



توهم بیلپوردی

کمپینی برای حال خوب زندگی با برنامه‌های سلامت محور برای افزایش امید به زندگی تدارک دیده شده بود. این کمپین با آکران بیلپوردی‌هایی در سطح شهر سعی داشت تا به این هدف یعنی ارتقای کیفیت زندگی در پناه جملات تأثیر گذار دست پیدا کند. از احادیث شروع کردند، احادیثی از ۱۴ معصوم و با اینکار عملی که با هنر آمیخته شد. مجید خسروانچ، کار یکتاوریست سرشناس با طرحی زیبا این جملات را با تصاویری جلوه داد و مضامین این طرح‌ها را به احادیث نزدیک کرد. حالا چندین و چند بیلپورد از این موضوع در سطح تهران پر شده است. جالب است بدانید برخی از این هنرنامه‌ها مربوط به ۳ سال گذشته است و برای امروز و دیروز نیست. یکی از این طرح‌ها درباره احترام به سالخورده‌ها، دیگری همشینی با دوست بدو یا کمک به فرد اندوهگین، اخلاق نیکو، علم موزی و سخنرانی است که دیگر محتوای این آکران‌ها بود اما شاید افرادی به دنبال حاشیه‌سازی هستند و این بیلپوردها با پیام اخلاقی را ندیدند و به گونه‌ای نشان دادند که گویا تنها شهرداری یک بیلپورد در سطح شهر نصب کرده و به برخی افراد طعنه زده است اما ماجرای بیلپورد دروغ‌پراکنی چه بود؟ یکی از این بیلپوردها که حالا برای شی حواشی ایجاد شده «دروغ پرزازی» نام دارد. بیلپوردی که حالا در بزرگراه‌های شهر جای گرفته و به برخی حواشی اخیر ربط داده‌اند. طرح در مورد حدیثی از حضرت علی (ع) است که عنوان می‌کند: «در دروغ‌گویی خیری نرفته نیست». طرح شمالی از پینو کیو است که با دروغ‌گویی چشم افراد را کور می‌کند و دروغ‌گویی بی توجه به محتوا، برداشت دیگری از آن ارائه داده‌اند؛ اینکه برخی رسانه‌ها و افراد سعی در دروغ‌پراکنی و ماهیگیری از آب گل آلود هستند شکی وجود ندارد و از هر فرصتی برای دستیابی به آن استفاده می‌کنند و اتفاقاً با دامس زدن به دروغ‌های بی‌دری به دنبال تصحیف هستند. آنها با ایجاد موج رسانه‌ای سعی در انحراف افکار عمومی دارند ولی در دروغ‌گویی خیری نرفته نیست!

یادداشت محمد مهدی میرزایی قمی

مهم‌ترین راهکارهای بهبود کیفیت هوا؛ مدیریت سبک سوخت



یکی از مهم‌ترین منابع انتشار آلاینده‌های هوا در شهرهای بزرگ کشور، منابع متحرک و ناوگان حمل و نقل است که سهم مهمی از انتشار این ناوگان مربوط به احتراق صورت گرفته در موتور آنها و آلاینده‌های ناشی از آن است. یکی از مهم‌ترین مؤلفه‌های مؤثر در این زمینه، کیفیت سوخت مورد استفاده است که از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است.

بهبودی سوخت از عوامل مهمی است که منجر به کاهش مصرف سوخت و در نتیجه، کاهش میزان گازهای گلخانه‌ای و آلاینده‌های هوا خواهد شد. ضمن اینکه با توجه به حجم آنبوه استفاده از سوخت، منتهج به صرفه‌جویی هنگامت در اقتصاد کلان کشور می‌شود. با گسترش صنعت و لزوم کنترل آلودگی، استاندارد و وسایل نقلیه از تقابته و وسایل نقلیه ملزم به استفاده از تجهیزات کنترل آلودگی شده‌اند. بر این اساس و به منظور حفظ کیفیت این تجهیزات، استاندارد سوخت نیز نیازمند به‌روزرسانی بوده و ارتقا و بهبود کیفیت سوخت از اهمیت مضاعفی برخوردار است. از سوی دیگر، برخی مواد موجود در سوخت از جمله سولفور، بنزن و سرب خود به‌عنوان آلاینده به‌شمار می‌روند و انتشار آنها در هوا می‌تواند مخاطراتی را برای سلامتی مردم ایجاد کند و به همین علت حذف این مواد از سوخت یا رساندن میزان آنها به حد مجاز، بسیار مهم است. همچنین، در صورتی که سولفور موجود در سوخت از حد مجاز فراتر رود، ضمن آنکه می‌تواند موجب فرسودگی قطعات داخلی خودرو شود، پس از احتراق نیز موجب انتشار آلاینده دی‌اکسید گوگرد در هوا می‌شود؛ گازی که خود به‌عنوان یک آلاینده معیار به‌شمار می‌رود و در تولید ذرات معلق کوچک‌تر از ۲.۵ میکرون که آلاینده شاخص در بیشتر روزها محسوب می‌شود، مؤثر است.

