

خداحفاظی محوطه تئاتر شهر با دستفروشان!

محدوده چهارراه ولیعصر یا همان تئاتر شهر معروف، یکی از نقاط هنری، تاریخی و گردشگری پایتخت محسوب می‌شود که از حیث قدمت چندین ساله اهمیت زیادی برای تهران و مدیریت شهری دارد اما منطقه حصار کشی شده چهارراه ولیعصر، مدت‌هاست درگیر یک به‌هم‌ریختگی شهری شده و چهره این نقطه از تهران با حضور دستفروشان که معیار آن به‌طور کامل فرق کرده‌اند، به‌هم خورده و بافت تاریخی آن دچار مشکل شده است.

بارها از مسئولان و مدیران شهرداری این مطالبه صورت گرفت که نسبت به ساماندهی دستفروشان تئاتر شهر اقدام جدی انجام شود و شورای شهر تهران نیز در این باره ورود کرد. علیرضا نادعلی، سخنگوی شورای شهر تهران در آخرین اظهار نظر خود درباره ساماندهی دستفروشان تئاتر شهر، گفته بود که مرادانی بین شهرداری تهران و وزیر فرهنگ و ارشاد اسلامی مبنی بر ساماندهی محدوده تئاتر شهر انجام شده است. او معتقد است که یکی از دغدغه‌های همکاران ما در شهرداری منطقه ۱۱ و نهادهای همکار در شهرداری این است که دستگاه‌های مربوطه همچون فرماندهی نیروی انتظامی و قوه قضاییه حمایت‌های ویژه‌ای برای ساماندهی دستفروشان تئاتر شهر داشته باشند.

به گفته نادعلی، شورای شهر تهران و شهرداری نسبت به محل کسب در آمد دستفروشان این منطقه دغدغه دارند. او می‌گوید: به‌دنبال این هشتمین دستفروشی که در این محل کسب درآمد می‌کنند، دچار آسیب نشوند.

شهرداری منطقه ۱۱ وظیفه جلوگیری از سد معبر توسط دستفروشان را بر عهده دارد تا راه شهروندان برای عبور و مرور در این محدوده، با دشواری مواجه نشود. از طرف دیگر شرکت ساماندهی مشاغل شهر تهران این وظیفه را بر عهده گرفته که اقدامات لازم برای استقرار دستفروشان در مقر دیگر را انجام دهد. به‌دنبال این تقسیم وظایف برای پاسخ به یک دغدغه و مطالبه شهروندی، ممنوعیت دستفروشی در دور تئاتر شهر اعلام شد.

سعید بیگی، مدیر عامل شرکت ساماندهی صنایع و مشاغل شهر تهران در این رابطه، گفت: دور تئاتر شهر دستفروشی ممنوع است و تخلف محسوب می‌شود. بعضاً در میان افرادی که مرتکب این تخلف می‌شوند دور تئاتر شهر اقدام به دستفروشی می‌کنند افرادی وجود دارند که نیازمند نیستند و در حقیقت سوءاستفاده می‌کنند، ولی بی تردید نباید این موارد با یکدیگر مخلوط شوند تا فضای سوءاستفاده برخی فراهم شود.

او افزود: در راستای ایجاد امکان برای افراد نیازمندی که اقدام به دستفروشی می‌کنند یا وزارت تعاون و وزارت اقتصاد صحبت‌هایی انجام شده که از این افراد که واقعا شغلشان دستفروشی است و نیازمند هستند، حمایت صورت بگیرد.

شناسایی دستفروشان واقعی در حال انجام است و در محروهای مختلف توسط شهرداری‌های مناطق انجام می‌شود و ثبت‌نام آنها در حال انجام است.

همچنین سیدمحمدرضا موسوی، شهردار منطقه ۱۱ نیز در این رابطه به هم‌شهری می‌گوید: آزادسازی معبر تئاتر شهر خواسته شهروندان به‌خصوص کسبه، هنرمندان و مردم ساکن در محدوده محلات مرکزی شهر است. موضوع سد معبر معضل چندین ساله بود که طرح‌های مختلفی نیز طی سالیان گذشته اجرا شده و قطعاً آزادسازی معبر را به همراه داشته است.

