۴ و ۷ می‌باشد، بخشی از این برنامه‌ریزی بود.

هر دستگاه TBM به طور متوسط روزانه ۲۰ متر تونل حفاری می‌کند. یعنی این ۴ دستگاه روزانه ۸۰ متر تونل متروی کامل شده و قابل بهره‌برداری تحویل می‌دهد و سالانه به ۲۴ کیلومتر می‌رسد و با احتساب ۶ کیلومتر روش دستی، ظرفیت ساخت سالانه ۳۰ کیلومتر مترو در تهران را به وجود آورده‌ایم.

■ چه پیشرفت‌هایی در توسعه اتوبوس‌های تندرو (BRT) انجام شده است؟

BRT یک تفکر جدید مدیریتی بود. توسعه زیر ساخت‌های حمل و نقلی و هم‌زمانی توسعه کیفی و کمی حمل و نقل عمومی دو سیاست مدیریت شهری است که متکی و مبتنی بر خواسته شهروندان تهرانی شکل گرفته و مسیر تکاملی اش را با سرعت پشت سر می‌گذارد. در پروژه اتوبوس‌های تندرو یا همان BRT در تهران دو پیام نهفته است. نکته اول این که به دلیل شدت نیاز شهروندان به توسعه زیر ساخت‌های حمل و نقلی، نیازمند راه کارهای جدید هستیم تا بتوانیم جابه‌جایی شهروندان را تسهیل و تسریع کنیم. نکته دوم این که به خدمات رسانی به شهروندان کیفیت ببخشیم. اگر ما تأکید می‌کنیم حمل و نقل شهری باید به سمت حمل و نقل انسان محوری سوق پیدا کند و نیازهای شهروندان با یک دیدگاه کیفی مورد توجه قرار بگیرد به BRT نه تنها به عنوان یک سیستم جدید حمل و نقل همگانی بلکه به عنوان یک تفکر جدید مدیریتی نگاه می‌کنیم به طوری که پس از چند سال BRT به یک مطالبه جدی مردم تبدیل شده است.

روزانه صدها تن مواد آلاینده سمی و مہلک تولید و مردم این شهر آن را تنفس می‌کنند و مدیریت شهری در قبال این موضوع نمی‌تواند بی‌تفاوت باشد و تمام همت خود را در چارچوب پاسخگویی به نیازهای مردم شهر از طریق توسعه حمل و نقل عمومی در دو بخش اتوبوسرانی به ویژه اتوبوس‌های BRT و حمل و نقل ریلی یا همان مترو گذاشته ایم.

بنیان‌گذار اتوبوس‌های BRT در کشور مدیریت شهری تهران بود که توانستیم برای نخستین بار در کشور در سال ۸۶ آن را در تهران پایه گذاری کنیم. پس از گذشت ۵ سال در حال حاضر ۷ خط BRT به طول ۱۱۵ کیلومتر در دست بهره‌برداری است که این ۷ خط ۴۵ درصد جابجایی‌های شبکه اتوبوسرانی تهران را پشتیبانی می‌کند. سیستم BRT به صورت یک شبکه ماتریسی کامل می‌شود. خطوط BRT تنها ۳/۵ درصد طول خطوط شبکه اتوبوسرانی و تنها ۲۰ درصد ناوگان اتوبوسرانی تهران را شامل می‌شوند اما ۴۵ درصد جابجایی‌های اتوبوسرانی را پشتیبانی می‌کند که این نشان دهنده موفقیت این سیستم و ارزشمندی آن است. سرعت متوسط شبکه اتوبوسرانی تهران یک جهش را تجربه کرده و ما توانسته‌ایم سرعت خود را از ۱۷ کیلومتر به ۲۳ کیلومتر برسانیم که بخشی از این تحول را BRT رقم زده و به طور میانگین در ۶ سال گذشته هر سال یک کیلومتر افزایش سرعت داشته ایم. این به معنای آن است که زمان سفر را به عنوان یکی از مولفه‌های اصلی خدمات رسانی ناوگان کاهش داده ایم. علاوه بر آن توانسته‌ایم با بهره‌وری بالا شبکه BRT را اداره کنیم ضمن اینکه با ورود اتوبوس‌های دو کابین با کیفیت بالا به شهر تهران رضایت نسبی مردم را نسبت به BRT تأمین کرده و اعتماد مسافران را به این سیستم جلب نماییم.

به زودی ۳ خط جدید اتوبوس‌های BRT در تهران راه اندازی خواهند شد که با افتتاح این خطوط جدید BRT حمل و نقل عمومی تهران را به صورت یک شبکه ماتریسی کامل خواهیم کرد به نحوی که مردم بتوانند از شرق تا غرب و از شمال تا جنوب شهر و از چهار گوشه شهر تا مرکز شهر را با این شبکه که به عنوان مکمل شبکه مترو عمل می‌کند، طی کنند. حمل و نقل عمومی منابع مالی از مدیریت شهری را می‌بلعد. اتوبوس‌های دو کابین سهم زیادی از منابع مالی مدیریت شهری را بلعیده و به عنوان نمونه در گذشته ۱۷/۵ درصد قیمت هر اتوبوس ۹۰ میلیون تومانی یعنی تنها ۱۶ میلیون تومان را پرداخت می‌کردیم. اما با توجه به عدم امکان استفاده از ارز پایه یا مرجع و با قیمت ارز مبادلاتی، در حال حاضر هر اتوبوس دو کابین ۷۰۰ میلیون تومان هزینه دارد. این موضوع به عنوان یکی از مشکلاتی که با آن مواجه هستیم نشان دهنده فشاری است که منابع مالی مدیریت شهری را می‌بلعد و ما چاره‌ای جز تأمین این منابع نداریم. در حال حاضر سه شرکت داخلی سازنده اتوبوس با کمک شرکت‌های خارجی طرف قرارداد در حال تولید اتوبوس‌های دو کابین هستند و ما همچنین این اتوبوس‌ها را وارد ناوگان می‌کنیم. با این وجود ناوگان اتوبوسرانی تهران در حال تبدیل شدن به یک ناوگان فقیر از نظر کیفیت و کمیت اتوبوس هاست چرا که بسیاری از اتوبوس‌ها عمر مفید خود را کرده‌اند و از نظر کیفی کیفیت آن‌ها به تدریج دارد کاهش پیدا می‌کند. از نظر کمی نیز تعداد اتوبوس‌های موجود کافی نمی‌باشد. مجموع اتوبوس‌های

بیش از هزار واگن به خطوط مترو افزوده شده که تماماً از سوی شرکت واگن‌سازی مترو ارایه شده است. این ظرفیت سبب شده متوسط سفر روزانه نیز از حدود ۱/۵ میلیون به حدود ۱/۸ میلیون سفر و رکورد جابجایی مسافر از ۲ میلیون مسافر در روز به ۳ میلیون مسافر در روز افزایش یابد. عملکرد بهره‌وری خطوط مترو نشان از کاهش تاخیر متوسط هر حرکت مسافر از ۷/۸ ثانیه به ۳/۶ ثانیه شده است. تاکنون توان ساخت واگن‌ها در واگن‌های دو طبقه به میزان ۶۵ درصد و در واگن‌های یک طبقه به ۵۵ درصد رسیده است. در برنامه توسعه شبکه متروی تهران، خطوط ۱، ۲، ۳، ۴، ۵، ۶ و ۷ پیش‌بینی شده که در مجموع دارای ۲۹۳ کیلو متر طول و ۱۷۴ ایستگاه خواهد بود.

اقدامات مهم دیگر شهرداری تهران ایجاد سامانه اتوبوس‌های تندرو بود در حالی که تمام اتوبوس‌های این سامانه هم توسط خود شهرداری و در راستای خدمات رسانی مطلوب به شهروندان تأمین شد. در طول ۳ سال گذشته دولت هیچ اقدامی در خصوص نوسازی ناوگان اتوبوسرانی انجام نداده است. ۳۰۰ دستگاه اتوبوس دو کابین به ناوگان اتوبوسرانی و شبکه شرکت واحد وارد میشود که همه از سوی شهرداری تأمین اعتبار شده است که با احتساب ۶۲۵ اتوبوس دو کابین قبلی میتوان گفت جمع اتوبوس‌های دو کابین به ۹۲۵ دستگاه می‌رسد. این در حالی است که این ۳۰۰ دستگاه از قرارداد ۷۰۰ دستگاه اتوبوس دو کابین است که توسط شهرداری تهران منعقد شده که با این احتساب ۴۰۰ اتوبوس دو کابین دیگر در راه خواهد بود. همچنین نسل جدیدی از اتوبوس‌ها به نام مترو باس‌های شهری وارد شبکه اتوبوسرانی شده که آن هم توسط شهرداری تأمین اعتبار شده است. همچنین تریل باس‌هایی با قابلیت جدا شدن به ناوگان شرکت واحد اضافه خواهند شد. در حال حاضر ظرفیت تولید یک مترو باس در هر هفته در داخل کشور وجود دارد که تا به امروز قرارداد ۲۰ دستگاه توسط شهرداری تهران منعقد شده است. اتوبوس‌های با سوخت دوگانه یا هیبریدی (HYBRIDE) نیز در شبکه اتوبوسرانی تهران به کار گرفته شده‌اند. این اتوبوس‌ها با استفاده از موتور مکانیکی انرژی الکتریکی تولید می‌کنند و تنها استارت زدن آنها با سوخت گازوئیل استاندارد پورو ۵ صورت می‌گیرد. به همین دلیل میزان آلاینده‌ی این اتوبوس‌ها در حد صفر است. مصرف انرژی این اتوبوس‌ها نیز ۴۰ درصد کمتر از سایر انواع اتوبوس‌ها میباشد. این اتوبوس‌ها نقش عمده‌ای در حفاظت محیط زیست و کاهش آلودگی‌های زیست محیط دارند. یکی دیگر از اقداماتی که در حوزه حمل و نقل انقلاب ایجاد کرد ایجاد شبکه هوشمند و سیستم بلیت‌های الکترونیک بود. سیستمی که امروز بیش از ۹۸ درصد ناوگان اتوبوسرانی و ۱۰۰ درصد ایستگاه‌های مترو به آن مجهز هستند و بیش از ۹۵ درصد شهروندان از آن استفاده می‌کنند.

ارتقای فرهنگ ترافیک

خدمت رسانی در کلان‌شهری مانند تهران مشکلات خاص خود را دارد. مسائلی از قبیل شرایط جغرافیایی، انبوه جمعیت و انبوه خودروهایی که در این شهر تردد می‌کنند، آلودگی هوا و شرایط اقتصادی مردم و بسیاری از شاخص‌های دیگر به این مشکلات دامن می‌زنند.

در طی ۱۰۰ سال که از زمان ورود خودرو به کشور می‌گذرد متأسفانه تنها به موضوعات سخت‌افزاری مانند خودروها، راه‌ها توجه شده و فرهنگ ترافیک و موضوعات نرم‌افزاری آنطور که باید و شاید مورد توجه قرار نگرفته است، به همین دلیل امروز ما شاهد ضعف فرهنگ ترافیک در کشور هستیم و برای رفع این معضل یکی از اصلی‌ترین قدم‌هایی که باید برداشته شود اصلاح و نهادینه کردن فرهنگ صحیح ترافیکی در کشور است.

در بودجه پیشنهادی سال ۹۲ از ۱۲ هزار میلیارد تومان بودجه پیشنهادی، بیش از پنج هزار میلیارد تومان برای حوزه حمل و نقل و زیرساخت‌های آن پیش‌بینی شده که این نشان از توجه و اهمیت توسعه حمل و نقل عمومی برای مدیریت شهری دارد.

فعال تهران تنها ۶ هزار دستگاه است که همین تعداد نیز دارند کهنه، فرسوده و از رده خارج می‌شوند در حالی که براساس طرح جامع حمل و نقل و ترافیک تهران که به تصویب شورای اسلامی شهر تهران و شورای عالی ترافیک کشور نیز رسیده می‌بایست ۱۱ هزار دستگاه اتوبوس در تهران داشته باشیم که با احتساب توافقات مرحله اول اجرای طرح هدفمندسازی یارانه‌ها، می‌باید به ۱۳ هزار دستگاه می‌رسید. در واقع اتوبوسرانی تهران را در شرایط اضطرار داریم اداره می‌کنیم.

سیستم اتوبوسرانی را به صورتی برنامه ریزی کرده ایم که دسترسی مردم به تمام نقاط شهر فراهم شود. این مهم در بخش BRT اتفاق افتاده است. علاوه بر این از مرحله اول اجرای طرح هدفمندسازی یارانه‌ها همان طور که پیش‌بینی می‌کردیم، اقبال مردم به استفاده از ناوگان حمل و نقل عمومی از جمله بخش اتوبوسرانی بیشتر شده است.

بر این اساس راه اندازی اتوبوس‌های دو کابین را از سال ۸۶ در دستور کار قرار دادیم. و پیش‌بینی می‌شد که این اتوبوس‌ها روزی بار اصلی شبکه اتوبوسرانی را به دوش بکشند و حال این نوید را به مردم می‌دهیم که تا قبل از پایان سال جاری تا سقف ۳۰۰ دستگاه اتوبوس جدید دو کابین به ناوگان اتوبوسرانی اختصاص یابد. بخش عمده‌ای از این اتوبوس‌های جدید به نیمه جنوبی شهر اختصاص پیدا خواهد کرد تا بخشی از مشکلات شهروندان جنوب شهر را کاهش دهد.

ویژگی‌های برجسته توسعه حمل و نقل همگانی در پایتخت کدامند؟

تهران کلان‌شهری است که با ۸ میلیون جمعیت ساکن و ۱۲ میلیون جمعیت شناور در طول روز نیازمندی‌های خاص خود را دارد. به عنوان مثال ۲۲ میلیون جابه‌جایی در روز یکی از این نیازمندی‌هاست که می‌بایست این نیاز را تأمین کنیم تا حداکثر میزان ممکن از ۲۲ میلیون جابه‌جایی با حمل و نقل عمومی صورت بگیرد.

امروز بیش از ۱۰ میلیون جابجایی در روز توسط ناوگان حمل و نقل عمومی صورت می‌گیرد. با این حال شهرداری تهران با اتکا به توان متخصصان توانست سهم خدمت رسانی را در جابجایی‌های روزانه به ۶۰ درصد برساند. البته اگر وصول بودجه‌های قانونی انجام می‌شد امروز سهم ۷۵ درصدی جابجایی توسط حمل نقل عمومی تحقق می‌یافت.

براساس قانون سهم ۷۵ درصدی حمل و نقل عمومی در جابجایی‌های روزانه، مترو تهران باید ۳۰ درصد از کل جابجایی‌ها باشد. این بدان معناست که باید ۲۴۰ کیلومتر شبکه خطوط طراحی شده مترو محقق شود.

ساخت تونل مترو به دست متخصصان ایرانی نقطه عطفی در مدیریت کنونی شهری بود تا جایی که توان ساخت تونل مترو از سالی ۲/۵ کیلومتر به ۲۰ کیلومتر افزایش یافت در حالی که این افزایش به دست متخصصان ایران بوده است. ساخت توامان خطوط مترو در حالی که در بیشتر شهرهای پیشرفته کار ساخت تونل محدود به یک خط می‌شود از جمله دیگر افتخارات تهران است. برای نمونه میتوان به ساخت مترو در شهرهای پکن و شانگهای اشاره کرد. در آستانه بازی‌های المپیک سرمایه‌های عظیم در اختیار شرکت‌های مترو قرار گرفت به طوری که ساخت ۳ خط مترو از سال ۲۰۰۱ تا ۲۰۰۸ بالغ بر ۷/۶۹ میلیارد دلار برای چینی‌ها هزینه در برداشت. حال آنکه در ۸ سال گذشته شهرداری تهران به همین میزان خطوط مترو احداث کرده اما نه تنها از بودجه‌های عمرانی مصوب مجلس به طور صد درصدی خیری نبود بلکه ۲ میلیارد دلار صندوق توسعه ملی که برای مترو کل کشور در نظر گرفته شده و باید ۹۰ درصد آن به تهران اختصاص داشته باشد هم خبری نشد. استفاده بهینه از دستگاه‌های مکانیزه حفار و به کارگیری در خطوط دیگر نشان از تخصص ایرانی دارد زیرا در نقاط دیگر دنیا ماشین‌های حفار مکانیزه بعد از استفاده دفن می‌شوند اما برای صرفه جویی‌های اقتصادی مدیریت شهری توانسته این ابتکار را کار ببندد تا این ماشین‌های حفار در نقاط دیگر به کار گرفته شوند. ساخت واگن‌های موتور به دست شرکت واگن‌سازی یکی دیگر از مصادیق خودکفایی در حوزه حمل و نقل شهری است تا جایی که در چند سال گذشته



بخش دوم: نمونه‌های جهانی

II. International Examples

مقایسه کلی سیستم‌های حمل و نقل عمومی قطار سریع السیر
شهری (مترو) در برخی از شهرهای جهان
**General Comparison of Rail Rapid Public Transportation
(Metro) Systems in some Cities of the World**

متروی قاهره
Cairo Metro

متروی دبی
Dubai Metro



مقایسه کلی سیستم‌های حمل و نقل عمومی قطار سریع السیر شهری (مترو) در برخی از شهرهای جهان

General Comparison of Rail Rapid Public Transportation (Metro) Systems in some Cities of the World

گردآورنده: دکتر مینا ابراهیمی
By: Mina Ebrahimi, Ph.D.

با توجه به آمار ارائه شده در مقاله سیستم‌های حمل و نقل عمومی مترو در کلانشهرهای جهان در شماره ۸ و ۹ نشریه شهرهای جهان، در این مقاله مقایسه کلی و اجمالی سیستم‌های حمل و نقل عمومی مترو در ۹ کلانشهر جهانی به شرح جدول زیر ارائه می‌شود. نسبت طول خطوط مترو به تراکم جمعیت از رابطه ذیل به دست آمده است:

$$dm = dp / lm$$

تراکم خطوط مترو = dm
تراکم جمعیت نفر / هکتار = dp
طول خط = lm

ردیف	نام شهر	جمعیت شهر (P) (نفر)	مساحت شهر (a) (هکتار)	تراکم جمعیت (dp) نفر / هکتار	طول خطوط مترو (lm) (کیلومتر)	نسبت طول خطوط مترو به تراکم جمعیت $lm/dp = dm1$	رتبه بندی	نسبت جمعیت به طول خطوط مترو $p/lm = dm2$	رتبه بندی
۱	توکیو	۱۳/۰۰۰/۰۰۰ (سال ۲۰۱۲)	۲۱۸/۸۰۰	۵۹/۴۱	۲۰۳	۳/۴۲	۴	۶۴/۳۹	۸
۲	مسکو	۱۱/۵۰۰/۰۰۰	۲۵۱/۰۰۰	۴۵/۸۲	۳۰۸/۷	۶/۷۴	۲	۳۷/۲۵۲	۴
۳	تایپه	۲/۶۰۰/۰۰۰	۲۷/۱۰۰	۹۵/۹۴	۱۱۴/۶	۱/۱۹	۹	۲۲/۶۸۷	۳
۴	لندن	۸/۰۰۰/۰۰۰	۱۵۷/۰۰۰	۵۰/۹۵	۴۰۲	۷/۸۹	۱	۱۹/۹۰۰	۲
۵	هنگ کنگ	۷/۱۰۰/۰۰۰ (سال ۲۰۱۱)	۱۱۰/۰۰۰	۶۴/۵	۱۷۵	۲/۷۱	۶	۴۰/۵۷۱	۵
۶	مادرید	۳/۳۰۰/۰۰۰	۶۰/۶۰۰	۵۴/۴۵	۲۹۳	۵/۳۸	۳	۱۲/۲۶۲	۱
۷	مکزیکوسیتی	۹/۰۰۰/۰۰۰	۱۴۷/۸۰۰	۶۰/۸۹	۲۰۱	۳/۳۰	۵	۴۴/۷۷۶	۶
۸	استانبول	۱۳/۸۰۰/۰۰۰	۵۳۴/۳۰۰	۲۵/۸۳	۳۹	۱/۵۱	۸	۳۵۳/۸۴۶	۹
۹	تهران	۸/۲۰۰/۰۰۰	۱۳۰/۰۰۰	۶۳/۰۷	۱۴۰	۲/۲۴	۷	۵۸/۵۷۱	۷

نتیجه گیری

در مقایسه نسبت طول خطوط مترو به تراکم جمعیت (dm1) شهر لندن رتبه اول و شهر تایپه رتبه نهم (رتبه آخر) و شهر تهران در رتبه هفتم قرار می‌گیرد. در مقایسه نسبت جمعیت به طول خطوط مترو (dm2) شهر مادرید رتبه اول، شهر لندن رتبه دوم و شهر توکیو رتبه هفتم و شهر استانبول رتبه نهم (رتبه آخر) و شهر تهران در رتبه هفتم قرار می‌گیرد. این تجزیه و تحلیل نمایانگر این است که طول خطوط مترو در تهران با جمعیت فعلی باید حداقل به ۳۰۰ کیلومتر برسد تا به رتبه‌های متوسط به بالای استاندارد سرانه طول متروی کلانشهرهای مهم جهان نایل آید.

متروی قاهره

Cairo Metro

شهر قاهره با مساحت ۴۵۳ کیلومتر مربع و با جمعیت حدود ۹ میلیون نفر سال (۲۰۱۱) و منطقه شهری قاهره بزرگ شامل حلوان با جمعیت ۱۷ میلیون نفر، بزرگترین و متراکم ترین شهر در قاره آفریقا و در جهان عرب است. قاهره بزرگ شانزدهمین شهر بزرگ جهان می باشد.

شبکه متروی شهری قاهره در سال ۱۹۸۷ شروع به کار کرد. این شبکه دارای ۳ خط به طول ۷۰/۲ کیلومتر و ۱۵۷ ایستگاه می باشد.

در قطارهای متروی قاهره، ۲ واگن و هر قطار اختصاص به استفاده خانمها دارد. از سال ۲۰۱۱، مترو روزانه ۴ میلیون نفر و سالانه بیشتر از یک میلیارد نفر مسافر را حمل نموده است. خط یک متروی قاهره به طول ۴۳ کیلومتر است و دارای ۳۳ ایستگاه می باشد که ۴/۵ کیلومتر آن به صورت تونل است.

خط ۲ متروی قاهره به طول ۲۱/۶ کیلومتر است که ۱۳ کیلومتر آن به صورت تونل می باشد و دارای ۲۰ ایستگاه است. این خط از تونل زیر رودخانه نیل عبور می کند. خط ۳ متروی قاهره نیز از زیر رودخانه نیل عبور می نماید. طول این خط ۳۰ کیلومتر است و عمدتاً به صورت تونل ساخته شده است. فاز اول خط ۳ از "تابا" به "عباسیا" به طول ۴/۳ کیلومتر در فوریه سال ۲۰۱۲ به بهره برداری رسید. فازهای دیگر این خط در دست طراحی و اجراء می باشد. شهر قاهره با وسعت و جمعیت روز افزون و با ترافیک بسیار متراکم، نیاز مبرمی به توسعه همه جانبه سیستم حمل و نقل همگانی دارد.





متروی دبی Dubai Metro

ایستگاه‌ها به گونه‌ای طراحی شده‌اند که جلوه‌هایی از شهر مدرن دبی را ارائه دهند. انحنای پشت بام ایستگاه‌ها که از زیر زمین به فضای بیرونی امتداد یافته است، به شکل صدف نمایان شده و نمایی از صید مروارید را به ذهن بیننده القا می‌کند. این ایستگاه‌های به طور کلی از نظر نمای بیرونی همسان بوده و اصل فلسفه طراحی آن بر لاف کردن (پیچاندن) ایستگاه‌ها به دور خط مترو استوار است. مدیر بخش ساخت مترو می‌گوید: همه ایستگاه‌ها به شکل حصار فولادی پیچ و خم دار ساخته شده‌اند.

در ماه مه ۲۰۰۵ طراحی و ساخت متروی دبی به مبلغ ۱۲/۴۵ میلیارد دلار آمریکا به کنسر سیومی از شرکت‌های ژاپنی میتسو بیشی (Mitsubishi)، ابایاشی (Obayashi) و شرکت ترکیه‌ای یا پی مرکزی (Yapi Merkezi) و مدیریت پروژه به مشارکت شرکت‌های فرانسوی-آمریکایی سیستم‌ترا و پارسونز (Systra and parsons) داده شد. هزینه واقعی ساخت متروی دبی متعاقباً ۸۰ درصد بیشتر از برآورد اولیه گردید.

پروژه جاه طلبانه متروی دبی قرار است پیشرفته‌ترین شبکه ریلی جهان را به مردم ارائه کند. ایستگاه‌های آن از نظر زیبایی طراحی توأم با ویژگی‌های بین المللی، استثنایی خواهند بود. این ویژگی‌ها شامل جلوه‌های بی بدلیل معماری جذاب برگرفته از چهار عنصر طبیعت یعنی، آب و آتش و خاک و باد، و نورپردازی درونی و پیرامونی هنر مندانه خواهد بود.

همه ایستگاه‌های مترو مجهز به تهویه مطبوع و سرویس‌های بهداشتی خواهند بود. دسترسی "بدون مانع" معلولان و ناتوانان به آسانسور، پیاده‌روهای متحرک، سرویس‌های بهداشتی ویژه معلولان، تابلوها و علائم خوانا، سرگرمی‌های دیداری

شهر دبی یکی از شهرهای امارات متحده عربی است که در جنوب شرقی ساحل خلیج فارس قرار گرفته است. جمعیت شهر دبی در سال ۲۰۱۳، ۲/۱۰۶/۰۰۰ نفر و مساحت آن ۴۱۱۴ کیلومتر مربع می‌باشد.

شبکه مترو دبی به طول ۷۴/۶ کیلومتر، دارای ۴ خط قرمز، سبز، آبی و بنفش است که توسط ۴۷ ایستگاه به هم متصل می‌شود. تمام ایستگاه‌ها دارای سیستم پیشرفته تهویه هوا است. مترو دبی ارزان‌ترین خطوط متروی جهان پس از متروی تهران است.

اولین فاز این مترو با ۱۰ ایستگاه در ۹ سپتامبر ۲۰۰۹ توسط محمد بن راشد آل مکتوم، حاکم دبی افتتاح شد و از فردای آن روز از ساعت صبح شروع به کار کرد. مترو دبی اولین شبکه خطوط مترو در سراسر شبه جزیره عربستان است. بیش از ۱۱۰/۰۰۰ نفر در دو روز اول آغاز به کار این مترو، از آن استفاده کردند. مترو دبی از ۹ سپتامبر ۲۰۰۹ تا ۹ فوریه ۲۰۱۰ (۴ ماه) تعداد بیش از ۱۰ میلیون مسافر را با در دست داشتن ۱۱ ایستگاه تکمیل شده در خط قرمز جابه‌جا کرد.

خطوط قرمز و سبز مترو در حال حاضر مورد بهره‌برداری قرار گرفته است. و سه خط دیگر برای احداث در دست برنامه‌ریزی است.

ساخت متروی دبی به سرعت ادامه دارد

به گفته سخنگوی پیمانکار مترو، ظهور سازه‌های فولادی شمالی گونه در ایستگاه‌های خطوط مترو، جلوه‌هایی متفاوت از تونل‌های بتنی مترو را در برابر دیدگان قرار می‌دهد. ایستگاه‌های شهرک صنعتی دبی و جبل علی بیش از سایر ایستگاه‌ها، این مظاهر را آشکار می‌سازند.



و پروژه‌های پیشروی در دریا راتحت پوشش قرار خواهد داد. هزینه احداث خط ارغوانی متروی دبی ۱۰ میلیارد درهم آورد شده است. شرکت‌های بخش خصوصی خواهند توانست شبکه‌های منوریل و تراموای خود را به هزینه خودبه خطوط اصلی مترو متصل کنند.

قطارهای شبکه متروی شهرداری بدون راننده و کاملاً اتوماتیک کار می‌کنند. طبق گفته ادنان الحمادی مدیر عامل بهره‌برداری شبکه متروی دبی، متروی دبی در چهار ماه اول سال ۲۰۱۳، ۳۳ میلیون نفر مسافر را حمل نموده است.

حوادث متروی دبی

در ۹ سپتامبر ۲۰۰۹ در روز اول بهره‌برداری از متروی دبی، یک قطار مترو خراب شد و مسافران بعد از دو ساعت انتظار با قطار دیگری به مقصد رسیدند. در ۲۸ فوریه ۲۰۱۰ در بخشی از خط قرمز متروی دبی آتش سوزی رخ داد و این بخش بسته شد و در نتیجه این حادثه هزاران نفر از مسافران سرگردان شدند. در دسامبر ۲۰۱۲ اولین حادثه منجر به مرگ در شبکه متروی دبی روی داد. در این حادثه مردی روی ریل‌های راه آهن مترو برای خودکشی دراز کشید و قطار بدون راننده و اتوماتیک مترو از روی او عبور کرد. پیش بینی می‌شود با توسعه شبکه متروی شهر دبی، مشکلات حمل و نقل همگانی این شهر بر طرف گردد.

و شنیداری، دروازه‌های ورودی و خروجی وسیع و سیستم اتوماتیک وصول کرایه (RTA) توام با سامانه ابتکاری "کارت هوشمند" از ویژگی‌های بارز ایستگاهها به شمار می‌آیند.

همچنین، سکوهایی مجهز به سیستم صرفه جویی انرژی و سیستم ایمنی هوشمند همراه با درهای کشویی خودکار، تجهیزات کامل تهویه مطبوع، تسهیلات مربوط به تعویض وسایل حمل و نقل در ایستگاه با دسترسی آسان به اتوبوس و تاکسی در ایستگاه‌های اصلی، دسترسی از طریق ترانزیت خصوصی به ایستگاه اتوبوس‌های مجهز به تهویه مطبوع، از جلوه‌های مدرن ایستگاه‌های دل انگیز متروی دبی به حساب می‌آیند. همه ایستگاه‌ها و واگن‌های مترو به سیستم WI-FI (سیستم صوتی و تصویری تلفنی بی سیم) تجهیز خواهند شد.

امارات دبی تا سال ۲۰۱۵ چهار خط مترو خواهد داشت. از آنس ریلی امارات تا سال ۲۰۳۰، ۴۲۱ کیلومتر شبکه مترو و ۲۷۰ کیلومتر شبکه تراموا احداث خواهد کرد. شبکه‌های مترو و تراموا پس از احداث به شبکه‌های خطوط اتوبوسرانی، حمل و نقل آبی و تاکسیرانی متصل می‌شود.

خط قرمز مترو به طول ۵۴/۱ کیلومتر در سپتامبر ۲۰۰۹ راه اندازی شده و خط سبز به طول ۲۲/۳ کیلومتر نیز در ۲۰۱۰ به بهره‌برداری رسید. بنا به گفته این مقام مسئول، خط ارغوانی مترو فرودگاه دبی را به فرودگاه بین المللی آل مکتوم در مسیر جاده الخلیل متصل خواهد کرد.

خط آبی مترو، که به طول ۵۰ کیلومتر از فرودگاه بین المللی دبی شروع شده و به فرودگاه آل مکتوم می‌پیوندد، در ادامه مسیر به آزاد راه امارات ختم می‌شود. به احتمال بسیار، این خط مترو در آینده از فرودگاه بین المللی دبی تا نخل دیره



بخش سوم: فنی، مهندسی و مدیریت شهری

III: Technical, Engineering and City Management

استاندارد سازی پروژه‌های عمرانی پایتخت توسط نظام فنی و اجرایی شهرداری تهران
**Standardization of the Capital City Development Projects by the
Technical and Executive System of the Municipality of Tehran**

صنعت راه و ساختمان پیشرفته در پیشبرد توسعه ملی؛
پروژه‌ای که برای کشور تولید علم کرد
Progress of National Development with Advanced Civil Engineering Industry

با به کار گیری دانش و تجربه و اراده جمعی مدیران بزرگراه امام علی(ع) احداث شد
**Imam Ali Highway is Constructed by Using Knowledge,
Experience and Total Will of Managers**

حفاظت تونل‌های بزرگراهی شهری در برابر آتش سوزی
Protection of Urban Highway Tunnels Against Fire

کاربرد بتن غلطکی (RCC) در شبکه‌های معابر
Application of ROLLER-COMPACTED CONCRETE (RCC) in Road Networks

بررسی وضعیت پایداری در شهر سیدنی و تهران
Study of Sustainability in Sydney and Tehran

استاندارد سازی پروژه‌های عمرانی پایتخت توسط نظام فنی و اجرایی شهرداری تهران

Standardization of the Capital City Development Projects by the Technical and Executive System of the Municipality of Tehran

محیط‌های شهری باشد، برخوردار نبود. اجرای پروژه‌های عمرانی در این کلانشهر پرجمعیت آن‌هم با وجود بزرگراه‌ها و معابری که در هیچ‌یک از ساعات شبانه‌روز خالی از ترافیک نیستند، دشواری‌های خاص خود را به‌همراه دارد. از طرفی احداث بزرگراه‌ها و تقاطعات غیرهمسطح در هیچ گوشه‌ای از کلانشهر چند میلیون نفری تهران، بدون تداخل با شبکه‌های تأسیساتی قابل‌تصور نیست. در چنین شرایطی دستورالعمل‌های نظام فنی و اجرایی کشور که بیشتر با نگاه کلان و متناسب با اقدامات عمرانی در محیط‌های بکر برون‌شهری ساخته و پرداخته شده‌بود، دیگر نمی‌توانست پاسخگوی نیازهای روزافزون فعالیت‌های عمرانی در کلانشهر تهران باشد.

از انطباق تا اصلاح و بازنگری

به اعتقاد کارشناسان، نظام فنی و اجرایی کشور اگرچه به‌دلیل نگاه کلان‌مستتر در آن، بیشتر متناسب با فعالیت‌های عمرانی در محیط‌های بکر و دست‌نخورده برون‌شهری است اما به‌دلیل تجربیات و مطالعات گرانمایی که صرف تدوین آن شده‌است، می‌تواند همچنان در مورد بسیاری از پروژه‌های شهری راهگشا باشد. بنابراین رویکرد تدوین‌کنندگان نظام فنی و اجرایی شهرداری تهران نه تنها تغییر بنیادین در اسناد و دستورالعمل‌های نظام فنی و اجرایی کشور نبود بلکه نهایت تلاش‌ها صورت‌گرفت تا حتی‌المقدور در مواردی صرفاً به اجرای اصلاحاتی در این ضوابط پرداخته شود.



مهندس اکبر ترکان، رئیس شورای عالی فنی شهرداری تهران

از مهرماه سال ۱۳۸۹ با تشکیل کارگروه‌های تخصصی و بهره‌گیری از توان مهندسان مشاور تراز اول کشور، بحث تدوین نظام فنی و اجرایی شهرداری تهران در دستور کار قرار گرفت. تلاشی که پیش از این نیز توسط معاونت برنامه‌ریزی و نظارت راهبردی ریاست جمهوری برای پروژه‌های عمرانی در سطح کشوری به انجام رسیده‌است ولی ویژگی فعالیت‌های عمرانی در محیط شهری خصوصاً در کلانشهرهایی مثل تهران و ضرورت به کارگیری یک نظام فنی و اجرایی متناسب با این قبیل فعالیت‌ها، مدیریت شهری را به تدوین نظام فنی و اجرایی مصمم کرد. فرآیند تدوین، تصویب و ابلاغ اسناد و دستورالعمل‌های نظام فنی و اجرایی به‌ویژه پس از آغاز به کار مجدد شورای عالی فنی شهرداری تهران از اوایل سال ۱۳۹۰، به گونه‌ای تسریع شد که علیرغم بررسی‌ها و ارزیابی‌های طولانی‌مدت، ماهانه ۲ تا ۴ دستورالعمل جدید مورد تصویب و ابلاغ قرار می‌گیرد. بنا بر آخرین اطلاعات موجود، تاکنون ۱۰۸ سند از اسناد موردنیاز نظام فنی و اجرایی شهرداری تهران تهیه و تدوین شده‌است که این تعداد، حدود ۹۰ درصد از اسناد پیش‌بینی شده نظام را تشکیل می‌دهد.