بر اساس اندازه‌گیری‌های صورت گرفته در سال ۱۳۹۰ میانگین محتوای سولفور در بنزین، PPM180 و در گازوئیل توزیعی شهر تهران PPM3700 بود و در این سال میانگین غلظت آلاینده SO2 در هوای پایتخت برابر 725/25ppb اندازه‌گیری شد. این در حالی است که با ارتقای استاندارد سوخت و کاهش شدید محتوای سولفور در سوخت توزیعی پایتخت، میزان غلظت آلاینده SO2 در سال ۱۴۰۰ به عدد 76/7ppb کاهش یافت. امید است انتشار سلسله‌مطلبی که در روزنامه همشهری با موضوع آلودگی هوا و آلاینده‌هایی که شهروندان و سایر کلاس‌های کشور را به‌صورت جدی مورد تهدید قرار داده‌اند، در آگاهی و شناخت این پدیده و منابع انتشار و عوامل و عوارض آن مؤثر بوده باشد و شرکت کنترل کیفیت هوا توانسته باشد گامی در مسیر آگامسازی و اطلاع‌رسانی این پدیده فرآیند بردارد.

مدیرعامل شرکت کنترل کیفیت هوای تهران

تنه‌ری

پیشرفت کمربند سبز تهران به ۹۲ درصد رسید

سرعت تکمیل درختکاری در کمربند سبز تهران طی ۳۵ سال، سالانه ۱۲۳۵ هکتار بود و از سال ۱۴۰۱ به ۱۵۸۳ هکتار رسیده است

سید محمد فخر روزنامه‌نگار

ساخت کمربند سبز تهران که تاکنون ۳۷ سال طول کشیده در مراحل پایانی قرار دارد و در کمتر از ۲۲ ماه پیش‌رو بزرگ‌ترین طرح حفاظت از محیط‌زیست تهران به پایان می‌رسد. میزان پیشرفت این طرح هم‌اکنون ۹۲ درصد است. نکته حائز اهمیت اینکه پیشرفت این طرح طی ۳۵ سال و پیش از مدیریت شهری ششم ۴۲۲۵۰ هکتار بوده است؛ در حالی که طی سال گذشته و سال پیش‌رو این طرح ۱۳٫۵ درصد پیش می‌رود و سال آینده سال پایانی ساخت این کمربند خواهد بود.



**طراحی طبق استانداردهای محیط زیست**

علی محمد مختاری، مدیرعامل سازمان بوستان‌ها و فضای سبز شهر تهران: در طراحی کمربند سبز تهران، ما به استانداردهای محیط زیست توجه ویژه‌ای کردیم. برای این منظور، تیم طراحی با همکاری متخصصان داخلی و خارجی، استانداردهای بین‌المللی را در نظر گرفتیم. این استانداردها شامل استفاده از گیاهان بومی، استفاده از مصالح سازگار با محیط زیست، و رعایت اصول طراحی منظر است. همچنین، ما به استفاده از سیستم‌های آبیاری نوین و سیستم‌های جمع‌آوری آب باران توجه کردیم. این اقدامات به کاهش مصرف آب و افزایش تابایی کمربند سبز تهران در برابر تغییرات اقلیمی کمک خواهد کرد.