او با اشاره به اینکه معضل سد معبر در شیوه‌های مختلف موجب ناراحتی مردم است و شهرداری بر حسب وظیفه و طبق قانون مکلف به بازگشایی معبر است، می‌افزاید: معیشت مردم دغدغه ماست و براساس وظیفه اجتماعی بین مسالمت‌گستران اطلاعات اولیه جمع‌آوری کردیم تا در طرح‌های ساماندهی شرکت ساماندهی مشاغل بتوانیم افراد نیازمند حقیقی را معرفی کنیم.

شهردار منطقه ۱۱ می‌گوید: طرح آزادسازی معبر در منطقه ۱۱ در حال اجراست و با همکاری پلیس و یگان حفاظت با افرادی که برهز زنده نظم عمومی و اشغال معبر و ایجاد مزاحمت برای مردم هستند، برخورد خواهیم کرد و در انجام وظیفه کوتاهی نمی‌کنیم. این طرح در منطقه، از دپه‌هشت‌ماه آغاز شده و همچنان ادامه خواهد داشت.

ارمان شهر

هر راهبردی بدون مشارکت مردم محکوم به شکست است

محمدخانی در آیین افتتاحیه «آرمانشهر»



عبدالمطهر محمدخانی، سخنگوی شهرداری تهران در آیین افتتاحیه دوره آموزشی کشتگری رسانه‌ای آرمانشهر با بیان اینکه در حوزه شهری با کمبود جدی خبرنگاران متخصص روبه‌رو هستیم، گفت: در بین خبرنگاران و متخصص تعداد کمی هستند که با حوزه مدیریت شهری آشنایی دارند و مسائل بحرانی شهر و هدف‌گذاری‌ها را می‌شناسند و شاید بتوان گفت: تعداد آنها انگشت‌شمار است. هدف از برگزاری این دوره، شناسایی خبرنگارانی است که بتوانند تعداد خبرنگاران متخصص شهری را افزایش دهند. او با بیان اینکه تهران در مجموع به اندازه ۱۰ شهر کشور جمعیت دارد، خاطر نشان کرد: در شهری همچون تهران، منابع محدودی را باید صرف رفع مشکلات نامحدود کرد و تفاوت تصمیم‌گیری در مدیریت شهری با تصمیمات دولت، از تباهاات نتایج‌دهنده و ملموس با مردم است. در همین مسیر بحرانی تهران، طرح «من شهر دارم»، در سال گذشته دنبال کردیم و در بودجه سال ۱۴۰۲ طرح‌های مجامعی و منطقه‌ای براساس پیشنهادهای شهروندان و پس از کارشناسی‌ها، بررسی و اولویت‌بندی شدند و با مشارکت ۲۷۰ هزار نفر و ۴۸۰ هزار رای از بیش از ۲ هزار طرح، هزار و ۸۰ طرح ردیف بودجه دریافت کردند و به‌زودی رصد این طرح‌ها در سامانه عملیاتی خواهد شد.

رئیس مرکز ارتباطات و امور بین الملل شهرداری تهران در پایان تأکید کرد: مشکلات کلانشهر تهران توسط مردم آن قابل رفع است و هر راهبردی و راهکاری بدون حضور و مشارکت مردم محکوم به شکست خواهد بود. این به‌معنای انداختن مشکلات بر گردن مردم و استفاده از جیب آنها نیست بلکه به‌معنای مشارکت واقعی آنهاست و یک خبرنگار هوشمند زمانی می‌تواند به این روند کمک کند که زمینه‌ساز مسیر مشارکت مردم باشد.

عکس: همشهری، امیررستمی، ایلانفر، آیک، جعفری، خداجامعی، تاج

تهران دیگر نگران آسفالت نیست

بهره‌برداری از کارخانه پیشرفته و دوستدار محیط‌زیست آسفالت

مهدی اسماعیل پور گزارش

معار و همچنین عقب‌ماندگی‌های به‌جا مانده طی یک‌دهه اخیر، لزوم تولید آسفالت بیشتر و باکیفیت‌تر که در بحث‌های زیست‌محیطی و آلودگی نیز از استانداردهای لازم برخوردار باشد، مورد توجه مدیریت جدید شهری قرار گرفت تا احداث ۲ کارخانه در شرق و غرب تهران آغاز شود. با تکمیل و راه‌اندازی کارخانه آسفالت

