

پروژه‌های قلب طهران زیر ذره‌بین رصد

سومین مرحله طرح رصد ۲۰ به منطقه ۱۲ رسید؛ منطقه‌ای که در راستای رویکرد جلب مشارکت شهروندان و مردمی‌سازی مدیریت شهری، ده‌ها پروژه بر اساس نیاز محله و مطالبات اهالی تعریف کرده و برای اجرا و عملیاتی شدن آنها بالغ بر ۴۷ میلیارد تومان بودجه اختصاص داده شده است.



ارتقای زیست شهروندان

منطقه ۱۲ دارای بافت تجاری، اداری و مسکونی است و در برخی از نقاط هم شاهد انبساط‌های متعدد هستیم. وجود کلونی آسپ‌های اجتماعی در برخی از محلات، عدم نوسازی بافت تاریخی فرسوده و میراث‌فرهنگی، ساختمان‌های متروکه و رهاشده، نقاط بی‌دفاع شهری، تردد بالای خودرو و موتورسیکلت، ترافیک معابر، کمبود پارکینگ و اشغال معبر پیاده‌رو توسط موتورسواران و... تکه‌های پازلی هستند که در کنار هم چیده شده و زیست شهری شهروندان را تحت الشعاع قرار داده‌اند؛ مواردی که با بازدید از این منطقه مورد توجه قرار گرفت.

رضایت شهروندان از بازگشایی خیابان ۱۷ شهریور

خیابان ۱۷ شهریور در سنوات گذشته باهدف تبدیل شدن به فضای گردشگری با اجرای طراحی انسان‌محور، تبدیل به پیاده‌راه شده، اقدامی که از یک سسو عبور و مرور خودروها از خیابان ۱۷ شهریور به میدان امام حسین (ع) را مسدود کرد و از سوی دیگر موجب کسادی کسب‌وکارها شد. همین عوامل با نارضایتی شهروندان همراه بود تا اینکه مدیریت شهری در یک تصمیم جسورانه با یک طراحی زیبا خیابان ۱۷ شهریور را بازگشایی کرد. در بازدید میدانی از این خیابان، شهروندان و کسبه با تقدیر از اعضای شورای شهر، ایراز رضایت کردند. میثم مظفر، عضو شورای شهر تهران در خصوص ضرورت بازگشایی این معبر گفت: «برای لغو طرح پیاده‌راه خیابان ۱۷ شهریور به همت شهرداری منطقه ۱۲ مطالعات فنی صورت گرفت و در مرحله اول حداقل خیابان صفا تا میدان شهدا و در مرحله دوم تا میدان امام حسین (ع) و رینگ دور میدان بازگشایی شد»

کاهش فضای بی‌دفاع شهری

بهبودی خیابان گوته، احداث بوستان در محله هنرندی، رنگ‌آمیزی دیوارهای محور امید، کف‌سازی عودلاجان، جدارسازی معابر، افزایش روشنایی، ساماندهی پلاک‌های متروکه و... برخی از اقدامات انجام شده در راستای کاهش فضاهای بی‌دفاع شهری هستند. مظفر، رئیس دبیرخانه طرح رصد در بازدید از خیابان گوته گفت: «می‌توان با فاضاسازی و طراحی مناسب این فضاها را که تهدیدی برای شهر و شهروندان هستند به یک فرصت تبدیل کرد.»

احصای مشکلات در طرح رصد ۲

محمد آخوندی، رئیس کمیسیون برنامه و بودجه شورا، اجرای طرح رصد یک و ۲ با هدف بررسی فرایندها پیشرفت فیزیکی پروژه‌ها و احصای مشکلاتی که مانع از تکمیل پروژه‌ها در برخی از پروژه‌ها می‌شود، در دستور کار کمیسیون برنامه و بودجه قرار گرفته است. در این بازدید، مشکلات احصا و مقرر شد؛ به‌طور مثال تکمیل پروژه پلده و تجهیز شهربانو نیز به نقدبندی دارد؛ از این رو قصد داریم در کمیسیون با حضور معاون مالی و اقتصادی شهرداری و خزانه‌دار شورا جلسه‌ای برگزار و راهکارهای تأمین نقدینگی را بررسی کنیم.