ارائه طرح‌های همسان

طرح‌های همسان که الگوهای تیپ نیز نامیده می‌شوند، در واقع شامل مشخصات و جزئیات فنی به‌منظور اجرای یک عملیات عمرانی خاص در قالب یک فرم یکسان است. به‌عنوان مثال دستورالعمل مشخصات فنی و مقاطع همسان پیاده‌روسازی به معرفی ۴ الگوی پیاده‌روسازی متناسب با معابر مختلف شهر تهران می‌پردازد تا ضمن استانداردسازی رویه‌های اجرایی، از تنوع‌های بی‌مورد و غیرلازم در اجرای این عملیات جلوگیری شود. این دستورالعمل ضمن حفظ تنوع پروژه‌های پیاده‌روسازی در یک چارچوب معین، برای هر یک از شرایط فنی و مهندسی خاص و باتوجه به نوع کاربری آنها، روش مناسبی را تعریف می‌کند. همسان‌سازی پروژه‌های پیاده‌روسازی در مناطق مختلف شهر تهران در نهایت نه تنها سبب بروز جلوه‌های بصری زیباتر می‌شود بلکه شرایط بهتری نیز برای اجرای پروژه‌های بهسازی و نگهداری پیاده‌روها فراهم می‌کند.

طرح‌های همسان تاکنون عمده‌ترین فعالیت‌های عمرانی شهر تهران را دربر گرفته‌اند. به این ترتیب علاوه بر عملیات پیاده‌روسازی، اجرای عملیات بهسازی انهار و نگهداری بزرگراه‌ها و معابر شهری نیز صاحب‌الگوهای تیپ و یا همان طرح‌های همسان شده‌است.

ضرورت تدوین نظام فنی و اجرایی

تا پیش از تدوین نظام فنی و اجرایی، شهر تهران در مقوله فعالیت‌های عمرانی از هیچ نوع دستورالعمل و نظامنامه واحدی که مختص ساخت‌وساز در



اعضای شورای عالی فنی شهرداری تهران: از راست به چپ: دکتر مازیار حسینی (عضو)، مهندس اکبر ترکان (رئیس)، مهندس عطاله هاشمی (عضو)

نگهداری از معابر از قبیل بهسازی جداول، انهار و پیاده‌روها نیز توجه کرده است.

افزایش سطح کیفیت زندگی شهروندان

اکنون که نظام فنی و اجرایی شهرداری تهران در مسیر تکمیل و پیاده‌سازی قرار گرفته‌است، شاید این پرسش مطرح شود که ابلاغ و اجرایی شدن اسناد نظامنامه چه تأثیری بر کیفیت زندگی شهروندان خواهد داشت؟ واقعیت آن است که استقرار کامل ضوابط و دستورالعمل‌های نظام فنی و اجرایی نه تنها باعث بالا رفتن سرعت فعالیت‌های عمرانی می‌شود بلکه افزایش کیفیت، کاهش هزینه‌ها و جلوگیری از پدیده سعی و خطاها را نیز به همراه دارد.

درواقع استقرار نظام فنی و اجرایی، راه‌حل اساسی رفع بسیاری از مشکلات دیرینه شهر تهران است. در سال‌های نه‌چندان دور گذشته همیشه پروژه‌هایی که بدون مطالعه سیستماتیک انجام شده‌اند، طرح‌هایی طولانی مدت، هزینه‌بر و کم کیفیت بوده‌اند. از سوی دیگر عملیات نگهداری و بهسازی معابر در بیشتر موارد با دوباره کاری و هدر رفتن منابع همراه بوده‌اند. اینکه چطور منابع محدود مالی صرف اجرای پروژه‌های متعدد شهری شود و اولویت‌بندی دقیقی از نیازمندی‌ها صورت گیرد، کارکرد مهمی است که نظام فنی و اجرایی شهرداری تهران، تحقق آن را برعهده گرفته‌است. به این ترتیب نه تنها در مرحله پیدایش و تعریف پروژه‌ها، حیاتی‌ترین زیر ساخت‌های عمرانی شهر شانس بیشتری برای طراحی و اجرا خواهند داشت بلکه همین پروژه‌ها در طول دوره عمر طولانی‌تر نسبت به گذشته، به شکل اصولی و دقیق مورد نگهداری قرار می‌گیرند.

در ماه‌های اخیر نگاه جامع نظام فنی و اجرایی شهرداری تهران به ارتقای کیفیت پروژه‌ها سبب شد که با تهیه و تدوین فهرست مجاز پیمانکاران، مشاوران و تولیدکنندگان مصالح عمرانی و همچنین تعیین ظرفیت‌های کاری، زمینه مشارکت عوامل اجرایی توانمند و دارای صلاحیت در طرح‌ها و پروژه‌های عمرانی بیشتر از گذشته فراهم شود. تمام اقدامات انجام شده در زمینه افزایش ظرفیت کارفرمایی همچون بهره‌گیری از مشاوران عامل چهارم و استقرار آزمایشگاه‌های مقیم در مناطق ۲۲ گانه نیز متکی بر اسناد و دستورالعمل‌های تدوین شده در نظام فنی و اجرایی شهرداری تهران است.

باین حال در مواردی متعدد، پذیرش معیارهای نظام فنی و اجرایی کشور و حتی انجام اصلاحات روی اسناد مختلف آن برای اعمال دستورالعمل‌ها در محیط‌شهری امکان‌پذیر نبود. طول و دوره عمر طرح در این نظامنامه تنها شامل طراحی و اجرای یک پروژه است و از این رو مسایل مرتبط با پیدایش و تعریف طرح و همچنین بهره‌برداری و نگهداری از آن را شامل نمی‌شود. بنابراین تعداد قابل توجهی از اسناد نظام فنی و اجرایی شهرداری تهران باتوجه به افزایش طول دوره عمر طرح‌ها، نسبت به نظامنامه قبلی مورد تجدیدنظر قرار گرفت. حتی در دو مرحله طراحی و اجرای پروژه‌ها نیز معیارهای فنی مهمی تدوین شد که از آن جمله می‌توان به فهرست‌بهای فشرده، مقاطع همسان پیاده‌روسازی و نحوه تعیین قیمت‌عادل اشاره کرد.

مطالعات آسیب‌شناسی برای اولویت‌بندی نیازها

طبق نظر کارشناسان دست‌اندرکار در امر تدوین نظام فنی و اجرایی شهرداری تهران، پاسخگویی جامع این نظامنامه به نیازهای فنی، حقوقی و مدیریتی پروژه‌های عمرانی پایتخت، نیازمند حدود ۵۰ تا ۷۰ سند مختلف است. پرسشی که در این میان مطرح می‌شود آن است که کارشناسان تدوین معیارها و ضوابط نظام فنی و اجرایی، این اقدام پیچیده را از کدام نقطه آغاز کردند و تهیه و تدوین اسناد موردنیاز را براساس چه اولویت‌هایی در دستور کار قرار داده‌اند؟ بررسی اولویت‌ها و ترتیب نیازها، درواقع متکی بر مطالعات آسیب‌شناسی دقیق و البته فنی بوده‌است. درواقع با واگذاری این مطالعات به گروهی از مهندسان مشاور، نه تنها مهمترین مشکلات موجود در روند اجرای پروژه‌های عمرانی مورد بررسی قرار گرفت بلکه اسناد نظام فنی و اجرایی کشور به‌طور دقیق مطالعه شد تا ضمن شناسایی کاستی‌های موجود، اولویت‌بندی مناسبی برای تدوین ضروری‌ترین دستورالعمل‌ها صورت گیرد.

پایش نظام فنی و اجرایی

پروژه تدوین نظام فنی و اجرایی شهرداری تهران از ویژگی‌های کم‌نظیری برخوردار است. همان‌گونه که اشاره شد، تدوین و پیاده‌سازی این نظامنامه فرآیند نسبتاً همزمانی را طی کرده‌است. از طرفی هیچ‌سندی بدون کسب نظرات و پیشنهادات کارشناسان و دست‌اندرکاران امر (حتی در خارج از مجموعه شهرداری تهران) مورد تصویب‌نهایی قرار نگرفته‌است. علاوه بر این با توجه به سیاست‌های کوچک‌سازی و افزایش ظرفیت کارفرمایی، بسیاری از اقدامات مربوط به مطالعات آسیب‌شناسی و تهیه و تدوین اسناد، از طریق برون‌سپاری و توسط مشاورین مجرب بخش خصوصی صورت گرفته است.

حتی پایش نحوه اجرای اسناد و دستورالعمل‌های ابلاغ‌شده متولی خاصی دارد و مشاور درنظر گرفته‌شده برای اجرای این امر مهم، علاوه بر نظارت‌میدانی بر اجرای نظام فنی و اجرایی، ایرادات و مشکلات وارد بر اسناد را درحین اجرا مورد بررسی قرار می‌دهد. ویرایش‌های دوم و سوم برخی از اسناد تدوین شده نظام فنی و اجرایی، حاصل همین پایش‌ها و بررسی‌ها است.

از پیدایش طرح تا بهره‌برداری و نگهداری ساختار کلی نظام فنی و اجرایی شهرداری تهران، ضمن نظارت بر روند طراحی و اجرا، شامل پیگیری مراحل پدیدآوری و بهره‌برداری از پروژه‌ها نیز می‌باشد. از این رو دوره عمر برای یک طرح تا وقتی آن سازه به لحاظ فنی قابلیت سرویس‌دهی داشته باشد، تعریف شده و دوره‌های پیدایش طرح و نیز بهره‌برداری و نگهداری، با مجموعه‌ای از قوانین و معیارهای فنی مشخص در نظام شکل‌گیری پروژه‌ها دخیل خواهند شد.

به طور مثال استانداردسازی طرح‌های نگهداری و بهسازی معابر در سال‌ها و ماه‌های اخیر یکی از نتایج عینی تدوین نظام فنی و اجرایی شهرداری تهران بوده‌است. درواقع توجه به درزگیری به‌موقع روکش معابر و اجرای عملیات لکه‌گیری به شکل هندسی، یکی از نشانه‌های اجرایی شدن سند تعمیر و نگهداری معابر شهری است؛ سندی که علاوه بر بخش سواره‌رو یک‌معبّر، به تمام نیازهای

صنعت راه و ساختمان پیشرفته در پیشبرد توسعه ملی پروژه‌های که برای کشور تولید علم کرد

Progress of National Development with Advanced Civil Engineering Industry



معاون فنی و عمرانی شهرداری تهران در مراسمی که همزمان با تولید آخرین قطعه پیش ساخته بتنی در کارخانه تولید قطعات بتنی بزرگراه طبقاتی صدر ترتیب داده شده بود با تأکید بر این که پروژه احداث بزرگراه طبقاتی صدر تنها یک اقدامی مهندسی نیست این طرح عظیم عمرانی را یک اثر هنرمندانه خواند و افزود: عملیات احداث بزرگراه طبقاتی یک ریل گذاری جدید برای فعالیت‌های آتی جامعه مهندسی کشور بوده و مسیری است که مهندسان و متخصصان توانمند داخلی را به اجرای پروژه‌های بزرگتر رهنمون می‌کند. سخنرانی دکتر مازیار حسینی در مورد پروژه بزرگراه طبقاتی صدر این بار حاوی نکاتی تازه بود که از اهتمام مدیریت شهری برای استفاده بیشتر از تکنیک پل‌های صندوقه‌ای و فعال ماندن ظرفیت‌های موجود در این زمینه خبر می‌داد. وی پیش از این نیز گفته بود که صنعت راه و ساختمان ظرفیت‌های زیادی برای ایجاد فرصت‌های شغلی دارد و برای حل بزرگ‌ترین معضل کشور یعنی بیکاری، می‌توان روی این صنعت مولد بیشتر حساب کرد.

دشواری‌های یک پروژه طرح و ساخت

دکتر مازیار حسینی با بیان آن که پروژه احداث بزرگراه طبقاتی صدر در قالب یک پروژه طرح و ساخت آغاز شد، تحقیق بسیاری از امور مربوط به طراحی، برداشت‌های میدانی و معارضات این پروژه در زمان اجرا را یکی از دشواری‌های عملیات اجرایی دانست و یادآور شد: بسیاری از موارد که باید در فاز نخست طراحی و مطالعات پروژه انجام می‌شد، در ضمن اجرای آن پیش رفت و حتی طول مسیر پروژه بر اساس این برداشت‌ها دستخوش تغییرات شد. امری که بدون شک سختی کار در این طرح عظیم عمرانی را افزایش داد.

کیفیت فراتر از استاندارد

وی با اشاره به کیفیت فراتر از استاندارد عملیات طراحی و تولید قطعات بتنی پروژه بزرگراه طبقاتی صدر، استفاده گسترده از بتن خود متراکم را به عنوان یکی از ویژگی‌های متمایز طرح برشمرد و گفت: در حالی که تا پیش از اجرای این پروژه عنوان بتن خود متراکم تنها در پروژه‌های دانشگاهی و در حجمی محدود به چشم می‌خورد، در پروژه بزرگراه طبقاتی صدر اقدامات وسیعی روی دانه بندی، طرح اختلاط و زمان گیرش بتن انجام شد و کاربرد بتن خود متراکم توانست دغدغه موجود در مورد دوام و کیفیت بالای بتن در اجرای این طرح راهگشا را برطرف کند.

معاون فنی و عمرانی شهرداری تهران اضافه کرد: روشی که در مورد طراحی سگمنت مورد استفاده قرار گرفت، شامل سیستم خشک بود و در فاصله بین قطعات از چسب استفاده نشد. با این وجود وقتی در داخل این قطعات حرکت می‌کنیم حتی ذره‌ای نفوذ نور دیده نمی‌شود.

وی همچنین در مورد کیفیت بی نظیر تولید این قطعات، با بیان آن که هیچ یک از ۳۳۷۲ قطعه به کار رفته در عرشه پل اصلی بزرگراه طبقاتی صدر رنگ متفاوتی

نسبت به سایر قطعات ندارد گفت: کمتر کسی از این نکته باخبر است که هیچ یک از این قطعات با قطعه کناری خود یکسان نیست و این امر بیش از هر چیز نشان دهنده کار دقیق و پیچیده نقشه برداران پروژه است، جوانانی که با دقت در جزئیات اوج هنر کار پیش ساختگی را خلق کردند.

پیمانکارانی با رتبه بین المللی

دکتر حسینی بومی کردن مراحل طراحی و اجرای پروژه بزرگراه طبقاتی صدر را یکی از مهم‌ترین افتخارات جامعه مهندسی کشور خواند و افزود: امروزه مشاوران و پیمانکاران این پروژه ارزشی فراتر از رتبه بندی‌های سازمان مدیریت و برنامه ریزی دارند و با طراحی و اجرای پروژه بزرگراه طبقاتی صدر می‌توان آن‌ها را در ردیف عوامل عمرانی بین المللی به حساب آورد.

پروژه‌ای که تولید علم کرد

معاون فنی و عمرانی شهرداری تهران با طرح این مسئله که تاکنون طی چند پروژه معدود عمرانی در سطح کشور آزمایشات مربوط به دوام بتن به طور جدی پیگیری شده است، گفت: آزمایشگاه پروژه بزرگراه طبقاتی صدر از آزمایشگاه‌های موجود در بسیاری از مراکز دانشگاهی مجهزتر است؛ آزمایشگاهی که در آن سابقه ثبت اختراع نیز وجود دارد.

دکتر حسینی همچنین با اشاره به حضور اساتید دانشگاه و متخصصان مجرب در مراحل مربوط به مطالعه و طراحی این پروژه گفت: طرح احداث بزرگراه طبقاتی صدر تاکنون موضوع چند پایان نامه و مقاله دانشگاهی بوده است.

نقش اساسی شهردار تهران

معاون فنی و عمرانی شهرداری تهران پس از آن که از نقش همه عوامل طراحی و اجرای پروژه تقدیر کرد، گفت: بدون شک هر موفقیتی مرهون مجموعه‌ای از



وی با تأکید بر آن که به برکت استقرار نظام مقدس جمهوری اسلامی و تلاش پیگیر ۳ نسل از هموطنانمان پیشرفت‌های فراوانی حاصل شده است، گفت: هنوز کارهایی بر زمین مانده زیادی در کشور وجود دارد. معاون فنی و عمرانی شهرداری تهران بیان کرد هم‌اکنون مطالعاتی در زمینه بهره‌گیری از تکنولوژی قطارهای سبک شهری در بزرگراه شهید همت در جریان است. ایشان از اراده مدیریت شهری برای احداث ۲ کیلومتر پل در تقاطع بزرگراه‌های بعثت و رجایی خبر داد و ابراز امیدواری کرد که چراغ بهره‌گیری از تکنیک پل‌های صندوقه‌ای در شهر تهران هیچگاه خاموش نشود و در پیشبرد توسعه و عمران ملی فروزان باشد.

منبع: عمران شهر

عوامل است. اما نباید فراموش کرد این عوامل پس از استعانت از پروردگار متعال نیازمند بهره‌مندی از حمایت و نیروی یک عامل امیدبخش هستند. وی با بیان آن که دکتر قالیباف، شهردار تهران همواره حامی اجرای پروژه‌های این چینی بوده است، یادآور شد وقتی اواخر سال ۱۳۸۹ در مورد اجرای پروژه بزرگراه طبقاتی صدر با شهردار تهران صحبت کردم وی تردیدی نداشت که می‌توانیم از عهده اجرای این طرح عظیم عمرانی برآییم.

تولید ۵۵۷۰ قطعات طی ۷ ماه

تولید قطعات بتنی پیش ساخته در پروژه بزرگراه طبقاتی صدر از ابتدای آذرماه سال ۱۳۹۱ آغاز شد و روز شنبه بیست و پنجم خرداد ماه سال جاری با تولید ۳ هزار و سیصد و هفتاد و دومین قطعه بتنی، عرشه پل اصلی به اتمام رسید. کل قطعات مورد نیاز برای احداث پل اصلی، عرشه‌های رمپی و سرستون‌های پروژه در مجموع شامل ۵۷۷۰ قطعه بتنی است که با فعالیت شبانه روزی ۱۳۰۰ نفر در دو شیفت کاری و در مدت زمان کمتر از ۷ ماه تولید شد تا روند عملیات نصب قطعات بدون هیچ تاخیری پیش برود.

بهره‌گیری در توسعه ملی

دکتر حسینی در پایان سخنان خود از دغدغه‌هایش گفت و این که تا چه حد از اتمام عملیات ساخت قطعات بتنی بزرگراه صدر، احتمال تعطیل شدن تجهیزات تولید این قطعات و در نتیجه تعدیل نیروهای فعال در آن نگران است. وی با تأکید بر آن که باید به فعال ماندن ظرفیت تولید قطعات پل‌های صندوقه‌ای کمک کرد، گفت: دغدغه من مصائب مردمی است که باید با کرجی از روی عرض برخی از رودخانه‌های کشور عبور کنند و در این راه انگشتان خود را از دست بدهند؛ فعالیت کارخانه تولید قطعات بتنی بزرگراه طبقاتی صدر در ۲۴ ساعت می‌تواند سگمنت‌های لازم برای ساخت پل روی چنین رودخانه‌هایی را فراهم کند.



با به کار گیری دانش و تجربه و اراده جمعی مدیران بزرگراه امام علی (ع) احداث شد

Imam Ali Highway is Constructed by Using Knowledge, Experience and Total Will of Managers

در ادامه با مهندس احسان نوش آبادی، جانشین مجری طرحهای بزرگراهی سازمان مهندسی و عمران شهر تهران و مدیر پروژه بزرگراه امام علی (ع) درباره اجرای این پروژه گفتگویی داشتیم:

■ طرح کلی ساخت این پروژه از چه زمانی آغاز شده بود؟

طرح اولیه بزرگراه شمالی - جنوبی امام علی (ع) به ۴۰ سال پیش بر می گردد. در دوران تصدی شهرداران قبلی تهران ۹ کیلومتر از مسیر ۳۵ کیلومتری این بزرگراه ساخته شد. یعنی از بلوار ارتش در منطقه دار آباد تا مسیل باختر. البته در بخشی از مسیر میانی شامل حد فاصل خیابان پیروزی تا میدان شهید محلاتی هم به دلیل تملک اراضی کارهای ابتدائی صورت گرفته بود. اما از آنجا که ساخت و تکمیل این بخش از بزرگراه عملاً نقش مهمی در کاهش ترافیک شهری نداشت به همان صورت باقی ماند. در ادامه به دستور شهردار محترم تهران در خرداد ماه سال ۹۰ قرار شد تا بخشهای شمالی، میانی و جنوبی طرح به عنوان یک پروژه تعریف شود. یعنی بزرگراه از مسیل باختر تا کمربندی شهر ری به بهره برداری برسد و به آن ۹ کیلومتر قبلی بپیوندد. برای اینکه پروژه در کوتاهترین مدت ممکن ساخته شود، طول آن به بخشهای مختلف تقسیم شد و کارها به صورت همزمان پیش رفت.

■ چرا شهرداران قبلی تصمیم به ادامه ساخت بزرگراه نگرفتند و پروژه باقی ماند؟

ببینید چند مسأله باعث شد تا مسئولان قبلی مدیریت شهری در این زمینه اقدام جدی صورت ندهند. تدبیر و مدیریت این پروژه سنگین نیاز به جسارت خاصی داشت تا کار به سرانجام برسد. از سوی دیگر این پروژه یک طرح چند وجهی و پیچیده بود، چرا که همه عوامل و تصمیم گیریها در اختیار شهرداری تهران قرار نداشت اما با همت مدیران فعلی این سازمان، رکود ساخت و ساز بزرگراهی در کشور به نام شهرداری تهران ثبت شد.

■ ساخت بزرگراه درون شهری با این وسعت چه مشکلاتی را به همراه داشت؟

در مسیر ساخت این طرح عظیم ما با تأسیسات شهری، معارضان بی شمار ملکی، نهادهای نظامی و مسایل اجتماعی درگیر بودیم. اگر بزرگراه در خارج از شهر ساخته می شد، این مشکلات به حد اقل می رسید. فکرس را بکنید که ما برای ساخت این بزرگراه با ۴ هزار مالک طرف بودیم و باید تکلیف ۷ هزار پلاک ملکی مشخص می شد. همچنین تأسیسات سر راه و تغییر مسیر آنها، عملیات ساخت و ساز را با مشکل مواجه می ساخت. تجربه کاری ما می گفت که برای ساخت این پروژه حداقل ۵ سال زمان لازم است. همان ابتدا هم که اعلام شد بزرگراه را باید در طول ۲ سال به بهره برداری برسانید. تصور می کردیم امری ناشدنی است. اما عنایت الهی و اراده آهنین مدیران و مسؤولان پروژه به مدد ما آمد.



شهرهای جهان: با مهندس قاسم مالدار مجری پروژههای بزرگراهی سازمان مهندسی و عمران شهر تهران در خصوص این پروژه گفتگویی داشتیم:

آیا می توان بزرگراهی به طول ۳۵ کیلومتر را از شمال تا جنوب شهر تهران با تراکم شدید جمعیت و ساختمان و تأسیسات ساخت؟

آیا می توان بزرگراهی که سراسر آن ۷۰۰۰ واحد مسکونی و کیلومترها تأسیسات شهری وجود دارد احداث نمود؟

آیا می توان این بزرگراه درون شهری را ظرف حدود ۲ سال ساخت؟

مدیران، مهندسان و کارگران توانمند ایرانی اثبات کردند که با اراده قوی برای سازندگی، می توان به این خواسته رسید.

■ در ساخت این پروژه بزرگ چه ابتکاراتی به کار رفت که پیش از آن سابقه نداشت؟

وقتی فرصت دو ساله را برای ما تعیین کردند، محدودیت زمان باعث شد تا ما دست به ابتکار بزنیم چرا که باید کار ۵ ساله را در ۲ سال انجام می دادیم. از جمله ابتکارات این طرح می توانم به این نکته اشاره کنم که همزمان با تملک اراضی، کارهای پیش از مرحله خاکبرداری را تمام کردیم. این موضوع باعث شد تا ۶ ماه از زمان معمول جلو بیفتیم. ابتکار بعدی ما ساخت ۵۶ پل در مدت زمان کمتر از ۲۲ ماه بود. روش کارمان این بود که پل را روی زمین می ساختیم و از خاک زیر پل به عنوان ستون استفاده می کردیم، پس از اتمام ساخت پل کافی بود تا خاک زیر آن را برداریم و پل را به بهره برداری برسانیم یعنی با این شیوه به طور متوسط در هر ۲۵ روز یک دستگاه پل ساختیم.

■ در کار ساخت این پروژه چند شرکت و کارگر نقش آفرینی کردند؟

۴ شرکت پیمانکار و ۷ شرکت مهندسی مشاور در گروههای مختلف با ما همکاری داشتند. کل مسیر پروژه به قسمتهای مشخص تقسیم شد و عملیات ساخت هر بخش را به یک شرکت دادیم. هماهنگی کل، جمع بندیها و ارائه نقطه نظرات پروژه هم در ستاد راهبردی بزرگراه صورت می گرفت. در بخش هایی از مسیر طراحان نقشه در محل حضور داشتند تا به محض برخورد احتمالی با مسأله خیلی سریع تصمیم گیری کنند. تقریباً حدود ده هزار نفر به صورت مستقیم یا غیر مستقیم در ساخت این پروژه ملی تلاش کردند.



مراسم قدردانی از دست اندرکاران پروژه بزرگراه امام علی (ع)



بزرگراه امام علی (ع) - میدان محلاتی - خرداد ۱۳۹۲

حفاظت تونل‌های بزرگراهی شهری در برابر آتش سوزی

Protection of Urban Highway Tunnels Against Fire

گردآورنده: محسن ابراهیمی، مهندس راه و ساختمان، دکتری شهرسازی
Prepared by: Mohsen Ebrahimi, Civ. Eng., Ph.D., City Planning

مقدمه

در این مقاله خلاصه سند حفاظت تونل‌ها در برابر آتش سوزی براساس سند حفاظت تونلهای راه ارتباطی شمال و جنوب شهر استکهلم مورد تأیید وزارت راه و ترافیک سوئد ارائه می‌شود. هدف این گزارش آماده نمودن زمینه بهره برداری کاربردی از این نوع سند در طراحی و ساخت تونل‌های ارتباطی شهری در سطح کشور است.

۱- اهداف ایمنی تونل

تلاش برای نیل به ایمنی با توجه "به چشم انداز تلفات جانی صفر" انجام می‌گیرد.

چشم انداز صفر تصویری مشخص و واضح از وضعیت مطلوب ایمنی در ترافیک راه‌ها است. براساس این چشم انداز باید از جراحات شدید در تصادفات ترافیک جلوگیری شود.

این چشم انداز نمی‌گوید که تمام تصادفات قابل احترازند، ولی فرض بر این است که اشتباهاتی را که در ترافیک مرتکب می‌شویم و همیشه این اشتباهات تکرار می‌شوند، نباید منجر به این شود که فردی کشته شود یا به طور جدی مجروح گردد. سیستم ترافیک باید طوری سازماندهی شود که اشتباه انسانی تبدیل به فاجعه نشود.

هدف گذاری برای مفهوم ایمنی از تونل‌های شهری این است که محیط ترافیکی ایمن تری در مقایسه با وضع موجود ایجاد شود.

این هدف از طریق ایجاد محیط مناسب و ایمن برای ترافیک و از طریق نصب سیستم‌هایی است که جراحات را در هنگام روی داد تصادف محدود می‌نماید. منظور از مفهوم ایمنی کلیه فاکتورهای مربوط به ایمنی مانند ساختار سازمانی، سیستم‌ها و تأسیسات فنی و دستور العمل‌ها و آیین‌نامه‌های مدیریتی است.

۲- تجزیه و تحلیل ریسک

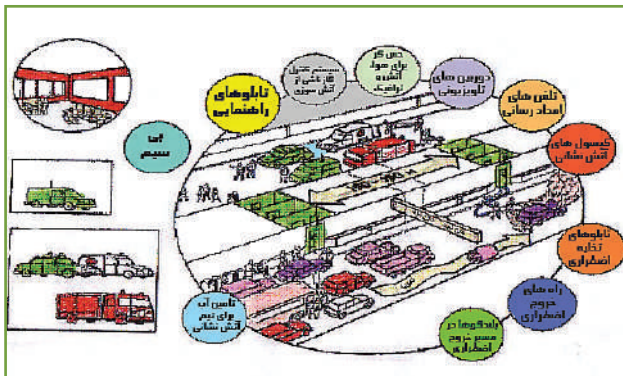
سطح ریسک قابل قبول که در تجزیه و تحلیل ریسک ارائه شده است طبق توافق با وزارت راه و ترافیک تعیین گردیده است. سطح ریسک قابل قبول براساس ۰/۰۰۴ نفر تلفات جانی در هر میلیون خودرو کیلومتر است که معادل ۲/۱۵ نفر تلفات جانی در سال در مسیر تونل می‌باشد.

۳- خلاصه‌ای از ایمنی مبنا

ایمنی مبنا شامل اقداماتی می‌شود که برای ترافیک عمومی به استثنای ترافیک حمل و نقل کالاهای خطرناک انجام می‌شود. حمل و نقل کالاهای خطرناک به طور جداگانه تشریح می‌شود. ایمنی مبنا در شکل (۱) نشان داده شده است.

۵- ایمنی مبنا

ایمنی مبنا شامل اقدامات لازم برای ترافیک عمومی به استثنای حمل و نقل مواد خطرناک است. حمل و نقل مواد خطرناک در فصل بعد مورد بحث قرار می‌گیرد.



شکل ۱- خلاصه ایمنی مبنا تونل را نشان می‌دهد.





۶- ایمنی حمل و نقل مواد خطرناک در تونل‌های ارتباطی شهری

هدف چشم انداز این است که حمل و نقل کالای خطرناک در مسیرهای مشخص شده بتواند انجام شود. در این ارتباط فرض می شود که خودرو، راننده و تأسیسات جانبی و امداد رسانی راه الزامات سطح بالای ایمنی و کار آئی را تأمین نمایند. در برنامه ریزی مسیرهای ترافیک کالاهای خطرناک باید به اقتصاد حمل و نقل، ایمنی و محیط زیست توجه کامل جلب شود.

با توجه به این دیدگاه حمل و نقل کالای خطرناک در تونل‌های شهری صورت می پذیرد.

برای نیل به هدف استفاده خودروهای حمل و نقل کالاهای خطرناک از تونل، اقدامات حفاظتی طبق جدول (۱) باید صورت پذیرند.

جدول ۱- اقدامات حفاظتی برای عبور خودروهای حمل و نقل کالاهای خطرناک از تونل

ردیف	اقدامات عمومی	مسیر ارتباطی
۱	آموزش مخصوص در ایمنی ترافیک تونل به رانندگان تانکرها داده شود	تونل‌های شهری
۲	سیستم امداد رسانی راه باید برای کمک به حادثه دیدگان آمادگی لازم را داشته باشد. میانگین زمان امداد رسانی حدود ۵/۰۰ دقیقه باید باشد. برای نیروهای امداد رسانی آموزش‌های تخصصی امداد رسانی آتش نشانی و نجات باید ارایه شود.	تونل‌های شهری و راه‌های ارتباطی سطحی در شهر استکهلم
۳	وجود ترافیک خودروهای حامل مواد خطرناک باید از طریق سیستم کنترل و نظارت بر ترافیک به طور اتوماتیک شناسایی شود.	تونل‌های شهری
۴	یک شبکه موازی برای ترافیک خودروهای حمل و نقل مواد خطرناک به عنوان گزینه به جای عبور از تونل‌ها باید تعیین شود.	شبکه راه‌های سطحی

ردیف	اقدامات مشخص موردی	مسیر ارتباطی
۱	تانکرهای که مواد خطرناک از نوع مایعات آتش زا یا نقطه اشتعال زیر درجه حرارت اتاق حمل می نمایند باید الزامات اضافی محلی را رعایت نمایند.	تونل و شبکه ارتباطی سطحی

۲	الزامات اسکورت برای حمل و نقل انواع مشخص مواد بسیار خطرناک مانند بنزین، کالر، و مواد منفجره اعمال می شود. اسکورت توسط تیم امداد رسانی راه در خلال زمان‌های مشخص شده انجام می پذیرد. در برخی از مواقع استثنا برای اسکورت در خلال ساعات شب قابل بررسی است.	تونل و شبکه ارتباطی سطحی
۳	برای تانکرهایی که الزامات اضافی را تأمین نمی کنند، اسکورت در خلال عبور از تونل اعمال می شود. اسکورت توسط تیم امداد رسانی راه در خلال ساعات معین انجام می پذیرد.	تونل

۷- سناریوهای حادثه در تونل

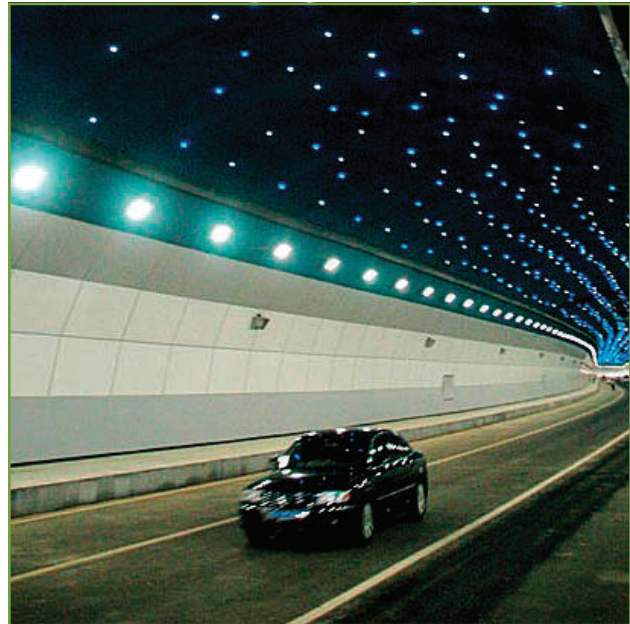
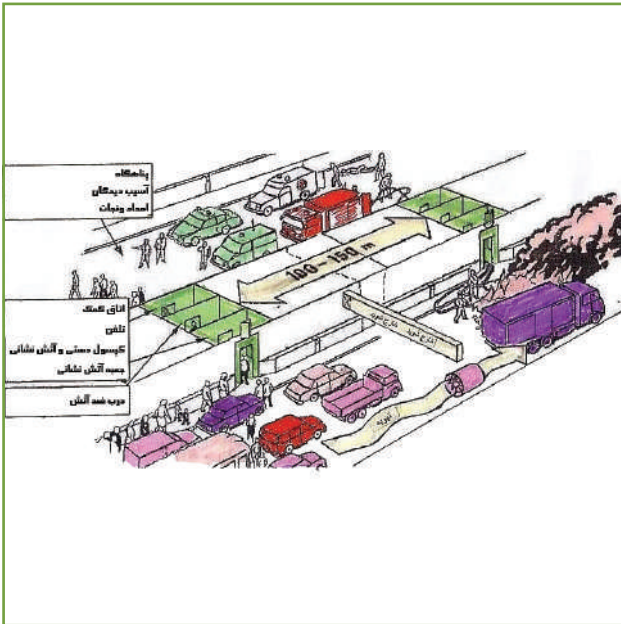
سناریوهای آتش سوزی رویداد حادثه و میزان گسترش آتش را (بر حسب Mega Watt) به عنوان تابعی از زمان تشریح می کند. به عبارت دیگر این سناریوها نشان میدهند چطور بزرگی آتش از آغاز تا پایان تغییر پیدا می کند.

سناریوی مختلف زیر مورد بررسی قرار گرفته اند:

- تصادف زنجیره ای با درگیری ۴ خودروی شخصی
 - آتش سوزی در اتوبوس
 - آتش سوزی در کامیون با بار کامل کالای بسته بندی شده
 - سه سناریوی مختلف با درگیری خودروی تانکر
 - تصادف بین کامیون و خودروی تانکر
- جدول ۲ خلاصه سناریوهای حادثه را نشان می دهد.

جدول ۲- خلاصه سناریوهای حادثه

وسیله نقلیه	حادثه	شیب طراحی راه (درصد)	نوع تونل	حداکثر اثر آتش (MEG (WATT
۴ خودروی شخصی	تصادف سری با آغاز ریزش ۷۰ لیتر بنزین	۰	تونل اصلی / تونل رمپ	۲۰
آتش سوزی اتوبوس	حادثه تک	۰	تونل اصلی / تونل رمپ	۲۵
کامیون با ۲۰ تن مواد	حادثه تک	۰	تونل اصلی / تونل رمپ	۱۲۰



■ در تجزیه و تحلیل ریسک آمده است که احتمال وقوع حوادث ناشی از مواد خطرناک پایین است.

■ با توجه به گسترش سریع آتش سوزی در مراحل اولیه، سیستم کنترل گازهای ناشی از آتش سوزی را نمی توان طوری طراحی کرد که تخلیه اضطراری به موقع تأمین شود. به عبارت دیگر با توجه به شرایط حاضر تکنولوژی، تأمین ظرفیت کافی برای سیستم کنترل گازهای ناشی از آتش سوزی وسیع ناشی از سوخت بنزین غیر ممکن است. بنابر این اقداماتی که برنامه ریزی می شوند شامل کاهش ریسک از طریق اعمال محدودیت های مناسب شامل نصب آب فشان و اسکورت کردن وسائط نقلیه حمل و نقل خطرناک است.