غرب تهران در گرمدره، ششمین پویش امید و افتخار که با حضور علیرضا زاکانی، شهردار تهران و عباس شعبانی، سرپرست معاونت فنی و عمرانی هر بر کارخانه شد. به بهره‌برداری از کارخانه شماره یک آسفالت اختصاص داشت که در زمینه به مساحت ۲ هزار متر مربع احداث شده است. همچنین به‌زودی کارخانه دیگری در شرق تهران

جمع‌آوری کارخانه آسفالت قدیمی در منطقه ۱۸

شهردار تهران در این مراسم با بیان اینکه در سال قبل تلاش شد کارخانه‌های تولید آسفالت فرسوده بازسازی و نوسازی شوند و امروز (دیروز) با افتتاح و بهره‌برداری این کارخانه در غرب تهران، کارخانه آسفالت در منطقه ۱۸ به فعالیت خود خاتمه خواهد داد، گفت: «کارخانه‌های که امروز افتتاح شد دارای بالاترین استانداردهای روز دنیا است و در آن هر ساعت ۲۴۰ تن آسفالت با بهترین کیفیت و حداقل آلودگی تولید می‌شود. با همین میزان ظرف روزهای آتی کارخانه‌های دیگر در شرق تهران افتتاح خواهد شد. با مجموع افتتاحیه‌های امروز تعداد کارخانه‌های تولید آسفالت در تهران به ۶ عدد خواهد رسید و ظرفیت آسفالت‌ریزی در معابر تهران به طرز چشمگیری افزایش پیدا می‌کند. امروز یکی از کارخانه‌های تولید آسفالت قدیمی در منطقه ۱۸ جمع‌آوری می‌شود و بناسبت به‌زودی به‌جای آن کارخانه‌های مدرن با رعایت استانداردهای محیط‌زیستی جایگزین شود. ما در فرایند تولید آسفالت به موضوع آلودگی هوا و موارد زیست‌محیطی توجه لازم داریم. شرایط محیط‌زیستی کارخانه‌ها به حدی مناسب است که از تغییر کارخانه دوستدار محیط‌زیست برای آنها استفاده می‌شود و آلودگی این کارخانه‌ها در حد یک اتوبوس است که قطعاً با توجه به نیاز تهران برای تأمین معابر، این میزان آلودگی قابل اغماض است.»

۱.۵ میلیون تن آسفالت‌ریزی در ۲۱ ماه

علیرضا زاکانی با بیان اینکه در ۲۱ ماه گذشته حدود ۱.۵ میلیون تن آسفالت در معابر تهران ریخته شد و از این پس در هر سال حداقل این میزان (۱.۵ میلیون تن) آسفالت‌ریزی را خواهیم داشت، گفت: «به واسطه نبود کارخانه‌های بزرگ و کارآمد تولید آسفالت، پیش از این نمی‌توانستیم متناسب با نیاز تهران در معابر آسفالت‌ریزی کنیم، اما اکنون با افزایش ظرفیت تولید و افتتاح کارخانه‌های بزرگ مطابق برنامه سه‌ساله ۱۰ درصد معابر تهران آسفالت‌ریزی خواهند شد. سال گذشته قبل از شروع فرایند آسفالت‌ریزی ابتدا معابر محبوب شهری تهران را شناسایی کردیم و در هر منطقه و ناحیه اولویت‌های بهسازی معابر مشخص شد.» شهردار تهران افزود: «از ۱.۵ میلیون تن آسفالتی که برای بهسازی معابر امسال برنامه‌ریزی شده، ۵۰۰ هزار تن آن در اتوبان‌ها استفاده خواهد شد و مابقی سهم معابر فرعی پایتخت است.»

