

یادداشت محمد سرایی؛ روزنامه‌نگار

اتوبوس سوارهای وفادار

راننده اتوبوس بی آرتی درها را می‌بندد و حرکت می‌کند. مسافران کمی جابه‌جا می‌شوند و حساب می‌کنند که چه زمانی به مقصد می‌رسند، اما در ایستگاه بعد، اتوبوس بدون اینکه سروصدایی کند، به آرامی خاموش می‌شود و دیگر روشن نمی‌شود. راننده با تلفن همراهش خبر می‌دهد که اتوبوس خراب شده است. خودروی تعمیرات، یک کامیون کوچک سفیدرنگ است که تغییراتی در آن داده شده و در قسمت عقب جرقیل و تعدادی تایر برای تعویض چرخ‌های پنجر دارد. تایرها آنقدر ساییده هستند که تقریباً هیچ چیزی از آج روی آنها باقی نمانده است. در این مدت مسافران پیاده می‌شوند و کنار خیابان در انتظار اتوبوس بعدی می‌مانند. توقف اتوبوس بعدی، مسیر حرکت خودروهای سواری را برای چند دقیقه می‌بندد، ولی بالاخره همه خودشان را بالای می‌کشند. حالا مسافران ۲۵ستگاه در یک دستگاه جا گرفته‌اند، ولی کسی سراغ تاکسی و... نرفته است. خطوط بی آرتی با وجود تمام مشکلاتش یکی از وسایل اصلی رفت‌وآمد در پایتخت است.

کارشناسان شهری دائماً از ضرورت تشویق شهروندان به استفاده از خطوط اتوبوسرانی می‌گویند. البته باید تلاش کرد که مسافران خودروهای شخصی به حمل‌ونقل عمومی روی بیاورند، اما در کنار این گروه، بخش زیادی از مسافران روزمره این وسیله، کسانی هستند که هیچ راه دیگری به جز سوار شدن به اتوبوس ندارند. اگر اتوبوس هاجر ۲۰دقیقه یکبار برسد، مسافران هستند و اگر هر ۲۰دقیقه یکبار برسد باز هم مسافران خواهند ماند؛ با این تفاوت که به ناچار مدتی زودتر از خانه بیرون می‌آیند و دیرتر به خانه برمی‌گردند. درآمد بسیاری از آنها به اندازه‌ای نیست که از تاکسی استفاده کنند و مسیرشان هم جایی نیست که بشود سوار مترو شد. خیلی‌ها هم استفاده از حمل‌ونقل عمومی از جمله اتوبوس را به‌وسیله شخصی ترجیح می‌دهند. فشردگی جمعیتی که به زور کنار هم ایستاده‌اند، فرسودگی صندلی‌ها و میله‌هایی که ممکن است از جا دربروند و تأخیر حرکت و تعداد کم اتوبوس‌های دوکابین، این گروه از مسافران را آزار می‌دهد. در مقابل، خط ویژه بدون ترافیک و ولایت ارزان باعث می‌شود که همچنان سبک زندگی خود را ادامه دهند.

آمارهایی که نیاز تهران به اتوبوس را نشان می‌دهد، متغیر است و نمی‌شود عدد قطعی را اعلام کرد. می‌دانیم پایتخت حداقل به ۷هزار و برای رسیدن به نقطه مطلوب به ۱۰-۱۱ هزار دستگاه اتوبوس نیاز دارد، ولی اکنون کمی بیشتر از ۲هزار اتوبوس در آن رفتار و آمد می‌کنند. میزان کمک دولت و دیگر ارگان‌ها به شهرداری برای خرید اتوبوس به اندازه‌ای است که گاهی ۱۰۰ یا ۲۰۰ اتوبوس جدید وارد شبکه می‌شوند. همزمان تعدادی از اتوبوس‌های فعال به‌دلیل ۱۰سال کار مداوم از کار می‌افتند. با این وصف سال‌ها طول می‌کشد که مشکل کمبود اتوبوس در شهر حل شود و در این مدت، مسافران وفادار باز هم در ایستگاه می‌ایستند و دائم به دوردست نگاه می‌کنند تا رنگ قرمز بی‌آرتی‌ها را ببینند که نزدیک می‌شوند.