۸- مسیرهای خروج (تخلیه) اضطراری و راههای دسترسی گروه های امداد و نجات

۱-۸- تعریف اصطلاحات

مسیرهای خروج اضطراری: شامل کلیه فضاهایی میشود که برای تخلیه و خروج اضطراری مورد استفاده قرار میگیرند.

راههای دسترسی گروه های امداد نجات: شامل راههایی است که گروه های امداد نجات برای انجام عملیات خود از آنها استفاده میکنند. به طور کلی این راهها راههای تخلیه اضطراری هستند.

اتاق کمک رسانی: شامل بخش اول مسیرهای تخلیه اضطراری است و دارای تلفن امداد، کپسول آتش نشانی دستی و جعبه آتش نشانی می باشد.

اتاق امداد رسانی: یک پناهگاه ایمن می باشد که باید در دسترس اشخاص معلول قرار گیرد تا به آنها کمک رسانی شود.

پناهگاه ایمن: مکانی است که میتواند در برابر آتش و گازهای سمی حدود ۲ ساعت مقاومت نماید.

۲-۸- فرض کلی

برای طراحی مسیرهای تخلیه اضطراری و دسترسی گروه های امداد نجات، سناریوی آتش سوزی کامیون (MW100) انتخاب شده است.

۸-۳- اصول طراحی مسیرهای خروج اضطراری و دسترسی گروه های امداد و نجات

۸۰	تونل اصلی	۱/۵	تصادف از عقب، سوراخ ۰/۰۰۲ m ² در تانک	تانکر با کشنده
۱۱۰	تونل اصلی	۱/۵	تصادف از عقب، سوراخ ۰/۰۰۴ m ² در تانک	تانکر با کشنده
۱۶۰	تونل اصلی	۵	تصادف از عقب، سوراخ ۰/۰۰۴ m ² در تانک	تانکر با کشنده
۲۱۰	تونل اصلی	۵	تصادف از عقب، سوراخ ۰/۰۰۴ m ² در تانک	تانکر با کشنده
۳۳۰	تونل اصلی	۱/۵	قسمت بار تانکر واژگون می شود و بنزین از در پوش ها نشت می کند	تانکر با کشنده
۱۱۰	تونل رمپ	۶	تصادف از عقب، سوراخ ۰/۰۰۲ m ² در تانک	تانکر با کشنده
۱۵۰	تونل رمپ	۶	تصادف از عقب، سوراخ ۰/۰۰۴ m ² در تانک	تانکر با کشنده
۲۶۰	تونل اصلی	۵	تصادف از عقب، سوراخ ۰/۰۰۴ m ² در تانک	تصادف سری کامیون با تانکر

طراحی تونل بر اساس اصول زیر باید انجام پذیرد.

■ سیستم کنترل آتش تونل باید گازهای ناشی از آتش سوزی از یک کامیون آتش گرفته

■ (۱۰۰ مگاوات) را کنترل نماید.

■ اجزای سازه ای تونل باید برای تحمل آتش سوزی یک کامیون (۱۰۰ MW) طراحی شود.

■ دستگاه هشدار دهنده اتوماتیک آتش سوزی باید برای کشف آتش خودروی شخصی ۳ MW با سرعت باد ۵ متر در ثانیه طراحی شود.

■ دلیل طراحی سیستم کنترل گازهای ناشی از آتش سوزی و سازه های برابر برای آتش سوزی ناشی از سوخت بنزین (۳۳۰-۱۱۰ MW) در زیر به طور خلاصه ارائه شده است.

خطر عدم سرایت آتش از تونل حادثه دیده عایق کاری شود.
 - طراحی مسیرهای تخلیه اضطراری در رمپ تونل‌ها باید حتی الامکان طوری طراحی شود که استفاده از آن‌ها هم برای شهروندان و هم برای گروه‌های امداد و نجات ساده و راحت باشد.

شکل ۳ اصول طراحی مسیر تخلیه اضطراری و دسترسی گروه‌های امداد و نجات را در رمپ تونل‌ها نشان می‌دهد.

۸-۸- فاصله بین راه‌های تخلیه اضطراری

- طولانی‌ترین فاصله بین راه‌های تخلیه اضطراری که به پناهگاه امن یا به فضای باز منتهی می‌شود، برای تونل‌های اصلی ۱۰۰ متر و برای رمپ تونل‌ها ۱۵۰ متر است.

به طور کل فاصله بین راه‌های تخلیه اضطراری باید ۱۰۰ متر الی ۱۵۰ متر باشد.

۹-۸- ورودی به راه تخلیه اضطراری

- ورودی‌ها به راه‌های تخلیه اضطراری باید طوری طراحی شوند که طبیعی‌ترین راه فرار در وضعیت اضطراری باشند.

- ورودی به راه تخلیه اضطراری شامل درب شیشه‌ای باشد که در داخل دیوار نصب می‌شود و نسبت به بدنه تونل به اندازه ۴۰۰ mm به داخل کشیده شده است. عرض بخش به داخل کشیده شده درب باید حداقل ۲/۰ متر باشد. درب باید دارای حداقل عرض آزاد ۰/۹ m باشد و به داخل مسیر تخلیه اضطراری باز شود. محل باز شدن درب‌ها در فضای بین لوله تونل‌ها باید در دیوار تونل به داخل کشیده شود به طوری که درگاه ایجاد شود.

ایجاد درگاه دارای دو هدف به شرح زیر است:

- مسیر تخلیه اضطراری را گویا و کاملاً مشخص نماید.
 - ریسک گام نهادن مستقیم شهروندان به داخل سواره رو را به حداقل برساند. همچنین ریسک ازدحام و فشار شهروندان به یکدیگر به سمت داخل سواره رو در هنگام یک وضعیت اضطراری و فرار از حادثه را به حداقل برساند.
 - ورودی‌ها به راه تخلیه اضطراری باید برای شهروندان معلول مناسب سازی شود.

- برای ارتقاء ایمنی شهروندان در رابطه با تخلیه اضطراری، سیستم چراغ‌های راهنمایی باید طوری طراحی شوند که از طریق مرکز کنترل حداکثر ایمنی برای شهروندانی که در حال تخلیه اضطراری هستند فراهم گردد.

- برای افزایش سطح ایمنی، در مرز بین شانه راه و سواره رو مقابل هر مسیر تخلیه اضطراری خط کشی ویژه انجام شود.

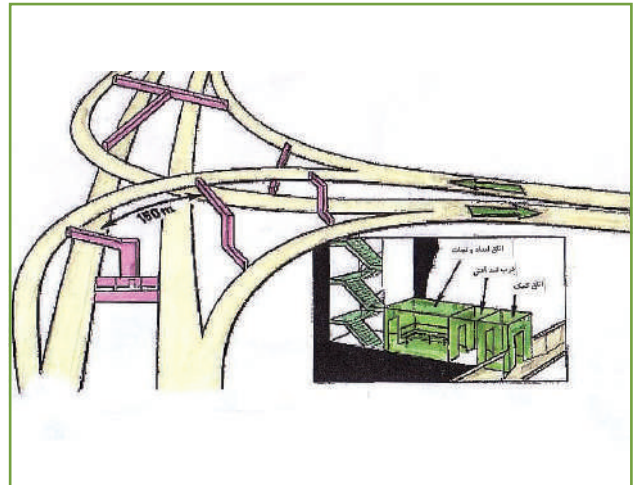
۱۰-۸- ابعاد راه‌های تخلیه اضطراری

- در مواردی که بخشی از مسیر تخلیه اضطراری دارای پلکان است، این پلکان باید به صورت پلکان مستقیم با پاگرد طراحی شود. عرض آزاد پلکان باید حداقل ۱/۲ متر باشد.

- کلیه بخش‌های راه تخلیه اضطراری باید دارای عرض آزاد حداقل ۲/۰ متر و ارتفاع آزاد سقف حداقل ۲/۵ متر باشد.

- در ضد آتش در دیوار محل تخلیه اضطراری باید دارای حداقل طول ۴/۰ متر باشد.

در این مقاله خلاصه‌ای از اصول حفاظت تونل‌های بزرگراهی شهری در برابر آتش سوزی ارائه گردید. در نظر است بخش‌های دیگر این مقاله در شماره‌های آتی این مجله چاپ شوند.



شکل ۲

اصول طراحی مسیرهای تخلیه اضطراری و دسترسی گروه‌های امداد نجات در شکل ۲ نشان داده شده است.

۴-۸- اصول طراحی مسیرهای خروجی اضطراری

- مفهوم بنیادی حرکت افقی است. حرکت افقی تا حدی که از نظر فنی و اقتصادی امکان پذیر است رعایت شود.

- مسیرهای خروج اضطراری همیشه باید به پناهگاه ایمن یا فضای باز منتهی شود. ترجیحاً این مسیر از طریق تونلی انجام گردد که از تونلی که در آن حادثه روی داده است جدا باشد.

- بهره بردار از تونل موظف است که معلولین را از پناهگاه امن به فضای باز حمل کند.

- فضای بین تونل‌های اصلی باید با درهای ضد آتش جدا شود.
 - درهای ضد آتش و درهای اتاق کمک مجاور آن باید طوری عایق کاری شود که از نشست گازهای ناشی از آتش سوزی یا گازهای سمی از تونل حادثه دیده به تونل که حادثه ندیده است جلوگیری نمایند.

۵-۸- تخلیه اضطراری معلولین

در بخش‌هایی از راه‌های تخلیه اضطراری برای مثال جایی که شیب راه زیاد میشود، اتاق امداد برای معلولین باید طراحی شود.

۶-۸- تخلیه اضطراری در تونل‌های اصلی

- تخلیه اضطراری از تمام تونل‌های اصلی بدون توجه به این که تونل حفر شده در سنگ بتن یا خاک میباشد باید از طریق ارتباط تقاطعی بین آنها انجام پذیرد.

- تونل مجاور به عنوان پناهگاه امن در نظر گرفته میشود. در این مکان افراد میتوانند خود به فضای باز بروند و یا در انتظار کسب اطلاعات بیشتر از مرکز کنترل ترافیک یا مرکز کنترل بحران باشند.

- بهره بردار از راه مسئول حمل و نقل افراد به فضای باز می‌باشد

- ارتباط عمودی به فضای باز مورد نیاز نیست.

۷-۸- تخلیه اضطراری در رمپ‌های تونل‌ها

تخلیه اضطراری رمپ تونل‌ها بر اساس همان اصول تخلیه اضطراری تونل‌های اصلی انجام می‌گیرد. به عبارت دیگر، حتی الامکان این امر از طریق ارتباط تقاطعی به رمپ تونل دیگر صورت می‌پذیرد. این ارتباطات عمودی می‌تواند منتهی به تونل‌های اصلی شود.

راه‌های دیگری نیز قابل عمل است ولی باید مورد ارزیابی و تصویب قرار گیرند. به طور کلی جایی که مسیر تخلیه اضطراری به تونل منتهی می‌شود باید به

کاربرد بتن غلطکی (RCC) در شبکه‌های معابر

Application of ROLLER-COMPACTED CONCRETE (RCC) in Road Networks

گراورنده: مهندس محمدرضا معاریان

Prepared by: Mohammadreza Memarian, Civil Engineer

فشرده می‌گردد.

فشرده کردن بتن مهمترین مرحله درسازه‌های RCC می‌باشد.

زیرا این امرسبب تامین تراکم، مقاومت و صافی سطح معبر می‌شود. این مرحله بلافاصله بعد از درجا ریختن بتن آغاز می‌گردد و تا رسیدن به تراکم مورد نیاز سطح معبر ادامه خواهد یافت.

سطح معبر بایدبه طور مناسب آب پاشی شود تا مقاومت لازم بدست آید. درکجا RCC را باید به کاربرد؟ RCC برای تمام معابر می‌تواند کاربرد داشته باشد ولی برای معابری که وسایل نقلیه عبوری آن‌ها دارای سرعت پایینی می‌باشند مانند مراکز توزیع و پارکینگ‌ها که دوام، نگهداری آسان و هزینه‌های اولیه کم دراولویت اول هستند و صاف بودن سطح و ظاهر آن دراولویت دوم هستند، مناسب تر است.

برای بهبود بخشی صافی بتن فشرده غلطکی، روی RCC را می‌توان با لایه نازکی از آسفالت یا بتن معمولی پوشش داد.

RCC را میتوان برای سطوح زیر به کار برد:

- خیابان‌ها و معابر محلی
- خیابان‌های مناطق مسکونی
- تقاطع‌های معابر با حجم بالای ترافیک

بتن فشرده غلطکی (ROLLER-COMPACTED CONCRETE - RCC)

بتن سختی است که معمولاً قدرت فشاری آن باید بیشتر از ۴۰۰۰ PSI باشد. این بتن با استفاده از دستگاه‌های پخش آسفالت ریخته می‌شود به طوری که تشکیل یک سطح بتنی غیر مسلح شده رامی‌دهد. بتن فشرده غلطکی مقاومت، دوام و آسانی ساخت رابه طور اقتصادی و موفقیت آمیز با یکدیگر ترکیب می‌نماید.

بتن فشرده غلطکی متشکل ازسیمان پرتلند، شن و ماسه و آب است. RCC نیازبه قالب، فینیشینگ (پرداخت سطوح)، مسلح شدن و یا اړه کردن اتصالات (ایجاد درز انبساط) ندارد.

ولی در صورت نیاز به درز انبساط، می‌توان با بریدن مقطع مورد نظر آن را به آسانی ایجاد نمود تا ظاهری مناسب تر بدست آورد و در ضمن ترک خوردن سطح بتن را کنترل نمود.

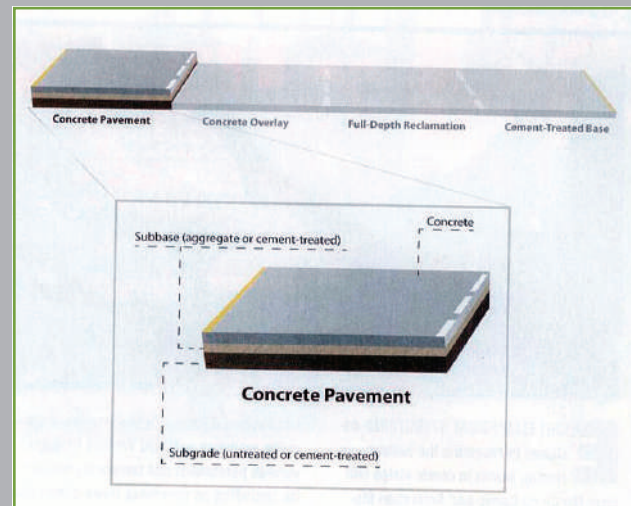
مراحل تهیه:

- مخلوط کردن: یک دستگاه ویژه مخلوط کن بتن می‌تواند بتن راکه دارای آب کمی است به طور موثر مخلوط نماید.

- حمل: کامیون‌های حمل بتن مخلوط RCC را باید از کارخانه به دستگاه‌های پخش کن معمولی یا با تراکم بالا طی نمایند.

درجا ریختن بتن: مخلوط به صورت لایه به لایه به ضخامت ۱۰ الی ۲۲/۵ سانتیمتر درمحل مورد نظر ریخته می‌شود.

متراکم نمودن بتن: بتن با استفاده از غلطک‌های فولادی و لاستیکی متراکم و



ویژگی ها:

ویژگی ای اصلی RCC عبارتند از:

- ساخت و ساز سریع
- بدون استفاده از قالب و فینیشینگ و با حداقل نیروی کارگری به سرعت قابل اجرا است.
- توجه شود که نسبت پائین آب به سیمان سبب بدست آوردن سریع سختی و مقاومت مناسب بتن می شود.

۲- برگشت سریع به سرویس دهی

سطوح RCC معابر را اغلب می توان بعد از ۴ ساعت به روی ترافیک باز نمود و ترافیک و وسایط نقلیه سنگین می توانند بعد از ۲۴ الی ۴۸ ساعت از روی آن عبور کنند.

۳- سطوح روشن تر

نیاز به روشنایی برای محوطه پارکینگ و انبار را کاهش می دهد.

۴- مقاومت نسبتاً بالا

- مقاومت فشاری بالا (۴۰۰۰ الی ۱۰/۰۰۰ PSI)
- مقاومت بالای برشی
- ترک خوردگی پائین
- طراحی و ساخت آسان
- بدون نیاز به فرم و فینیشینگ
- طراحی ساده و مطمئن
- بدون نیاز به تجهیزات پیچیده
- در خلال دهه گذشته، بهبود طراحی مخلوط بتن، دستگاه های مخلوط کن و ریختن بتن منجر به ایجاد سطوح بتنی مقاوم، صاف با ظاهری مناسب گردیده که کاربرد RCC را گسترش داده است.
- ✓ خیرادر پروژه های بزرگراهی تونل نیایش، تونل امیرکبیر و بزرگراه امام علی (ع) RCC مورد استفاده قرار گرفته و نتایج مطلوب به دست آمده است.

■ توقفگاه و تاکسی - وی فرودگاه

■ پارکینگ ها

■ راه های دسترسی مناطق صنعتی و حتی شانه راه ها

با پوشش بتن غلطکی روی سطوح فرسوده آسفالتی معابر، می توان مشکلات مربوط به تعمیر و آسفالت کردن مجدد معابر در هر چند ماه یا سال را بر طرف نمود. با پوشش بتن غلطکی، فقط بعد از یک روز سطحی بدست می آید که می تواند تا بیش از ۲۰ سال دوام داشته باشد. پوشش سطح معابر با آسفالت معمولاً فقط چند سال بیشتر دوام ندارد.

مزایای RCC

مزایای RCC عبارتند از:

- هزینه اولیه کم - در مقایسه با گزینه های دیگر پوشش سطح معابر، RCC دارای هزینه اولیه پایین تری می باشد.
- دوام و مقاومت بالا - RCC در برابر شیاردار شدن مقاوم و زیر بارهای سنگین فرم خود را از دست نمی دهد.
- در برابر مواد نفتی و سوختی مقاومت دارد.
- در آب و هوای یخ بندان آب شدن یخ مقاوم است.
- بارهای سنگین و تکراری را تحمل می کند.
- نگهداری آسان - تعمیر و نگهداری آن آسان، سریع و کم هزینه است.



بررسی وضعیت پایداری در شهرهای سیدنی و تهران

Study of Sustainability in Sydney and Tehran

ستاره یغمایی

Setareh Yaghmaie B.Sc.

دانشجوی کارشناسی ارشد برنامه ریزی
شهری دانشگاه آزاد اسلامی واحد تهران مرکز
yaghmaie.setareh@gmail.com



چکیده

رشد و گسترش ابعاد فیزیکی و اجتماعی شهرها، ناشی از افزایش جمعیت شهری، تاثیرات قابل توجه و در عین حال اجتناب ناپذیری را بر زندگی شهری بر جای گذاشته است. این تاثیرات طیف وسیعی از معضلات و مشکلات اجتماعی، اقتصادی، فرهنگی و نابسامانی‌های کالبدی را شامل می‌شود که همگی موجب اتلاف سرمایه‌های نسل کنونی و آتسی گردیده و مغایر با اصول توسعه پایدار می‌باشند. در این میان شهرسازی با رویکردی صرفاً کالبدی و اقتصادی و در نتیجه غافل از مسائل اجتماعی و فرهنگی، در حل معضلات شهری ناکام بوده است. تجربیات گذشته جهان و البته بسیاری از تجربیات شهرسازی در کشور ما نیز نشان داده است که نمی‌توان با نگاه از بالا و در قالب نقشه‌های مختلف کاربری، تراکم و غیره در حل این مسائل موفق شد بلکه راه حل در ایجاد دیدگاهی همه جانبه و توجه به تعامل کامل میان پیامدهای زیست محیطی، اجتماعی، اقتصادی هر فعالیت و یا طرح توسعه ای بر اجتماع تحت تاثیر خود می‌باشد.

در این نوشتار سعی شده است تا ضمن آشنایی با مفاهیم و تعاریف مرتبط با مباحث پایداری به بررسی تفاوت‌های موجود در روند توسعه پایدار در دو شهر سیدنی و تهران پرداخته شود که به نظر می‌رسد در مورد سیدنی این روند با طرز تفکر ریچارد راجرز تناسب بیشتری داشته اما در مورد تهران به دلیل فقدان طرح‌های فرادست در مورد پایداری و ابهام طرح جامع در مورد پایداری، بخش‌های مختلف شامل حمل و نقل و زیست محیطی به صورت جداگانه معرفی شده اند. در نهایت نشان داده خواهد شد که برای دستیابی به پایداری در توسعه نمی‌توان به اقدامات عاجل و ضربتی بدون طرح و برنامه از پیش تعیین شده بسنده نمود و نیز تعامل اثرات مختلف فعالیت‌ها و طرح‌های توسعه ای را بر یکدیگر نادیده انگاشت.

مقدمه

تا چند دهه پیش نظراتی مبنی بر یافتن راه حل برای تمامی مشکلات زمین توسط تکنولوژی وجود داشت. اما گرم شدن زمین، جنگل‌زدایی، کم شدن حاصلخیزی خاک، آلاینده‌ها، از میان رفتن تنوع بیولوژیکی، ازدحام جمعیت، همگی تاثیرات نامطلوب خود را بر روی زمین بر جای گذاشت. بروز این مشکلات به همراه مطالبه رو به رشد کیفیت بالاتر استانداردهای زندگی زمینه‌های مطرح شدن مباحث پایداری را فراهم آورد. امروزه دولت‌ها، نهادها و گروه‌های مختلف بر این عقیده اند که راه حل مسائل جوامع امروزی نه تنها صرفاً فنی و تکنیکی نیست بلکه بدون تحولات اقتصادی و اجتماعی عمده ممکن نخواهد بود. از طرفی دیگر به دلیل اهمیت جوامع محلی و نقش آن‌ها در اداره و مدیریت شهر، لزوم

بازنگری در مورد شاخص‌های پایداری در جوامع محلی مختلف از طریق رویکردی مشارکتی امری ضروری به نظر می‌رسد زیرا که برای رسیدن به پایداری در توسعه، استفاده و بهره‌گیری بهینه از تمامی دارایی‌های موجود، امری مسلم و ضروری است. سرمایه اجتماعی نیز از مهمترین این دارایی‌هاست که توجه به آن لازمه هرگونه برنامه ریزی توسعه پایدار برای اجتماع می‌باشد^۱. در نتیجه باید تلاشی برای وارد کردن مفهوم مشارکت و درک افکار و عقاید گروه‌های ذینفع گوناگون انجام گیرد و از یک روش ثابت که نوعی سلطه و کنترل را اعمال کرده و تفاوت‌های جوامع محلی را با یکدیگر در نظر نگرفته است پرهیز شود و نهایتاً فرایندهای بومی و محلی توانمندسازی و توسعه را تسهیل نماید (نوعی مصالحه میان قطب‌های مختلف). توجه به این تفاوت‌ها امری است که در انتخاب شاخص‌ها باید بسیار مورد تاکید قرار گیرد. چنان که در مورد شهر تهران به دلیل وجود رویکردی بالا به پایین بسیاری از طرح‌های توسعه‌ای علی‌رغم صرف هزینه‌های بسیار به صورت مطلوب عمل نمی‌نمایند. از سوی دیگر در شهرهایی مانند تهران تفکیک‌هایی میان برنامه‌ریزی‌های اجتماعی، اقتصادی، زیست محیطی وجود داشته که این تفکیک‌ها بیشتر جنبه آکادمیک داشته و برای سهولت در امر تحقیقاتی صورت می‌گیرد در صورتی که در عمل تعامل کاملی میان پیامدهای مختلف اجرای پروژه‌های توسعه‌ای بر روی ابعاد زیست محیطی، اجتماعی، اقتصادی وجود دارد که باید ارتباط میان این ابعاد با یکدیگر در توسعه پایدار لحاظ گردد. همچنین در صورتی که شاخص‌های توسعه پایدار به خوبی پایش شده و اهداف و فعالیت‌ها و شاخص‌ها متناسب با آن‌ها به روشنی تعریف شده باشند، می‌توان نتیجه بهتری را در مورد پروژه‌های توسعه شهری انتظار داشت. در ادامه تفاوت موجود در شفاف سازی اهداف و شاخص‌ها و نیز ارتباط میان حوزه‌های مطالعات اجتماعی، اقتصادی، زیست محیطی را در دو شهر سیدنی و تهران مورد بررسی قرار خواهیم داد.

تعاریف و مفاهیم

توسعه پایدار

مفهوم توسعه پایدار بر طبق گزارش براندتلند^۲ که امروزه یکی از شناخته‌ترین شده مفاهیم در جهان است عبارت است از: " توسعه پایدار به معنای توسعه ای است که نیازهای کنونی را بدون آسیب رسانی به توانایی‌های نسل‌های آتی در برآوردن نیاز هایشان برآورده سازد".

1- 1. Fridman, J. 1993. Toward a non-Euclidian mode of planning Journal, Autumn . p.482.

2- 2.Brundtland



شاخص‌های توسعه پایدار

گای و مارین^۳ پس از بررسی انواع مدل‌های توسعه شهری پایدار، معتقدند رسیدن به مدلی قطعی برای پایداری ناممکن است و به دلیل بازتاب یافتن منافع گروه‌های مختلف در ساختار شهر، رویکردی تفسیری که بتواند این دیدگاه‌های مختلف را بازتاب دهد، می‌تواند چندین مدل از توسعه شهری پایدار پیشنهاد کند. (گای و ماروین، ۲۰۰۱)

اما مک لارن بر چهار ویژگی شاخص‌های سنجش توسعه شهری پایدار تاکید می‌کند: ۱- ترکیبی بودن (ترکیب عوامل اقتصادی، زیست محیطی و اجتماعی) ۲- آینده نگری (لحاظ کردن وضعیت نسل‌های آتی) ۳- توزیعی بودن (قابلیت اندازه گیری برابری درون نسلی و بین نسلی)، و ۴- بازتابی کننده دیدگاه‌های گروه‌های مختلف جامعه باشند و معتبرترین شاخص‌ها آن‌هایی هستند که از طریق مشارکت جمعی گسترده از مردم در فرآیند تصمیم‌گیری ایجاد شده باشند. ریچارد راجرز در کتابش با عنوان شهرها برای سیاره‌ای کوچک در مورد شهر پایدار چنین می‌آورد:

3- 3. Guy & Marvin

جدول شماره ۱- ویژگی‌های عمده شهر سیدنی^۱ و تهران^۲

تهران	سیدنی	
جمعیت ۷.۷۰۵.۰۳۶ نفر در سال ۱۳۸۵	جمعیت ۴.۱۱۹.۱۹۰ در سال ۲۰۰۶ (۳.۶۴۱.۴۲۲ نفر در مرکز شهر)	جمعیت
در شمال شهر که به کوه‌ها نزدیک‌تر است معمولاً خیابان‌ها و کوچه‌ها شیب‌دارتر و در جنوب شهر هموارترند. همچنین عمده ساختمان‌های بلند مرتبه در شمال شهر قرار گرفته‌اند. ساختمان‌های اداری و دولتی نیز عمدتاً در مرکز شهر قرار دارند.	ساخت شهر بر روی تپه‌های احاطه شده توسط بنادر و پارک‌های ملی بوده، همچنین دارای مناطق طبیعی، پارک‌ها و منابع آبی بسیاری حتی در مرکز شهر می‌باشد. دارای منطقه تجاری مرکزی خطی از شما به جنوب با طول در حدود ۳ کیلومتر می‌باشد.	ساختار شهری
دارای تنوع فرهنگی بوده همچنین عناصر فرهنگی عمده شهر شامل موزه ها، کاخ ها، مساجد و امامزاده‌ها می‌باشد.	دارای تنوع فرهنگی به دلیل مهاجر پذیر بودن بوده همچنین به عنوان یک مرکز فرهنگی پویا، سیدنی دارای موزه‌ها و گالری‌ها می‌باشد که در سطح جهان مطرح می‌باشند همچنین این شهر میزبان بسیاری از فستیوال‌ها و رویدادهای فرهنگی و اجتماعی استرالیا بوده است. مانند فستیوال موسیقی راک، فستیوال فیلم سیدنی	فرهنگ
مهم‌ترین قطب اقتصادی کشور بوده همچنین در فهرست گران‌ترین شهرهای دنیا قرار دارد. در تولید ناخالص داخلی این شهر بخش خدمات سهمی معادل با ۷۸ درصد، بخش صنعت و کشاورزی به ترتیب دارای سهمی برابر ۱۴ و ۸ درصد می‌باشند.	سیدنی به عنوان مرکز مالی و اقتصادی استرالیا عمل نموده، از دهه ۱۹۸۰، مشاغل از بخش تولید به سمت بخش خدمات و اطلاعات سوق پیدا کرده است. شانزدهمین شهر گران جهان است همچنین در سال ۲۰۰۹، سیدنی گران‌ترین خانه‌ها و بالاترین میزان اجاره خانه‌ها را در استرالیا دارا بوده است.	ساختار اقتصادی
احداث گذرگاه‌ها و بزرگراه‌های کمربندی و شبکه راه آهن شهری در سال‌های اخیر رشد زیادی داشته است.	قطارها اغلب در حومه‌ها جهت سفر به مرکز شهر در حرکت بوده، در منطقه تجاری مرکزی شهر به شبکه زیر زمینی تبدیل می‌شوند. مونوریل در حلقه ای در اطراف منطقه اصلی خرید به مردم خدمات رسانی می‌کند.	حمل و نقل

1- 4 15/10/1390 www.en.wikipedia.org خوانده شده در تاریخ
2- 15/10/13905 www.fa.wikipedia.org خوانده شده در تاریخ

شهر پایدار:

- شهری دادگر است، که در آن عدالت، غذا، سرپناه، آموزش، سلامت و امید به صورت منطقه‌ای تقسیم شده است.

- شهری زیبا است که در آن هنر، معماری و منظر تخیل را فعال و روح را به پرواز درمی‌آورد.

- شهری خلاق است که در آن ذهن باز و علاقه به تجربه و آزمایش، تمام پتانسیل‌های بالقوه منابع انسانی را به گردش درمی‌آورد و به تغییرات پاسخ‌های سریع می‌دهد.

- شهری اکولوژیکی است، که تأثیرهای ناگهانی اکولوژیکی را به حداقل می‌رساند، جایی که منظر و ساختارهای انسان‌ساز در تعادل قرار دارند و جایی که ساختمانها و زیرساخت‌ها ایمن و نسبت به منابع کارآمد هستند.

- شهری با حرکت و ارتباط آسان است، جایی که اطلاعات هم بصورت نفر به نفر و هم به صورت الکترونیکی انتقال می‌یابد.

- شهری فشرده و چند مرکزی است، جایی که از حومه شهر محافظت می‌کند، اجتماع‌های مابین همسایگی‌ها را یکپارچه می‌سازد و وابستگی و قرابت را افزایش می‌دهد.

- شهری متنوع است، که گستره وسیعی از فعالیت‌های هم پوشاننده در آن تحرک و اشتیاق ایجاد می‌کنند و زندگی و حیات اجتماعی را ترویج می‌کند.

ویژگی‌های عمده سیدنی و تهران

ویژگی‌های عمده دو شهر سیدنی و تهران به طور خلاصه به شرح جدول شماره ۱ می‌باشد:

بررسی وضعیت پایداری در سیدنی

چشم‌انداز سیدنی برای رسیدن به پایداری

چشم‌انداز سیدنی پایدار ۲۰۳۰ نمایانگر فرهنگ معاصر به همراه میراث بومی سیدنی بوده، همچنین به ارائه فرآیندی جهت مصالحه و مشارکت میان ساکنان بومی و غیر بومی خود متعهد می‌گردد. این ساکنان در جامعه‌ای با وضعیت حمل و نقل بهتر، امنیت بیشتر، خانه‌های قابل استطاعت فزون‌تر، محدودیت حرکت خودروی شخصی در مرکز شهر، زندگی خواهند کرد. ایده‌هایی که در این راستا مطرح شده اند شامل حمایت از فرهنگ ساکنان بومی و غیر بومی، فراهم آوردن فرصت‌های توسعه اقتصادی، اجتماعی و شغلی برای هر دو نوع سکنه می‌باشد.

۱۰ هدف در جهت پایداری سیدنی تا سال ۲۰۳۰:

هدف ۱: کاهش گازهای گلخانه‌ای شهر در سال ۲۰۳۰ به میزان ۵۰ درصد نسبت به سال ۱۹۹۰

هدف ۲: تامین ۱۰۰ درصد نیروی الکتریسیته شهر از طریق تولید الکتریسیته محلی و تامین ۱۰ درصد از منابع آب شهر از منابع محلی

هدف ۳: ایجاد حداقل ۱۳۸ هزار سکونتگاه و ۴۸ هزار واحد اضافی در شهر برای پاسخگویی به تنوع رو به افزایش خانوارها

هدف ۴: تامین ۷/۵ درصد مسکن اجتماعی، ۷/۵ درصد خانه‌های قابل استطاعت از کل خانه‌سازی شهر به وسیله تولیدکنندگان غیر انتفاعی

هدف ۵: وجود حداقل ۴۶۵ هزار شغل تا سال ۲۰۳۰ در شهر، شامل ۹۷ هزار شغل اضافی با افزایش سهم در بخش خدمات مالی، آموزشی، تفریحی و توریسم

هدف ۶: افزایش ۸۰ درصدی استفاده از حمل و نقل عمومی برای سفرهای کاری به مرکز شهر توسط کارمندان

هدف ۷: انجام حداقل ۱۰ درصد از سفرهای شهری به وسیله دوچرخه و ۵۰ درصد به وسیله جابجایی‌های پیاده

هدف ۸: فاصله ۱۰ دقیقه‌ای (۸۰۰ متر) برای دسترسی تمامی ساکنین به فعالیت‌های عرضه مواد غذایی تازه، خدمات مرتبط با سلامت، مراقبت از کودکان

و زیر ساخت‌های فرهنگی، آموزشی، اجتماعی و اوقات فراغت

هدف ۹: فاصله ۲۵۰ متری هر کدام از ساکنین شهر، برای دسترسی به ساحل دریا، پارک‌های ساحلی، و پارک‌های سیدنی از طریق مسیر پیوسته سبز

هدف ۱۰: بهبود یکپارچگی و تعاملات اجتماعی جامعه بر این اساس که حداقل ۴۵ درصد از مردم به این باور خواهند رسید که "مردم (سایرین) می‌توانند قابل اعتماد باشند"

۱۰ دستورالعمل و استراتژی:

■ شهر نوآور و رقابت‌پذیر در سطح جهانی

■ الگوی محیطی نمونه و ممتاز

■ حمل و نقل پیوسته برای یک شهر پیوسته

■ شهری برای پیاده‌روی و دوچرخه سواری

■ مرکز شهر سرزنده و جذاب

■ اقتصاد پویا و جوامع محلی پویا

■ شهر خلاق و فرهنگی

■ مسکن برای هر تنوع جمعیتی

■ توسعه پایدار، تجدید حیات و طراحی‌های مناسب

■ اجرا از طریق نظارت و مشارکت موثر

۱۰ ایده پروژه: لبه غربی، سه میدان شهر، حفاظت از مرکز شهر، سیاحت آرا، رובان فرهنگی، اسکله به خلیج، میدان‌های سبز به هم پیوسته، خانه سازی قابل

استطاعت، اقدامات جدید برای شهرک جدید، ترانسفورماتورهای سبز

عمده‌ترین دستورالعمل و استراتژی‌های شهر سیدنی برای رسیدن به پایداری به شرح زیر می‌باشد:

۱۰ دستورالعمل و استراتژی:

۱- شهر نوآور و رقابت‌پذیر در سطح جهانی: شهر سیدنی باید بر روی اقتصاد جهانی و نوآوری‌های پشتیبان تمرکز کند تا ضمن موفقیت مداوم باشد.

هدف ۱،۱: برنامه ریزی برای رشد و تغییر در مرکز شهر اقدامات مقتضی شامل فراهم آوردن ظرفیت کافی اشتغال در شهر و نیز فعال ساختن اقتصاد شبانه متنوع می‌باشد.