۲ کارخانه آسفالت، یادگاری مدیریت شهری به آینده‌نگاران

عباس شعبانی، سرپرست معاونت فنی و عمرانی شهرداری تهران با بیان اینکه متأسفانه طی یک‌دهه گذشته با عقب‌ماندگی ۱۰ میلیون آسفالت ران‌زدیک به ۱۰ سال در نظر بگیریم هر ساله ۱۰ درصد از سطح معابر پایتخت معادل ۱۱ کیلومتر مربع به روکش مجدد آسفالت نیاز دارند. با توجه به این حجم، مرمت معابر تهران سالانه به ۱.۵ میلیون تن آسفالت نیاز خواهد داشت. میزان آسفالت پخش و اجرا شده در سطح معابر پایتخت سالانه از ۶۰۰ تا ۶۰۰ هزار تن بیشتر ترفته است؛ لذا با توجه به اهمیت پروژه‌های بهسازی معابر شهر تهران، مدیریت شهری بر آن شد تا کارخانه شماره یک آسفالت را در غرب تهران راه‌اندازی کند. امروز با افتتاح کارخانه آسفالت و افتتاح کارخانه بعدی، یک میلیون تن از حجم عقب‌ماندگی کم می‌شود. این دو کارخانه که یکی از آنها در آینده نزدیک افتتاح می‌شود، یادگاری مدیریت شهری فعلی به آینده‌نگاران خواهد بود.»



نقل قول خبر



انتقاد قرار داد جدید مینی‌بوس

مهدی علیزاده، مدیرعامل شرکت واحد اتوبوسرانی تهران: در ادامه روند نوسازی ناوگان اتوبوسرانی، قرارداد جدیدی برای خرید ۵۰۰ دستگاه اتوبوس و ۵۰۰ دستگاه مینی‌بوس منعقد شد. طبق توافقات صورت گرفته بخشی از اتوبوس‌ها و مینی‌بوس‌ها تا پایان سال و مابقی تا سال ۱۴۰۳ به ناوگان اتوبوسرانی شهر تهران اضافه می‌شوند.



آماده‌سازی پادگان ۶ برای محرم

علی‌اصغر کمالی‌زاده، شهردار منطقه ۴: در پادگان ۶ فضاسازی و محیطی و تمهیدات لازم برای نظافت و شست‌وشوی مسیرهای عزاداری در ایام محرم انجام می‌شود. برای تقویت فضای معنوی پادگان، برافراشتن پرچم‌های مشکی در معابر آن، طراحی و نصب بنرهای مناسبی و... در حال انجام است.



ثبت‌نام مسکن برای آتش‌نشانی

سوده نجفی، رئیس کمیته سلامت شورای شهر تهران: اخیراً با تلاش‌های صورت گرفته اقداماتی درخصوص مسکن کارکنان سازمان آتش‌نشانی انجام شده که براساس گزارش‌ها به بنده ارائه شده است و در مرحله اولیه اولویت ثبت‌نام با کارکنانی است که دارای مسکن نیستند.

خبر

نیاز شبکه مترو به ۸۷۰۰ واگن در ۱۰ سال آینده

شبکه متروی تهران در حال حاضر ۱۵۲۳ واگن در سیر، روزانه بیش از ۲.۵ میلیون سفر درون‌شهری را پوشش می‌دهد و این در حالی است که برای رسیدن به سرفاصله حرکتی ۲.۵ دقیقه در خطوط مختلف، حداقل ۱۵۰۰ واگن دیگر لازم است تا مسافران با کمترین هدر رفت وقت به مقاصد خود برسند. به گزارش روابط عمومی و امور بین‌الملل شرکت راه‌آهن شهری تهران و حومه (مترو)، در اواخر ۱۰ سال آینده با توجه به افزایش تعداد خطوط شبکه متروی پایتخت، نیاز به تولید حداقل ۴۴۲۰ واگن احساس می‌شود. در همین چشم‌انداز ۱۰ ساله، ناوگان حمل‌ونقلی سایر کلانشهرهای دیگر نیز باید به ۴۳۰۰ واگن تجهیز شود. راه‌حل اصلی و منطقی برای تأمین به‌موقع، مطمئن و به‌صرفه‌تر ناوگان ریلی شبکه متروی کلانشهرها باید حرکت به سمت تولید انبوه قطار ملی باشد. قطاری که ۸۵ درصد قطعات آن توسط شرکت‌های داخلی، قابلیت ساخت داشته و فناوری تولید آن در این سطح حاصل شده است. شرکت واگن‌سازی تهران که ۷۰ درصد قطارهای کنونی شبکه متروی تهران را تولید و با تأمین کرده است، در حال حاضر قرارداد تولید ۱۱۳ واگن از نوع قطار ملی را آماده شروع عملیات اجرایی دارد و در صورت تأمین منابع مالی لازم، امکان تولید حداقل هزار واگن در ۷۴ ماه را داراست.