تعیین تکلیف تنفس گاه پایتخت

رئیس شورای عالی استان‌ها: کار گروهی برای بررسی حریم تهران با استان و شهرهای مجاور تشکیل شده است

شاهد هستیم برخی با این موضوع مخالف هستند و بحث حمایت از تولید ملی را مطرح می‌کنند. پرویز سروری در این خصوص با بیان اینکه نگاه انجمادی (بسته) در این مورد آثار مخربی خواهد داشت، تأکید کرد: «در پایتخت ۱۰ میلیون نفری با عقب‌ماندگی‌های چند دهه‌ساله، امروز هیچ تناسبی میان جمعیت و ناوگان حمل و نقل عمومی وجود ندارد. برای حل این مشکل قطعاً حمایت از تولید داخلی اولویت دارد، اما در کنار این گزینه حتماً باید به سناریوی واردات هم فکر کرد.» به گفته او، نخستین اتوبوس‌های تولید داخل شهر تهران در حال تولید می‌شوند و پس از آن هم موضوع اتوبوس‌های وارداتی پیگیری خواهد شد.

**مخالفت مدیریت شهری با شهر فروشی**

اظهارات یک نماینده مجلس در خصوص شهر فروشی هم پرشش دیگری بود که مطرح شد. پرویز سروری در پاسخ گفت: «اکثر تصمیمات کمیسیون ماده ۱۰۰ در این دوره مربوط به مناطق جنوبی تهران است و این موضوع نشان می‌دهد که اظهارات نماینده مجلس در خصوص این کمیسیون درست نیست. ما به‌شدت با شهر فروشی مخالفیم و شهردار تهران با حضور در صحن شورا توضیحات کامل را در خصوص فعالیت‌های کمیسیون ماده ۱۰۰ ارائه خواهد داد.»

**زنبق زینال‌زاده** روزنامه‌نگار

حریم در کلانشهرهایی چون تهران، به منزله تنفس گاه است؛ به همین دلیل باید از آن صیانت شود. همجواری پایتخت با روستاها و شهرهایی چون احمدآباد مستوفی، اسلام‌شهر و... سبب شده تا موضوع حریم به محل مناقشه تبدیل شود. همشهری دیروز در نشست خبری پرویز سروری، رئیس شورای عالی استان‌ها، وضعیت تعیین تکلیف حریم تهران و اختلافی که در این حوزه وجود دارد را مطرح کرد. این مقام مسئول گفت: «باید پذیرفت که در شهرها و روستاها با مشکل حریم روبه‌رو هستیم؛ چرا که در روستاها معتقدند باید حریم داشته باشند و برای آنها حریم موضوع اساسی به‌شمار می‌رود و از سوی دیگر حریم تنفس‌گاه شهرها محسوب می‌شود و همین امر سبب ایجاد اختلافات جدی بین شهرها و روستاها شده است. برای پایان دادن به این اختلافات، کار گروهی تشکیل شده و در حال جمع‌بندی نظرات و پیشنهادها هستیم تا به یک راهکار مناسب برسیم.»

**نگاه منجمد در واردات اتوبوس**

شهرداری تهران مجوز واردات اتوبوس را گرفته است، اما همچنان

نقل قول خیر



**رود تاکسی برقی به شهر**

مهدی وحدت‌کار، مدیرعامل سازمان تاکسیرانی شهر تهران: باید به سمت برقی‌شدن تاکسی‌ها پیش برویم؛ چراکه این یک نیاز است. با شرکت مینا برای تأمین برق و مکان‌یابی تاکسی‌های برقی صحبت کردیم؛ تاکسیرانی شهر تهران یک ناوگان ۸۰ هزار نفری است و اگر بخشی از این ناوگان برقی شود، محرک خوبی برای صنعت کشور خواهد بود.



**بازنده‌سازی محلات تهران**

علیرضا جاوید، معاون هماهنگی و امور مناطق شهرداری تهران: مدیریت شهری بنا دارد با شناسایی ظرفیت بخش خصوصی با تسهیلاتی برای شهروندان شرایطی را فراهم کند که علاوه بر احیای بافت تاریخی، توسعه محله‌های این مکان‌ها هم مدنظر قرار گرفته تا شهروندان ساکنان محلات احساس تعلق بیشتری به شهر و محله خود پیدا کنند.