تلاش شبانه‌روزی برای جلب رضایت شهروندان

احمد صادقی، رئیس کمیته شفافیت و شهر هوشمند شورای شهر، در منطقه ۱۲ مشکلات بزرگی چون ترافیک، یعنی بازار، بافت‌های فرسوده و... وجود دارد که قطعاً رسیدگی به آنها و رفع این مسائل نیاز به اقدام بزرگ‌تری دارد. در پروژه‌های توسعه محلی مواردی هستند که گرچه کوچک به نظر می‌رسند، اما سال‌ها مورد غفلت قرار گرفته‌اند. در تهران خیلی کارها انجام نشده و نیاز است شبانه‌روزی تلاش کنیم تا کارها انجام و به اتمام برسند و در اختیار مردم قرار گیرند.

درجه



مکت



تنه‌ری

روی فیلتر دوده را سیاه کردند

گزارش همشهری از راه‌حل حذف یک‌سوم آلودگی هوای تهران که ۵ سال است به فراموشی سپرده شده

گزارش سیدمحمد فخر روزنامه‌نگار

ذرات معلق اصلی‌ترین آلاینده هوای

راه‌حل چیست؟

شدت خروجی آگزوز دستگاه‌های دیزلی اعم از سواری، اتوبوس و کامیون، در بیشتر نقاط دنیا تنها از یک روش قابل کنترل است و آن DPF یا همان فیلتر دوده است که آزمایش‌های مرجع داخلی و خارجی نشان داده تا ۹۹ درصد گازها و ذرات سمی آگزوز دیزل را کنترل می‌کنند. البته راه‌حل‌های دیگری نظیر محلول‌هایی نیز وجود دارد که نه کارایی فیلتر دوده را دارند و نه مثل فیلتر دوده در دسترس هستند.

پایتخت است و یک‌سوم این ذرات که در آسمان تهران پراکنده می‌شوند از وسایل نقلیه دیزلی بیرون می‌آیند، اما هیچ مکانیسم مؤثری برای کنترل‌شان وجود ندارد.

در مورد ۴۰۷ میلیون خودروی سواری تهران نظارت‌های متعدد شامل نظارت بر تولید (کاتالیست)، معاینه فنی (کنترل خروجی آگزوز) و نظارت میدانی پلیس (توقف جریمه خودروهای دودزا) اجرا می‌شود؛

در حالی که آنها ۱۷ درصد ذرات معلق را تولید می‌کنند، اما در مورد ۱۴۰ هزار دستگاه وسیله نقلیه دیزلی شمال اتوبوس‌های سرویس ادارات، کامیون‌ها، کامیونت‌ها و... عملاً هیچ کنترلی وجود ندارد.

مورد عجیب شورای پنجم

جدید بود که آن نیز هیچ‌گاه به میزان نیاز تهران انجام نشد تا راه برای آلوده ماندن هوای شهر باز باشد. این در حالی است که در شورای پنجم بودجه ۱۰ میلیاردی فیلتر دوده نادیده گرفته می‌شود و در این محل هم هزینه نمی‌شود. هم‌زمان با این تلاش‌ها برای دلال خواندن موافقان نصب فیلتر دوده، دولت مغولستان اعلام کرد همه اتوبوس‌ها و کامیون‌های این کشور را به فیلتر دوده مجهز می‌کند. بدین ترتیب شهر اولامپاتور، پایتخت این کشور در سال ۱۳۹۸ به‌عنوان هشتمین شهر دنیا به جرگه موافقان فیلتر دوده پیوست.

در حالی که دهها مطالعه داخلی و صدها تجربه خارجی استفاده از فیلتر دوده را امری بدیهی و مؤثر در برابر انتشار ذرات معلق خارج شده از موتورهای دیزلی می‌دانند، سال ۹۷ در شورای شهر پنجم یکباره اعلام شد که نصب فیلتر دوده طرحی بی‌اساس است که برای افرادی طراحی شده است. محمد علیخانی، رئیس وقت کمیسیون حمل‌ونقل شورا مخالف سرسخت نصب این فیلترها بود و سرانجام توانست برنامه، بودجه و نقشه راه تجهیز تهران به این فیلترها را به‌طور کامل حذف کند. البته راه‌حل موردنظر او خرید اتوبوس‌های



ماده ۲ و ۸ قانون برنامه توسعه دوم شهرداری تهران (۱۳۹۳ تا ۱۳۹۷) طبق مصوبات هیأت وزیران، استفاده از خودروهای دیزلی شهر نسبت به تجهیز کلیه ناوگان سنگین و نیمه سنگین دیزل تحت پوشش شرکت واحد اتوبوسرانی تهران و حومه و خودروها و ماشین‌آلات خدمات شهری به فیلتر جذب دوده طی سال‌های برنامه اقدام کند. همچنین نسبت به پیگیری تجهیز سایر خودروهای سنگین دیزلی شهر تهران به فیلتر جذب دوده با همکاری سازمان محیط‌زیست و پلیس راهنمایی و رانندگی شهر تهران اقدام شود.