عدد خبر

۳۵ غرفه

برای ساماندهی دستفروشان منطقه در بلوار خودرو به همت شهرداری منطقه فعال شده است. نوابی، معاون خدمات شهری منطقه ۲۱ گفت: اقداماتی در راستای ساماندهی دستفروشان صورت گرفته است. همچنین بخشی از وانت‌بارهای منطقه نیز در طرحی با همکاری پلیس راهور تحت کنترل قرار گرفته‌اند.

۵ ایستگاه

بازی، سرگرمی و تعدادی میز سلامت در جشنواره بزرگ فرهنگی و ورزشی در پارک جنگلی سرخ‌حصار فعال بودند. علی احمدی، شهردار منطقه ۱۳ گفت: این ایستگاه‌ها به‌گونه‌ای طراحی شده بودند که همه اعضای خانواده مادر، کودک و نوجوان بتوانند از امکانات آنها استفاده کنند و ساعات خوش و اوقات مفرحی را سپری کنند.

۵۰ درصد

از حجم پسماندی را که به‌آرکوده حمل می‌شود، پروژه ۱۹۰۰ تنی تولید برق از پسماند در مجتمع آبیلی و رضا ۶۰۰ تنی RDF کاهش خواهد داد. رضا شرفی، مدیرعامل سازمان مدیریت پسماند گفت: این، گام بزرگی در مسیر مدیریت پسماند شهر تهران و کاهش اثرات نامطلوب زیست‌محیطی برای منطقه کهریزک خواهد بود.

خطر ۵۲ هزار میله قنات زیر پای تهران

اگر به سمت شرق یا غرب پایتخت حرکت کنیم، در هر ۴۰۰ متر یک رشته قنات را قطع می‌کنیم

سیدمحمد فخار گزارش ۲

تهران ۵۲ هزار میله قنات دارد که هر یک از آنها می‌تواند خطری بالقوه برای زندگی شهروندان باشد. بسیاری از این قنات‌ها به‌ویژه در مسیرهای شرقی - غربی خشک و متروک شده‌اند و بی‌استفاده ماندن آنها باید هر چه سریع‌تر مدیریت شود تا فرونشست و فروریزش در آنها رخ ندهد. کارشناسان امر بر این نکته اتفاق نظر دارند که اگر نسبت به این زمین‌ناهی اصولی آنها اقدام نشود، ممکن است شاهد اثر این قنات‌ها بر فروریزش‌های ناشی از فروریزش در برخی در اختیار سازمان‌ها و نهادهای و برخی نیز راه‌شده هستند. یکی از دلایل عمده نشست‌های ناگهانی یا فروریزش‌ها در تهران طبق مطالعات کارگروه ملی مخاطرات طبیعی، وجود قنات متروک و تهران بوده است؛ و مواردی که ممکن است منجر به ریزش‌های ناگهانی ایجاد قنات‌ها باشد، ناموس آلودگی و فروریزش‌های گذشته در مناطق شرقی و جنوبی شهر است. در حالی که بیشتر در منطقه ۱۲، شهری و چنین محدوده‌هایی متمرکز بود و اراضی شالی تهران که حالا مناطق جمعیتی ۲۲ گانه شهر تهران را تشکیل می‌دهند وجود نداشت؛ بنابراین قنات‌ها مسیرهایی برای انتقال آب، زراعت و باغداری در جنوب شهر بودند. با توسعه شهری، تمامی آن اراضی و باغاتی که به آب نیاز داشتند به ساختمان‌ها تبدیل شدند و وسعت شهر به‌صورت ناگهانی افزایش پیدا کرد و حالا در این شرایط دیگر رشته قنات‌ها دارای موضوعیت نیستند. در آن زمان به آب قنات برای آبیاری باغات نیاز داشتیم، اما حالا زمین‌ها کاربری خود را عوض کردند و تبدیل به ساختمان شدند و رشته قنات‌ها را شدند.