هدف ۱،۲: تقویت گروه‌ها و شبکه‌های رقابت‌پذیر در سطح جهانی و توسعه ظرفیت نوآوری

اقدام مقتضی شامل توسعه همکاری با بخش خصوصی و مؤسسه‌های آموزشی و تحقیقی، گسترش همکاری‌های اقتصادی و تبادلات دانش با دیگر شهرهای جهانی، شناسایی، و حمایت از ایجاد گروه‌ها، سازمان‌ها و مشاغل نوآور در شهر می‌باشد.

هدف ۱،۳: برنامه‌ریزی برای رشد جنوب شهر، شامل فرودگاه سیدنی و بندر ساحلی

اقداماتی مانند برنامه‌ریزی ساختاری در محدوده اشتغال مختلط جنوبی، مشارکت برای آماده‌سازی چارچوب توسعه و برنامه‌ریزی برای مدیریت اثرات رشد فرودگاه و بندر بوتانی مد نظر است.

هدف ۱،۴: تقویت رقابت میان مشاغل مختلف

اقدامات مقتضی شامل تصحیح پروسه‌های اداری و تصویری به منظور کمک به مشاغل، هدایت و پشتیبانی از مجمع‌ها جهت تقویت مدیریت مشاغل در شهر می‌باشد.

هدف ۱،۵: ارتقای زیر ساخت‌های توریسم، ارتقاء سرمایه‌ها و برندینگ شهر اقداماتی مانند گسترش تسهیلات و امکانات و جذابیت‌ها برای بازدیدکنندگان، شامل هتل‌های جدید و تسهیلات اسکان، ارتقاء شهر به عنوان مقصدی برای گردشگران در سطح جهانی مد نظر است.

۲- الگوی محیطی نمونه و ممتاز: شهر سیدنی اهداف مبنی بر کاهش گازهای گلخانه‌ای را در پیش گرفته و به سوی آینده‌ای پایدار در مصرف انرژی‌ها پیش خواهد رفت.

ریزی برای ادغام خدمات حمل و نقل عمومی ناحیه‌ای، شامل خطوط ریلی سبک، مترو و مبدل‌های حمل و نقل می‌باشد.

هدف ۲،۳. متوازن کردن رشد حمل و نقل با رشد شهر اقداماتی مانند توسعه کاربری‌های مختلط شهر متناسب با استراتژی‌های حمل و نقل درون شهری، شناسایی شبکه‌ای از خدمات اتوبوسرانی محلی، رسیدگی به فرصت‌های توسعه در اطراف ایستگاه‌های مراکز دهکده‌ای پیشنهادی مد نظر است. هدف ۳،۳. کاهش تأثیرات منفی حمل و نقل بر روی فضاهای عمومی در مرکز شهر اقداماتی مانند افزایش دسترسی به مدهای حمل و نقل پایدار، مدیریت تقاضای سفر با اتومبیل شخصی، رسیدگی به مکانیسم تعیین قیمت برای حمل و نقل جهت تشویق به استفاده از حمل و نقل پایدار، توسعه استراتژی جامع برای پارکینگ‌ها جهت پشتیبانی از کاربری‌های زمین مدنظر است.

هدف ۳،۴. افزایش استفاده از حمل و نقل عمومی و کاهش ترافیک در معابر منطقه‌ای

اقدامات مقتضی شامل توسعه سلسله مراتبی معابر و برنامه‌ریزی مدیریتی برای کریدورهای اصلی می‌باشد.

۴- شهری برای پیاده روی و دوچرخه سواری: سیدنی پایدار ۲۰۳۰، شهری متشکل از شبکه‌های دوچرخه سواری و پیاده روی امن و جذاب خواهد بود که معابر شهر، پارک‌ها و فضاهای باز را به یکدیگر متصل می‌کند.

هدف ۴،۱. شبکه‌ای از معابر پیاده و دوچرخه به هم پیوسته و امن که با فضاهای سبز درون و حاشیه شهر ترکیب شده است.

اقدامات مقتضی شامل همکاری با مالکان، بنگاه‌ها و مسئولان جهت توسعه شبکه سبز سرزنده در شهر و توسعه آن به بخش مرکزی، آماده سازی برنامه‌های طراحی برای کمربند ساحلی به هم پیوسته، فراهم آوردن تسهیلات و شبکه‌های دوچرخه سواری و پیاده روی به نحوی که امن و جوابگوی نیاز همگان باشد، است. هدف ۴،۲. اولویت دادن به حرکت دوچرخه و پیاده و سازگاری‌های مرتبط در

هدف ۲،۱. افزایش حجم و ظرفیت تولید انرژی محلی و تجهیزات آب رسانی در درون مرزهای شهر

اقدامات مقتضی شامل افزایش استفاده از آب بازیافت شده، یکپارچه کردن زیر ساخت‌های سبز در شهر با استفاده از معابر شهری و فضاهای عمومی، استفاده از گزارشات زیست محیطی و شفاف سازی اهداف منتشره می‌باشد.

هدف ۲،۲. کاهش تولید مواد زائد و آلودگی فاضلاب‌های سطحی اقداماتی مانند مدیریت یکپارچه مواد زائد و پیاده سازی طرح جامع آب مد نظر است.

هدف ۲،۳. بهبود عملکرد محیطی ابنیه موجود اقدامات شامل به روز کردن ابنیه موجود برای عملکرد بهتر محیطی و تشویق جامعه برای انتخاب انرژی‌های پایدار است.

هدف ۲،۴. الگوی نمونه در کارایی محیطی از طریق فعالیت‌ها و عملکردهای شهر

اقدامات مقتضی شامل به اجرا گذاشتن معیارهای به حداقل رساندن آلودگی‌های کربنیک در قراردادهای، بررسی نوآوری‌های مناسب برای سازگاری با تغییرات آب و هوایی جهت آماده سازی شهر در مقابل تأثیرات اجتماعی و سایر اثرات گرم شدن جهانی مانند بادهای و سیل‌ها، گسترش آموزش و حمایت از نوآوری‌ها جهت کمک به ساکنان و مشاغل، کارمندان و گردشگران جهت کاهش اثرات تخریب محیطی می‌باشد.

۳- حمل و نقل پیوسته برای یک شهر پیوسته: کیفیت حمل و نقل یکی از گردانندگان اصلی پایداری می‌باشد. شهر باید گونه‌های متنوعی از گزینه‌های حمل و نقل کارا و ارزان را ارائه نماید.

هدف ۳،۱. پشتیبانی و برنامه ریزی برای بهبود دسترسی به وسیله حمل و نقل عمومی از اطراف سیدنی به شهر

اقدامات مقتضی شامل پشتیبانی از سیستم ریلی متروپلیتن و خطوط ریلی و متروی جدید، بهبود وضعیت ایستگاه‌های موجود شهر و محیط اطراف آن‌ها، برنامه



مرکز شهر

اقداماتی مانند بازبینی در تنظیم زمان ترافیک در علائم راهنمایی برای اولویت دادن به دوچرخه سواران و پیاده‌ها، کاهش سرعت در مرکز شهر، بهبود آموزش در مورد شبکه پیاده و دوچرخه مد نظر است.

هدف ۴،۳. ارتقای حمل و نقل سبز در دسترسی به محل‌های کار عمده و

مکان‌های عمومی

اقدامات شامل بهبود تسهیلات در نقاط پایانی حمل و نقل موتور برای پیاده روی و دوچرخه سواری، تغییرات سیستم مالیاتی جهت دادن مشوق‌هایی برای کارمندان که از حمل و نقل پایدار برای رفتن به سر کار استفاده می‌نمایند، است.

۵- مرکز شهر سرزنده و جذاب: یک مرکز شهر شایسته در سطح جهانی که به وسیله منظر شهری دعوت کننده و جذاب و نیز فضاهای عمومی پویا، غنی خواهد شد.

هدف ۵،۱. تقویت هویت قلمروی عمومی مرکز شهر و خلق فضاهای بیشتر برای

استراحت، تعاملات اجتماعی و اوقات فراغت

اقدامات شامل برنامه‌ریزی برای خیابان اصلی شمالی - جنوبی در مرکز شهر که سه میدان جدید را با اولویت حمل و نقل عمومی، دوچرخه سواری و عابرین پیاده به یکدیگر متصل می‌کند، محدودیت دسترسی وسایل شخصی به آن است.

هدف ۵،۲. فراهم آوردن فضای شهری فعال جذاب برای همگان در مرکز شهر اقدامات مقتضی شامل برنامه‌ریزی برای سه میدان جدید به عنوان نقاط کانونی اصلی، تهیه نقشه فرهنگی برای شناسایی فرصت‌های صنایع فرهنگی، تفریحی، مهمان‌پذیری می‌باشد.

هدف ۵،۳. مدیریت و تقویت ترکیب فضاهای جلوخان‌ها، محوطه‌ها و میداین

فعال در مرکز شهر

اقداماتی مانند شناسایی حوزه‌هایی که متمایز می‌باشند و یا پتانسیل متمایز شدن را دارا هستند مد نظر است.

هدف ۵،۴. پشتیبانی از توسعه میداین کوچک مقیاس برای حضور مشاغل

کوچک، خرده فروشی‌ها و فعالیت‌های فرهنگی و خلاق در معابر و کوچه‌ها اقدامات مقتضی شامل تشویق به ساخت ابنیه در لبه معابر با جلوخان‌های فعال برای حضور خرده فروشی‌های کوچک، تشویق مالکان ابنیه موجود به ناسازی در جهت معابر است.

۶- اقتصاد پویا و جوامع محلی پویا: ساختن جوامع محلی و اقتصاد محلی پویا به وسیله پشتیبانی از تنوع و نوآوری در دهکده‌های شهر صورت خواهد گرفت.

هدف ۶،۱. ارتقای نقش و ویژگی‌های دهکده‌ها و فضاها

اقدامات شامل برنامه ریزی به نحوی که برنامه‌ها و سیاست‌ها از یک شهر دهکده‌ای (جامعه متکثر) پشتیبانی کند، می‌باشد.

هدف ۶،۲. خلق شبکه‌ای از مراکز دهکده‌ای، به عنوان مکان‌هایی برای ملاقات، خرید، خلاقیت، و کار برای جوامع محلی

اقدامات شامل توسعه دهکده‌ها و فضاهای محلی جهت پشتیبانی از نیازهای جامعه، برنامه تسهیلات اجتماعی می‌باشد.

هدف ۶،۳. فراهم آوردن زیر ساخت‌های اجتماعی در دسترس در سطح محلی

اقدامات مقتضی شامل فراهم آوردن استراتژی‌هایی جهت پایداری اجتماعی برای تضمین این که خدمات و برنامه‌ها جوابگوی نیازهای اجتماع می‌باشند و بررسی راه‌های افزایش مشارکت اجتماعی در بهبود فضاهای محلی و اقتصاد وابسته به آن است.

۷- شهر خلاق و فرهنگی: شهر زمینه ساز یک زندگی خلاق به نحوی که مردم می‌توانند سنت‌ها و روش زندگی خود را با یکدیگر به اشتراک بگذارند و پذیرای فرهنگ‌های متنوع ساکنین غیر بومی باشند، خواهد بود.

هدف ۷،۱. مدیریت فرهنگی و ارتقاء مشارکت فرهنگی

اقداماتی مانند بازبینی معیارهای فرهنگی شهر مطابق با معیارهای جهانی،

مشارکت میان انجمن‌ها و دولت جهت ارائه تقویم فرهنگی، ایجاد مرکزی برای فعالیت‌های فرهنگی به نحوی که نشان دهنده ویژگی‌های فرهنگی شهر و محیط مصنوع مختص به شهر باشد، درگیر کردن مراکز آموزش عالی در توسعه فرهنگی مد نظر است.

هدف ۷،۲. حمایت از فعالیت‌ها و تعاملات فرهنگی

اقدامات مقتضی شامل بررسی استراتژی‌هایی در مورد هنر عمومی به نحوی که موجب یکپارچه شدن کار هنرمندان با یکدیگر در معابر و فضاهای عمومی گردد، بررسی استراتژی‌هایی در مورد رویدادهای مهم مانند جشن‌ها و... می‌باشد.

هدف ۷،۳. تقویت ارزش‌ها و توسعه میراث فرهنگی غیر بومی‌ها و نیز سیمای

معاصر شهر

اقدامات شامل ثبت هنرهای ملی غیر بومی‌ها و دادن شخصیت حقوقی به آن‌ها، توسعه چارچوب سیاحت آرا، گسترش فعالیت‌های فرهنگی سکنه غیر بومی در مکان‌های عمومی می‌باشد.

۸- مسکن برای هر تنوع جمعیتی: طیف وسیع تری از خانه‌سازی برای مردمی که سرمایه‌های اصلی شهر می‌باشند، اجرا خواهد شد تا بتوانند از عهده زندگی در شهر برآیند.

هدف ۸،۱. فراهم آوردن تسهیلات خانه سازی توسط بخش خصوصی

اقدامات شامل رفع موانع اداری غیر ضروری توسعه مسکونی توسط بخش خصوصی، تامین به موقع زیرساخت‌های فیزیکی و اجتماعی جهت برآوردن نیازهای ساکنین، در نظر گرفتن ذخیره مناسبی از زمین برای توسعه‌های مسکونی آتی است.

هدف ۸،۲. ایجاد فرصت‌های خانه سازی متنوع برای سبک‌های مختلف زندگی

و انواع خانوارها در توسعه‌های مسکونی

اقدامات شامل توجه به خانه سازی قابل استطاعت، اجرای ترکیبی از خانه‌سازی‌ها جهت پاسخگویی به تنوع اجتماعی است.

هدف ۸،۳. هدف گیری سهم قابل توجهی از خانه‌سازی به سوی قشر پایین

تر جامعه

اقدامات مقتضی شامل تقویت خانه سازی صنعتی جهت گسترش مدل‌های خانه سازی نوآورانه و ارزان، برداشتن موانع غیر ضروری برای تامین منابع سکونتگاه‌های ارزان قیمت می‌باشد.

۹- توسعه پایدار، تجدید حیات و طراحی‌های مناسب: کیفیت بالای طراحی شهری، سرزندگی و پایداری بیشتری را به شهر ارمغان خواهد آورد.

هدف ۹،۱. در نظر گرفتن سهم عمده مناطق مورد احیا در پایداری شهر

اقداماتی مانند مشخص کردن اهداف پایداری برای هر یک از مناطق مورد احیا به صورت جداگانه، بررسی موضوع احیای شهری بر طبق اولویت‌های پایداری اقتصادی، محیطی، اجتماعی و فرهنگی مد نظر است.

هدف ۹،۲. تعریف کارکرد برای هر یک از معابر شهری، میداین و فضاهای باز و

بهبود نقش آن‌ها برای عابران و زندگی عمومی

اقدامات شامل برنامه‌ریزی جامع برای فضاهای عمومی جهت مشخص کردن شبکه معابر، مکان میداین و... با اولویت مناطق احیا، بررسی سیاست‌هایی جهت مالکیت اراضی برای اجرای برنامه‌های حوزه‌های عمومی است.

هدف ۹،۳. برنامه ریزی برای یک شهر زیبا با طراحی‌های مناسب

اقدامات مقتضی شامل تدوین راهنمای طراحی قلمروهای عمومی و برنامه ریزی برای بلوک‌های شهری می‌باشد.

هدف ۹،۴. یکپارچه شدن توسعه جدید با حاشیه شهر

اقداماتی مانند تدوین راهنمای توسعه از مرکز، برنامه ریزی‌های بلندمدت برای شهر، برنامه‌ریزی برای مکان‌های استراتژیک، توجه به خطوط راه آهن به ویژه ایستگاه‌ها که پتانسیل‌هایی برای سرگرمی، نمایشگاه را دارا می‌باشند، مد نظر است.

۱۰- اجرا از طریق نظارت و مشارکت موثر



عمومی متنوع و گسترده، ۴- تهران شهری امن در برابر انواع آسیب‌ها و مقاوم در برابر مخاطرات و سوانح، ۵- تهران شهری پایدار و منسجم با ساختاری مناسب برای سکونت، فعالیت و فراغت، ۶- تهران شهری مرفه با رفاه عمومی و زیرساخت‌های مناسب برای تعدیل نابرابری‌ها و تامین همگانی حقوق شهروندی، ۷- تهران کلانشهری با عملکردهای ملی و جهانی و مرکزیت سیاسی، فرهنگی، اجتماعی و اقتصادی کشور، منطقه آسیای جنوب غربی و کشورهای اسلامی

مهمترین اهداف طرح جامع برای رسیدن به این چشم انداز شامل:

ارتقاء نقش‌های فراملی، ملی و منطقه‌ای شهر تهران با استفاده مناسب از ظرفیت‌ها و سرمایه‌های فیزیکی، اجتماعی، انسانی و مالی شهر
تعیین حریم مناسب و تثبیت حدود و مرز محدوده شهر تهران با حفظ یکپارچگی و اعمال نظام مدیریت شهری واحد در محدوده و حریم شهر
سامان‌یابی اسکان جمعیت در شهرهای اقماری و جدید تهران و تثبیت جمعیت شهر تهران در حد ۸/۶ میلیون نفر
رونق فعالیت و توسعه اقتصادی تهران با حفظ و پالایش پهنه‌های کنونی و گسترش عرصه‌های فعالیت و تامین ۳/۲۵ میلیون اشتغال برای جمعیت شهری تهران، با ایجاد فرصت‌های شغلی جدید
حفاظت از محیط زیست و ایمن سازی شهر از سوانح طبیعی و سایر مخاطرات و آسیب‌ها
بهبود وضعیت شبکه‌های ارتباطی و نظام حمل و نقل با توسعه زیر ساخت‌ها و سیستم حمل و نقل همگانی و مدیریت تقاضای سفر
تثبیت سطوح اراضی مسکونی و کنترل میزان تراکم و استفاده مناسب از اراضی شهری برای گسترش فضاهای عمومی، کاربری‌های خدماتی و پهنه‌های فعالیت
بهبود و ارتقاء کیفیت محیطی و وضعیت کالبدی شهر با تعیین محدوده‌های اعمال ضوابط و مقررات استفاده از اراضی و محدوده‌های نیازمند مداخله

هدف ۱، ۱۰. برنامه ریزی مشارکتی و چیدمان سازمانی جهت ارائه اولویت‌های سیدنی پایدار ۲۰۳۰
اقدامات شامل توسعه ظرفیت منابع و سیستم‌های سازمانی جهت ارائه اصول، اهداف و اقدامات سیدنی پایدار ۲۰۳۰، مرور چشم انداز سیدنی پایدار ۲۰۳۰ هر چهار سال یکبار می‌باشد.
هدف ۲، ۱۰. اولویت دادن به مشارکت اجتماعی
اقداماتی مانند نظارت بر توسعه جوامع دموکراتیک و متعهد بیشتر در شهر مد نظر است.
هدف ۳، ۱۰. تضمین پایداری مالی بلند مدت شهر
اقدامات شامل برنامه بلندمدت برای نیروی کار، بازنگری در پروژه‌ها چنانکه بازدهی مالی به سوی بخش عمومی باشد، است.
هدف ۴، ۱۰. پروسه وسیع اصلاح ساختار دولت
اقدامات شامل برگزاری مناظره‌های عمومی در مورد آینده دولت محلی در سیدنی، حرکت به سوی چیدمان دولتی کارا است.

بررسی وضعیت پایداری در تهران

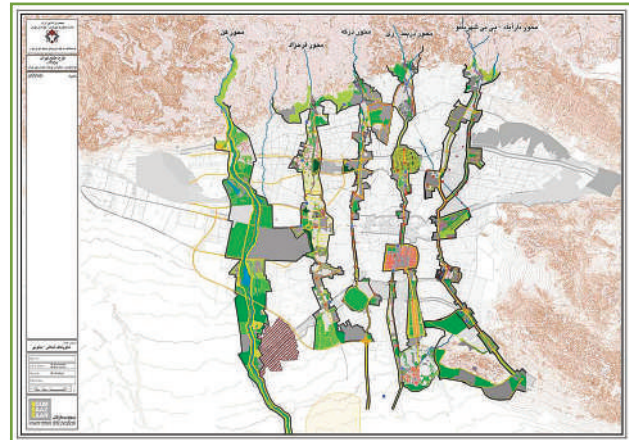
شهر تهران برخلاف شهر سیدنی دارای سند فرادست برای رسیدن به پایداری نبوده و تنها در بخشی از چشم انداز مطرح شده در طرح جامع، پایداری تهران به صورت "تهران، شهری پایدار و منسجم با ساختاری مناسب برای سکونت، فعالیت و فراغت" مطرح گردیده است به طور کلی چشم انداز طرح جامع تهران در حوزه‌های مختلف به شرح زیر می‌باشد:

چشم انداز شهر تهران

۱- تهران شهری با اصالت و هویت ایرانی و اسلامی، ۲- تهران شهری دانش پایه، هوشمند و جهانی، ۳- تهران شهری سبز، زیبا، شاداب، سرزنده با فضاهای



تصویر شماره ۳- ساماندهی رود- دره فرحزاد (بوستان نهج البلاغه)
ماخذ: نویسنده



تصویر شماره ۲- محورهای شمالی- جنوبی در طرح جامع شهر تهران (۱۳۸۵)

وزارت مسکن و شهرسازی - شهرداری تهران - نهاد مطالعات و تهیه طرح‌های توسعه شهری تهران، طرح جامع شهر تهران (۱۳۸۵)

عملیات ساماندهی رود- دره‌های تهران از سال ۱۳۸۵ با احیای رود- دره دارآباد آغاز شد و پس از احیای رود- دره‌های مقصود بیک و ولنجک، ساماندهی رود- دره فرحزاد در اولویت این طرح قرار گرفت. اهداف کلی پروژه به قرار زیر تعریف شد:

توسعه پایدار و حفاظت از ارزش‌های محیط طبیعی، گسترش فضاهای عمومی و امکانات تفریحی، ارتقای کیفیت حسی و بصری محیط، افزایش ایمنی و سلامت. همچنین اهداف خردی مانند کنترل گسترش شهر به درون دره‌ها، حفظ باغات موجود، ایجاد توازن بین حفاظت، بهره‌برداری و توسعه فضاهای سبز عمومی چند منظوره، نظم بخشیدن به سازمان کالبدی بافت پیرامون دره، ساماندهی منظر کوهستانی و تپه‌ها و یال‌های دره، بهبود کیفیت محیط کالبدی و طبیعی دره فرحزاد و پونک، جلوگیری از آلودگی‌های محیط زیست، مقابله با حوادث طبیعی نیز مد نظر قرار گرفتند.

منافع این پروژه عبارتند از: افزایش سرانه فضای سبز منطقه ۲ شهر تهران در حدود ۳ هکتار و تغییرات اکولوژیکی و کاهش آلودگی هوا و صوتی در محدوده، جلوگیری از ساخت و سازهای بی‌رویه در بستر رود و تخریب منابع طبیعی محدوده ترمیم لبه‌ها و تثبیت شیب و در نتیجه کاهش لغزش خاک با توجه به اهدافی که در بالا بیان شد: می‌توان گفت احداث بوستان نهج البلاغه در راستای تحقق اهداف طرح جامع شهر تهران در زمینه ۱- نقش دره فرحزاد در سازمان فضایی شهر تهران از یک سو ۲- نقش دره در توسعه سازمانگردهشگری و تفریحی شهر، ۳- نقش ساماندهی دره در تحقق شهری سبز و زیبا، شاداب و سرزنده با فضاهای عمومی متنوع و گسترده، عمل نموده است و با احداث این بوستان بخشی از اهداف طرح جامع شهر تهران تحقق یافته است. در مجموع شهروندان این طرح را کاملاً از لحاظ گردشگری در اذهان پذیرفته اند و تنها نکته اینست که برآیند این هدف کریدور سبز با بحث هویتی می‌توانست نتیجه بسیار کارآمدتری را برای کل شهر در پی داشته باشد.

بخش حمل و نقل

توسعه مترو و اتوبوس تندرو:

آنچه مسلم است، با وجود آلودگی هوا در کلان شهر تهران، حتی با تشدید عوامل محدود کننده استفاده از خودرو مانند محدوده ممنوعه طرح ترافیک، زوج و فرد کردن و نظایر آن قطعاً گزینه توسعه شبکه حمل و نقل ریلی شهری اجتناب ناپذیر می‌باشد. تا سال ۱۴۰۹ ظرفیت شبکه حمل و نقل عمومی شامل خطوط اتوبوسرانی و خطوط ریلی شهری باید پاسخگوی ۱۵ میلیون سفر روزانه باشد. نمودارهای زیر روند توسعه خطوط مترو را در سال‌های اخیر نمایش می‌دهد:

بهسازی، نوسازی و بازسازی شهر تهران به ویژه بافت‌های فرسوده شهر ارتقاء کیفیت زیست شهری تهران و حفاظت از میراث طبیعی، تاریخی شهر و توسعه فضاهای عمومی و گردشگری با اجرای طرح‌های موضعی و موضوعی برای عمران و توسعه شهری تهران همچنین راهبرد مشخصی در زمینه رسیدن به پایداری در طرح جامع ذکر نشده و در نتیجه به دلیل فقدان طرح‌های فزادست در مورد پایداری و ابهام طرح جامع در مورد آن، به صورت جداگانه به بررسی پایداری در حوزه‌های مختلف حمل و نقل، زیست محیطی می‌پردازیم. اقداماتی که در مورد پایداری شهر صورت گرفته است:

بخش زیست محیطی:

پیشنهادات طرح جامع در حوزه زیست محیطی را می‌توان در سه حوزه پارک، باغات درون شهری و کمربندی سبز دسته‌بندی کرد. که طرح جامع در مورد این فضاها رویکرد حفاظتی را پیش می‌گیرد که ضمن حفاظت، تجهیز شده و ساخت و ساز در آنها ممنوع و یا بسیار محدود و برای توسعه گردشگری و تفریح، ایجاد سرزندگی در محیط شهری و تأمین فضاهای لازم برای عرصه‌های عمومی خواهد بود (گزارش نهایی طرح جامع تهران، ۱۳۸۵). در مورد رود دره‌های شهر تهران، نیز طرح جامع پتانسیل این دره‌ها را به عنوان محورهای شمالی - جنوبی شهر موثرتر سازماندهی فضایی شهر مورد توجه قرار داده است.

ساماندهی رود- دره‌ها:

یکی از نیازهای اساسی شهروندان، دسترسی به امکاناتی است که بتوانند در صورت تمایل، اوقات فراغت خود را در آن سپری کنند. این امکانات که در یک معنای عام تفرجگاه نامیده می‌شود یکی از زیرساخت‌های توسعه پایدار شهری به شمار می‌آید. رود- دره‌های شهر تهران با ترکیب عناصر طبیعی آب، خاک، صخره‌ها و گیاهان متنوع با یکدیگر، جلوه‌های طبیعت بکر را یادآور می‌شوند و در راستای توزیع عادلانه فضاهای طبیعی و تفریحی برای مردم شهر به ویژه آن‌هایی که امکان دسترسی سریع و آسان به فضاهای طبیعی خارج از شهر را ندارند عمل می‌نمایند و سطح زندگی شهروندان را ارتقاء می‌بخشند. اما در سال‌های اخیر این رود- دره‌ها با تبدیل شدن به فاضلاب‌های بزرگ شهری، موجب آلودگی‌های زیست محیطی در محدوده پیرامون خود شده، همچنین ساخت و سازهای بی‌رویه در حریم این رود- دره‌ها، احداث پل‌ها بر روی آن‌ها، ماهیت طبیعی این عناصر هویت بخش شهر تهران را دستخوش تغییر کرده و در نهایت آن‌ها را به عنوان فضاهای متروک، نا امن و غیر قابل استفاده در آورده است.

زیست محیطی، کاهش خسارات جانی و مالی ناشی از تصادفات در اثر فرسودگی خودروها (که کشور ایران از این نظر در مرحله بحران قرار دارد) و کاهش اثرات روانی حاصل از تردد خودروهای فرسوده در مناطق شهری بوده است که البته در کنار طرح‌های دیگری مانند تقویت صنایع خودروی ملی، بالا بردن توان و قدرت خرید مصرف کنندگان، تولید خودروهای ایمن تر با مصرف سوخت کمتر و سوخت پاک انجام شده است. به طور کلی منافع حاصل از این طرح در ایران در جدول ۴ نشان داده شده است.

طرح محدوده ممنوعه ترافیک

در سال ۱۳۵۹ به دلیل مشکلات ترافیکی ناشی از تردد وسایل نقلیه موتوری، سازمان ترافیک شهر تهران بخشی از مرکز شهر را به عنوان محدوده ممنوعه برای وسایل نقلیه موتوری شخصی اعلام نمود. در حال حاضر این طرح در گستره وسیعی از محدوده مرکزی شهر به اجرا در آمده است. اما طرح ساماندهی تهران در حدود ۱۰ سال بعد از اجرای اولیه این طرح، تهیه شد. دیدگاه طرح در این رابطه بدین شرح است که به لحاظ این که اقدام اساسی در جهت تسهیلات سفر با وسایل نقلیه عمومی به عمل نیامده است، فعالیت‌های مرکز شهر تدریجاً به حواشی مرز محدوده ممنوعه انتقال یافته و اگرچه در ساعات ممنوعیت، حجم ترافیک در داخل محدوده نسبتاً کاهش قابل ملاحظه‌ای را نشان می‌دهد اما در اطراف محدوده و در خیابان‌های دسترسی دهنده به مرکز شهر، تراکم شدید ترافیک مشاهده می‌شود و از این رو طرح ساماندهی تهران، انجام مطالعه وسیع و کمی از اثرات طرح محدوده ممنوعه را بر روی کاربری‌ها، جابجایی‌ها و شرایط زیست محیطی را ضروری می‌دانند. در نتیجه عواقب این طرح را که به نظر می‌رسد بر روی پایداری حمل و نقل و گرایش بیشتر به سمت حمل و نقل عمومی اثرات مثبتی بگذارد بدین شرح می‌توان ذکر کرد:

جدول شماره ۲- آثار اقتصادی و زیست محیطی بهره‌برداری از خطوط متروی تهران و حومه- شرکت بهره‌برداری راه آهن شهری تهران و حومه- www.tehranmetro.com

شاخص	مجموع در سال ۸۹	مجموع از ابتدا بهره‌برداری تا پایان سال ۸۹
تعداد سفرهای انجام شده (میلیون نفر)	۴۸۹	۳۰۹۸
کیلومتر مسافر حابه‌جا شده (میلیون کیلومتر-مسافر)	۶۳۳۴	۳۵۷۸۰
میانگین زمان صرفه جویی شده در وقت مسافران در هر مسافرت به مترو (دقیقه) بر اساس نظر سنجی از مسافران	۲۷	۳۶
میزان صرفه جویی در مصرف سوخت (بترس (میلیون لیتر) گازوئیل (میلیون لیتر)	۳۰۳	۱۷۱۶
میزان کاهش آلودگی وقت مسافران (میلیون ساعت)	۱۶۰	۸۷۱
میزان کاهش گازهای آلاینده (هزار تن)	۱۹۴	۱۱۳۵
CO-NOx-SO2-PM10-HC CO2	۹۰۷	۵۳۳۱

منافع حاصله از احداث مترو: بنا بر بررسی‌های صورت گرفته توسط سازمان حمل و نقل و ترافیک شهرداری شهر تهران، کاهش انواع گازهای آلاینده هوا، ذرات معلق، کاهش ذرات لاستیک و ازبست لنت ترمز خودروها که در هوا معلق هستند. کاهش میزان بیماری‌های ناشی از آلودگی‌های هوا، کاهش پدیده وارونگی دما از پیامدهای مثبت احداث مترو بر پایداری محیطی شهر بوده اند.

خطوط بی آر تی نیز در سال‌های اخیر توسعه چشمگیری داشته است اما روند این توسعه به دلیل مکان‌یابی نامناسب خطوط و ایستگاه‌ها در برخی موارد موجب اختلال ترافیک بیشتر در محدوده‌های طرح گردیده است.

طرح از رده خارج کردن خودروهای فرسوده:

هدف این طرح در کشورهایی مانند یونان و فرانسه کاهش اثرات و آلودگی‌های



جدول شماره ۴- منافع حاصل از طرح از رده خارج کردن خودروهای فرسوده

ردیف	موضوع	هزینه ملابرد ریال در سال
۱	کاهش اتلاف سوخت	۵۳
۲	ریاض از دست رفته (فقط در تهران)	۲۹۷
۳	تعمیرات اضافی (فقط در تهران)	۲۳
۴	حسارت جان و مالی تصادفات	۸۹۶
۵	تآکرات جان و مالی تصادفات	۳۵
۶	حداقل بهداشت و درمان (فقط در تهران)	۱۶۰

فرسودگی کالبدی بافت‌های مرکزی شهر و عدم وجود انگیزه کافی برای احیاء و بهسازی، میان تهی شدن تدریجی شهر و تغییر تدریجی بافت مسکونی پیرامونی طرح، افزایش روند استقرار واحدهای بازرگانی، خدماتی و شرکت‌های بخش خصوصی در مناطق پیرامونی خارج از محدوده طرح

در نتیجه اجرای چنین طرحی بدون در نظر گرفتن طرح‌های مکمل مانند گسترش حمل و نقل عمومی و در نظر گرفتن راهکارهایی برای دسترسی ساکنین این بخش از شهر، بر روی اسکان جمعیت و نیز استقرار فعالیت‌های شهر تاثیر منفی گذاشته و در مجموع منجر به کاهش پایداری در شهر گردیده است.

توسعه و گسترش دوچرخه سواری

شهرداری تهران از سال ۱۳۸۵ مبادرت به گسترش دوچرخه سواری در شهر نموده، در سال ۱۳۸۸ تعداد زیادی دوچرخه آماده تحویل به مردم شد. در این راستا مسیرهای دوچرخه سواری و نیز خانه‌های دوچرخه احداث شدند. شهر تهران در حال حاضر دارای ۲۵۰ کیلومتر مسیر ویژه دوچرخه سواری است که منطقه ۸ با ۶۰ کیلومتر و منطقه ۲۲ با ۲۶ کیلومتر مسیر ویژه در رتبه‌های اول و دوم قرار دارند. اما تجربه‌های گذشته شهر در احداث چنین مسیرهایی مانند مسیر کوی دانشگاه در خیابان امیر آباد تا دانشگاه تهران که برای تشویق دانشجویان به استفاده از دوچرخه صورت گرفت، مورد استقبال قرار نگرفت چرا که بی توجهی به تاثیر مسیر دوچرخه در وضعیت ترافیک محدوده، شیب مسیر موجب عدم کارایی آن گردیده بود. همچنین به نظر می‌رسد که به دلیل الودگی هوای شهر تهران این اقدام مورد استقبال ساکنین شهر قرار نگیرد.

بخش اجتماعی و فرهنگی

طرح جامع توسعه فضاهای فرهنگی شهر تهران توسط نهاد تهیه طرح‌های جامع و تفصیلی شهر تهران، معاونت شهرسازی و معماری و معاونت امور مناطق تهیه شده است که چشم‌انداز توسعه فضاهای فرهنگی را در سازمان فضائی شهر تهران، برای افق زمانی سال ۱۴۰۴ ترسیم می‌نماید. محورهای اصلی برنامه‌های سند به شرح زیر می‌باشد:

- ۱) توسعه فرهنگی شهر با اتکاء به ارزش‌ها و باورهای دینی، و هویت و تمدن اسلامی- ایرانی.
- ۲) حفظ هویت فرهنگی شهر با تکیه بر راهبرد محله محوری با مرکزیت فضای عبادی- آئینی.
- ۳) توجه به جایگاه شهر تهران، در مقام پایتخت فرهنگی کشور برای ایفای نقش ملی و بین‌المللی.