اتوبوس‌ها، این وسایل محبوب حمل‌ونقل همگانی، زمانی سریع‌تر به ایستگاه‌ها خواهند رسید که در کنار حمایت‌های دولتی، ظرفیت‌های تولیدکنندگان خودرو، کارخانه‌های گیزد. همین حالا، جذازا تولیدکنندگان خودرو، کارخانه‌های با حضور مهندسان و کارگران ایرانی مثل شرکت واگن‌سازی مترو، قادر هستند اتوبوس‌هایی را تولید و وارد خطوط کنند که به قول شهردار تهران، شان شهروندان از این بابت مورد احترام گزیرد. اگر چه که ۳دولت پیشین و مدیریت پنجم تهران به این موضوع هیچ‌گاه به‌عنوان یک مسئله بااهمیت نگاه نکردند و اکنون کاستی‌های به ارث رسیده، مردم را به سختی انداخته است. اما می‌توان امیدوار بود که در مدیریت ششم شهر، اقدامات خوبی رقم بخورد. آن هنگام اتوبوس‌ها به‌موقع به ایستگاه‌ها خواهند رسید.

ایمنی محمدصادق خیرخواه

تاب آوری مقابل سیلاب نزدیک، اما دشوار

افزایش ایمنی و تاب‌آوری تهران مقابل خطر سیلاب، نیازمند ۷۰۰کیلومتر شبکه اصلی مدیریت آب‌های سطحی است. همین حالا ۵۳۴کیلومتر شبکه اصلی و بیش از ۱۰هزار کیلومتر شبکه فرعی به‌عنوان ساختار مدیریت آب‌های سطحی در فهرست دارایی‌های زیرساختی این کلانشهر قرار دارد؛ سسر مایه‌ای که حاصل پروژه‌هایی به نثر نشده‌است طی نیم‌قرن اخیر بوده و امروزه ارزش آن فقط در بخش شبکه اصلی به بیش از ۲۰هزار میلیارد تومان می‌رسد. بدون شک بهای آنچه طی سال‌ها در قالب تونل، کانال، لوله‌گذاری و سایر زیرساخت‌های مدیریت رواناب احداث شده است، به هیچ‌وجه با ارزش عملکردی این شبکه در زمان بارش نزولات جوی قابل مقایسه نیست، اما اشاره به این رقم ۲۰هزار میلیاردی یادآور ضرورت و البته وظیفه خطیری است که مدیریت شهری در قبایل نگهداشت این زیرساخت‌های اساسی برعهده دارد.

حالا ۵۵ساله از زمانی که تهران از رویکردهای سنتی مواجهه با سیلاب فاصله و رویه‌ای علمی پیش گرفته، می‌گذرد. آنچه عبان است فرسودگی بخش قابل ملاحظه‌ای از کانال‌ها و تونل‌های زیرزمینی است که به‌عنوان نخستین زیرساخت‌های جمع‌آوری و هدایت آب‌های سطحی احداث شدند. حالا در راه دراز گذار به افزایش تاب‌آوری در زمان سیلاب، علاوه بر نیاز به توسعه شبکه مدیریت آب‌های سطحی به‌ویژه در مناطق جدید شهری که در غرب رودخانه کن شکل گرفته‌اند، ناگزیر باید اعتباراتی نیز برای نوسازی، مرمت و نگهداشت سازه‌های شبکه موجود در نظر گرفت. تاسیسات شهری نیز که گاه در مسیر توسعه بسیاری از پروژه‌های عمرانی نقش معارض را بازی می‌کنند، در نقاط قابل توجهی از این شبکه که تعدادش براساس پایش‌ها و برداشت‌های انجام شده به بیش از ۱۲۰۰مورد می‌رسد، نیز جاذوش کردانه که تهدیدکننده امنیت و سرویس‌دهی مطلوب تاسیسات مذکور خواهد بود. حالا تمام این گزاره‌ها نمودار این واقعیت است که فاصله تهران تا تاب‌آوری مطلوب در برابر سیلاب فقط به اندازه تکمیل بخش باقیمانده شبکه نیوده و ضروری است برای رکن تمام این دغدغه‌ها که عملکرد مطلوب شبکه را تهدید می‌کنند هم چاره‌ای اندیشید.

«مدیرعامل سازمان مشاور فنی و مهندسی شهر تهران



عکس همشهری‌ایرینوستنی

پس از تکمیل مرمت خانه شیخ فضل‌الله نوری در سال ۱۴۰۲

خانه نوری، موزه مشروطه می‌شود

فرهنگی تهران تلاش کرد تا برای تملک آن توافقاتی با صنف کفاشان انجام دهد؛ اوایل امسال این موضوع در دستور کار شهرداری تهران قرار گرفت و شرکت توسعه فضاهای فرهنگی شهر تهران متولی آن شد تا فرایند تملک و مرمت و بازسازی را انجام دهد؛ اما مذاکره برای انجام توافقات طولانی شد و در نهایت اوایل دی‌ماه رضاصیادی، مدیرعامل سازمان زیباسازی شهیر تهران از توافقات انجام شده با نمایندگان اصناف کفاشان خبر داد و گفت که این ملک در اختیار سازمان قرار گرفته است و بزودی مرمت آن شروع می‌شود. محمدرضا نوریان، مدیر روابط عمومی سازمان زیباسازی در گفت‌وگو با همشهری عنوان کرد: «مراحل حقوقی و اگداری این ملک به سازمان در حال طی شدن است که پس از انجام این کار، مرحله مطالعات اولیه مرمت