پایش قنات‌ها در تهران

معاون پیشگیری و کاهش خطر سازمان مدیریت بحران تهران در گفت‌وگو با همشهری ابعاد خطر قنات‌های تهران را تشریح می‌کند.

خطر بزرگ راه‌های شرقی - غربی

بر اساس آخرین نقشه‌ها مشخص شده که مسیر قنات‌ها از شمال به جنوب است؛ بنابراین معابری را که شرقی - غربی باشند تحت تأثیر قرار می‌دهد و بیشترین تلاقی را با این رشته قنات دارند. یعنی بیت‌الهی، دبیر کارگروه ملی مخاطرات طبیعی در این باره می‌گوید: بزرگ‌راه همت و سابر مسیرهای دسترسی مشابه شرقی - غربی بیشتری دارند و بیشترین تلاقی را با این رشته قنات‌ها زیرسازی این



که موجب حوادث می‌شود خود میله‌هاست که در پوشش آن ایمن‌سازی نشده و افراد داخل سقوط کرده‌اند؛ بنابراین ما با همکاری معاونت خدمات شهری برای جامایی آنها اقدام و با موقعیت‌یاب‌ها نقشه این قنات‌ها را شناسایی کرده‌ایم که ۲ هزار حلقه آنها را شامل می‌شود، اما به هر حال در سال‌های توسعه تهران خیلی از پوش‌ها و میله‌ها در ساخت و سازها بین رفته‌اند. پس تطبیق و به‌روز رسانی، گام اول بود. در گام دوم تهیه شناسنامه قنات صورت گرفت که ببینیم آیا راکد است یا جاری است؟ مالکیت‌دهست کیست و وضعیت ایستایی و حرحیمش چیست و چه باید کرد؟ در این مسیر نیز پیشرفت‌هایی داشته‌ایم و کار باید پیش برود. گام دیگر هم احیا و مرمت آنهاست. بدین منظور در قالب قرارگاه ایمنی کالبدی به شهرداری ابلاغ شده که معاونت خدمات شهری و سازمان بوستان‌ها متولی آن است و کار، پیگیری می‌شود، اما نباید فراموش کرد که با گذشتن خیلی از قنات تهران برنامه جدی ایمن‌سازی برای آنها تدوین نشده و هر نوع حفیره به شکل فروریزش می‌تواند مشکلات زیادی را ایجاد کند. موضوع دیگر درباره قنات‌ها این است که حرم‌های آن در ساخت و سازها ایجاد شود؛ یعنی قنات‌ها باید به مظهر اصلی خود برسند، اما اگر نشده مثل پروژه فرشتگان می‌شود که مشکلات اساسی و آب شستگی ایجاد کرد. در این زمینه رعایت حریم و ایمن‌سازی قنات اهمیت بسیار دارد.

اتوبان‌ها و حتی برخی خیابان‌ها به درستی انجام‌نشده‌اند. آب‌شستگی وسیعی در اثر ارتعاشات ناشی از عبور وسایل نقلیه ایجاد می‌شود و آن فرونشست‌های ناگهانی رخ می‌دهد. باید با این مسیرها بررسی و پایش شوند. اگر اقدامات لازم انجام شود فروریزش زمین رخ نمی‌دهد، باید زون‌های تلاقی شناسایی شوند و اقداماتی برای مقاوم‌سازی آنها انجام شود. در این زمینه شناسایی و جلوگیری از ریزش آنها انجام شود. براساس نقشه‌های موجود اگر از شرق به سمت غرب یا

غرب به سمت شرق حرکت کنیم هر ۴۰۰ متر یک رشته قنات را قطع می‌کنیم. به‌ویژه زمانی که بارندگی رخ می‌دهد و آب‌های سطحی باعث تأثیر قرار می‌دهد و بیشترین تلاقی را با این رشته قنات دارند. یعنی بیت‌الهی، دبیر کارگروه ملی مخاطرات طبیعی در این باره می‌گوید: بزرگ‌راه همت و سابر مسیرهای دسترسی مشابه شرقی - غربی بیشتری دارند و بیشترین تلاقی را با این رشته قنات‌ها زیرسازی این