اصول برنامه‌ریزی طرح عبارتند از: محله محوری، پهنا‌ی بودن، چرخه‌ای بودن، الگویی بودن، شهروندمداری، مشارکت همگانی

طرح‌های الگویی و پیشنهاد

پروژه‌های پیشنهادی در این راستا عبارتند از: ۱- پهنا فرهنگی- گردشگری جماران (شمیران، محور نیاوران)، ۲- پهنا باغات الهیه، ۳- پهنا رسانه‌ای- هنری در شمال غرب منطقه ۳، ۴- پهنا فرهنگی- اجتماعی عباس‌آباد، ۵- محور علمی- فرهنگی دروازه دولت- میدان انقلاب، ۶- پهنا هنرهای تجسمی (پارک لاله، بلوار کشاورز)، ۷- محله رودکی (پهنا هنرهای نمایشی و موسیقی)، ۸- محور فرهنگی- آئینی ۳۰ تیر، ۹- پهنا هنرهای ملی و آنتیک (ویلا- فردوسی- طالقانی- سمیه- ارباب جمشید- منوچهری)، ۱۰- طرح احیای محور لاله‌زار، ۱۱- پهنا فرهنگی-

سیاسی شاه‌آباد (بهارستان- جمهوری)، ۱۲- پهنا جشنواره‌ای- اقامتی نینوا تا بهمن، ۱۳- پهنا تاریخی- تجاری (بازار تهران و محدوده پیرامون)، ۱۴- پهنا تاریخی- مذهبی ری (راگای باستانی). که در ادامه به شرح یکی از این پروژه‌ها می‌پردازیم:

طرح پیشنهاد (تالار تالار): پهنا موسیقی و هنرهای نمایشی: در طرح توسعه فضاهای فرهنگی شهر تهران، محدوده در برگیرنده تئاتر شهر به عنوان فعال‌ترین مرکز تئاتر و نمایش کشور و تالارهای فرهنگ و وحدت به عنوان قدیمی‌ترین و فعال‌ترین مراکز موسیقی کشور، به عنوان پهنا "موسیقی و هنرهای نمایشی تهران" در نظر گرفته شده است. این طرح به عنوان اولین و مهم‌ترین طرح الگویی طرح ساماندهی و توسعه فضاهای فرهنگی تهران دو هدف عمده زیر را دنبال می‌کند:

۱- توسعه فضاهای فرهنگی - هنری با غلبه عملکرد موسیقی و هنرهای نمایشی با تکیه بر توسعه پهنا ۲- توسعه یک پهنا فرهنگی و هنری در مقیاس شهری و ملی و تاثیر آن بر رونق جریان زندگی و احیاء حیات مدنی. همچنین این پروژه بر دو اصل تاکید دارد: ۱- حرکت پیاده، ۲- تنوع عملکردی

برخی از پروژه‌های فرهنگی پیشنهادی در این طرح عبارتند از: موزه‌های تخصصی تئاتر و موسیقی، خانه موسیقی، خانه تئاتر، کافه تئاتر و موسیقی، کتابخانه‌های تخصصی موسیقی و تئاتر، آتلیه‌های تخصصی تئاتر و موسیقی، کارگاه‌های ساخت ادوات موسیقی

به طور کلی پیشنهادات طرح جامع توسعه فرهنگی در شهر تهران در زمینه فرهنگی در سطوح عملکردی مختلف به شرح جدول شماره ۵ است.

نتیجه‌گیری:

همان‌طور که مشخص شد تفاوت‌های اساسی میان عواملی که بر وضعیت پایداری شهرهای تهران و سیدنی اثر می‌گذارد وجود دارد که این امر اغلب به علت تفاوت میان برنامه‌ریزی برای توسعه پایدار شهر سیدنی و تهران است. چنان‌که در سند پایداری شهر سیدنی تعریف واضح و ارتباط مناسب میان اهداف، استراتژی‌ها و سیاست‌ها و نیز جامعیت برنامه از نظر پیوند میان مطالعات اقتصادی، اجتماعی، زیست محیطی که خود نتیجه رویکردی مشارکتی می‌باشد مشاهده شد. اما در مورد شهر تهران عدم جامعیت چنین برنامه‌ای و نیز اقدامات پراکنده و عاجل بدون در نظر گرفتن مطالعات مرتبط با مسائل اجتماعی، اقتصادی و زیست محیطی و پایداری‌سازی و رویکردی از بالا به پایین موجب اتلاف سرمایه‌های شهر و نیز پایین آمدن کیفیت زندگی شهروندان در جامعه‌ای ناپایدار گردیده است.

در نتیجه، دستیابی به یک جامعه پایدار نیازمند تغییرات اساسی در ساختارها، گرایش‌ها و ارزش‌ها میان گروه‌های ذینفع برای استفاده صحیح از منابع می‌باشد. همچنین لازم است تا مطالعه وسیعی برای شناخت منابع موجود در دسترس، ارزش‌گذاری آن‌ها، و نیز آن چه که مورد نیاز است و همچنین ارزیابی اثرات و پیامدهای بلندمدتی که از انتخاب‌های کوتاه مدت ما ناشی می‌شود صورت گیرد. لزوم بازنگری در مورد شاخص‌های پایداری در جوامع محلی مختلف از طریق رویکردی مشارکتی نیز امری ضروری است. زیرا برای رسیدن به پایداری در توسعه، استفاده و بهره‌گیری بهینه از تمامی دارایی‌های موجود، امری مسلم می‌باشد.

منابع:

- حمیدی، ملیحه - استخوانبندی شهر تهران - جلد دوم، تهران: معاونت فنی و عمرانی شهرداری تهران، سازمان مشاور فنی و مهندسی شهر تهران
- شهرداری تهران، طرح جامع توسعه فضاهای فرهنگی شهر تهران
- علی پور، صدرالدین - میر، آزاده - بررسی اثرات طرح از رده خارج کردن خودروهای فرسوده بر آلودگی هوا و ترافیک شهری - مجموعه مقالات هفتمین همایش حمل و نقل و ترافیک ایران
- معاونت حمل و نقل و ترافیک شهر تهران - اداره کل برنامه ریزی و توسعه شهری، عملکرد معاونت حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران در سال ۱۳۸۹
- وزارت مسکن و شهرسازی - شهرداری تهران - نهاد مطالعات و تهیه طرح‌های

جدول ۵ - مقایسه وضعیت پایداری در سیدنی و تهران:

تهران	سیدنی	
عدم وجود سند فرادست در جهت دستیابی به پایداری و جدا بودن مطالعات اقتصادی، اجتماعی، زیست محیطی و در نتیجه عدم توجه به پیامدهای چند بعدی پروژه‌های توسعه ای	وجود سند فرادست برای رسیدن به پایداری با مشخص بودن اهداف کلی، خرد، استراتژی‌ها و اقدامات	بخش مدیریتی
ابهام در اهداف	کمی کردن اهداف	
رویکردی از بالا به پایین و بکارگیری روشی ثابت که نوعی سلطه و کنترل را در پروژه‌های توسعه شهری اعمال می‌نماید	تاکید بر رویکردی مشارکتی در روند دستیابی به پایداری و در نظر گرفتن گروه‌های ذینفع مختلف	
کمرنگ شدن نقش عناصر طبیعی هویت بخش به شهر به واسطه ساخت و سازهای بی رویه و نیز اقدامات عاجل و پروژه‌های ضربتی برای احیای این عناصر مانند پروژه بوستان نهج البلاغه	استفاده از عناصر شاخص کلان طبیعی برای حفظ هویت محدوده	بخش محیطی
توجه به عناصر فرهنگی به صورت تک بنا یا تک فضا	پیوستگی فضاهای فرهنگی از طریق شبکه‌های امن، سرسبز، زیبا و ایمن	
فعالیت‌های ناسازگار با عناصر فرهنگی به ویژه در مرکز شهر مانند انبارها	توجه به فعالیت‌های اقتصادی پشتیبان عناصر فرهنگی	
عدم امکان ارتباط با عناصر فرهنگی شهر از طریق حمل و نقل پایدار و نبود مسیرهای سرسبز و به دور از آلودگی‌های زیست محیطی	در نظر گرفتن ارتباط مباحث فرهنگی با بخش حمل و نقل و زیست محیطی	بخش اجتماعی - فرهنگی
عدم توجه به نیازها و ویژگی‌های متفاوت مردم محلات در پروژه‌های توسعه ای	مراکز شهری سرزنده و جذاب در تمامی نقاط شهر برای کاهش سفرهای غیر ضروری	
عدم توجه به انرژی‌های پایدار، کیفیت نامناسب سوخت وسایل نقلیه، استاندارد نبودن مصرف انرژی در وسایل نقلیه، ساختمان‌ها	توجه به انرژی‌های پایدار و کاهش گازهای گلخانه ای	بخش اجتماعی
عدم توانایی بسیاری از شهروندان در تامین مسکن مناسب و روی آوردن به تصرف عدوانی، بدمسکنی	اقدام برای تامین نیازهای ضروری شهروندان به ویژه در بخش مسکن و هدف گیری این بخش به سوی اقشار کم درآمد	
الگوی یکسان در تامین مسکن و کم توجهی به سطوح درآمدی پایین جامعه	در نظر گرفتن تنوع خانوارها و سبک‌های زندگی در بخش مسکن و نیز توجه به تنوع درآمدی	بخش اقتصادی
مهاجرت برخی ساکنین برای یافتن مسکن ارزان قیمت در اطراف شهر و سفر به تهران جهت مراجعه به محل‌های کار	توانمند ساختن کارمندان کلیدی شهر جهت زندگی در شهر	
تشویق دولت به مهاجرت ساکنین و نیروی کار به شهرستان‌ها و از دست رفتن نیروهای کار تحصیلکرده و ضربه به اقتصاد شهر	استفاده از مدهای پایدار تر حمل و نقل به ویژه در بخش مرکزی	
مکان یابی نامناسب برخی خطوط و ایستگاه‌های حمل و نقل عمومی (بی آر تی) بر آشفتنی ترافیک محدوده مرکزی می‌افزاید	در نظر گرفتن محدودیت‌های تردد وسایل نقلیه شخصی در مرکز شهر در کنار طرح‌های مکمل مانند مراکز شهری سرزنده، مناسب برای پیاده روی و دوچرخه سواری	بخش کابندی و حمل و نقل
سواری، عدم تامین پارکینگ‌ها در مرزهای محدوده طرح ترافیک	توسعه شهر از مرکز و استفاده از منابع موجود به همراه تقویت مشاغل، احیای میداين	
نزول کیفیت زندگی در بخش مرکزی به دلیل وضعیت نامناسب حمل و نقل و دسترسی‌ها برای ساکنین، جایجایی شرکت‌ها و مشاغل از بخش مرکزی و در نهایت فرسوده و متروکه شدن باارزش	توجه به مناطق احیا در سیدنی و مشخص کردن اهداف پایداری در جنبه‌های مختلف اقتصادی، محیطی، اجتماعی و... برای هر یک از این مناطق	بخش کابندی و حمل و نقل
بی توجهی به تفاوت‌های موجود میان بافت‌های فرسوده در پروژه‌های طرح منظر شهری که در نتیجه، اجرای این طرح‌ها تنها به نوسازی تعدادی آبنیبه بدون در نظر گرفتن احیای اجتماعی، اقتصادی و خارج شدن محدوده فرسوده از انزوا محدود گردیده است.		



بخش چهارم: رویداد و رویکرد IV: Event and Approach

پارلمان پایتخت، به کارگیری ترکیبی از دانش و تجربه در جهت توسعه پایدار شهر تهران
**The Capital City Parliament, Using a Combination of Knowledge
and Experience towards Sustainable Development Of Tehran**

نقش دولت، دستگاه‌های عمومی و بخش خصوصی در تسریع عمران و آبادانی کشور چیست؟
**What is the Role of the Government, Public Sector and
Private Sector in the National Development?**

هجوم بی رحمانه رانندگان خودرو به عابران پیاده
Reckless Invasion of Vehicle Drivers to the Pedestrian's Ways

ارزیابی پیاده راه بازار تهران
Evaluation of the Bazaar of Tehran Pedestrian Way

برگزاری مراسم تقدیر و توزیع جوایز مسابقه نقاشی "شهر آینده من"
"My Future City" Painting Contest Prize Award Ceremony

پارلمان پایتخت

به کارگیری ترکیبی از دانش و تجربه در جهت توسعه پایدار شهر تهران

The Capital City Parliament

Using a Combination of Knowledge and Experience towards Sustainable Development Of Tehran



شهرهای جهان: شورای اسلامی شهر تهران وارد دوره چهارم فعالیتش می‌شود. این دوره ویژگی‌های منحصر به فردی دارد. در این دوره برای نخستین بار شاهد افزایش تعداد اعضای شورا از ۱۵ به ۳۱ نفر می‌باشیم. اعضای پارلمان شهر که با دیدگاه‌های سیاسی، اجتماعی و فرهنگی گوناگونی همراه هستند، آئینه تمام نمای نیازها، نظرات و سلیقه‌های شهروندان تهرانی می‌باشند. این امر بشارتی است برای ساکنان پایتخت جهت رسیدگی و پی‌گیری به مطالباتشان از طریق نمایندگانشان.

با مهندس محمد حقانی، یکی از اعضای منتخب شورای اسلامی شهر تهران که دارای تجربه گسترده‌ای در مدیریت شهری می‌باشند، گفتگویی داشتیم.

■ عملکرد سه دوره شورای اسلامی شهر تهران را چطور ارزیابی می‌نمایید؟

شورای اول شورای تاسیسی قلمداد می‌شد. معنای آن این است که چون کشور فاقد سابقه پارلمان شهری در قالب شوراهای شهر بود، چهره‌های منتخب مردم در شورا در مقام استقرار و تاسیس شورا بودند. به اعتبار اهمیت بیرونی شورا، اعضاء انتخاب شده عمدتاً از چهره‌های ملی و در مقیاس منتخب‌های نامداری بودند که در بخش استقرار نقش موثر و قابل توجهی را ایفا کردند. لکن پس از مدتی چند چهره و در راس همه ریاست محترم شورای شهر عبدالله نوری، از شورا خارج شدند و به مجلس رفتند. به موازات این اتفاق برخی اعضا و دیگر نیز توان خویش را بسیار بالاتر و مهمتر از حجم اختیارات خود در شورا می‌دانستند و از این منظر نتوانستند شرایط جدید را در شورا تحمل نمایند و متأسفانه گرفتار نوعی بلند پروازی شدند که محصول این نوع بلند پروازی، بهم خوردن تعادل مدیریت در شورا تهران بود و عملاً بهترین فرصت‌ها از دست شورای اول رفت. شورای دوم، در پی عدم رغبت مردم تهران و با آراء بسیار اندک (میانگین ۶۰ هزار رای برای هر یک از اعضاء در قبال جمعیت ۴/۵ میلیون نفری واجد شرایط رای) انتخاب شدند. از این منظر شورای دوم کمتر مورد توجه مردم قرار گرفت و شورای مزبور نیز از این شرایط استفاده منفی کرد و درب شورا را روی مردم و رسانه‌ها بست. لذا مردم اطلاع دقیقی از عملکرد شورای دوم پیدا نکردند و از همین منظر شهردار وقت تهران نیز که خود را، فوق شورا احساس می‌کرد، هیچگاه پاسخ‌گوی مردم و شورای شهر نشد. از همین زاویه گرفتاری‌هایش برای شهر باقی ماند. شورای دوم عملاً فاقد کار آمدی برای شهر بود، ضمن اینکه روی شهرداری هم هیچ نظارت و کنترلی نداشت چرا که خود را وام دار شهر می‌دانست. شورای سوم وضعیت مناسب‌تری از شورای دوم پیدا کرد و با ثبات بیشتری کارش را دنبال نمود ضمن اینکه حضور آقای قالیباف در مجموع بسیار بهتر از دوران آقای احمدی نژاد هم برای گروه و هم برای شورا به حساب می‌آمد. وضعیت رای منتخبین نیز از دوره دوم بهتر بود و با عنایت به اینکه اقلیت ۳ نفره اصلاح طلب هم در شورای سوم رای آورده بودند شورا از حالت یکدست و تسلیم شده در برابر شهردار خارج شد و از همین نظر تا

حدودی عملکرد قابل دفاع داشته است، هر چند با عمر ۶/۵ ساله و ظرفیت‌های موجود در شورا باید بسیار بیش از عملکردشان، منشأ اثر می‌بودند که البته نبودند.

■ آیا پروژه‌های اجرا شده در شهر تهران در سال‌های اخیر در توسعه پایدار شهر تهران مؤثر بوده‌اند؟

توسعه پایدار بیش از آنکه ماهیت پروژه‌های داشته باشد، ماهیت جریانی و پروژه‌ای دارد و عمدتاً ماهیت جریانی ریشه در تثبیت ارزش‌های اخلاقی و اجتماعی شهروندان دارد. از این منظر شهرداری، موفقیت چندانی بدست نیاورده است. پروژه‌های اجرا شده با ماهیت رشد فیزیکی در شهر نسبتاً پیشرفت خوب داشته، لکن به نظر می‌رسد، اجراء پروژه‌ها از نوعی فقدان برنامه بلند مدت رنج می‌برد. برخی پروژه‌های به اجرا در آمده که در نسبت با موضوعات دیگر تعریف روشنی ندارد، صرفاً پاسخی به یک فرد است و کمتر مطالعه شده است. در انجام پروژه‌ها، در مقام تأمین منابع اعتباری، نظامنامه خاصی رعایت نشده، و هر پولی از هر جایی صرفاً به اراده شخص هزینه شده است در حالیکه، اعتبارات هر پروژه باید از وجاهت ویژه خود برخوردار باشد تا عملکردها از نقطه اپتیمم خود خارج نشود. نکته آخر اینکه اولویت‌ها در انجام پروژه مورد نظر در شهر، بسیار مهم است. به نظر می‌رسد اولویت بندی تابع قاعده و برنامه خاصی نبوده است. جمله پایانی و اجمالی اینکه، ضمن احترام به زحمات و خدمات مدیران شهرداری، اقدامات انجام شده، نسبتی با توسعه پایدار بر قرار نکرده است. شهر بیمار است و بیماری شهر ابتدا باید درمان شود سپس لباس زربفت بر آن پوشانند. برخی پروژه‌های اجراء شده به مشابه تجدید لباس و نو شدن لباس بیماری است که از درمان اساسی و جدی آن غفلت شده است.

■ آیا دانش و تجربه وسیع اعضای شورای شهر دوره چهارم

عمرانی شهر تهران باشد؟

توسعه ناوگان حمل و نقل همگانی از جمله مهمترین خواسته‌های شهروندان تهران است و انتظار به حقی است که مدیریت شهرداری تهران نیز به آن باید توجه داشته باشد. با وجود تحریم‌های دولتی در سال‌های اخیر مدیریت شهری توانسته در حد بضاعت خود به توسعه آن کمک کند. شهروندان انتظار دارند که با تعامل مثبت و سازنده بین چهارمین شورای اسلامی شهر پایتخت، مجلس شورای اسلامی و دولت یازدهم، راهی برای تأمین اعتبارات مورد نیاز توسعه حمل و نقل عمومی در تهران و حتی دیگر شهرها تأمین شود. به نظر من توسعه شبکه متروی تهران باید از اولویت‌های برنامه‌های عمرانی شهر تهران باشد.

■ آیا شورای شهر چهارم می‌تواند بر اساس برنامه سوم و چهارم توسعه، تصدی وظایف ۲۳ گانه را در جهت مدیریت یکپارچه شهری تحقق بخشد؟

شورای سوم با تهدیدات و کاهش اختیارات و طرح‌های تجزیه احتمالی محدوده پایتخت روبرو بود ولی نتوانست با تصدی وظایف ۲۳ گانه در شهر تهران به مدیریت یکپارچه شهری تحقق بخشد. مدیریت یک پارچه شهری به اداره بهتر شهر و هماهنگی پروژه‌های عمرانی و تسریع در توسعه و آبادانی شهر کمک چشمگیری می‌نماید. بدیهی است در تحقق مدیریت یک پارچه شهری باید تلاش همه جانبه توسط مسؤولان کشوری و شهری انجام پذیرد.

می‌تواند تحولی در جهت توسعه پایدار شهر تهران ایجاد کند؟

نگاهی به سابقه و تجربه اعضای منتخب چهارمین دوره شورای اسلامی شهر تهران نشان می‌دهد که شورای جدید شهر تهران می‌تواند با تکیه بر دانش و تجربه اعضای خود نگاهی کارشناسی شده و منطبق بر برنامه‌ریزی‌های شهری در اداره و توسعه پایدار پایتخت داشته باشد.

دستیابی به توسعه پایدار قبل از هر چیزی نیازمند تغییر در رفتارهای شبکه‌های اجتماعی و گسترش تعهد و التزام به اخلاق زیست محیطی است. برای داشتن محیط پاک و کنترل آلودگی‌های زیست محیطی باید الگوهای فراگیر مدیریت تولید و مصرف بازنگری شود و سازگاری عوامل تولید با انسان و طبیعت به عنوان یک اصل مهم مورد توجه قرار گیرد. یکی از وظایف اساسی شورای چهارم تبیین و تدوین برنامه زیست محیطی شهر تهران با تعامل با دولت و سایر نهادهای تأثیر گذار است. بدون داشتن اخلاق زیست محیطی، پیشرفته‌ترین قوانین و مقررات و بهترین برنامه‌ها نیز نمی‌تواند جامعه را به سمت توسعه پایدار سوق دهد. توسعه پایدار فقط هنگامی تحقق می‌یابد که آگاهی‌های شهروندان از سرنوشت شهرشان ارتقا یافته و مشارکتشان به طور جدی جلب شود. شورای شهر موظف است به صورت ادواری گزارش‌های ارزیابی پروژه‌های شهری را به آگاهی شهروندان برساند. مطمئناً اگر شهروندان از آثار و نتایج اقدامات ناسازگار با محیط زیست مطلع باشند ضمن مشارکت مؤثر در حفظ و نگهداری شهر، حقوق حقه خود را از مسئولان مربوطه پیگیری خواهند کرد.

■ آیا توسعه شبکه متروی تهران باید از اولویت‌های برنامه‌های

نقش دولت، دستگاه‌های عمومی و بخش خصوصی در تسریع عمران و آبادانی کشور چیست؟

What is the Role of the Government, Public Sector and Private Sector in the National Development?

شهرهای جهان: با دکتر علی احمدی، نماینده سابق مجلس شورای اسلامی در این خصوص گفتگویی داشتیم:

■ نقش دولت و دستگاه‌های عمومی در تسریع عمران و آبادانی کشور چیست؟

یکی از شاخص‌های توسعه یافتگی هر کشوری میزان شهر نشینی در آن کشور است. اما نکته مهمتر توازن و تناسب بین رشد شهر نشینی و جمعیت شهر با خدمات شهری است. در غیر این صورت عدم توازن بین جمعیت شهری و خدمات شهری منجر به افزایش حاشیه نشینی و حلبی آبادها و منشأ بسیاری نا امنی‌های اجتماعی خواهد شد.

دولت در کنترل مهاجرت و عمران و آبادانی براساس طرح آمایش سرزمین و افزایش خدمات شهری که یکی از مولفه‌های آن عمران و آبادانی است، نقش به سزایی دارد.

نکته دیگر فضای عمومی شهر است. ایجاد هارمونی و هماهنگی در ساختار و سازه‌ها و خیابان‌ها با جنبه‌های زیبایی شناختی و معماری ملی، حفظ آثار تاریخی



شرکت‌های بزرگ که دارای "برند" هستند بهتر می‌توانند در انباشت دانش نسبت به سازه‌ها و سایر امور مربوط به عمران و آبادانی و دست یابی به تکنولوژی و یا ساخت آن موثر و مفید باشند. شرکت‌های بزرگ و معتبر که صاحب "برند" با استانداردهای بالا هستند، علاوه بر نقش کلیدی و اساسی در عمران و آبادانی کشور، میتوانند در سطح منطقه و جهانی در افزایش ثروت و اعتبار کشور موثر و مفید باشند. لذا نقش شرکت‌های بزرگ و معتبر در عمران و آبادانی کشور را می‌توان در دو مولفه مهم دسته‌بندی کرد (۱) افزایش و انباشت دانش روز نسبت به سازه‌ها و بومی کردن دانش و تعریف و نسبت دقیق آن با فرهنگ، جنبه‌های مردم‌شناختی و مهمتر از همه محیط زیست و سرمایه انسانی (۲) دست یابی و یا ساخت تکنولوژی و فن آوری برای اجرای پروژه‌های بزرگ عمرانی.

ومیراث فرهنگی بگونه‌ای که شهر واجد هویت شود و مردم احساس آرامش کنند بدون شک در حیطه اختیارات دولت و شهرداری‌ها است. ایجاد چنین فضایی با ویژگی‌ها و مولفه‌های فرهنگی کشور، تهیه نقشه جامع شهر مبتنی بر طرح آمایش سرزمین و کنترل شاخص‌ها و ضوابط شهر سازی در شهرهای با سابقه و ایجاد شهرهای جدید مبتنی بر هویت و فرهنگ کشور، از مؤلفه‌هایی هستند که دولت در آنها نقش کلیدی و بعضاً انحصاری دارد.

■ نقش شرکت‌های ساختمانی بزرگ و معتبر در تسریع عمران و آبادانی کشور چیست؟

پایه عمران و آبادانی یک کشور در ارتباط با شرکت‌های بزرگ و معتبر بر ۳ پایه استوار است (۱) دانش فنی بومی (۲) تکنولوژی ساخت (۳) بهره برداری. مسلماً

هجوم بی رحمانه رانندگان خودرو به عابران پیاده

Reckless Invasion of Vehicle Drivers to the Pedestrian's Ways

گردآورنده: هیأت تحریریه

Prepared by: Board of Editors

گیرد سوئیچ خودرو را از روی طاقچه بردارد، عیناً نقش همان راننده دیروز را بازی می‌کند. این بار اوست که بدون توجه به امنیت روانی عابران به سمت آن‌ها یورش می‌برد تا دست فرمان خود را به رخ این و آن بکشد. او که دیروز آمار مرگ و میر عابران را فوت آب بود، امروز چیزی به یسار نمی‌آورد، تنها صدای موزیک را زیاد کرده و با خواننده همراهی می‌کند. این اتفاق عجیبی است که ما هم شاید گرفتار آن شده باشیم.

گودرزی می‌گوید: عابران در شهرها امنیت روانی ندارند. اگر عابری از خانه بیرون رفت و سالم بازگشت باز هم قربانی است. چون در این رفت و آمد دچار تنش‌هایی شده است و بارها دلپره گرفته است. دلپره‌ای که با آن رفتارهای هموطنان سواره به آن‌ها دست داده است. در این شرایط طبیعی است تا زمانی که پل‌های عابر پیاده استاندارد و قوانین سفت و سخت و هر آن چیزی که برای امنیت عابر لازم است وجود نداشته باشد، استفاده از وسایل نقلیه عمومی در حد شعار باقی می‌ماند. مرگ‌های ناشی از حوادث رانندگی در سال ۱۳۹۱ به ۱۹۰۸۹ نفر رسید. ولی همچنان عابران پیاده و به ویژه سالمندان و خرد سالان بخش اعظم این مرگ‌ها را به خود اختصاص داده‌اند. بسیاری از این تلفات جانی به خاطر گذر عابران پیاده از محل‌های غیر خط‌کشی شده و یا نا امن شدن گذرگاه‌های عابر پیاده یا همان محل خط‌کشی عبور عابران پیاده است.

از ۴۳۷۱ عابر پیاده‌ای که در سال ۱۳۹۱ در اثر حوادث ترافیکی کشته شدند، ۲۳۶۵ نفر سال مند و خردسالند که ۱۲/۴ درصد کل تلفات جانی ترافیک را تشکیل می‌دهند. در بهار امسال هم از ۴۵۲۳ نفری که در حوادث رانندگی جان باختند، ۹۷۹ نفر (معادل ۲۱/۶ درصد) آن‌ها عابر پیاده بودند. از ۹۷۹ نفر عابر پیاده کشته شده در سه ماهه اول امسال، ۵۵۰ نفر سالمند و خردسال بودند. در بهار امسال، استان‌های تهران با ۱۳۶ نفر (معادل ۴۳/۷ درصد)، مازندران با ۶۸ نفر (معادل ۳۲/۱ درصد) و گیلان با ۴۶ نفر (معادل ۲۹/۳ درصد) بیشترین تلفات جانی عابر پیاده را نسبت به کل کشته‌های حوادث رانندگی کشور داشته‌اند.

رئیس کمیسیون فرهنگی و اجتماعی شورای اسلامی شهر تهران در جمع اعضای کمیته تخصصی اتاق فکر ارتقای فرهنگ ترافیک، نگاه فرهنگی و نرم‌افزاری



به نوشته امیر گودرزی، گروه جامعه روزنامه ایران، سواره از پیاده خبر ندارد، سیر از گرسنه. بی شک زمانی که این مثل قدیمی شکل گرفت نه از ماشین خبری بود و نه از خیابان‌های شلوغ تا کسی ببیند شهروندان هنگامی که پیاده هستند خود را مقدم می‌دانند، همان‌هایی که وقتی پشت فرمان می‌نشینند می‌خواهند که سر به تن عابران نباشد، عابرانی که از محل خط‌کشی مخصوص عبور عابران پیاده عبور می‌کنند.

انگار به قصد کشت به سمت تو می‌آید. تو را نشانه گرفته، چشم دوخته به چشم هایت، لبخند کم رنگی هم می‌زند، دور و بر را که نگاه می‌کنی بیشتر نگران می‌شوی چون در خیابان به این پهنی برای رد شدن جا زیاد است اما پراید سفید رنگ که راننده آن ماه‌هاست فراموش کرده خودرواش نیاز به نظافت دارد، مانند تیری که از کمان رها شده به شکل غیر قابل کنترلی به سمت تو می‌آید.

اوج این نگرانی زمانی شکل می‌گیرد که عابر اهل مطالعه باشد و در کسری از ثانیه که خودرو قراضه او را نشانه گرفته آمار مرگ و میر پیاده‌ها را در ذهن مرور کند. یادش می‌آید روزانه دست کم ۱۲ عابر کشته می‌شود و در آن لحظه باید ببیند جزو آن ۱۲ نفر هست یا نه؟ همین عابر بخت برگشته اگر فردا به جای این که پیاده رو محل کارش را پیش

حقوقی دارند که باید با آن آشنایی داشته باشند، تکالیف و وظایفی نیز بر عهده دارند که باید به آن‌ها عمل کنند.

در این میان موتور سیکلت سواران در ایجاد بی‌منظمی در ترافیک بسیار اثرگذار هستند، هر چند نمی‌توان تأثیر سایر افراد از جمله عابران پیاده را در این موضوع نادیده گرفت.

طلایی با اشاره به اینکه برای اصلاح رفتار و برقرار کردن تعادل رفتاری شهروندان نیازمند ارائه خدمات متناسب و متعادل با نیازهای جامعه هستیم، اظهار کرد: اگر رفتارها را در جامعه اصلاح کنیم، بخش قابل توجهی از ترافیک و آثار و پیامدهای آن را می‌توانیم کنترل کنیم و کاهش دهیم.

وی آموزش و اطلاع‌رسانی را پیش‌نیاز مسایل اجتماعی و فرهنگی دانست و افزود: همه از وضعیت نابسامان موجود در حوزه فرهنگ ترافیک رنج می‌بریم و از این رو با شناخت دقیق علمی، شناسایی عوامل مؤثر در این نابسامانی و نیز تعیین اولویت‌ها و اولویت‌بندی موضوعات به صورت گام به گام و البته آهسته و پیوسته در مسیر حل مشکلات موجود حرکت کنیم.

امید است مسؤولان ذیربط در جهت رعایت حقوق عابر پیاده در خیابان‌های شهر بیش از پیش به طور جدی تلاش نمایند و فرهنگ احترام به حریم عابران پیاده برای همگان نهادینه شود.



به ترافیک و استفاده از اهل نظر در حوزه‌های علوم انسانی و اجتماعی به منظور اصلاح رفتارهای ترافیکی را نگاه مبارکی دانست.

مرتضی طلایی در جلسه این کمیته که با حضور سید جعفر تشکری هاشمی، معاون حمل و نقل ترافیک شهرداری تهران برگزار شد، با اشاره به رفتار ترافیکی شهروندان تأکید کرد: هم پیاده و هم سواره‌ها همانطور که به عنوان یک شهروند

ارزیابی پیاده راه بازار تهران

Evaluation of the Bazaar of Tehran Pedestrian Way



پایداری سیستم‌های حمل و نقل پایدار انحصاراً در ایجاد آن‌ها خلاصه نمی‌شود بلکه مصرف موثر از فضاهای منتج از این سیستم‌ها از خلل ارزیابی میزان کارایی سیستم‌های فوق که امکان حضور، جابه‌جایی و دسترسی را در آن‌ها فراهم می‌کند، نیز حائز اهمیت است. بدین منظور در پژوهش حاضر احداث و بهره‌برداری از پیاده‌راه بازار تهران واقع در خیابان ۱۵ خرداد مورد ارزیابی قرار گرفته است. قرار گرفتن بازار بزرگ تهران به عنوان مهم‌ترین جاذبه تجاری شهر تهران در جنوب پیاده‌راه و عناصر تاریخی ارزشمندی چون کاخ گلستان، مسجد امام، شمس‌العماره و... موجب جذب تعداد قابل توجهی از شهروندان به این منطقه می‌گردد و این موضوع توجه ویژه به این پیاده‌راه در راستای تأمین خدمات متناسب با حجم استفاده‌کنندگان را طلب می‌نماید.

نتیجه ارزیابی نشان‌گر آن است که تغییر دیدگاه مدیریت شهری از توسعه شهری ماشینی مدار به توسعه شهری انسان‌مدار با احداث پیاده‌راه‌ها به طور کلی باعث رضایت استفاده‌کنندگان از محیط (شاغلین و عابریین) گردیده است. هرچند غفلت در بعضی شاخص‌ها نارضایتی‌هایی را به همراه داشته است. از جمله این معیارها می‌توان به مسئله تأمین امنیت، توجه به عناصر و جاذبه‌های تاریخی و فرهنگی، تأمین و مدیریت مبلمان شهری متناسب با تعداد استفاده‌کنندگان با تأکید بر تأمین نظافت و بهداشت عمومی، ساماندهی دست‌فروش‌ها، چرخ‌های دستی و موتورسیکلت‌ها اشاره نمود.

حل بعضی از این مسائل مانند تأمین امنیت عمومی با نصب تجهیزات نظارت تصویری، احداث سرویس بهداشتی، نصب تابلوهای راهنما، تخلیه متناوب سطوح‌های زباله و تأمین نظافت پیاده، برنامه‌ریزی و مدیریت بهره‌مندی از پتانسیل‌های توریستی و... در کوتاه‌مدت قابل حل می‌باشد، در حالی که حل بعضی موارد مانند مقاوم‌سازی ساختمان‌ها و نوسازی بدنه، ایجاد فعالیت شبانه، افزایش سطح و تناوب خدمات دسترسی مانند مترو و اتوبوس، ایجاد پیوستگی مسیر، جلب مشارکت کسبه و ساکنین در مدیریت و نگهداری این فضاها در بلندمدت امکان‌پذیر بوده و تلاش جمعی طلب می‌نماید.

نقل از گزارش ارزیابی پیاده راه بازار تهران، مرکز مطالعات و برنامه‌ریزی شهر تهران

برگزاری مراسم تقدیر و توزیع جوایز مسابقه نقاشی "شهر آینده من"

"My Future City" Painting Contest Prize Award Ceremony

گردآورنده: مهندس محمدرضا ابراهیمی

Prepared by: Mohamadreza Ebrahimi, Mechanical Engineer

نشریه شهرهای جهان مسابقه نقاشی تحت عنوان «شهر آینده من» مخصوص گروه سنی ۸ تا ۱۲ سال را با هدف آرایه تصویری ساده از شهر آینده و مطلوب برای نسل جدید اجرا نموده است.

هدف مسابقه عبارتست از:

آرایه تصویری از شهر آینده و مطلوب برای نسل جدید

محورهای مسابقه عبارتند از:

محور ویژه مسابقه:

شهر آموزش دهنده

محورهای اصلی مسابقه

محیط زیست طبیعی

شهر سبز

شهر پاک

شهر بازی و تفریح

شهر آموزش و پرورش

شهر فعالیتهای اجتماعی

شهر فرهنگی

شهر هنری

شهر ورزش

شهر با معماری اسلامی و ایرانی

شهر با حمل و نقل عمومی خوب

شهر با هوای پاک

شهر جهانی

شهر صلح و دوستی

شهر من، خانه من

در این مسابقه نوجوانان ۸ تا ۱۲ سال طرح خود را با راهنمایی والدین و آموزگاران تهیه و به ستاد اجرایی مسابقه ارسال نموده اند. کمیته اجرایی مسابقه با بهره گیری از کمیته بررسی و داوری نقاشی ها، آثار برتر را انتخاب نموده است.

کمیته بررسی و داوری نقاشی ها، از بین آثار برتر تعدادی را انتخاب کرد که به صاحبان آن ها در مراسمی ویژه روز ۲۶ اردیبهشت ماه سال جاری در سالن آمفی تئاتر فرهنگسرای شفق جوایز مناسبی اهدا گردید.