شروع می‌شود که حدود ۶ماه به طول می‌انجامد. چراکه بنا تاریخی است و باید با رعایت استانداردهای میراثی مرمت شود تا هویت آن حفظ گردد.» به گفته او خانه شیخ‌فضل‌الله قرار است به موزه مشروطه تبدیل شود و کاربری‌های فرهنگی برای آن پیش‌بینی شده است. شیخ‌فضل‌الله نوری از رهبران قیام تنباکو در تهران بود و در آغاز جنبش مشروطه از مخالفان بود؛ اما سپس از مدتی به مشروطه‌خواهان پیوست و در مهاجرت به قم با آنها همراهی کرد. ولی پس از مدتی به مخالفت با مشروطه غیرمشروع برخاست و پس از فتح تهران به‌دست مشروطه‌خواهان و به‌حکم دادگاهی به ریاست قاضی شیخ‌ابراهیم زنجانی، در میدان توپخانه به دار آویخته شد و به شهادت رسید.



زینب زینالزاده روزنامه‌نگار

سازمان زیباسازی شهر تهران متولی مرمت خانه شیخ‌فضل‌الله نوری و تبدیل آن به خانه مشروطه شده است. این ملک در خیابان بهشت، جنب مسجد شیخ‌فضل‌الله و در بن‌بست جوان قرار دارد و سال‌ها پیش ملک برای احداث حاسینیبه توسط خیریه و هیئت صنف کفاشان خریداری شده؛ اما بنا به دلایلی بلااستفاده رها شده؛ به‌گونه‌ای که تبدیل به پاتوق افراد آسیب‌دیده شده بود. بخش‌هایی از بنای تاریخی ملک تخریب شده و مدیریت شهری در این دوره برای صیانت از میراث

کفاشان بی پول شدند

این خانه ۷۸سال توسط صنف کفاشان از خانواده هادی خریداری شد تا در آن حسینیه ساخته شود و مجوز این کار سال ۹۲ صادر شده؛ اما این صنف به‌دلیل مشکلات مالی نتوانست عملیات ساخت را اجرایی کند و در گذر زمان این خانه دچار تخریب‌های جدی شده به‌گونه‌ای که امروز ویرانه‌ای بیش نیست.

دفن در خانه به مدت ۱۸ماه

پس اعدام شیخ در میدان توپخانه، جسد تحویل خانواده شد و آنها شبانه مراسم غسل و کفن را انجام دادند و بیکر در یکی از اتاق‌های خانه دفن و درهای اتاق را تیفه کردند. پس از ۱۸ماه، نبش قبر انجام شد و جنازه از تهران به قم منتقل و در صحن اتابکی حرم حضرت معصومه(س) به خاک سپرده شد.

سال ۹۲در خانه باز شد

خانه سال‌ها رها شده بود و معنادار در آن اتراق می‌گرند تا اینکه در خانه برای جلوگیری از ورود کارتن‌خواب مسدود شد. سال ۹۳ به دستور رئیس شورای چهارم شهر تهران (احمد مسجدجامعی) برای بررسی وضعیت خانه، درهای آن باز شد.

قطع انشعاب ساختمان‌های نایمن

رئیس کمیته ایمنی شورای اسلامی شهر تهران: جلسات هفتگی ایمن‌سازی در مناطق پرگزار می‌شود

نایمن در اولویت باشد و سازه‌مان آتش‌نشانی و سازمان پیشگیری و مدیریت بحران این آموزش را در اولویت قرار دهند. بابایی با تأکید بر اینکه اخطار دادستانی به ساختمان‌های نایمن در ایمن‌سازی مؤثر بوده است، بیان کرد: روال به این شکل است که ابتدا خودمان به مالکان این ساختمان‌ها اخطار می‌دهیم و سپس از طریق قوه قضاییه ابلاغ می‌شود. در خصوص ساختمان‌هایی که مالکان آنها برای ایمن‌سازی اقدام نکرده‌اند، درخواست کرده‌ایم که قطع انشعاب صورت بگیرد. عضو شورای اسلامی شهر تهران با اعلام اینکه تاکنون موارد متعددی مشمول قطع انشعاب شدند، خاطر نشان کرد: نمونه مشهود این اقدام، ساختمانی در منطقه ۱۱ بوده که اخیراً قطع انشعاب آن انجام شده است.