متروی تهران روی ریل مشهد

خط یک و ۶ متروی تهران به راه‌آهن سریع‌السیر مشهد وصل می‌شود



فرصت‌های سرمایه‌گذاری در قالب طرح TOD

ایستگاه‌های مترو و راه‌آهن، فرصت‌های سرمایه‌گذاری در قالب طرح TOD و ساماندهی اراضی شهری پیرامون مجموعه ایستگاهی ری و در نهایت ایجاد سایر مدهای حمل‌ونقل همگانی (تاکسی و اتوبوس) در مجاورت این مجموعه، از جمله مهم‌ترین موضوعات مطرح شده در جلسه هماهنگی مدیران راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران و شرکت متروی تهران بود. در این طرح شهرداری منطقه ۲۰ مسئولیت موارد مربوطه را به عهده دارد.

مهدی اسماعیل پور پنجره

روزنامه‌نگار

آخرین وضعیت پروژه اتصال ۲ خط متروی پایتخت به خط راه‌آهن سریع‌السیر تهران - مشهد و همچنین خط حومه‌ای تهران - گرمسار مورد بحث و بررسی قرار گرفت.

اتصال حمل‌ونقل ریلی شهری و برون‌شهری این پروژه از طریق ایستگاه متروی شهری که از ایستگاه‌های پایانی بخش جنوبی خط یک مترو و آخرین ایستگاه بخش توسعه جنوبی خط هم‌عمر و محسوب می‌شود هم‌اکنون در حال تکمیل است و به ایستگاه تبدیلی خطوط یک و ۶ تبدیل خواهد شد. بدین ترتیب حمل‌ونقل ریلی شهر تهران به ایستگاه خط سریع‌السیر تهران - مشهد متصل می‌شود.

علاوه بر این، خط راه‌آهن حومه‌ای تهران - گرمسار هم به پروژه «مجموعه ایستگاهی شهری» متصل می‌شود و مسافران این ۲ مسیر راه‌آهن بین شهری برای رفت‌وآمد، می‌توانند از خطوط یک و هم‌عمر و ایستگاه شهری استفاده کرده و از این فرصت حمل‌ونقلی ویژه بهره‌مند شوند. ضمن اینکه مسافران در این مجتمع ایستگاهی می‌توانند از دیگر مدهای حمل‌ونقل عمومی یعنی اتوبوس و تاکسی نیز بهره‌مند شوند.

اصل ماجرا

سقوط درختی با ریشه‌های سطحی

دیروز حوالی ساعت ۱۱ و ۳۰ دقیقه درخت چنار تنومندی در خیابان ولیعصر سقوط کرد و منجر به مسدود شدن مسیر پارک‌کوی تا میدان تجریش شد. درختان این خیابان جزو میراث طبیعی شهر تهران محسوب می‌شوند و تصمیماتی که در دوره‌های مختلف مدیریت شهری گرفته شده، آسیب‌هایی به آنها وارد کرده است. برخی خشک، تعدادی قطع و بعضی هم در اصطلاح از حالت معمول خارج و کج شده‌اند. دیروز وزش باد آنقدر شدید نبود ولی حادثه سقوط درخت، بار دیگر در خیابان ولیعصر رقم خورد؛ این اتفاق اگر چه تلفات جانی و مالی در پی نداشت، اما یکی از درختان چنار تنومند و ارزشمند این خیابان از بین رفت و بی‌توجهی مدیریت شهری به درختان خیابان ولیعصر، عامل اصلی این امر معرفی شد. اما اصل ماجرا چیست؟ در خیابان ولیعصر حدود ۱۷ هزار اصله درخت وجود دارد که برخی در سال‌های گذشته کاشته شده و برخی هم قدمت زیادی دارند. درختانی که در نهر کاشته شده‌اند و آب به‌وفور پای درختان بوده است و به گفته احسان صفایی، معاون خدمات شهری شهرداری منطقه یک، به‌دلیل همین شرایط، ریشه درختان این خیابان برخلاف سایر نقاط که ریشه‌های درختان در جست‌وجوی آب به عمق خاک فرومی‌روند، ریشه‌های سطحی دارند؛ از سوی دیگر، درختان در طول زمان قد کشیده‌اند و ارتفاع شان به ۱۲ تا ۱۵ متر رسیده و تاج درختان هم سنگین شده است و به همین دلیل ریشه‌های سطحی، تاب تحمل چنین ارتفاع و تاجی را ندارند و دچار تنش می‌شوند و از وضعیت ثابت خود خارج می‌شوند. به همین دلیل وقتی تاج درختان بزرگ می‌شود، ریشه هم تاب تحمل سنگینی آن را ندارند؛ در نتیجه در برابر وزش باد سقوط می‌کنند، مشابه حادثه‌ای که دیروز رخ داد. البته برای مقابله و جلوگیری از وقوع چنین حوادثی، مدیریت شهری قصد دارد ابتدا درختانی که ریشه‌های سطحی دارند را شناسایی کرده، سپس با استفاده از قیام‌های بلند و لق‌زی وضعیت این درختان را ثابت و در برابر وزش باد مقاوم کند.