نتایج مورد انتظار از مسابقه شامل موارد زیر است:

ترویج فرهنگ معماری و شهرسازی پایدار از اوان نوجوانی در جامعه

ترویج و آموزش فرهنگ شهر من، خانه من

ایجاد زمینه تفکر و راهنمایی پدران، مادران، معلمان مدارس و نوجوانان برای

داشتن تصویری از شهر آینده

تجلی اندیشه ها، خلاقیت ها، ابتکارات و آفرینش های هنری نوجوانان در به

تصویر کشیدن ساده شهر آینده

تعدادی از سازمان‌ها و شرکت‌های توانمند در زمینه‌های مهندسی راه و ساختمان، معماری، شهرسازی، فرهنگی و اجتماعی و مدیریت شهری حامیان این مسابقه بودند.

شهرهای جهان

مهندسين مشاور تدبير فرود راه



ستاد مدیریت بحران منطقه



توجیه کلی طرح

عمل در زمینه‌های معماری، برنامه ریزی شهری و شهرسازی در نظر دارد فضای مناسبی برای انتقال تجربیات، آگاهی از نوآوری‌ها و خلافت‌های شهروندان به وجود آورد. جمع بندی نتایج حاصله از این طرح زمینه اتخاذ تمهیدات مناسب را جهت ارتقای سطح زندگی در شهرها فراهم نماید.

یک جامعه پویا و یک شهر پویا می‌تواند با هدایت هوشمندانه شهروندان دل سوز خود و با بهره‌گیری از مدیران کارآمد خود با شناخت درست و برنامه‌ریزی متناسب نا به سامانی‌های اجتماعی و شهری را در مراحل مشخص سامان‌دهی کند و زمینه‌های اصلاح نگرش‌ها را برای نیل به یک شهر ایمن، سالم و پایدار در آینده فراهم سازد. ایجاد زمینه و بستر تفکر و خلاقیت در گروه سنی ۸-۱۲ سال برای طراحی ساده شهر آتی گامی نخستین و بنیادی در این راه است.

نقاشی زبان گویای کودکان و نوجوانان است. آن‌ها از طریق نقاشی کشیدن به ما کمک می‌کنند تا به دنیای درونی و روحیه آن‌ها پی ببریم.

نقاشی ساده این گروه سنی نمایانگر آرمان‌ها و تفکرات آن‌ها در باره شهر آتی خود است. این گروه سنی ممکن است در نقاشی‌های ساده خود، خورشید، خودرو، اتوبوس، آسمان، زمین، گل، گیاه، فضای سبز، حیوانات و پرندگان را به تصویر در آورند که هر یک از آن‌ها می‌تواند مظهری از شهر آتی باشد.

گام نقاشی‌های گروه سنی ۸-۱۲ سال نخستین گام برای بسترسازی بنیادی تفکر و عمل و ارتقای فرهنگ شهروندی برای معماری و شهرسازی است. در این طرح به یاری خدا جوانه‌های امید به شهرهایی پایدار از دل و منطق و اندیشه پاک نوباوگان بیرون آمده و مجله شهرهای جهان آینه این آسمان گسترده اندیشه‌های زلال و این دانسته‌ها و تجربیات شده است.

در جهان امروز که شهرنشینی بیش از پیش در حال توسعه است، مدیریت شهری با خواسته‌ها و انتظارات روز افزون شهروندان برای ارائه خدمات مطلوب و با کیفیت و جدید به شهر و شهروندان روبه‌رو می‌باشد. پاسخ به این نیازها مستلزم تدوین برنامه‌های راهبردی و بلند مدت، استفاده از ابزارهای نوین تامین مالی، اجرای پروژه‌های جدید عمرانی، به کارگیری سامانه‌های هوشمند و ایجاد شهرهای الکترونیک، آموزش شهروندان و جلب مشارکت آن‌ها از سطح دبستان، اجرای مطالعات کاربردی و ارائه خدمات فرهنگی، اجتماعی، هنری و ورزشی است.

ترسیم ساده شهرهای آینده توسط نسل جدید، چشم اندازهای جدیدی از خدمات رسانی در عرصه‌های مدیریت شهری از جمله اقدامات بنیانی و مهم به منظور تسریع در روند تکاملی حرکت در راستای ایجاد شهرهای امن، سالم و پایدار می‌باشد.

شهروندان، معلمان، مربیان، پدران و مادران، ضمن آگاهی از ابتکارات و تجربیات یکدیگر، می‌توانند نگرش خود را در قالب نقاشی‌های ساده بچه‌های دبستانی در عرصه‌های برنامه ریزی شهری و شهرسازی در چارچوب‌های جدیدی از برنامه‌ریزی، اجرا، روش‌های اداره و مدیریت شهرها، نظارت، همکاری و مشارکت، در اداره شهرهای فردا معطوف دارند.

کمیته هماهنگی مسابقه و مجله شهرهای جهان با کمک و یاری حامیان طرح، با هدف تحقق بسترسازی پایه‌ای و بنیانی برای گسترش اندیشه و

کمیته داوری نقاشی‌ها:

سرپرست: جناب آقای دکتر اسماعیل شیعه، استاد شهرسازی، دانشکده معماری و شهر سازی، دانشگاه علم و صنعت ایران
جناب آقای مهندس حمید میرمیران، بنیاد معماری میرمیران، مهندسین مشاور نقش جهان-پارس
جناب آقای دکتر محسن ابراهیمی، استاد دانشگاه و مدیر مسؤول نشریه شهرهای جهان
سرکار خانم مرعشی، مربی نقاشی کودکان و نوجوانان

سرکار خانم ابریشم کار، مربی نقاشی کودکان و نوجوانان
سرکار خانم سیفی، مربی نقاشی کودکان و نوجوانان
کمیته هماهنگی طرح:
سرپرست: جناب آقای رامین راد نیا (مجری طرح)
جناب آقای مهندس محمدرضا ابراهیمی
کمیته اجرایی طرح:
سرپرست: جناب آقای دکتر محسن ابراهیمی، مدیر مسؤول نشریه شهرهای جهان

سرکار خانم کامینه زینی
سرکار خانم فاطمه ابریشم کار
کمیته مشورتی طرح:
جناب آقای ابوالفضل رفیع، مدیر کل آموزش‌های شهروندی
جناب آقای دکتر اسماعیل شیعه، استاد شهرسازی، دانشکده معماری و شهرسازی، دانشگاه علم و صنعت ایران
جناب آقای حسین فتوت، رئیس مؤسسه آموزش عالی گیل

نتایج مسابقه

در این مسابقه بیش از ۷۰۰ اثر نقاشی از کودکان و نوجوانان شهر تهران دریافت شده است. از این نقاشی‌ها ۹۰ نقاشی برتر برگزیده شده است که به آن‌ها جایزه اهدا خواهد شد. از بین ۹۰ اثر برتر ۲۰ اثر برجسته و از بین این ۲۰ اثر ۵ اثر به عنوان برترین‌ها توسط هیأت داوران بر اساس معیارهای شهر پایدار، شهر تفریح، شهر فرهنگ - شهر آموزش دهنده، شهر محلی - شهر جهانی انتخاب شده‌اند. در تصاویر بعدی این ۵ اثر را مشاهده می‌فرمایید.



کلاس	نام و نام خانوادگی	نام دبستان	نام مرجع	موضوع
اول	۱- سجاد صادق نیا (نفر اول)	پند	خانم مرعشی	شهر پایدار
	۲- زهرا شعبانی راد	-	اداره آموزش شهروندی منطقه ۲۱	شهر پایدار
	۳- مانی سده زاده ۴- امیر حسین هاشمیان	پند پند	خانم مرعشی خانم مرعشی	شهر محلی-شهر جهانی شهر محلی-شهر جهانی
دوم	۱- مهدیه سادات یزدان جو (نفر اول)	-	خانم ابریشم کار	شهر پایدار
	۲- مبینا ایمان زاده خوش رو	-	خانم نژاد شیخی	شهر ورزش
	۳- عسل کاوند	جوادموفقیان	خانم ابریشم کار	شهر پایدار
سوم	۱- ثنا نقیان (نفر اول)	واله	آقای شهرداری	شهر پایدار
	۲- شیدا شیخ زاده	جواد	خانم نژاد شیخی	شهر فرهنگ
	۳- آرنا عمادی	موفقیان	خانم مرعشی	شهر فرهنگ و آموزش
	۴- کیارش شهبازی	پند	اداره آموزش شهروندی منطقه ۳	شهر جهانی
چهارم	۱- علی زهره وند (نفر اول)	شهید علی پور	خانم فرح فروتنی	شهر جهانی
	۲- علی فروتن	ارشاد	اداره آموزش منطقه ۳	شهر جهانی
	۳- محمد علی شیخی	-	اداره آموزش شهروندی منطقه ۳	شهر ایمن
	۴- دانیال بروشکی	شهید علی پور	خانم فرح فروتنی	شهر جهانی
	۵- آوا نوری	شهید علی پور	خانم ابریشم کار	شهر تفریح
پنجم	۱- آوا دانشور (نفر اول)	-	خانم ابریشم کار	شهر محلی-شهر جهانی
	۲- محمد حاجی بابایی	شهید علی پور	خانم فرح فروتنی	شهر تفریح
	۳- کسری محمدی نیکیچه	امین - منطقه ۱۷	خانم ناهید فروتنی	شهر فرهنگ
	۴- سارینا شیشه گر	واله	آقای شهرداری	شهر پایدار

لازم به ذکر است که این طرح با مسابقه طراحی مفهومی معماری فردا که توسط بنیاد معماری میرمیران اجرا شده رابطه بنیانی و نزدیک دارد. امیدواریم با همت‌های بلند کلیه دست اندرکاران این طرح و بحث‌های معماری فردا، فردایی بهتر در انتظار فرزندانمان، شهروندان و شهرهایمان باشد.



سجاد صادق نیا - کلاس ۱ - (نفر اول)

موضوع: شهر
پایدار



مهدیه سادات بزدان جو - کلاس ۲ - (نفر اول)

موضوع: شهر
پایدار



ثنا نقیان - کلاس ۳ - (نفر اول)

موضوع: شهر
پایدار



علی زهره وند - کلاس ۴ - (نفر اول)

موضوع: شهر
جهانی



آوا دانشور - کلاس ۵ - (نفر اول)

موضوع:
شهر محلی
شهر جهانی





بخش پنجم: برترین طرح‌های
عمرانی مناطق شهر تهران

پروژه‌های عمرانی شاخص منطقه ۳ شهر تهران
The Best Development Projects of Tehran Municipal District 3

پروژه‌های عمرانی شاخص منطقه ۸ شهر تهران
The Best Development Projects of Tehran Municipal District 8

پروژه‌های عمرانی شاخص منطقه ۱۲ شهر تهران
The Best Development Projects of Tehran Municipal District 12

پروژه‌های عمرانی شاخص منطقه ۳ شهر تهران

The Best Development Projects of Tehran Municipal District 3



شهرهای جهان: منطقه ۳ شهرداری تهران با مساحتی بالغ بر ۳ هزار هکتار و جمعیتی نزدیک به ۳۰۰ هزار نفر دارد (طبق آمار تهیه شده توسط مرکز آمار ایران در سال ۱۳۸۵) در پهنه شمال شرقی شهرتهران واقع شده است و یکی از بزرگترین مناطق شهری در تهران می‌باشد. همسایگان منطقه سه عبارتند از مناطق: ۱، ۴، ۶، ۷ و ۲.

محدوده جغرافیایی منطقه ۳ عبارت است از:
از شمال: بزرگراه شهید چمران، بزرگراه شهید مدرس و بزرگراه آیت الله صدر

از شرق: خیابان پاسداران و بخشی از خیابان شریعتی
از جنوب: بزرگراه رسالت و بزرگراه همت

از غرب: بزرگراه شهید چمران

مساحت منطقه ۳ بالغ بر ۲۹۴۵ هکتار است که بسیاری از کاربری‌های آن عملکرد شهری دارند. به علت وجود کاربری‌هایی مانند: امامزاده اسماعیل (ع)، بوستان ملت، ساختمان‌های تشریفاتی، دولتی، سفارتخانه‌ها، دانشگاه‌ها ساختمان‌های تجاری. حجم تردد و مسافرت درون شهری به منطقه ۳ بسیار زیاد است. این در حالی است که به دلیل ساخت و سازهای فراوان سال‌های اخیر، عدم تناسبی میان تراکم مسکونی و جمعیت ساکن در محدوده منطقه ۳ با سرانه خدمات موجود به وجود آمده است. لذا به منظور کم کردن فاصله میان سرانه خدمات با تراکم مسکونی و جمعیت منطقه، باید حجم فعالیت‌های عمرانی شهرداری منطقه سه، افزایش یابد.

در زمینه ویژگی‌های توسعه عمرانی منطقه ۳، با مهندس پژمان پشمچی زاده، شهردار منطقه ۳ گفتگویی داشتیم.

■ رویکردتان در رابطه با چشم انداز و اهداف کلی توسعه منطقه چیست؟

چشم انداز منطقه عبارتست از منطقه‌ای:

■ برخوردار از توسعه فعالیت‌های اقتصادی برتر با افزایش فرصت‌های شغلی و پاسخگو به "کارکردهای مقیاس کلانشهری" شهر تهران
■ برخوردار از اطلاعات روزآمد، دارای فن آوری نوین در ارائه خدمات پویا در مقابل تحولات کمی و کیفی

■ ایمن و پاک برای زیست و فعالیت
■ برخوردار از ساختار پایدار در جوامع محلی و هم پیوند با جوامع شهری کلانشهر تهران

■ با حفظ ساختار طبیعی و مصنوع هویت بخش منطقه

■ برخوردار از نظام حمل و نقل کارآمد به ویژه عمومی

■ برخوردار از خدمات و رفاه اجتماعی قابل دسترسی برای عموم

- برخوردار از زیرساخت مناسب
- برخوردار از توسعه پایدار
- اهداف کلی توسعه منطقه عبارتست از:
- حفظ و ارتقای فعالیت‌های برتر و فرامنطقه‌ای و فراملی
- ارتقای کیفی و رفع نیازهای ارتباطی و اطلاعاتی منطقه برای تسهیل در ایفای نقش کلانشهری تهران برای تبدیل شدن به کلانشهر جهانی و برخوردار از جایگاه رقابتی در سطح منطقه‌ای و بین‌المللی
- ایمن سازی منطقه در مقابل آسیب‌ها، سوانح طبیعی، سیاسی، و تأمین امنیت

■ پاکسازی منطقه از آلاینده‌های زیست محیطی

■ ساماندهی نظام حمل و نقل منطقه

■ حفظ و نگهداشت ساکنان بومی منطقه

■ حفاظت و بهره‌گیری از موهبت‌های طبیعی منطقه در بازیافت هویت آن

■ حفاظت و بهره‌گیری و توسعه مطبوعیت و مطلوبیت بصری منطقه

■ حفاظت و بهره‌گیری و توسعه عوامل، عناصر و نشانه‌های تکوین و توسعه منطقه در ادوار تاریخی

■ اصلاح نظام شبکه، اصلاح نظام حمل و نقل و اصلاح مدیریت شبکه

■ توزیع عادلانه خدمات در سطح منطقه و ارتقای کیفی ارائه خدمات

■ بازنگری در نظام زیر ساخت‌ها

■ فراهم ساختن محیطی آرام، سرزنده، با مطبوعیت و مطلوبیت برای ساکنین، شاغلین و مراجعه کنندگان

■ تثبیت شمار و حفظ کیفیت جمعیت ساکن منطقه

■ ارتقای کیفیت محیط شهری و توسعه فضای عمومی

■ راهبردهای توسعه منطقه کدامند؟

راهبردهای توسعه منطقه عبارتند از:

شهری، حفاظت از کریدورها و کانون‌های دریافت دید و منظر و بهره‌گیری از مناظر گسترده، استراتژیک و چشم‌اندازهای بدیع منطقه

- افزایش و ارتقای کیفی سیستم‌های حمل و نقل عمومی با تأکید بر سیستم‌های بر ظرفیت، آرام‌سازی حوزه‌های مسکونی و تعریف سطوح دسترسی و تخصیص زمین جهت تأمین خدمات عمومی
- جلوگیری از تنزل کیفیت زندگی اجتماعی و محیط کالبدی منطقه با حفظ شناسه‌های اجتماعی ساکنان و کندکردن همگرایی با سایر مناطق
- برقراری تعادل در استفاده از زمین‌های سبز و قهوه‌ایسی افزایش میزان فضاهای سبز و باز در جهت ایجاد تعادل میان سطوح پر و خالی، ساماندهی جمع‌آوری زباله، بویژه زباله‌های بیمارستانی
- تخصیص و تجهیز پهنه‌ها و محورهای واجد شرایط جهت توسعه عرصه‌های عمومی و افزایش قابلیت‌های گردشگری و گذران اوقات فراغت و دارای فضاهای فرهنگی، گردشگری، تفریحی، ورزشی

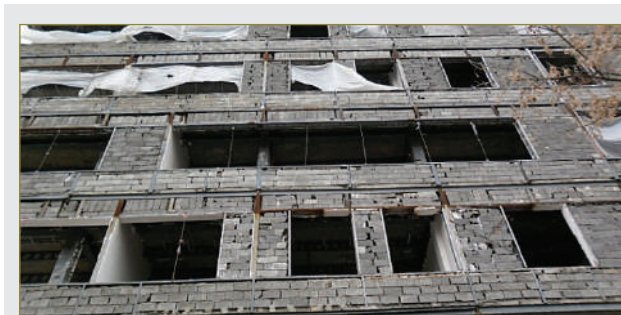
- ایجاد مرکز مدرن و مکمل مرکز شهر و ایجاد مرکز شهری نوین چند رسانه‌ای و جهانی متناسب با جایگاه عملکردی متصور برای کلانشهر تهران در مقیاس بین‌الملل و منطقه‌ای
- استفاده از سیستم‌های ارتباطی دور-همکاری بین ادارات و سازمان‌های دولتی و نیمه دولتی و ایجاد سیستم و پایگاه اطلاع‌رسانی روزآمد در سطح منطقه
- تجهیز منطقه در مقابل آسیب‌ها و سوانح و پاسخگویی در زمان بحران
- جلوگیری از دخالت نایجا در محیط طبیعی برای جلوگیری از پیامدهای ناشی از سوانح احتمالی و بهره‌گیری از قابلیت‌های منطقه در تعادل بخشی محیطی شهر تهران و حفظ و ایفای محیط طبیعی آن برای متعادل کردن انرژی‌های ورودی و خروجی و ایجاد ناسازگاری میان محیط طبیعی و مصنوعی
- توسعه حمل و نقل عمومی و کاهش حرکت عبوری
- افزایش حس تعلق به مکان و ملحوظ داشتن منافع عامه
- ابقا و احیای الگوهای معماری منطقه در منطقه و ارتقای منظر جداره‌های



در ادامه با مهندس سعید احمدیانی، معاون فنی و عمرانی منطقه ۳ شهر تهران درباره پروژه‌های عمرانی شاخص منطقه گفتگویی داشتیم.

■ پروژه‌های عمرانی شاخص منطقه ۳ کدامند؟

اهم پروژه‌های عمرانی شاخص منطقه ۳ عبارتند از: سرای محله داوودیه، مجموعه فرهنگی شهربانو، سرای محله رستم آباد، ساختمان ناحیه ۶ منطقه، ساختمان شماره ۲ منطقه، مجموعه فرهنگی - ورزشی نونهالان، احداث راستگرد حقانی به بزرگراه همت

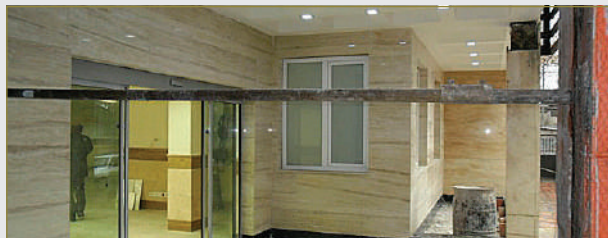


سرای محله داوودیه:

در ۱۰ طبقه (شامل ۳ طبقه پارکینگ، ۱ طبقه لابی، ۳ طبقه سرای محله داوودیه، ۳ طبقه شهرداری ناحیه ۴ با ورودی و مسیر ارتباطی مجزا) به مساحت تقریبی ۳۸۵۰ متر مربع دارای عملکرد اجتماعی، فرهنگی، تفریحی، ورزشی، آموزشی، اداری و خدماتی است. این پروژه با هدف ایجاد مشارکت شهروندان در امور مربوطه و همچنین اعتلای فرهنگ و بینش اجتماعی ساکنان منطقه تعریف شده و در مرحله نازک کاری است. پیش‌بینی می‌گردد این ساختمان تا نیمه سال ۹۲ به بهره‌برداری برسد.

مجموعه فرهنگی شهربانو:

پروژه شهربانو در زمینی به مساحت ۱۳۰۰ متر مربع و به زیر بنای ۴۳۰۰ متر مربع در ۵ طبقه شامل ۱ طبقه پارکینگ، ۴ طبقه آموزشی و اجتماعات، روان‌شناسی و اجتماعی، کتابخانه و خانه سلامت با عملکرد فرهنگی، ورزشی، اجتماعی روان‌شناسی، آموزشی برای بانوان در سال ۸۷ شروع شده و در حال حاضر در مرحله اتمام نازک کاری است. پیش‌بینی می‌گردد ابتدای سال جاری پروژه به بهره‌برداری برسد.



سرای محله رستم آباد:

این پروژه به منظور تامین فضاهای اداری مناسب جهت حوزه‌های فنی و عمرانی - امور شهری و فضای سبز- فرهنگی و اجتماعی - حمل و نقل و ترافیک- املاک، هماهنگی و برنامه ریزی طراحی شده است. پروژه در ۹ طبقه شامل ۱ طبقه لابی، ۱ طبقه پارکینگ و ۷ طبقه اداری است. پروژه در سال ۸۶ شروع شده و در حال حاضر در مرحله بهره‌برداری است.



ساختمان شماره ۲:

این پروژه به منظور تامین فضاهای اداری مناسب جهت حوزه‌های فنی و عمرانی - امور شهری و فضای سبز- فرهنگی و اجتماعی - حمل و نقل و ترافیک- املاک، هماهنگی و برنامه ریزی طراحی شده است. پروژه در ۹ طبقه شامل ۱ طبقه لابی، ۱ طبقه پارکینگ و ۷ طبقه اداری است. پروژه در سال ۸۶ شروع شده و در حال حاضر در مرحله بهره‌برداری است.



ساختمان ناحیه ۶:

در راستای طرح ناحیه محوری و افزایش سطح بناهای اداری پروژه احداث ساختمان ناحیه ۶ در سال ۱۳۸۷ شروع شده و در زمینی به مساحت ۸۰۰ متر مربع در شش طبقه به زیر بنای ۲۸۵۰ متر مربع احداث شده است. پنج طبقه اداری و یک طبقه پارکینگ بوده و پروژه در مرحله بهره‌برداری است.



مجموعه فرهنگی ورزشی نونهالان:

پروژه مجموعه فرهنگی ورزشی نونهالان با توجه به نیاز محله نونهالان به فضاهای ورزشی و فرهنگی در زمینی به مساحت حدود ۶۰۰ متر مربع طراحی شده است. به طوری که یک بلوک آن ۱۰ طبقه به زیربنای حدود ۳۰۰۰ متر مربع شامل: موتورخانه، سالن اجتماعات و سینما، سالن نمایشگاه، اداری، کتابخانه و مخزن، سالن IT بوده و بلوک دیگر ۶ طبقه به مساحت حدود ۱۸۰۰ متر مربع شامل سالن ورزشی بانوان (سالن بدنسازی و ایروبیک)، سالن کشتی و بدنسازی آقایان، سالن ژیمناستیک کودکان، اداری و پارکینگ می‌باشد.



احداث راستگرد حقانی به همت:

مشخصات این پروژه عبارتست از:

- طول رمپ: ۵۵۰ متر طول
- سطح پیاده رو: ۱۰۰۰ متر مربع
- حجم بتن ریزی: ۶۲۰۰ متر مکعب
- سطح دیوارهای حایل: ۳۴۵۰ متر مربع
- نهر سرپوشیده: ۳۱۰ متر طول
- نهر روباز: ۴۵۰ متر طول
- جدول و کانیو: ۵۵۰ متر طول
- حجم خاکبرداری: ۵۰۰۰۰ متر مکعب
- حجم خاکریزی: ۳۰۰۰۰ متر مکعب



پروژه‌های عمرانی شاخص منطقه ۸ شهر تهران

The Best Development Projects of Tehran Municipal District 8

دستیابی به توسعه پایدار جهت ارتقای محیط زیست و کیفیت زندگی شهروندان محترم در محدوده منطقه هدف استقرار سیستم مدیریت محیط زیست در شهرداری منطقه ۸ است.

شهرهای جهان: محدوده شهرداری منطقه ۸ از شمال به بزرگراه رسالت و منطقه ۴، از جنوب به خیابان دماوند و منطقه ۱۳، از شرق به بزرگراه رسالت منطقه ۴، ۱۳، از غرب به خیابان استاد حسن بنا و منطقه ۷ محدود می‌شود. این منطقه با ۱۳/۷ هکتار مساحت و جمعیت ۳۷۸۷۲۵ نفر (سال ۱۳۸۵) از مناطق کم وسعت لیکن با تراکم بالای جمعیتی شهر تهران به شمار می‌آید. ناحیه قدیمی نارمک در این منطقه قرار دارد. بعد از سالهای ۱۳۲۰ در پی این هجوم بی سابقه و خانه سازی بی ضابطه در اراضی مفت آباد، به دستور دولت وقت دو ناحیه نازی آباد و نارمک که اراضی آنها خالصه و در تملک دولت بود طرح شهرسازی با اصول و ضوابط مدرن پیاده گردید. در سالهای اخیر مدیریت شهری برای ایجاد هماهنگی رشد جمعیت و ظرفیت سکونت گاهی منطقه ۸ تلاش می‌نماید.

■ وجود محور مجهز شهری شهید آیت

■ وجود شبکه مناسب داخلی طراحی شده عبور و مرور در نارمک جزو مطلوب ترین مناطق شرقی تهران است. لذا با در نظر گرفتن موضوع پژوهش، تحقیق و توسعه که از زیربناهای اساسی اتخاذ راه کارها و تدابیر مربوط به عملیات دانش محور و در راستای ارائه خدمات ارزنده تر به شهروندان محترم است، چشم انداز انتخابی به مثابه ایده‌های مترقی و نوگرا به منظور تحقق اهداف قابل دستیابی در آینده خواهد بود.

چشم انداز منطقه ۸ تهران عبارت است از:

- ۱- استقرار صنایع پاک و دانش پایه در جوار سکونتگاه‌های تجهیز شده
- ۲- توسعه فضاهای سبز و تقویت روحیه سرزندگی و شادابی در منطقه با گسترش فضاهای عمومی
- ۳- خلق محیطی سرزنده با فضاهای عمومی متنوع و گسترده در سطح منطقه و حرکت به سوی محیط زیست پایدار
- ۴- ایجاد منطقه‌ای امن و مقاوم در برابر آسیب‌ها و سوانح و بلایای طبیعی با گسترش سطح رفاه عمومی
- ۵- گسترش معماری اصیل با هویت ایرانی- اسلامی در سطح منطقه با تاکید بر فضاهای عمومی
- ۶- تجهیز محورهای شهری و روان سازی ترافیک همراه با سرویس‌دهی مناسب و سایط نقلیه همگانی

اهم اهداف توسعه منطقه ۸ تهران عبارتند از:

- ارتقا و تقویت نقش کار و فعالیت و تجهیز سکونت‌گاه‌ها در منطقه با استفاده مناسب از ظرفیت‌ها و سرمایه‌های فیزیکی، اجتماعی، انسانی و مالی- اقتصادی شهر
- ارتقا و حفظ، همراه با استفاده صنایع دانش پایه در محدوده صنعتی شرق منطقه
- بهسازی محیط زیستی و تجمیع قطعات کوچک زمین‌های منطقه همراه با بهسازی، نوسازی و بازسازی محله‌های وحیدیه و مجیدیه
- ارتقای ایمنی و استحکام محیط سکونت و استراحت، کار و فعالیت و گذران اوقات فراغت منطقه
- حفظ هویت تاریخی- فرهنگی منطقه (ساماندهی بافت‌های با ارزش منطقه)
- ساماندهی آب‌های روان و قابل استفاده در سطح منطقه
- بهبود وضعیت شبکه‌های ارتباطی و نظام حمل و نقل عمومی و همگانی با توجه به زیرساخت‌ها

■ توسعه فضاهای سبز، ورزشی و فراغتی

■ ترویج جنبش ایجاد باغ شهر با رویکرد حفظ محیط زیست

■ جلب مشارکت‌های مردمی و حضور مشتاقانه سرمایه‌گذاران در پروژه‌های مشارکتی در سطح منطقه بمنظور دستیابی به درآمدهای پایدار.



با مهندس محمد مهدی شادالویی، شهردار منطقه ۸ تهران در مورد ویژگی‌های توسعه و عمران منطقه گفتگویی داشتیم:

■ دغدغه‌های کلی مدیریت شهری تهران چیست؟

دغدغه مدیریت شهری و چالش‌های پیش روی آن شامل کلیه تغییرات و تحولات اجتماعی، اقتصادی و سیاسی می‌باشد. این تحولات بالطبع در جامعه شهری ما و بصورت خاص در شهر تهران با جمعیتی سیال و حاشیه‌ها و شهرک‌های اقماری که در مجموع به عنوان کلانشهر محسوب می‌شود، تاثیر زیادی خواهد داشت. لذا مدیریت شهری بایستی علاوه بر بهره‌گیری از دانش و هنر مدیریت شهری، توسعه پایدار را مد نظر قرار دهد که این امر و اهمیت آن برای مدیریت فعلی شهری بسیار حائز اهمیت می‌باشد. در حال حاضر مشکل عمده مدیریت شهری کمبود منابع مالی یا تکنولوژی مدرن و یا نیروی انسانی ماهر نیست بلکه بیش از همه مشکل اصلی در شیوه و روش اداره این عوامل است. در چند سال گذشته حکمرانی و مدیریت شهری در شهر تهران، با تغییرات رویکرد شهرداری تهران، متمرکز بر تبدیل آن از یک سازمان صرفاً خدماتی به نهادی اجتماعی بوده است. لذا برای پاسخگویی به این امر، طرح ناحیه محوری و بعد از آن طرح ایجاد شوراباری و محله محوری و انتخاب مدیر محله اجرا گردید. با اجرای این طرح‌ها مشارکت مردم در کلیه امور اولیه محله امکان پذیر شد. در این راستا شهرداری منطقه ۸ نیز با ایجاد سراهای محلات ۱۳ گانه، گام اساسی در ایجاد بستر توسعه و مشارکت مردم و محلات را برداشته است. با ارتباط شهرداران نواحی و مدیران منطقه، مدیران محلات و شوراباران گام اساسی در آبادانی و توسعه منطقه و محله برداشته می‌شود.

■ رویکرد شما در رابطه با چشم انداز منطقه ۸ تهران کدام است؟

چشم‌انداز منطقه ۸ برخاسته از رویکردهای چشم‌انداز طرح جامع سوم تهران و متناسب با اصول و اسناد فرادستی و با لحاظ نمودن طرح‌های محوری می‌باشد. این منطقه با دارا بودن پتانسیل‌هایی همچون:

■ نداشتن گسل‌های زلزله

■ وجود بافت تاریخی و با ارزش نارمک

بهربرداری شهروندان قرار می‌گیرد که طول مسیر با رمپ ولوپها و دسترسی‌ها حدود ۱/۵ کیلومتر می‌باشد.

■ بحث دیگری که در منطقه ۸ پیگیری و طی چند سال به نتیجه رسید رفع نقاط آبیگر در سطح منطقه بود. می‌توان اذعان کرد که در منطقه ۸ دیگر محلی دارای مشکل آب گرفتگی در فصول بارندگی وجود ندارد.

■ موضوع دیگر احداث پارک و تفرجگاهی به مساحت حدود ۲۵۰۰ متر مربع بر روی کانال مسیبل باختر بود. در منطقه ۸ بواسطه بافت متراکم و نبودن زمین خالی علی‌الخصوص در ناحیه ۳ از این پتانسیل مسیبل و با پوشش آن به عنوان محل پارک محلی استفاده می‌شود.

■ احداث مجموعه‌های ورزشی و فرهنگی

■ احداث زمین ورزشی آزادگان

■ احداث بوستان آب در زمین موجود در بلوار پروین و استفاده از آب قنات عبوری از داخل آن در دو فاز جداگانه، ضمن استقرار آسیاب آبی در مسیر آب در این مجموعه که مورد استقبال شهروندان منطقه قرار گرفته است.

■ احداث سرای محلات که طی دو سال گذشته ۹ سرای محله ساخته و در اختیار شوراباران قرار گرفت و در سال جاری نیز سه سرای محله به شرح زیر طراحی و احداث و در اختیار شهروندان قرار می‌گیرد.

■ سرای محله کرمان

■ سرای محله فدک

■ سرای محله لشگر غربی

■ مجموعه فرهنگی و ورزشی شهداء

■ بهسازی معابر و میادین و بوستان‌های سطح منطقه

■ بهسازی معابر و پیاده راه‌ها

■ بهسازی معابر پیاده حاشیه میدان نبوت



در ادامه با مهندس میکائیل علیپور، معاون فنی و عمرانی منطقه ۸ شهر تهران به گفتگو نشستیم:

■ طرح‌های عمرانی ستادی شاخص منطقه ۸ کدامند؟

اهم طرح‌های عمرانی ستادی شاخص منطقه عبارتند از:

■ پیگیری سیاست ناحیه محوری، تمرکز زدایی از معاونت منطقه که با استقرار نیروهای فنی و عمرانی در نواحی، این امر تقریباً صورت پذیرفته است.

■ استقرار آزمایشگاه مقیم در منطقه

■ بازدیدهای میدانی توسط ستاد ناحیه و جلسات هفتگی با توجه به نیاز جهت رفع مشکل ادارات فنی نواحی و تصمیم‌گیری در محل استقرار

■ بهره‌گیری از مشاوران فاز ۲ و عامل چهارم و مدیریت طرح در پروژه‌های شاخص

■ بازدیدهای کلیه کارشناسان نواحی از پروژه‌های اجرایی سطح محدوده منطقه و کارخانجات آسفالت و تولید جدول و بتن جهت آموزش‌های کارگاهی.

■ پروژه‌های عمرانی شاخص منطقه ۸ شهر تهران چیست؟

از جمله کارهای شاخص اجرا شده در منطقه ۸ می‌توان به احداث ادامه بزرگراه پروژه امام علی (ع) در منطقه اشاره کرد که این منطقه هم در بحث تملک و هم در بحث اجراء اولین پیشرو بوده و در فروردین ماه ۹۲ بزرگراه تا ابتدای منطقه ۷ مورد



سرای محله فدک



مجموعه فرهنگی و ورزشی شهداء



بوستان آبی پروین

پروژه‌های عمرانی شاخص منطقه ۱۲ شهر تهران

The Best Development Projects of Tehran Municipal District 12



گفتگویی با مهندس علی کفایی محمد نژاد، شهردار منطقه ۱۲ شهر تهران داشتیم.

■ چشم‌اندازهای توسعه منطقه ۱۲ شهر تهران کدامند؟

چشم‌انداز کوتاه مدت (دو ساله):

فراهم نمودن تمامی زیر ساخت‌های نرم افزاری لازم برای توسعه فرهنگی و اجتماعی، بهبود وضعیت معماری و شهرسازی و خدمات شهری، فناوری اطلاعاتی و ارتباطی و مدیریت جامع شهری

چشم‌انداز میان مدت (پنج ساله):

فراهم نمودن تمامی زیر ساخت‌های سخت‌افزاری لازم برای توسعه فرهنگی و اجتماعی، بهبود وضعیت معماری و شهرسازی و خدمات شهری، فناوری اطلاعاتی و ارتباطی و مدیریت جامع شهری

چشم‌انداز دراز مدت (بیست ساله):

در بیست سال آینده با تلاش‌های شهرداری، منطقه ۱۲ ویژگی‌های زیر را خواهد داشت:

- مدیریت شهری یکپارچه، هماهنگ و پاسخگو
- پاک از آلودگی‌های زیست محیطی و اجتماعی
- شهروندانی برخوردار از سلامت جسمی، روانی، معنوی و اجتماعی
- ایمن (پیش‌کنش‌گر) از گزند حوادث غیرقابل پیش‌بینی طبیعی و انسانی
- میراث فرهنگی حفاظت شده و پایدار در کنار معماری مدرن و متناسب با فرهنگ ملی (قطب تاریخی، فرهنگی و گردشگری تهران)
- دسترسی آسان شهروندان به خدمات شهرداری (شهرداری الکترونیک)
- زیبا و سبز
- ترافیک روان
- برخوردار از درآمد بالا و پایدار

شهرهای جهان: منطقه ۱۲ یکی از مناطق قدیمی شهر تهران محسوب می‌شود که در مرکز این شهر واقع شده است. این منطقه با مساحت ۱۶/۹۱ کیلومتر مربع شامل ۶ ناحیه و ۱۳ محله می‌باشد. از مهمترین ویژگی‌های این منطقه قرار گرفتن بازار تهران و بسیاری از اماکن فرهنگی، مراکز و نهادهای دولتی، وزارت خانه‌ها و سفارتخانه‌ها در آن است. تعداد خانوار ساکن در منطقه ۹۱/۰۰۰ خانوار و میزان رشد جمعیت ۲/۵ درصد در سال می‌باشد.