**نمره قابل قبول شهرداری از مردم**

رضا ناصری‌سرای، رئیس مرکز سامانه ۱۳۷ پلاس: عملکرد شهرداری تهران از نگاه مردم در سال جدید نمره قابل قبولی گرفته که از زیبایی و اثر بخشی پیام‌های شهروندان توسط نمودارهایی که روند کلی را نشان می‌دهند، قابل بررسی است که منطبق بر این داده‌ها در سال جدید شاهد رشد کیفیت خدمات هستیم.

خبر

تکمیل ورودی‌های دوم و سوم ایستگاه علامه جعفری

طبق برنامه‌ریزی‌های صورت گرفته و اقدامات ساختمانی و تجهیزاتی متناظر با برنامه زمان‌بندی تکمیل ورودی‌های ایستگاه علامه جعفری، ورودی‌های شرقی و شمالی این ایستگاه تازه‌تاسیس تا قبل از شروع نیمه دوم سال جاری به بهره‌برداری خواهند رسید. حسن کاووسی‌فر، مجری خط ۴ متروی تهران در این رابطه گفت: «خوشبختانه به موازات فعالیت‌های صورت گرفته مبنی بر افتتاح نخستین ایستگاه از پروژه توسعه غربی خط ۴ که با راه‌اندازی ورودی غربی ایستگاه علامه جعفری در روز نهم اردیبهشت‌ماه امسال همراه شد، عملیات اجرایی تکمیل ورودی‌های شرقی و شمالی این ایستگاه برخط‌در شبکه حمل و نقل ریلی پایتخت نیز طی ماه‌های اخیر به جدیت پیگیری شد تا در کمترین فاصله زمانی ممکن از افتتاح ورودی نخست، ورودی‌های دوم و سوم ایستگاه علامه جعفری هم در همین امسال آماده خدمت‌رسانی به مردم شود.»

مجری خط ۴ در ادامه افزود: «ورودی شرقی در انتهای خیابان پروانه و ورودی شمالی در ضلع شمالی بزرگراه علامه جعفری قرار دارند که امیدواریم عملیات ساختمانی هر دوی آنها به‌زودی تمام شود تا با تجهیز صورت گرفته، بتوان امکان جدیدی جهت دسترسی آسان تر به ایستگاه مذکور فراهم کنیم.» تکمیل ورودی‌های شرقی و شمالی ایستگاه علامه جعفری به‌معنای اضافه شدن ۱۲ رشته پله برقی و ۱۴ ایستگاه آسانسور به مجموع امکانات این ایستگاه است.

عدد خبر

۲۰۰ درصد

حمیدرضا صارمی، معاون معماری و شهرسازی شهرداری تهران با مقایسه آمار صدور پروانه فروردین‌ماه امسال با مدت مشابه در سال ۱۴۰۱ گفت: در فروردین‌ماه امسال، ۶۸۳ مورد پروانه ساختمانی در شهر تهران صادر شده که این آمار در مدت مشابه سال گذشته، ۲۳۳ مورد بوده است، بنابراین شاهد رشد حدود ۲۰۰ درصدی صدور پروانه در یک‌ماهه نخست امسال نسبت به مدت مشابه سال گذشته هستیم.

۱۸۰۰ تومان

مهدی علیزاده، مدیرعامل شرکت واحد اتوبوسرانی تهران گفت: نرخ پایه ورودی شبکه اتوبوسرانی در همه خطوط ۸۰۰ تومان تعیین شده که در خطوط تندرو به ازای هر ۵ کیلومتر ۴۰۰ تومان افزایش و در خطوط غیرتندرو به ازای هر دو و نیم کیلومتر ۴۰۰ تومان افزایش پیدا کرده است.

۴۰ درصد

مسعود درستی، مدیرعامل شرکت بهره‌برداری متروی تهران و حومه با بیان اینکه ۴۰ درصد از تماس‌های دریافتی مترو از بانوان به‌دلیل ورود آقایان به واگن بانوان است، گفت: خواهش من از شهروندان این است که همراهی کنند تا بانوان در واگن‌های ابتدایی و انتهایی آرامش بیشتری داشته باشند.

عکس: همشهری/محمد عباسی، ژانر: اینفوگرافیک، محمدرضا صفا محمدی‌تاش