حمل و نقل

مترو در مدار نوسازی

رضایت اعضای شورای شهر از روند اورهال واگن‌ها و روند تولید قطار ملی

اعضای کمیسیون حمل‌ونقل شورای شهر تهران از نزدیک در جریان آخرین وضعیت اورهال واگن‌های مترو، تولید و تست قطار ملی و همچنین نیازها، مشکلات و چالش‌های این بخش قرار گرفتند.

شرایط بسیار امیدبخش است

سیدجعفر تشکری هاشمی، رئیس کمیسیون عمران و حمل‌ونقل شورای اسلامی شهر تهران در جریان بازدید از شرکت واگن‌سازی شهر تهران گفت: «براساس آنچه در بازدید دیدیم شرایط بسیار امیدبخش بود؛ یک سال پیش بازدیدی از این مجموعه داشتیم و گلابه‌مندی‌هایی را در خصوص عدم‌تاکر بار مطرح کردیم، اما امسال پویایی خوبی دیده شد. در این شرکت ۳۰۰ واگن ظرفیت تولید و ۲۰۰ واگن ظرفیت اورهال وجود دارد. برای ما خرید و اورهال اهمیت زیادی دارد و هزار و ۵۵۰ میلیارد تومان در سال جاری برای تعمیرات تخصیص دادیم. هزار و ۵۰ میلیارد تومان قرارداد برای اورهال منعقد شده و این جدیت برای اورهال وجود دارد.»

پیشرفت ۹۲ درصدی تست‌های قطار ملی

محسن هرمزی، مدیرعامل شرکت مترو تهران با بیان اینکه تست‌های قطار ملی در حال نهایی شدن است، گفت: «بیک شرکت بین‌المللی فرایندها را پایش می‌کند؛ تست‌های بیش از ۹۲ درصد پیشرفت دارد و باید خط‌هایی همچون خط ۴ را اختیار قرار بگیرد تا تست نهایی انجام شود و با توجه به ترافیک خط، باید شرایطی فراهم شود که تست‌های مکرر صورت بگیرد.»

بازگشت ۴رام قطار به مدار پس از اورهال

مسعود درستی، مدیرعامل شرکت بهره‌برداری متروی تهران از بازگشت ۴رام قطار زمینگیر شده پس از اورهال به مدار در سال ۱۴۰۲ خبر داد و به همشهری گفت: «۴۲رام قطار نیاز به اورهال دارند که از این تعداد ۱۲رام امسال اورهال می‌شوند. اورهال کامل ۴۲رام باید برحسب بودجه‌های سال آینده برنامه‌ریزی شود. اورهال‌های اساسی هم انجام خواهد شد.»

از توسعه مترو چه خبر؟

آمار

۴۲رام قطار نسل قدیم (DC) نیاز به اورهال و ارتقا دارند.

۱۲رام قطار در سال ۱۴۰۲ اورهال می‌شوند.

۲۲رام قطار مترو شامل ۱۰رام قطار DC و ۱۲رام قطار AC تا اسفند ۱۴۰۲ اورهال می‌شوند.

۲۹رام قطار مترو (در مجموع) در فاز نخست تا خرداد ۱۴۰۳ اورهال می‌شوند.

■ آغاز خطی ۱۰: تیرماه ۱۴۰۲

■ خط ۱۱: در مرحله انعقاد قرارداد است.

■ برای توسعه غربی خط ۴: تفاهنامه با بنیاد مسکن، ملکی با برانه و اگذار و عملیات اجرایی آغاز شد.

■ برای تأمین ۶۳۰ دستگاه واگن از محل تبصره ۱۹، نیسی از ۱۵۰میلیارد پیش‌پرداخت عملیاتی شده و پیش از پایان خرداد روند تکمیل قرارداد انجام خواهد شد.

عکس همشهری: جواد گلزار اینفوگرافیک محمد شایخ‌محمدی تاش