* منطقه از لحاظ جمعیتی با توجه به اینکه قطب

تجاری-اقتصادی شهر می‌باشد، به دو بخش جمعیتی قابل دسته بندی است:

* جمعیت ساکن: جمعیتی که بطور دائم در منطقه سکونت دارند. این بخش از ساکنین در حدود ۳۶۵۰۰۰ نفر می‌باشند.

* جمعیت شناور: جمعیتی که به واسطه موقعیت منطقه و سفرهای درون شهری در محدوده منطقه حضور می‌یابند. این بخش از ساکنین در حدود ۱۴۰۰۰۰۰ می‌باشند.

در این منطقه ابنیه‌های متعددی وجود دارد که میراث فرهنگی کشور است و نظایر آن حتی در جهان نیز کمتر دیده می‌شود که متعلق به تمام ایرانیان می‌باشد. این منطقه با در بر گرفتن بافت تهران قدیم، مراکز فعالیتهای اقتصادی، بخش دولتی، بخش عمومی و همچنین مراکز تاریخی، فرهنگی و اجتماعی بسیار شایان اهمیت است.

شهردار منطقه ۱۲: منطقه ۱۲ منطقه ایست استراتژیک که در چشم‌انداز دراز مدت دارای میراث فرهنگی حفاظت شده و پایدار در کنار معماری مدرن و متناسب با فرهنگ ملی است که قطب تاریخی، فرهنگی و گردشگری تهران خواهد بود.

یک گنبد مرکزی و بدنه‌سازی با عرصه ۲۰۰ مترمربع و اعیان ۱۰۰ مترمربع با مساحت ۳۰۰ مترمربع با وجود معارضات کابل‌های تاسیساتی و فرسودگی بناهای همجوار در مهر ماه سال ۹۱ به اتمام رسید.

بدنه‌سازی و گنبد سازی بازار طلا و جواهر فاز ۱:

شروع عملیات اجرایی فاز ۱ در تیرماه سال ۹۰ آغاز گردید که شامل ۶ عدد گنبد و بدنه سازی بطول ۲۸ متر و ارتفاع ۸ متر با مساحت ۲۲۴ مترمربع بود. مصالح بکار رفته در ساخت گنبدها بصورت پیش ساخته همراه با الیاف مصنوعی غیر قابل اشتعال بوده که در آبان ماه سال ۹۱ به اتمام رسید. فاز ۲ پروژه نیز به صورت مشارکتی، شامل اجرای فونداسیون به طور کامل و اجرای ۷ ستون کار گذاشته شده که احداث ۵ عدد گنبد در حال اجرا می‌باشد.

بدنه‌سازی و گنبدسازی بازارهای کلانتری، صراف، رحمانی:

محورهای فوق بصورت مشارکتی و با سازه فولادی و نمای آجر قزاقی جهت نماچینی و کاشی کاری و وجود معارضاتی از قبیل پیش آمدگی ها، کابل‌های تاسیسات و اسپلت‌ها در حال اجرا می‌باشد که:

بازار کلانتری با عرصه ۱۲۶۵ مترمربع و اعیان ۲۳۰۰ متر مربع به مساحت ۳۵۶۵ مترمربع و پیشرفت فیزیکی ۸۰٪

بازار صراف‌ها با عرصه ۱۳۶۹ مترمربع و اعیان ۲۵۰۰ مترمربع به مساحت ۳۸۶۹ مترمربع و پیشرفت فیزیکی ۷۵٪

بازار رحمانی با عرصه ۳۳۰ مترمربع و اعیان ۶۰۰ مترمربع به مساحت ۹۳۰ مترمربع و پیشرفت فیزیکی ۹۷٪

در حال اجرا می‌باشد.

نوسازی سردرب دروازه نو:

عملیات اجرایی با سازه فولادی و مصالح آجری و سنگی به طول ۵ متر و عرض ۴/۵ و ارتفاع ۷ متر به مساحت ۳۰ مترمربع به اتمام رسیده است.

رواق سازی خیابان خیام:

با توجه به تردد بسیار زیاد عابرین پیاده، عملیات اجرایی رواق سازی شامل سازه فولادی و نوسازی با آجر قزاقی و خطائی در سال ۹۱ به مساحت ۲۷۰ مترمربع آغاز گردید که با پیشرفت فیزیکی ۷۷٪ با وجود معارضات فراوان در حال اجرا می‌باشد.

مسجد جزایری:

عملیات اجرایی شامل جبهه‌های کاری نوسازی بیرونی با آجر و سنگ، نماچینی داخلی و کاشیکاری و ساخت و نصب گنبد با عرصه ۴۵۰ مترمربع و اعیان ۳۰۰ مترمربع به مساحت ۷۵۰ مترمربع با پیشرفت فیزیکی ۶۵٪ در حال اجرا می‌باشد.

■ پروژه‌های مهم سطح منطقه ۱۲ شهرداری تهران کدام پروژه‌ها هستند؟

اهم پروژه‌های سطح بازار تهران که در ناحیه ۳ شهرداری منطقه ۱۲ واقع شده‌اند عبارتند از:

- مرمت و بازسازی سر درب بازار کفاش‌ها
- مرمت و بازسازی بازار صندوق سازان
- مرمت و بازسازی بازار قزوینی‌ها
- مرمت و بازسازی سرای چهار بازار
- مرمت و بازسازی تیمچه حاجب الدوله
- مرمت و بازسازی بازار طلا و جواهر
- مرمت و بازسازی سر درب دروازه نو
- مرمت و بازسازی بازار عباس آباد
- مرمت و بازسازی ورودی بازار خلیج فارس
- مرمت و بازسازی ورودی بازار طلا و جواهر (سبزه میدان)
- بدنه‌سازی و گنبدسازی بازار کلانتری
- بدنه‌سازی بازار رحمانی
- بدنه‌سازی و گنبدسازی بازار رحمانی بدنه‌سازی و گنبدسازی بازار صراف‌ها



در ادامه با مهندس پیمان حسین محسنی، معاون فنی و عمرانی منطقه ۱۲ شهر تهران به گفتگو نشستیم:

■ پروژه‌های شاخص عمرانی منطقه ۱۲ شهر تهران کدامند؟

اهم پروژه‌های عمرانی شاخص شهرداری منطقه ۱۲ عبارتند از:

پروژه بدنه سازی ۱۵ خرداد (حدفاصل گلوبندک تا سبزه میدان):

عملیات اجرایی در دی ماه سال ۹۰ آغاز گردید. علی رغم تردد بسیار زیاد عابرین پیاده در محدوده بازار تهران اهم فعالیت اجرایی در شب انجام شده و همچنین وجود معارضات متعدد شامل فرسودگی نمای بعضی از مغازه‌ها و اجرای طرح ویژه نمای بانک تجارت شعبه گلوبندک، عملیات جداره سازی به طول ۲۲۲ متر در ارتفاع ۸ متر با مساحتی ۱۷۷۶ مترمربع دارای سازه فولادی و پوسته آجری و نماچینی با آجر قزاقی دارای پیشرفت فیزیکی ۹۰٪ می‌باشد که طبق برنامه زمانبندی تا پایان سال به اتمام خواهد رسید.

پروژه بدنه سازی ۱۵ خرداد (حدفاصل سبزه میدان تا بازار طلا):

عملیات اجرایی در مهر ماه سال ۹۰ آغاز گردید. علی رغم تردد بسیار زیاد عابرین پیاده در محدوده بازار تهران اهم فعالیت اجرایی در شب انجام شده و معارضات شامل عدم همکاری کسبه و همچنین فرسودگی پوسته قبلی املاک و وجود معارضات تاسیساتی فراوان و ایجاد مشکل در اجرای فونداسیون بوده که عملیات جداره سازی به طول ۱۱۰ متر و ارتفاع ۹ متر با مساحت ۹۹۰ مترمربع و پیشرفت فیزیکی ۸۷٪ انجام گردیده است، طبق برنامه زمانبندی تا پایان سال به اتمام خواهد رسید.

پروژه بازسازی ورودی‌های بازار (کفاش‌ها، بازار طلا، بازار خلیج فارس):

عملیات اجرایی مرمت سر درب بازار کفاش‌ها به مساحت ۳۰ مترمربع شامل بندکشی، مرمت، درآوردن بندها در خرداد ماه سال ۹۱ به اتمام رسید. ورودی‌های بازار خلیج فارس با اجرای کاشیکاری نما با طرح فخر و مدینه با مساحت ۴۵ مترمربع به اتمام رسیده است.

عملیات اجرایی بازسازی ورودی‌های بازار طلا واقع در سبزه میدان به مساحت ۵۰ مترمربع با اجرای کاشیکاری نما با طرح فخر و مدینه با پیشرفت فیزیکی نیز به اتمام رسیده است.

بازسازی سرای چهاربازار و قزوینی‌ها:

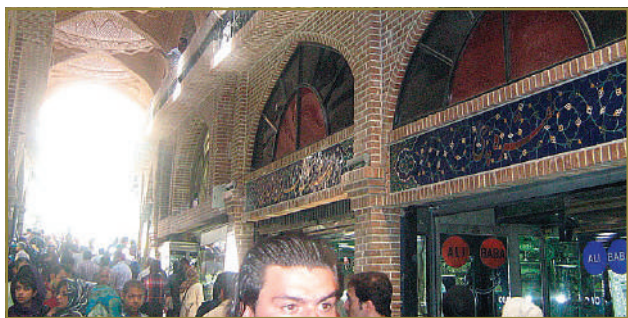
عملیات مرمت سرای چهاربازار در تیر ماه سال ۹۰ آغاز گردید که شامل بندکشی، مرمت، درآوردن بندها و سبک‌سازی و ساخت صندوقه جهت دفع آب‌های سطحی و ایزوگام به تعداد ۹ گنبد و عرصه ۳۰۰ مترمربع و اعیان ۱۵۰ مترمربع با مساحت ۴۵۰ مترمربع در شهریور ماه سال ۹۱ به اتمام رسید. عملیات مرمت سرای قزوینی‌ها با مرمت ۹ گنبد به مساحت ۴۵۰ متر مربع نیز در سال ۹۱ به اتمام رسید.

بازسازی سرای صندوق سازان:

پروژه به صورت مشارکت کسبه در خرداد ماه سال ۹۰ آغاز گردید که مراحل بازسازی شامل بندکشی، مرمت، درآوردن بندها و سبک سازی و ساخت صندوقه جهت دفع آبهای سطحی و ایزوگام با سازه باکس و تیر ورق و ۲۳ عدد گنبد آجری با عرصه ۳۳۰ مترمربع و بدنه سازی با اعیان ۳۰۰ مترمربع و مساحت ۶۳۰ مترمربع با وجود معارضات تاسیساتی فراوان و هدایت کابل‌ها به داخل سینی بر طرف گردید.

بازسازی تیمچه حاجب الدوله:

پروژه به صورت مشارکتی و مرمتی در مرداد ماه سال ۹۰ آغاز گردید که شامل



مرمت و بازسازی سرای چهار بازار



مرمت و بازسازی تیمچه حاجب الدوله

- رواق سازی خیابان خیام
 - بدنه سازی ۱۵ خرداد (گلوبندک تا سبزه میدان)
 - بدنه سازی ۱۵ خرداد (سبزه میدان تا بازار طلا)
 - احداث مسجد جزایری
 - سایر پروژه‌های شاخص معاونت فنی و عمرانی منطقه ۱۲ عبارتند از:
 - پروژه بهسازی محله عودلاجان مرمت و بازسازی بازار طلا و جواهر
 - مرمت و بازسازی حسینیه هدایت (فاز ۳)
 - احداث مرکز مداخله در بحران خانواده (فاز ۳)
 - احداث حسینیه شهدای هفتم تیر
 - پیاده راه سازی خیابان ۱۵ خرداد
 - پیاده راه سازی خیابان ناصر خسرو
- در پایان باید اشاره کرد که باز سازی و نو سازی منطقه ۱۲ شهر تهران که ابنیه‌های مهم و تاریخی میراث فرهنگی کشور در آن قرار گرفته‌اند بسیار ارزشمند است.



پیاده راه سازی خیابان ناصر خسرو



مرمت و بازسازی سردر اصلی بازار



اخبار

همایش مدیران شهری غرب آسیا در تهران

تندیس سیمین انجمن مدیریت کیفیت ایران به معاونت
فنی و عمرانی شهرداری تهران تعلق گرفت

بیستمین نشست معاونین فنی و عمرانی کلانشهرها و
جشنواره، همایش و نمایشگاه عمران شهری

درآمدهای پایدارشهر تهران از مرز ۴۰ درصد گذشت

گزارش برگزاری مراسم یادمان و هفتمین دوره جایزه معماری میرمیران

جنگل آپارتمان

طراحان داوطلب برای احیای جوامع شهری فرسوده

بلندترین فضای سبز عمودی کشور در منطقه ۱۱ شهر تهران

ارایه برنامه کارشناسی مهندسی حمل و نقل ریلی توسط دانشگاه پنسیلوانیای آمریکا



همایش مدیران شهری غرب آسیا در تهران

شهردار تهران با رأی اکثریت اعضای کنگره سازمان شهرهای متحد و حکومت‌های محلی غرب آسیا و خاور میانه به ریاست این بخش منطقه‌ای انتخاب گردید.

مراسم افتتاحیه کنگره عمومی سازمان شهرهای متحد و حکومت‌های محلی غرب آسیا و خاورمیانه (UCLG-MEWA) با حضور دکتر قالیباف، شهردار تهران و دکتر قدیر توپ باش، شهردار استانبول و رئیس سازمان جهانی UCLG و با شرکت تعداد دیگری از شهرداران، فرمانداران، روسا، اعضای شوراهای شهر و نیز سایر مقامات و متخصصان شهری از شهرهای این منطقه و کلان شهرهای جمهوری اسلامی ایران به میزبانی شهرداری تهران در فروردین ماه سال جاری برگزار شد.

شایان ذکر است UCLG-MEWA به عنوان یکی از هشت بخش منطقه‌ای سازمان جهانی شهرهای متحد و حکومت‌های محلی UCLG به ترتیب الفبای فارسی شهرهای واقع در کشورهای اردن، افغانستان، امارات، ایران، بحرین، پاکستان، ترکیه، سوریه، عراق، عربستان سعودی، عمان، فلسطین، قطر، کویت، لبنان و یمن را پوشش می‌دهد.

در این اجلاس حدود ۶۰ هیأت از ۱۶ کشور آسیایی از مقامات محلی و شهرداران کلانشهرها و شهرهای غرب آسیا شرکت داشتند. علاوه بر این سازمانهای بین‌المللی متعددی نظیر رئیس اتحادیه شهرداری‌های غرب، صندوق توسعه شهرها، رئیس انجمنیتوی توسعه شهری کشورهای عربی، رئیس اتحادیه شهرداری‌های ترکیه، رئیس اتحادیه شهرداری‌های جنوب لبنان و رئیس اتحادیه شهرداری‌های بغداد به همراه شهرداران کلانشهرهای ایران حضور داشتند.

یکی از مهمترین اهداف سازمان شهرهای متحد و حکومت‌های محلی غرب آسیا و خاور میانه UCLG-MEWA تلاش برای مشارکت در توسعه دولت‌های محلی کار آمد و دموکراتیک در منطقه، تداوم فعالیت‌ها برای خدمت به اعضاء از طریق طیف گسترده فعالیت‌ها شامل همکاری و یاری رسانی، تبادل تجربیات و نظرات و برنامه‌های آموزشی است.

سازمان جهانی دولت‌های محلی در واقع اتحادیه جهانی شهرداری‌های دنیاست و پنج منطقه در آن مسئولیت دارند و هر دو سال یک بار نیز نشست‌های جهانی برای شهرداری‌های کل دنیا توسط این سازمان برگزار می‌شود که تحت نام UCLG شناخته شده است. یکی از مناطق این سازمان در خاور میانه و غرب آسیا قرار دارد و شهرهای این منطقه عضو آن هستند. هم‌اکنون به مدت دو سال ریاست این سازمان به تهران منتقل شد.

رفع نیازهای مردم در اولویت برنامه‌های سازمان UCLG-MEWA

محمت دومان دبیر کل سازمان شهرهای متحد و حکومت‌های محلی منطقه غرب آسیا و خاور میانه UCLG-MEWA گفت: در بحران جهانی کنونی همکاری‌ها و تبادل تجربیات میان کشورها و شهرهای مختلف در کنگره‌های بین‌المللی اهمیت

زیادی دارد و بیش از گذشته دولت‌های محلی باید برای حاکمیت صلح در منطقه تلاش کنند. وی ضمن تأکید بر تلاش برای ایجاد حکمرانی محلی و منطقه‌ای و دموکراسی محلی در خاور میانه و غرب آسیا گفت: تهران یکی از بزرگترین شهرهای عضو اتحادیه و از اعضای فعال و نمونه مدیریت شهری است. به گفته دومان مردم ما هم اکنون بیش از هر زمان دیگری به دنبال توسعه شهری، فرصت‌های شغلی و شکل‌گیری آینده پایدار هستند و در این راه دولت‌های محلی باید مسئولیت‌های زندگی اتباع و ساکنان خود را بر عهده بگیرند تا بتوانند آینده بهتری را ایجاد کنند. محمت دومان ضمن ابراز امیدواری برای توسعه کشورهای عضو سازمان UCLG-MEWA گفت: در بحران جهانی کنونی این همکاری‌ها و تبادل تجربیات اهمیت زیادی دارد و بیش از گذشته دولت‌های محلی باید بر اساس صلح نقش مهمی در راستای ثبات منطقه ایفا کنند. دومان همچنین گفت: تا سال ۲۰۱۶ طبق برنامه‌ریزی‌های صورت گرفته باید اهداف تعیین شده UCLG توسط دولت‌ها از سوی شهرداری‌های عضو محقق شود.

پیشرفت مدیریت پروژه‌های عمرانی و حمل و نقل در تهران

مسئول شهرداری‌های کشور ترکیه در خلال برگزاری کنگره با بیان اینکه پیشرفت در مدیریت شهری تهران کاملاً به چشم می‌آید، بیان کرد: یکی از مهم‌ترین این برنامه‌ریزی‌ها مدیریت عمرانی و حمل و نقل در شهر است. تهران برای حل معضل ترافیک مسیر مناسبی را انتخاب کرده که چهره این شهر را به نسبت گذشته متفاوت نموده است. از آنجا که مهم‌ترین دستوردهنده کنگره سازمان شهرهای متحد و حکومت‌های محلی غرب آسیا و خاور میانه نیز نزدیکی شهرها و به اشتراک گذاشتن پیشرفت‌ها در عرصه مدیریت شهری است، می‌توان از تجربیات پایتخت ایران اسلامی در این خصوص هم بهره برد. هایتین گونگور با بیان اینکه چهره شهر تهران متفاوت شده است، اظهار کرد: تهران به نسبت دفعه پیشی که به اینجا سفر کرده بودم کاملاً متفاوت شده است به طوری که این تفاوت کاملاً محسوس است. وی که به نوعی قائم مقام قدیر توپباش، شهردار استانبول است، پیشرفت‌های تهران در عرصه حمل و نقل را ستودنی دانست و گفت: توسعه مترو و نیز ایجاد سامانه اتوبوس‌های تند رو (بی آر تی) با اتوبوس‌های مدرن و چند کابین یکی از مهم‌ترین برنامه‌هایی است که برای حل معضل ترافیک در شهرهایی مانند استانبول و تهران باید مد نظر قرار داد و من خوشحالم که می‌بینم شهری مانند تهران در این عرصه پیشرو است. این امر نشان از برنامه‌ریزی و توجه ویژه مدیریت شهری تهران به توسعه حمل و نقل عمومی و حل معضل ترافیک دارد. هایتین گونگور که در پایان کنگره شهرهای متحد و حکومت‌های محلی غرب آسیا و خاور میانه سخن می‌گفت، اظهار داشت: شهر تهران از جمله شهرهایی است که فعالیت‌های مدیریت شده آن می‌تواند الگوی مناسبی برای شهرهای دیگر باشد و اقداماتی نظیر توجه به تاریخ و دین و حفظ هویت شهری در کنار توسعه سیستم‌های مدرن مدیریت شهری از آن جمله است.



تندیس سیمین انجمن مدیریت کیفیت ایران به معاونت فنی و عمرانی شهرداری تهران تعلق گرفت

معاونت فنی و عمرانی شهرداری تهران تندیس سیمین انجمن مدیریت کیفیت ایران را در دومین جشنواره ملی تجلیل از تلاشگران عرصه مدیریت کیفیت کشور از آن خود کرد.

دومین جشنواره ملی تجلیل از تلاشگران مدیریت کشور با حضور ۷۰۰ تن از مدیران ارشد نهادهای دولتی و خصوصی در مرکز همایش‌های بین‌المللی صدا و سیما برگزار شد. هدف از این جشنواره ملی که به صورت سالانه و به همت انجمن مدیریت کیفیت ایران برگزار می‌شود، الگوسازی و معرفی چهره‌های برتر در عرصه مدیریت کیفیت کشور بوده و شامل ۱۰ بخش است.

کمیته علمی و هیات داوری این جشنواره که از مدیران موفق و شناخته شده کشور تشکیل شده، در بخش عمران شهری جشنواره سال ۹۱ تندیس سیمین و لوح تقدیر جشنواره را به پاس تحولات گسترده و سریع در ۲ سال اخیر پایتخت در زمینه طرح‌های عمرانی به معاونت فنی و عمرانی شهرداری تهران اعطا کرد. در این مراسم، دکتر مازیار حسینی، معاون فنی و عمرانی شهردار تهران به عنوان یکی از سخنرانان اصلی و برگزیدگان جشنواره به ارائه نقطه‌نظرات خود در خصوص نحوه ارتقاء سرعت و کیفیت در طرح‌های عمرانی و همچنین الزامات و ضرورت‌های کسب موفقیت در امور حرفه‌ای و مهندسی پرداخت.

بیستمین نشست معاونین فنی و عمرانی کلانشهرها و جشنواره، همایش و نمایشگاه عمران شهری

۳۰ اردیبهشت لغایت ۱ خرداد ۱۳۹۲

دانشگاه تهران

همان روز با برگزاری مراسم اختتامیه در سالن اصلی (تالار علامه امینی) و قرائت صورتجلسات کمیته‌ها، بیستمین نشست معاونین فنی و عمرانی کلانشهرهای کشور به کار خود پایان داد.

در ادامه، برنامه‌ای جهت بازدید مهمانان نشست از پروژه تونل صدر- نیایش و بزرگراه طبقاتی صدر در نظر گرفته شد و همچنین در پایان این روز مراسم ضیافت شام با حضور مسئولان ارشد شهرداری تهران در محل رستوران گردان برج میلاد ترتیب داده شد.

نشست‌های همایش عمران شهری در روز ۳۱ اردیبهشت آغاز بکار کرد

یکی از مهم‌ترین محورها و نشست‌های همایش عمران شهری را معرفی اسناد و دستورالعمل‌های نظام فنی و اجرایی شهرداری تهران تشکیل می‌داد. در این



بیستمین نشست معاونان فنی و عمرانی کلانشهرها در تاریخ ۳۰ اردیبهشت لغایت ۱ خرداد ۱۳۹۲ با حضور معاونان فنی و عمرانی ۱۴ کلانشهر کشور و همچنین معاونان فنی و عمرانی مراکز استان‌ها در تهران و در محل دانشگاه تهران برگزار شد. در کنار این نشست جشنواره، همایش و نمایشگاه عمران شهری نیز به مدت ۳ روز برپا بود.

در مراسم افتتاحیه، آقایان دکتر مازیار حسینی، معاونت فنی و عمرانی شهرداری تهران؛ مهندس سید جعفر موسوی، قائم مقام دبیرخانه کلانشهرها و مهندس محمدرضا معاریان، مسئول کمیته هماهنگی معاونین فنی و عمرانی کلانشهرها، سخنان خود را ایراد نمودند. دکتر مازیار حسینی در مراسم افتتاحیه بیستمین نشست معاونان فنی و عمرانی کلانشهرهای کشور تقریباً از تمامی پروژه‌های مهمی که در سال‌ها، ماه‌ها و حتی هفته‌های اخیر تحویل شهروندان شده است، سخن گفت.

در ادامه نمایشگاه عمران شهری توسط آقای دکتر حسینی و مهندسی رئیسی رسماً افتتاح شد. این نمایشگاه در وسعتی حدود ۳۸۰۰ مترمربع برپا شد که معاونت‌های فنی و عمرانی مناطق ۲۲ گانه شهرداری تهران، شهرداری‌های کلانشهرهای کشور (شیراز، قم، مشهد) و بیش از ۵۰ شرکت از صنعت احداث، تولیدکنندگان آسفالت، جداول بتنی، ماشین‌آلات صنعتی، شرکت‌های ژئوسنتتیک حضور پررنگی در نمایشگاه داشتند.

در روز ۳۰ اردیبهشت ۱۳۹۲، ۴ کارگروه نشست معاونین فنی و عمرانی کلانشهرها (کمیته معاونین فنی و عمرانی، کمیته روسای کمیسیون عمران شورای شهر، کمیته عوامل، کمیته فرایند) در دو نوبت تشکیل جلسه دادند و در پایان



نشست علاوه بر معرفی تعدادی از مهم‌ترین اسناد تهیه شده این نظام، به تفصیل در مورد ضرورت تدوین دستورالعمل‌ها و تفاوت‌های نظام فنی و اجرایی شهرداری تهران با نظام فنی و اجرایی موجود در کشور بحث شد.

از دیگر نشست‌های همایش، نشست هم‌اندیشی طرح‌های عمران شهری بود که با حضور جامعه مهندسان مشاور و انجمن شرکت‌های ساختمانی تشکیل شد. نشست تخصصی تونل‌ساز - نیایش (با حضور انجمن مهندسان راه و ساختمان و مشارکت ایرانشهر - تابلیه)، نشست تخصصی بزرگراه طبقاتی صدر (با حضور انجمن مهندسان راه و ساختمان و موسسه شهید رجایی)، نشست پروژه‌های شاخص شهر تهران (دریاچه شهدای خلیج فارس، بزرگراه امام علی، بزرگراه جناح)، پروژه باغ پرندگان (منطقه ۴)، فاز ۲ بوستان نهج البلاغه (منطقه ۲)، مهندسی ارزش در پیاده‌رو سازی خیابان کارگر (منطقه ۱۱)، طرح جامع مدیریت آبهای سطحی (شرکت خاکریزآب) و کارگاه آموزشی "تعمیر و نگهداری پل‌های شهر تهران"، از دیگر مباحثی بودند که در همایش عمران شهری مطرح شدند.

با برگزاری مراسم اختتامیه در روز ۱ خرداد و با حضور مسئولین ارشد شهرداری (دکتر مازیار حسینی، مهندس علی امام و...) ضمن تقدیر از حامیان همایش و غرفه‌داران برتر نمایشگاه، همایش و نمایشگاه عمرانی شهری به کار خود پایان داد.





درآمدهای پایدار شهر تهران از مرز ۴۰ درصد گذشت

درآمدهای پایدار در دهه اخیر به عنوان محور توسعه کلانشهرها شناخته می‌شوند. تهران نیز در رده یکی از بزرگترین کلانشهرهای جهان تلاش بسیاری را به کار بسته است تا درآمدهای خود را به سمت پایداری سازی پیش ببرد. شهرداری تهران در سال‌های اخیر برنامه گسترده‌ای برای ارتقای درآمدهای خود پی‌ریزی کرد تا با تکیه بر منابع ثابت و قابل اندازه‌گیری، آورده مالی وثابته را برای توسعه پایتخت به ارمغان آورد.

بر اساس برنامه‌ای که شورای اسلامی شهر بر آن تاکید داشت، قرار بود هر سال ۵ درصد بر درآمدهای پایدار شهر افزوده شود که این عدد در سال جاری باید به رقم ۴۰ درصد می‌رسید.

با اقدامات انجام شده طی سال‌های اخیر، میزان درآمدهای پایدار شهرداری تهران از ۱۳ درصد در سال ۸۵ به بیش از ۴۰ درصد افزایش یافته است.

معاون مالی واداری شهرداری تهران، دکتر حسین محمد پورزندگی گفت: شهرداری تهران برای دستیابی به درآمدهای پایدار و به ویژه عدم وابستگی به درآمدهای حاصل از ساخت و ساز اقدامات زیادی انجام داده و فرهنگ سازی برای تامین درآمدهای پایدار به جا وابستگی به درآمدهای ناپایدار از مهمترین اهدافی است که در این میان دنبال شده است. وی با اشاره به افزایش درآمدهای پایدار در سال‌های اخیر اظهار کرد: در سال ۸۵ حدود ۱۳ درصد درآمدهای شهرداری پایدار بوده که پس از تصویب طرح لایحه درآمدهای پایدار در شورای شهر، مقرر گردید تا هر ساله ۵ درصد به درآمدهای پایدار اضافه شود.

پورزندگی با تاکید بر کاهش وابستگی به درآمدهای حاصل از فروش تراکم، افزود: شهروندان تهرانی با مشارکت در پرداخت عوارض شهری نقش مهمی در تامین درآمدهای پایدار داشته اند و همچنین برنامه‌های مختلفی برای فرهنگ سازی در این راستا در نظر گرفته شده است.



گزارش برگزاری مراسم یادمان و هفتمین دوره جایزه معماری میر میران چهارم اردیبهشت ماه ۱۳۹۲

راه و شهرسازی، شهرداری تهران، اساتید و شخصیت‌های برجسته عرصه هنر و معماری و شهرسازی و همچنین جمع کثیری از معماران جوان شرکت کننده در این دوره از مسابقه و دانشجویان رشته‌های معماری و شهرسازی دانشگاه‌ها و دیگر علاقه مندان برگزار شد.

در این مراسم پیام مقام محترم وزارت راه و شهرسازی جناب آقای مهندس علی نیکزاد توسط مجری مراسم خانم مهندس پیروزمند قرائت گردید، سپس ضمن قرائت پیام جناب آقای دکتر فرهاد دانشجو ریاست محترم دانشگاه آزاد اسلامی و پیام‌های فرستاده شده از «پردیس هنرهای زیبا دانشگاه تهران»، «کرسه یونسکو در معماری اسلامی»، «جامعه مهندسان مشاور ایران»، «سازمان نظام مهندسی ساختمان کشور»، «جامعه معماران ایران»، «جامعه معماران ایرانی مقیم پاریس»، «کانون مهندسان معمار دانشگاه تهران»، «دانشکده هنر و معماری واحد علوم و تحقیقات دانشگاه آزاد اسلامی»، «انجمن دوستداران اصفهان»، «انجمن مفاخر معماری ایران»، «انجمن صنفی مهندسان معمار و شهرساز»، «بنیاد شمس

به یاری خداوند متعال و حمایت‌های ارزنده علاقمندان، دوستداران و همکاران، مراسم یادمان و هفتمین دوره جایزه معماری میر میران و بزرگداشت روز معمار با همکاری و تشریک مساعی بنیاد معماری میر میران، مهندسین مشاور نقش جهان پارس، خانه هنرمندان ایران روز چهارشنبه مورخ ۱۳۹۲/۲/۴ از ساعت ۱۷ الی ۲۰ در خانه هنرمندان ایران و با حضور جمعی از مسئولین محترم وزارت

تبریزی و مولانا» به خاطر ارسال پیام، تقدیر و تشکر بعمل آمد و بعد جناب آقای دکتر ایرج اعتصام مدیر عامل بنیاد معماری میرمیران ضمن تشکر و قدردانی از دست اندرکاران برگزاری مراسم، طی سخنانی حضار را از ضرورت‌های ایجاد و فعالیت‌های بنیاد معماری میرمیران و عملکرد آن در سال‌های گذشته و همچنین برگزاری مسابقات و اهداء جایزه معماری میرمیران آگاه نمودند.

در ادامه برنامه فیلمی کوتاه از خلاصه مراسم سال قبل به نمایش گذاشته شد و آنگاه سرکار خانم دکتر نسرین فقیه طی سخنرانی با محوریت «معماری فردا» عصر جهانی شدن - روند خلاقیت بیاناتی را ایراد نمودند سپس جناب آقای دکتر محسن ابراهیمی مجرد گزارشی درخصوص مسابقه نقاشی «شهر آینده» که توسط مجله شهرهای جهان برگزار شده بود ارائه دادند و آنگاه دکتر محمود گلابچی کرسی یونسکو در معماری اسلامی درخصوص «معماری فردا» و نگاه کرسی یونسکو به این موضوع سخنرانی را ایراد نمودند و در انتها جناب آقای دکتر ایرج اعتصام رئیس هیئت داوری، بیانیه جایزه معماری میرمیران را با عنوان «معماری فردا» قرائت و توضیحات لازم را در خصوص کیفیت طرح‌های شرکت کننده در مسابقه و توضیح مختصری در مورد هر یک از طرح‌های برنده و منتخب و همچنین چگونگی بررسی طرح‌ها توسط هیئت داوری مرکب از آقایان دکتر ایرج اعتصام، دکتر داراب دیبا، دکتر علی اکبر صارمی، مهندس علیرضا قهاری، دکتر شهاب کاتوزیان، استاد عباس کیارستمی، پروفیسور Marg از کشور آلمان، دکتر آرمین محسن دانشگر از اتریش و مهندس حمید میرمیران، نحوه انتخاب طرح‌های برتر و منتخب را به آگاهی حضار رساندند.

پس از توضیحات جناب آقای دکتر ایرج اعتصام و در دنباله برنامه با نمایش تصاویر پوسترهای منتخب و تقدیر ویژه و برندگان اول تا سوم مسابقه مراسم اهداء جوایز و لوح تقدیر انجام شد.

در پایان مراسم پس از اهداء جوایز فیلم کوتاهی از استاد عباس کیارستمی با عنوان «پرندگان Birds» به نمایش درآمد که با استقبال حضار مواجه گردید. لازم به ذکر است که همزمان با برگزاری مراسم مذکور، نمایشگاهی از آثار منتخب شرکت کنندگان هفتمین دوره جایزه معماری میرمیران در گالری نامی و ششمین دوره مسابقه جایزه معماری میرمیران و پنج عدد پوستر برنده نقاشی مسابقه «شهر آینده» در گالری بهار برگزار شده بود ضمناً نمایشگاه آخرین مجلات و نشریات معماری و شهرسازی نیز برپا بود.

در خاتمه از تلاش‌ها و زحمات کلیه کسانیکه ما را در اجرای هر چه بهتر این مراسم یاری نمودند سپاسگزاری کرده و امیدواریم کماکان از حمایت‌های ایشان برخوردار گردیم.

دبیر بنیاد معماری میرمیران
حبیب قدیرزاده

صورت اسامی منتخبین و برندگان هفتمین دوره جایزه معماری میرمیران

جایزه طرح‌های منتخب: لوح تقدیر و کتاب آثار زنده یاد مهندس سید هادی میرمیران از طرف بنیاد معماری میرمیران + لوح تقدیر از طرف کرسی یونسکو در معماری اسلامی.

طرح‌های منتخب عبارتند از:

- ۱- طرح مشترک مربوط به خانم مهندس صدف امین الاسلامی اسکویی و آقای مهندس ماهان معتمدی.
- ۲- طرح مشترک مربوط به خانم مهندس ملیحه آقاجانی و آقای مهندس علی رزازی.
- ۳- آقای مهندس وحید اسکندری.
- ۴- خانم مهندس حمیده احمدی.
- ۵- طرح مشترک مربوط به خانم مهندس مریم غیائی خسرو شاهی . خانم مهندس سمیرا قاضی زاهدی.
- ۶- طرح مشترک مربوط به آقای مهندس علی رزازی و آقای مهندس مجید ادب.
- ۷- طرح مشترک مربوط به آقای مهندس احسان فاتحی فر و آقای مهندس

سید نیما علوی.