۱۲۹ ساختمان خیلی پرخطر

از ابتدای دوره مدیریت شهری ششم، موضوع وجود ۱۲۹ساختمان خیلی پرخطر و بحرانی مطرح می‌شد اما به‌گفته بابایی با پیگیری‌هایی که در کمیته ایمنی و مدیریت بحران و همراهی مناطق انجام شد، این تعداد کاهش یافته است. وی با تأکید بر اینکه باید ایمنی اولویت اول مناطق باشد، گفت: از سازمان آتش‌نشانی و سازمان مدیریت بحران انتظار داریم که موضوع ایمنی را به‌طور ناحیه‌محور ارزیابی کرده و هر ۲ماه یک‌بار نتیجه ارزیابی‌ها را به معاونان شهردار و شهردار تهران ارائه کنند. بابایی با اشاره به اینکه موضوع تعیین تکلیف ساختمان‌های نایمن در برنامه چهارساله دیده شده و تعداد ساختمان‌هایی که باید ایمن‌سازی شوند، مشخص است؛ اخطار، اطلاع‌رسانی، قطع انشعاب آب، قطع انشعاب برق با حکم دادستانی، و سپس اقدام به پلمب مراحل قانونی ایمنی‌سازی عنوان و خاطر نشان کرد: آگاهی از این مراحل می‌تواند مسیر ایمن‌سازی ساختمان‌های نایمن را هموار کند.

معین کردیم؛ به‌طوری که براساس آمار احصا شده باید تعداد مشخصی از این ساختمان‌ها ایمن‌سازی شوند. به‌عبارتی میزان پیشرفت را در صد قرار نداده‌ایم که پاسخگوی غیرشفاف



عکس همشهری‌ایرینوستنی

فهرستی وجود ندارد

در دوره مدیریت قبلی شهرداری تهران بارها موضوع فهرست ساختمان‌های خطرناک پایتخت مطرح شده بود اما این فهرست هیچ‌گاه اعلام نشد. مدتی پیش علیرضا آگاهی، شهردار تهران در پاسخ به سؤالی مبنی بر اینکه فهرست ساختمان‌های نایمن چه زمانی در اختیار دادگستری قرار خواهد گرفت، گفت که «مدتی است که اقدامات لازم در حوزه ایمن‌سازی ساختمان‌های سطح پایتخت در ۲۲منطقه شهر تهران آغاز شده است اما صل کار شهرداری در حوزه ساختمان‌های نایمن شناسایی است؛ چراکه لیست ساختمان‌های نایمن هیچ‌وقت وجود خارجی نداشته است. لیست اعلام کردن کار اشتباهی است و اگر لیست به‌دیم از فردا کسی در شهر نمی‌ماند.» او همچنین تأکید کرد: «هر آنچه در سال‌های گذشته وجود داشته، ناظر بر بررسی ساختمان‌ها از حوزه و منظر آتش‌نشانی بوده است؛ اما اکنون علاوه بر حوزه آتش‌نشانی در حوزه شهرداری، ایمنی و ساختمانی نیز ساختمان‌ها مورد بررسی قرار خواهند گرفت. پس از صدور شناسنامه برای ساختمان‌ها مشخص می‌شود که کدام ساختمان‌ها نایمن و کدام ساختمان‌ها ایمن هستند و به‌دنبال آن نیز اقدام به بازسازی، نوسازی و تخریب ساختمان‌ها می‌کنیم.» شهردار تهران همچنین گفت: «۲۹گروه از ۹دستگاه دست به‌دست هم داده‌اند تا ساختمان‌های بالای ۶ طبقه دارای شناسنامه شوند و از ساختمان‌های بلند کار شروع می‌کنیم و به ساختمان‌های کم طبقه‌تر خواهیم رسید. مهم این است که این ساختمان‌ها ایمن شوند و در گذشته به‌همه چیز به‌صورت تک بعدی نگاه می‌شد. مشکل این ساختمان‌های نایمن از لحاظ آتش‌نشانی است، اما همه چیز ایمنی آتش‌نشانی نیست.»