تقدیر ویژه:

جایزه تقدیر ویژه: لوح تقدیر و یکسری کتاب شکوه ایران از طرف بنیاد معماری میرمیران + لوح تقدیر از طرف کرسی یونسکو در معماری اسلامی.

- طرح مربوط به خانم مهندس مینه لی پطروسیان.

- طرح مربوط به استودیو خورشید.

- طرح مربوط به گروه طراحی چلیپا.

- با عنایت به اینکه تعدادی از طرح‌ها برابر نظر هیأت محترم داوری از نظر کیفیت و سطح امتیاز دو به دو برابر شناخته شدند لذا برندگان رتبه‌های سوم و دوم و اول هر کدام دو طرح شرح زیر می‌باشد.

جایزه رتبه سوم: لوح تقدیر و جایزه نقدی به مبلغ ۱۵,۰۰۰,۰۰۰ ریال از طرف بنیاد معماری میرمیران + لوح تقدیر از طرف کرسی یونسکو در معماری اسلامی.

برندگان رتبه سوم عبارتند از:

- آقای مهندس محسن کفائی.

- آقای مهندس محمد ابراهیم تاجیک.

جایزه رتبه دوم: لوح تقدیر و جایزه نقدی به مبلغ ۳۰,۰۰۰,۰۰۰ ریال از طرف بنیاد معماری میرمیران + لوح تقدیر از طرف کرسی یونسکو در معماری اسلامی.

برندگان رتبه دوم:

- آقای مهندس سهراب کوچک.

- آقای مهندس ایمان یوسفی.

جایزه رتبه اول: لوح تقدیر و جایزه نقدی به مبلغ ۶۰,۰۰۰,۰۰۰ ریال از طرف بنیاد معماری میرمیران + لوح تقدیر از طرف کرسی یونسکو در معماری اسلامی.

برندگان رتبه اول:

- طرح مشترک مربوط به خانم مهندس نیلوفر قربانی و خانم مهندس گلناز جمشیدی.

- خانم مهندس درسا کفیلی.

ضمناً از طرف کرسی یونسکو در معماری اسلامی جناب آقای دکتر محمود گلابچی لوح تقدیر به برگزار کنندگان مراسم اهداء گردید .

۱- آقای مهندس حمید میرمیران.

۲- آقای دکتر ایرج اعتصام.

۳- آقای حبیب اله قدیرزاده.

۴- آقای مهندس امیرپویا اصغری.



طراحان داوطلب برای احیای جوامع شهری فرسوده

گروهی از معماران، مهندسان طراحان شهری و برنامه‌ریزی در حال کمک به جوامع شهری فرسوده در ایالات متحده آمریکا هستند. این گروه توسط شرکت لند دیزاین (Land Design) که در زمینه‌های طراحی شهری، مهندسی راه و ساختمانی، معماری منظر تخصص دارند، رهبری می‌شود. این گروه تحت عنوان «طراحی برای احیای شهری» به طور داوطلبانه فعالیت می‌کنند و طراحان ۲۴ ساعت از وقت خود را به طور رایگان وقت بازدید از یک شهر می‌نمایند و نقشه‌های احیای آنرا به صورت رایگان برای شهرداری محل تهیه و ارائه می‌کنند. اخیراً گروهی متشکل از ۲۵ نفر داوطلب به شهر بلوفیلد (Bluefield) وست ویرجینیا (West Virginia) با ۱۱۰۰۰ نفر جمعیت رفتند و همراه با مسئولان شهر و ذی‌نفعان طرح‌های نوسازی و احیاء بافت شهری را تهیه نمودند. طرح‌های پیشنهادی برای احیای این شهر کوچک شامل طرح‌های بهسازی خیابان‌ها و منظر شهری، احداث سالن نمایشگاه آثار هنری، توسعه میدان مرکزی شهر و برنامه‌های بازیافت مواد زائد می‌باشند. کمک تخصصی داوطلبانه معماری، مهندسی عمران و شهرسازی به شهرهای کوچک و جوامع شهری فرسوده در راستای عمران و بهسازی آن‌ها، فعالیتی سازنده و مطلوب برای خدمت به مردم است.

منبع: *Civil Engineering*, 2012

جنگل آپارتمان

در شهر میلان، ایتالیا اولین ساختمان مسکونی جهان با جنگلی عمودی ساخته می‌شود. این ساختمان ۲۷ طبقه بوسکو ورتیکال (Boseo Verticale) نام دارد. این ساختمان توسط آرشیتکت استفنو بوئری (Stefano Boeri) طراحی شده است. در این برج مسکونی در هر یک از بالکون‌ها درخت‌ها و سایر گیاهان کاشته می‌شوند. براساس اظهارات این آرشیتکت در صورتی که هر قسمت از این ساختمان به صورت افقی ساخته شود نیاز به ۵۰/۰۰۰ مترمربع زمین و ۱۰/۰۰۰ مترمربع فضای جنگلی خواهد داشت.

منبع: *Flervarlden Skanska* 2013



بلندترین فضای سبز عمودی کشور در منطقه ۱۱ شهر تهران

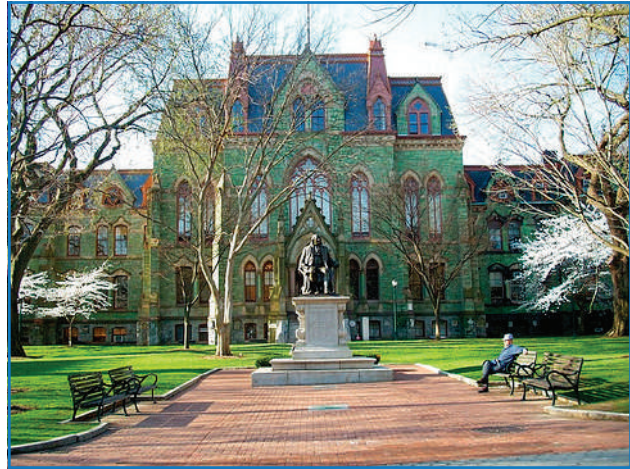
شهردار منطقه ۱۱ با بیان اینکه تراکم بالای ساختمان‌ها در مناطق مرکزی پایتخت و وجود بافت فرسوده و پایین بودن سرانه فضای سبز، لزوم توجه جدی به بررسی راهکارهای ارتقای فضاهای سبز در محلات مرکزی شهر را می‌طلبد، گفت: محدودیت‌های توسعه فضای سبز منطقه در تملک زمین مناسب برای ساخت باغچه و بوستان و نیز جمعیت بالا و وجود بافت متراکم و فرسوده مارا بر آن داشت که به منظور افزایش سرانه فضای سبز و بهبود سیما و منظر شهری و در راستای کاهش آلودگی هوا و آلودگی صوتی نسبت به اجرای فضای سبز عمودی با بهره‌گیری از فناوری بومی شده بر اساس شرایط اقلیمی شهر تهران در خیابان نوفل لوشاتو اقدام کنیم.

وی افزود از مشخصات بارز این طرح می‌توان به ارتفاع و مساحت سازه اشاره کرد که با ۱۱۰ مترمربع مساحت و ۲۰ متر بلندی، دارای بیشترین ارتفاع در کل طرح‌های دیوار سبز ساختی در کشور است و تعداد ۱۲۷۵ باکس با ابعاد ۵۰×۲۰ سانتی‌متر مربع در یکصد و چهارده ردیف طراحی شده است.

کرم کریمی معاون امور شهری و فضای سبز منطقه نیز درباره جزئیات فنی این طرح اظهار داشت: برای اجرای این دیواره سبز با به کارگیری تری‌دی پنل (پنل‌های سه بعدی) در ساختمان استحکام کافی برای آن در نظر گرفته شده است و به منظور به حداقل رساندن ریسک‌های احتمالی و تضمین بیشتر دیواره سبز؛ علاوه بر در نظر گرفتن وضعیت نما و عمر ساختمان، تمامی جوانب در خصوص بار اضافی و جزئیات اجرایی آن در طراحی و محاسبات اولیه، استفاده از پانل‌های مدولار با طراحی و ابعاد مناسب، نحوه اتصال پانل‌های مدولار به نمای ساختمان، نوع ترکیب بستر کاشت، وزن مخصوص و عمق آن انتخاب گیاهان سازگار با وضعیت اقلیمی تهران و خرده اقلیم، جهت‌گیری نمای ساختمان، موقعیت سایه روشن و نیاز نوری مد نظر بوده است.

برگرفته از روزنامه ایران

ارایه برنامه کارشناسی مهندسی حمل و نقل ریلی توسط دانشگاه پنسیلوانیای آمریکا



طبق اطلاعات دفتر آمار کار ایالات متحده آمریکا، اشتغال در صنعت حمل و نقل ریلی تا سال ۲۰۱۸ به میزان ۹ درصد رشد خواهد داشت.

برای پاسخگویی به نیاز پیش‌بینی شده به مهندسان متخصص در این رشته، دانشگاه ایالت پنسیلوانیا برنامه کارشناسی مهندسی حمل و نقل ریلی را ارایه می‌نماید. این دوره آموزشی کارشناسی که در سطح کشور آمریکا دوره جدیدی است، شامل عناوین زیر می‌باشد:

- مطالعات جامعه صنعت حمل و نقل ریلی شامل تاریخچه مدیریت و عوامل سیاسی که توسعه آنرا شکل‌دهی نموده است
- صنعت حمل و نقل ریلی و قیمت‌گذاری آن
- بهره‌برداری از سیستم‌های حمل و نقل ریلی
- ایمنی حمل و نقل ریلی
- ارتباطات و علائم حمل و نقل ریلی
- سیستم‌های مکانیکی حمل و نقل ریلی
- طراحی سیستم‌های حمل و نقل ریلی

اولین دانشجویان این دوره در بهار سال ۲۰۱۳ فارغ التحصیل خواهند شد.

منبع: *Civil Engineering 2013*

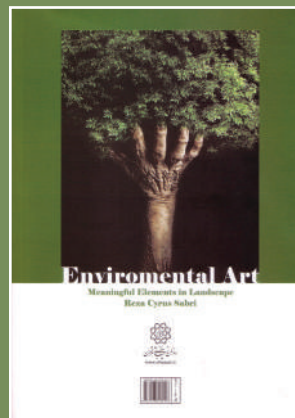
معرفی کتاب:

هنر محیطی – تأملی در عناصر معنی دهنده به منظر

سازمان زیبا سازی شهر تهران

نشر پیکر، ۳۲۰ صفحه، ۱۸۰۰۰ تومان، ۱۳۹۱

مؤلف: دکتر رضا سیروس صبری



کنند. زمانی که هنر محیطی پیام محافظت از ارزش‌های طبیعی را در حیطه شهر مطرح کرده و این موضوع را با مشارکت مردم بیان می‌نماید، به وضوح می‌توان اثرات اجتماعی آن را در جامعه مشاهده کرد.

سازمان زیباسازی شهر تهران با توجه به رسالت خود در جهت توسعه فرهنگ زندگی شهری و حصول به شهری در خور حیات مدنی حاصل از تمدنی، درخشان، اعتقاد دارد که ارتقای کیفی محیط شهری در گرو ایجاد حس تعلق به مکانی پایدار است. کتاب "هنر محیطی تأملی در عناصر معنی دهنده منظر" توسط آقای دکتر رضا سیروس صبری، استاد دانشگاه ویرجینیاتک، شهید بهشتی و سیستم ایالتی کالیفرنیا نگاشته شده و براساس پژوهش‌های چند ساله خود، به عنوان منبعی ارزشمند در این زمینه در اختیار مدیران شهری و پژوهشگران علاقه مند قرار داده‌اند. در این کتاب با یک نگاه جامع، نهایتاً زمینه‌ها و نمونه‌های برجسته و فاخری به عنوان مصادیق مطرح می‌شود که برای ایجاد محیطی در خور شأن شهروند ایرانی راهگشاست.

امید است مطالب ارزنده این اثر با توجه به این که در زمینه آثار چندانی در دست نیست، برای پژوهشگران، صاحب نظران و دست‌اندرکاران تصمیم‌گیری در حوزه طراحی و منظر شهری مثرم ثمر واقع شود.

سید محمد جواد شوشتری

مدیر عامل سازمان زیبا سازی شهر تهران

رشد شتابنده شهر تهران در بیست سال اخیر، که بر اساس نیازهای شهروندان و همزمان با رشد و مهاجرت بی سابقه مردم از روستا به شهر شکل گرفت، تبعاتی را در پی داشت که در حوضه‌های اقتصادی، فرهنگی و زیست محیطی بروز کرد. این رویکرد انتظار شهروندان از عرصه عمومی شهر را برای جبران این کاستی‌ها بالا برد. آنچه در هدایت رفتار مردم در عرصه همگانی در رابطه مستقیم با ارزش‌های جامعه حیات مدنی شهر را شکل می‌دهد، وجود پدیده‌های هنری در فضای شهری است که حاصل دستاوردهای فرهنگی جامعه است.

در چند سال اخیر مدیریت شهری در شهر تهران رویکردی نوین در جهت تصمیم‌گیری برای طراحی مناسب عناصر و فضاها در عرصه عمومی شهر را در پی گرفته است که به ارتقای کیفیت زندگی شهری می‌انجامد. بخش عمده‌ای از این هدف، گسترش بحث در مورد مفهوم تغییر یافته طبیعت و کمک به ارتقای ژرف اندیشی در این حیطه است. در این راستا توجه به زمینه‌های دانشی که بتواند چراغ راه ما برای گام‌های آتی باشند، برای مدیریت شهر حائز اهمیت است.

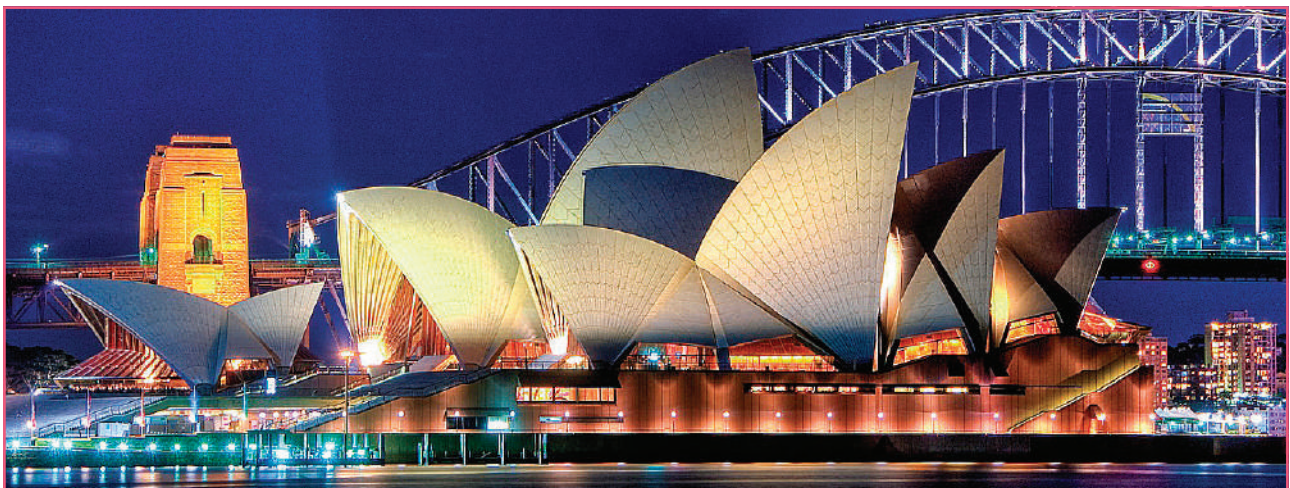
موضوع هنر محیطی از این دسته موضوعات است. هنر محیطی چشم‌اندازی جدید از رابطه ما با طبیعت را در برابر مان قرار داده و راهکارهایی نو برای هم زیستی با محیط پیرامون مان را در اختیار می‌گذارد.

هنر به محیط و منظر غنا می‌بخشد. هنرهایی که در عرصه‌های عمومی متجلی می‌شوند در شکل‌گیری معنای محیط نقش مهمی ایفا می‌کنند هنر محیطی معمولاً از ارزش‌های جامعه سرشار است. موضوع هنر محیطی در مسیر تکوین از عرصه‌های گوناگون دانش گام به گام می‌گذرد. این گذار سابقه‌ای در ذهن ایجاد می‌کند که شناخت و اهمیت هنر محیطی را به منصف ظهور می‌رساند. موضوع رابطه بین انسان و طبیعت از موضوع‌های پایه‌ای این کتاب است هنرمندان همواره تلاش کرده‌اند که بازتاب طبیعت را در آثار هنری خود به صورت‌های گوناگون ارائه

Building Roads with ROLLER-COMPACTED CONCRETE (RCC)

Prepared by: Mohammadreza Memarian, Civil Engineer

Roller-compacted concrete is a tough zero-slump concrete with compressive strength greater than 4,000 psi. It is placed with asphalt pavers to form a non-reinforced concrete pavement. RCC combines durability and strength with economy and ease of road construction. RCC consists of Portland cement, coarse and fine aggregates and water. RCC requires no forms, finishing, steel reinforcement and joint sawing. Compaction is the most important step in RCC. Compaction provides density, smoothness and strength. RCC pavement is suited for applications where high durability, low initial cost and low maintenance are the first priority. In the City of Tehran RCC is recently used in Niayesh Tunnel, Amirkabir Tunnel, Sadr Elevated Highway, Azadegan Highway and Shahid Babae Highway.



Study of Sustainability Situation in the Cities Sydney and Tehran

By: Setareh Yaghmaie, B.Sc.

Development and extension of physical and social dimensions of cities due to population growth has led to inevitable effects and problems in the urban life. These effects comprise vast spectrum of social, economic and cultural problems and physical disorders. All of these factors being contrary to the sustainable development principles will tend to lose current and coming generation's capitals. In other words, urbanism has had merely physical and economical approach and consequently ignored social and cultural problems. The world's latest experiences as well as many urban experiences

in our country have also shown it is not possible to succeed in solving urban problems by merely considering land use and transportation plans. However, the solution is formation of multi dimensional view point as well as considering complete interactions amongst environmental, social and economic consequences for the community for each activity or development program.

In this article the concepts and definitions which are related to the sustainability topics and current differences in sustainable development process between Sydney and Tehran are introduced. Sydney City analysis is according to Richard Roger's idea but for Tehran City because of lack of fundamental planning for sustainability and ambiguity of master plan in sustainability, different sections of the urban development plan, including transportation and environment aspects have separately been described. Finally, it is shown that for achieving sustainable development, the immediate actions and short term projects should be implemented according to predetermined planning as well as consideration of interactions amongst different effects of activities and development planning.

Protection of Urban Highway Tunnels Against Fire

By: Mohsen Ebrahimi, P.E., Ph.D., City Planning

In this article a summary of the Document of Protection of Highway Tunnels against Fire is presented. This document is based on the document of Protection of North – South Highway Tunnels in the City of Stockholm approved by the Swedish Ministry of Traffic. The purpose of this article is to prepare grounds for applying such documents in design and construction of urban highway tunnels in Iran.

The goal for the safety of the tunnel is a "vision of zero accidents causing death."

The accepted risk is 0.004 person death casualties per million vehicle- km.

The purpose of safety measures program is that transportation of hazardous goods through the tunnel will be also possible.

The principles of emergency exit design including emergency evaluation of main tunnels and ramp tunnels are provided. The minimum distance between emergency exit doors for the main tunnel is 100 m. The minimum width of fire – proof door of the emergency exit must be 4.0 meters.

Application of tunnel safety standards is very important for the safety of passengers using the urban tunnels.

Construction of Imam Ali (A. S.) Highway

Using Comprehensive Knowledge and Experience of City Management Directors, Consulting Engineers and Building Contractors Imam Ali (A.S.) Highway with a length of 35 km connects north to south of Tehran.

This highway goes through a very densely populated area with 7000 residential units, 4000 building owners and kilometers long urban service network on its route.

This highway with 56 bridges is built in just 2 years. Seven consulting engineer companies and four Building Contractors cooperate in constructing this highway.

The iron will and constant struggle of all the directors, consultant engineers and building contractors made the construction of this important north-south highway during 2 years possible.



Standardization of the Capital City Development Projects by the Technical and Executive System of the Municipality of Tehran

From September 2010 the discussion on the establishment of the “Technical and Executive system of the Municipality of Tehran” was started. Previously, a similar system has been established on the national level. However, because of the characteristics of the urban development projects, especially in a mega-city like Tehran, the urban management decided to establish the technical standardization system for the development and construction activities in the City of Tehran.

The preparation, approval and implementation of the technical standards and specifications process was accelerated after the Technical High Council of the Municipality of Tehran started to work. Presently, 108 technical documents and standards are prepared and approved by the High Technical Council.

Progress of National Development with Advanced Civil Engineering Industry

A ceremony was held on the occasion of the production of the last prefabricated concrete segment in the Segment Production Factory for Sadr Elevated Highway.

Dr. Maziar Hosseini, Deputy Mayor of Tehran for Technical and Development Affairs, speaking in this ceremony, announced that the construction of Sadr Elevated Highway is not only an engineering masterpiece but also an artistic bridge structure.

He mentioned the construction operations of Sadr Elevated Highway have paved a new way to future activities in the Iranian engineering society. The concrete segments are produced with very high precision such that all of 3372 used parts having different dimensions, have the same color. With this experience, the engineers and experts are directed to implement similar greater development projects.



Rapid Development of Public Transportation in the Capital City

Interview with Seyed Jaafar Tashakori Hashemi, Civil Eng., Deputy Mayor of Tehran for Transportation and Traffic

Development of Public Transportation in the City of Tehran has the highest priority in the programs of the City Management of Tehran.

A summary of the interview with Tashakori Hashemi is presented here.

- On the elevated Sadr Highway, a Bus Rapid Transit (BRT) line will be constructed.
- Niayesh Highway Tunnel is very effective in improvement of the Tehran traffic, especially, on the east- west corridor.
- Tehran's Metro, with 150 km length and 3 million passengers per day has the first rank among the Middle East Metro Networks.
- Tehran's Metro has the rank 22 regarding length and the rank 30 regarding number of stations in the world.
- During 1391, 600 million trips were carried out by Metro.
- The Development Program of Tehran's Metro includes 7 lines with 293 km length and 174 stations.
- 42 per cent of the current year budget of the Municipality of Tehran is allocated to transportation sector which is an indication of importance of the public transportation for the City Management.



شهرهای جهان

Cities of the World,

Cities of the World, Number 10&11, 2013

ISSN 2228-7574

"Cities of the World" is a scientific, technical & informative publication in the Civil Engineering, Architecture, City Development & Management fields.

- Views expressed in this publication are not necessarily those of the publisher.
- The quarterly reserves the right to edit articles & reports.
- Authors are solely responsible for the content of articles.
- Material received by the publication shall not be returned.
- Quotations may be mentioned by name & source.

Published by:

Mohsen Ebrahimi Mojarad, P.E., Ph.D., University Prof.

Scientific Advisers:

Esmail Shie, Ph.D., University Prof.; Ali Nozarpour, Ph.D., University Prof.; Seyed Mehdi Mojabi, Ph.D., University Prof.; Abdolhadi Qazvinian, Ph.D., University Prof.; Davoud Reza Arab, Ph.D., University Prof.

Chief Editors:

Hadi Khalil Nejadi, Behrouz Tashakor, Mohamadreza Ebrahimi, Hamid Hidarn, Amir Hossein Morad Beygi

Contributors in this issue:

Ali Mohamad Gholiha, Civil Eng.; Mohammad Hossein Raeisi, Architect; Hamid MirMiran, Architect; Mohammad Mojabi, Eng.; Asghar Malekian, B.Sc.; Hossein Mahjour, Mehrdad Ashtari, Civil Eng.; Nasim Arefi; Ali Golriz, Civil Eng.; Masoud Ahmadi, Civ. Eng.; Mostafa Beigi, Civ.Eng.; Babak Nourollahi, B.Sc.; Zohreh Aghamiri, M.Sc.; Rasool Safizadeh

Sponsors:

Iranshahr Civil Complex; Naghs Jahan – Pars Consulting Engineers

Research, Translation and Editorial Group:

Lena Silverberg, Hadi Khalil Nejadi, Mana Mojarad, Touraj Sadighian,

Executive Management:

Nashr Fan Arya Co.
Tel: (021) 88979251-5 / (021) 88958728 / Fax: (021) 88971887

Graphics and Layout:

Azarshan Graphic Aria Co.
www.azarshangraphic.com / (021) 66089492

Representatives in Iran:

Khorasan Razavi, Khorasan Shomali, Khorasan Jonoubi: Soheil Parvazi (Mashad) +98 915 8007730/ Isfahan: Shahnaz Moshfegh Zargham/ Alborz: Sahand Boroumand +98 937 9069055/ Qazvin: Mana Mojarad +98 912 5615668 / Mazandaran: Mohammad Rajabi +98 912 5471530

International Representatives:

Asia: Nicole Lin Lu/ Europe: Dr. Mina Ebrahimi Keihani / North & South America: Joseph Mojarad

Print:

Farous

Address:

No. 40, 1st Floor, 14th St., Saadat Abad Ave., Tehran, Iran.
Postal Code: 1997863713 / Telefax: +98 21 22060771 /
Mobile: +98 919 3230757 / +98 912 1453374
E-mail: shahrhayejahan@yahoo.com
Website: www.shahrhayejahan.com
Price: 80,000 IRR

List of contents

Foreword

- Publisher's Note – The Fourth Year with Shahrhaye Jahan

I. Features

- The Main Programs of the Minister of Road and City Planning
- Development of Public Transportation in the Capital City

II: International Examples

- General Comparison of Rail Rapid Public Transportation (Metro) Systems in some Cities of the World
- Cairo Metro
- Dubai Metro

III: Technical, Engineering and City Management Articles

- Standardization of the Capital City Development Projects by the Technical and Executive System of the Municipality of Tehran
- Progress of National Development with Advanced Civil Engineering Industry
- Imam Ali Highway is Constructed by Using Knowledge, Experience and Total Will of Managers
- Protection of Urban Highway Tunnels Against Fire
- Study of Sustainability in Sydney and Tehran

IV: Event and Approach

- The Capital City Parliament - Using a Combination of Knowledge and Experience towards Sustainable Development Of Tehran
- What is the Role of the Government, Public Sector and Private Sector in the National Development?
- Reckless Invasion of Vehicle Drivers to the Pedestrian's Ways
- Evaluation of the Bazaar of Tehran Pedestrian Way
- "My Future City" Painting Contest Prize Award Ceremony

V: The Best Development Projects of Municipal Districts of Tehran

- The Best Development Projects of Tehran Municipal District 3
- The Best Development Projects of Tehran Municipal District 8
- The Best Development Projects of Tehran Municipal District 12

News

Book Review

English Section

تاریخچه نیمرخ

شرکت نیمرخ با تکیه بر سابقه ۴۰ ساله به عنوان پیمانکار سرآمد و پیشتاز، ضمن ارتقای نظام مهندسی از طریق بکارگیری فن آوری های نوین، گسترش سطوح کارشناسی، آموزش های تخصصی منابع انسانی، استفاده از روش های علمی و استانداردهای مدیریت پروژه برای تحویل به موقع و با کیفیت پروژه ها تلاش دارد با تدوین برنامه های راهبردی جایگاه و نقش خود را در حد شرکت های برتر بین المللی ارتقاء داده و خدمات قابل ارائه به سایر بخش های تخصصی مرتبط با توانمندی های شرکت گسترش دهد.

عمده زمینه های فعالیت شرکت عبارتند از: کارهای ساختمانی، احداث سد و نیروگاه، اجرای پروژه های جاده سازی و ساخت راه آهن، همچنین پل های با دهانه های عریض، تونل ها، سازه های بتنی سنگین، ساختمان سازی و غیره. از جمله فعالیت های دیگر شرکت عبارتست از واردات ماشین آلات، ابزار و مصالح ساختمانی و دیگر اقلام مورد نیاز.



آدرس: تهران - خیابان میرداماد - خیابان بهزاد حصاری - نبش کوچه بیست و یکم - پلاک ۶

کدپستی: ۱۵۴۸۶۳۷۱۱۱

تلفن: ۲۲۲۲۰۳۴۳

فکس: ۲۲۲۲۶۰۴۸

پست الکترونیکی: info@nimrokh.net

وب سایت: <http://www.nimrokh.net>

مهندسين مشاور
CONSULTING ENGINEERS
SAZIAN



تهران، خیابان کارگر شمالی، بعد از بیمارستان قلب تهران، نرسیده به بزرگراه جلال آل احمد، خیابان دوم، پلاک ۱۲
کدپستی: ۱۴۱۳۶۸۳۸۴۳

تلفن: ۸۸۳۵۲۲۱۸ - ۸۸۳۵۲۲۳۰

info@sazian.ir

مهندسين مشاور سازيان

شرکت مهندسين مشاور ارکان

فعاليت شرکت ارکان در پروژه های طراحی در فازهای چهارگانه، معماری داخلی، محدوده سازی، طرح و اجرای پروژه های مسکونی، اداری، تجاری و فرهنگی از سال ۱۳۸۲ آغاز شده است، اما توسعه روزافزون فعالیت ها، مدیریت شرکت را بر آن داشت تا شرکت را در سال ۱۳۹۰ با عنوان مهندسين مشاور ارکان به ثبت برساند. پس از آن، با توجه به کاربرد گسترده محصولات و تکنولوژی های نو و مدرن در ساختمان سازی و تأثیر آن ها بر افزایش بهره وری و کاهش هزینه ها، دپارتمان بازرگانی شرکت ارکان نیز دایر شد که وظیفه آن پیگیری اخبار طراحی و ساخت تازه ترین محصولات فناورانه دنیا در صنعت ساختمان و پشتیبانی برای وارد کردن کالاهای برگزیده و مورد نیاز است.



سعادت آباد، بالاتر از چهارراه سرو،
بلوار پیام، مجتمع ماهان، برج فارابی
تلفن: ۰۲۱ - ۲۲۱۴۵۳۴۹





شرکت ساختمانی و راه سازی تاریخیر در سال ۱۳۷۰ با اتکاء به تجارب طولانی مؤسسين و با هدف فعاليت در زمينه حفاری، شمع ریزی، راه سازی، پل سازی و حفر تونل تاسیس گردید و تاکنون علاوه بر مشارکت در پروژه های ملی، بیش از ۱۰۰ پروژه مختلف عمرانی را با موفقیت به اتمام رسانیده است تا علاوه بر ایجاد اشتغال، سهم بسزایی در توسعه راه ها و عمران ایران اسلامی داشته باشد. این شرکت ضمن دریافت لوح تقدیر از کارفرمایان خود، موفق به اخذ رتبه یک در رشته راه و ترابری از سازمان مدیریت و برنامه ریزی کشور شده است.



برخی از پروژه های انجام شده:

پل آمل

پل سوم بابل بر روی رودخانه بابلرود

احداث پل بابلرود (جنب پل محمد حسن خان) - بابل

طرح پل غیر همسطح بلوار شاهد و جاده شیراز

پروژه پل میلاد تنکابن

اجرای ۳۰ اصله شمع در پل گتوند

پل دوم فریدونکنار

برخی از پروژه های در دست انجام:

احداث ادامه بزرگراه امام علی (ع)، اولین اتوبان دو طبقه کشور

احداث پل تقاطع غیر همسطح ورودی و خروجی شهر قدس

احداث قطعه ۱۰/ب بزرگراه میاندوآب - کرمانشاه

عملیات ساخت کنارگذر مرجفل

عملیات احداث و تعریض محور جلفا - کلیسا

عملیات احداث و تعریض محور جلفا - مرند

عملیات احداث ادامه اتوبان صیاد شیرازی

دفتر مرکزی:

تهران، خیابان ولی عصر، بن بست آramش، پلاک ۲۵، شرکت ساختمانی و راه سازی تاریخیر

فکس: ۲۲۰۱۲۸۷۶

تلفن: ۹-۲۲۶۵۱۱۰۵

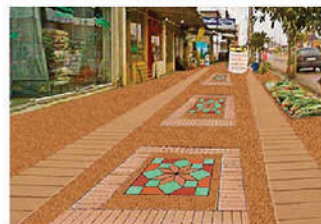
www.tarrier.co.ir



Innovation in Asphalt Paving

شرکت نقش رنگ پایا پوشش

آسفالت دکوراتیو، آمیزه‌هایی از هنر و فناوری رنگ های ما از پودر سنگ‌های طبیعی معدنی تهیه می شود که شامل اکسید آهن، اکسید کروم و سایر اکسیدهای فلزات است. این مواد معدنی رنگ‌های مختلفی دارند و با مخلوط کردن آن ها با هم می توان به طیف بسیار متنوعی از رنگ هادست پیدا کرد و یکی از مهم ترین دلایل دوام این رنگ‌ها این است که به صورت طبیعی مقاوم شده اند. در طرح های جدید ما، نمونه های سنتی ایرانی هم وجود دارد که ما آن را به ویژه برای پیاده روهای آن دسته از شهرهای کشور که سابقه تاریخی دارند، پیشنهاد می کنیم. حتی روی موزائیک‌های فرسوده پیاده روها نیز می توانیم با یک پوشش حداکثر ۳ سانتی متری آسفالت دکوراتیو، این ایده ها را با سرعت اجرای بسیار بالا عملی کنیم.



شماره های تماس:

۰۹۳۹۱۰۴۴۵۵۱ - ۰۹۱۱۲۵۶۷۳۶۰

naghsh4rang@gmail.com



شرکت سرویس بیمه شهر

پیشرو در خدمات رسانی بیمه ای به شهروندان

بیمه شهر در خدمت شهر و شهروندان

- ◆ صدور بیمه جامع پول برای بانک‌ها و مؤسسات مالی و اعتباری
- ◆ صدور بیمه اعتباری برای مؤسسات پرداخت کننده تسهیلات
- ◆ صدور بیمه آتش‌سوزی اموال مؤسسه‌ها و سازمان‌ها
- ◆ صدور بیمه‌های تمام خطر پیمانکاری با نرخ و شرایط استثنایی
- ◆ صدور انواع بیمه‌های مسؤلیت مدنی
- ◆ صدور انواع بیمه‌های باربری
- ◆ صدور بیمه تضمین کیفیت ساختمان
- ◆ صدور انواع بیمه‌های اتومبیل
- ◆ صدور انواع بیمه‌های اشخاص از قبیل درمان و حوادث گروهی و انفرادی
- ◆ طراحی و صدور بیمه‌نامه‌های مرتبط با هر نوع ریسک موجود
- ... و ده‌ها خدمات بیمه‌ای دیگر

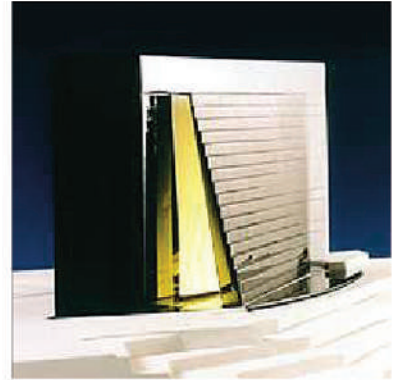
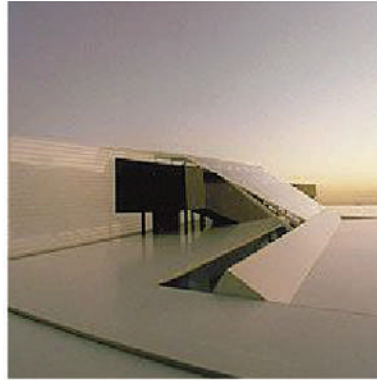
آدرس: میدان آرژانتین، پارک سوار بیهقی، ضلع شمال شرقی، شرکت سرویس

تلفن: ۷۰-۸۸۴۳۸۶۸-۱۲-۰۹۸۴۸۳۰۸ (۰۲۱)

فاکس: ۸۸۴۳۶۵۳ (۰۲۱)

www.sbs.ir

مهندسين مشاور نقش جهان - پارس



تهران - خیابان ملاصدرا - خیابان شیراز جنوبی - گرمسار شرقی شماره ۱۴
تلفن: ۰۲۱ ۸۸۰۵۸۸۲۷ فکس: ۰۲۱ ۸۸۰۳۱۳۹۹
www.njp-arch.com info@njp-arch.com

مهندسين مشاور

نقش جهان - پارس

"جریان نوین معماری ایران که من به آن تعلق دارم، تلاش دارد نوعی معماری بیافریند که معماری گذشته این سرزمین را تداوم و تکامل بخشیده، بتواند جایگاه خاصی در معماری جهان را به خود اختصاص دهد."

بنیانگذار مهندسين مشاور نقش جهان پارس
سید هادی میرمیران