نقل قول خیر



پردیس تئاتر، قطب فرهنگی می‌شود
علیرضا نادعلی، سخنگوی شورای اسلامی شهر تهران: مدیریت جدید مجموعه فرهنگی پردیس تئاتر تهران در خاوران فعالیت خود را به‌صورت جدی و تخصصی در این مجموعه آغاز کرده است. انتظار می‌رود که با حمایت شورای اسلامی شهر و شهرداری تهران، پردیس تئاتر تهران به یکی از قطب‌های فرهنگی پایتخت تبدیل شود. همچنین بسیاری از امکانات این مجموعه باید نوسازی شود. بسیاری از خانواده‌های تهرانی در این مجموعه فرهنگی حضور پیدا کردند که نشان دهنده اهمیت ویژه فعالیت‌های فرهنگی در سطح شهر تهران است.



اشتغال در صدر درخواست‌های مردمی
سید سعید صدرزاده، دستیار ویژه شهردار تهران در حوزه ارتباطات و مطالبات مردمی: بالغ بر نیمی از درخواست‌های مردمی یا در حیطه وظایف شهرداری نیست یا خلاف قانون است. اشتغال در صدر مطالبات غیرمرتبطی است که مردم با مراجعه به شهرداری مطرح می‌کنند. از ابتدای سال ۱۴۰۱ تا امروز نزدیک به ۱۱هزار مکاتبه را پاسخ داده‌ایم. شهرداری ۳۰هزار نفر پرسنل بیمه‌نگاری دارد که اگر تمام این کارکنان به‌دنبال تبدیل وضعیت باشند، قطعاً براساس ظرفیت قانونی، شدند، نیست.

خبر

ایران روی کمر بند غبار آلود

یک استاد دانشگاه گفت: بخش عمده‌ای از ذرات آلوده بومی است و بخش دیگر به‌علت سیاست‌های غلطی است که به خشک‌شدن کشور منجر شده است. ناسا نقشه‌ای منتشر کرده که نشان دهنده یک کمر بند غبار آلود روی کره زمین است که از چین تا شمال آفریقا امتداد پیدا کرده و از نظر آلودگی ۲۰میکرون در شرایط نامطلوبی قرار دارد. ایران هم روی این کمر بند واقع شده است.

یوسف حاج افزود: یکی از مهم‌ترین عوامل تولید و انتشار ذرات معلق کمتر از ۲.۵میکرون، عوامل طبیعی هستند. این روزها حتی در مناطقی که هیچ فعالیت انسانی انجام نمی‌شود، مثل اتوبان کاشان، هوا از نظر ذرات معلق بسیار آلوده است و میدان دید با تهران فرق زیادی ندارد. سرپرست انسبب معاونت حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری تهران درباره نقش خودروهای بنزینی در آلودگی هوا گفت: برخلاف تصور بعضی از کارشناسان که فکر می‌کنند آلودگی هواریشه در معاینه فنی، استاندارد خودرو و بنزین دارد، علت اصلی آلودگی هوا، تردد بیش از حد خودروهای سواری است.

حجت در پاسخ به این پرسش که گوگرد موجود در هوای تهران ناشی از مازوت‌سوزی است یا خیر، گفت: در هیچ‌یک از نیروگاه‌های تهران مازوت سوزانده نمی‌شود. گوگرد عمدتاً در شرایط پاک قرار دارد و آلودگی قابل توجهی ندارد.

عدد خبر

۶۵ درصد

لطف‌الله فروزنده، معاون مالی و اقتصاد شهری شهرداری تهران گفت: هم‌اکنون حدود ۵درصد از درآمد شهرداری برای تامین حقوق پرسنل سازمان‌ها و شرکت‌ها اختصاص دارد و این در حالی است که شاهد تعادل هزینه‌ها و درآمد سازمان‌ها نیستیم. سازمان‌های ما باید در کنار ارائه خدمات با کیفیت، ماهیت سودآوری خود را نیز مورد توجه قرار دهند و برای شهرداری منابع درآمدی پایدار ایجاد کنند.

اگر زیرساخت‌ها درست شوند و مشارکتی که قابلیت استفاده از دورکاری را دارند، احصا شوند، علاوه بر ارائه خدمات با کیفیت، شاهد کاهش هزینه‌های زیادی خواهیم بود.

۵ دقیقه

مدیرعامل شرکت بهره‌برداری متروی تهران و حومه از کاهش فاصله حرکت قطارها در خط ۳مترو خبر داد. تهران هر ۶ دقیقه یک قطار بود که از ابتدای دی‌ماه ۱۴۰۱ به فاصله‌شدن یک رام قطار به این خط، فاصله حرکت قطارها در ساعات پیک به ۵دقیقه کاهش یافته است. این کاهش فاصله حرکت قطار با افزایش ۳۰درصد مسافری در ساعات پیک در این خط انجام شده است.