

اصل ماجرای آسفالت

می‌توان صورت مسئله را اینطور تنظیم کرد: «شهرها باید به سمت انسان محورشدن پیش بروند و فضا برای تردد خودروها باید تنگ شود.» اما این، فقط یک صورت مسئله است و با استناد ناقص به آن، می‌توان مسیری را انتخاب کرد که در آینده‌ای نه‌چندان دور آسیب‌های جدی را متوجه شهرها کند. در واقع از یکسو با نگاه صرف به چنین صورت مسئله‌ای گزاره‌های لازم برای اینکه هدف مناسب محقق شود، نادیده گرفته می‌شوند و از سوی دیگر، ترک فعل‌هایی در انجام وظایف اداره شهر رخ می‌دهد که نباید. حالا چرا این موضوع را به میان می‌کشیم؟ بحث بی‌توجهی به وضعیت خیابان‌های شهر تهران باهدف ترویج پیاده‌محوری و دوچرخه‌سواری در این میان است.

اصل ماجرا چیست؟

در دوره پیشین مدیریت شهری تهران، با شعار نگاه‌انسان‌محورانه به شهر، چشم‌های خیلی از تصمیم‌گیران و مجریان روی واقعیت‌هاسته شده بود. اینکه بسیاری از معاونت‌ها و شهرداران مناطق، در ایجاد مسیرهای ویژه دوچرخه‌سواری از هم سبقت می‌گرفتند، آنها را از توجه به نگهداشت و کوتاه‌ترشدن مسیرهای تردد خودرویی غافل کرده بود. بعضارخی هم، پول‌های هنگفتی را در این راه خرج کردند که خیلی زود مشخص شد، منابع بیت‌المال را دور ریخته‌اند؛ چراکه بسیاری از مسیرهای باریک احداث‌شده در حاشیه خیابان‌ها به دلایل مختلف (مثل شرایط توپوگرافی تهران، نیازهای شهروندان، ایمنی تردد و…) اساسا نمی‌توانسته‌اند کار کردی مفید داشته باشند. تازه این روی سکه است و روی دیگر سکه می‌گوید که این پول‌ها می‌توانسته برای نگهداشت معابر هزینه شود؛ که اگر اینطور می‌شد خیابان‌های تهران نه این همه چاله و چوله داشت و نه نیاز به دست‌کم ۱۱میلیون متر مربع آسفالت.

شهرداری اکنون چه کار می‌کند؟

شهردار تهران دبروز در نشست خبری خود، به نکات دقیقی در این زمینه اشاره کرد و از عملکردی گفت که منتج به جبران عقب‌ماندگی‌ها می‌شود. او در بخش‌ی از نشست گفت سال گذشته با بازسازی و اضافه‌شدن ۳۲کارخانه جدید، توانسته‌اند ۷۶۰هزار تن آسفالت تولید و توزیع کنند؛ یعنی عبور از حد کنیاگین تولید. علی‌رضا زاکانی همچنین اعلام کرد که تولید یک‌میلیون و ۷۰۰هزار تنی آسفالت تا پایان سال را هدف قرار داده‌اند که می‌تواند منجر به مرمت گسترده‌ای از مساحت معابر پایتخت شود. اما شهردار تهران نکته‌ای دیگر را هم مورد اشاره قرار داد که مناسب‌سازی ۳۹۲کیلومتر از معابر شهر باهدف شهر انسان‌محور تا پایان سال است. اهمیت این مسئله از چه نظر است؟ از این نظر که نه‌تنها شهردار فعلی به انسان‌محوربودن تهران اعتقاد دارد بلکه برای رسیدن به آن، الزامات را به‌درستی تعیین کرده است. به‌عبارتی، شهرداری جلوی هزینه‌کرد چشم‌پسته را که در خوش‌بینانه‌ترین حالت، باعث بهبود تردد یک‌درصدی‌ها از سفرهای درون‌شهری (دوچرخه‌سواران) می‌شد، گرفته است؛ تازه بدون اغراق آن یک‌درصد هم در دوره پیشین مدیریت تهران، چندان پرهز برای نبرند. شهرداری اما این هزینه‌ها را به سمت توسعه واحداث کارخانه‌های آسفالت و آسفالت‌ریزی برده که هم رضایت شهروندان را در پی دارد، هم از استهلاک خودروها کم می‌کند، هم به افزایش سرعت تردد می‌انجامد و هم اثر مثبت زیست‌محیطی مثل کاهش آلودگی هوا را با خود به همراه می‌آورد.

بنابراین اصل ماجرای توجه به آسفالت در تهران طی دوره مدیریت شهری تهران مشخص است. ناگفته نماند که کارخانه‌های جدید آسفالت تهران با بهره‌زترین استانداردها و تکنولوژی‌های روز دنیا و با ۷۰۰بکیفیلتر در همسایگی پایتخت فعالیت می‌کنند؛ یعنی مسافت طولانی برای انتقال آسفالت توسط کامیون‌ها طی نمی‌شود و ذرات آلایندگی خاصی از کارخانه‌ها بیرون نمی‌آید؛ مواردی که برنامه محیط‌زیست سازمان ملل متحد (UNEP) هم بر آن برای آسفالت معابر خودرویی گذاشته است. اگرچه همچنان محققان درصدد هستند تا به موادآویل‌به‌بتری برای پوشش کف معابر دست پیدا کنند که هم کاهش گازهای گلخانه‌ای را به‌دنبال داشته باشد و هم از نفوذ و هدایت آب‌های سطحی به سفره‌های زیرزمینی و کنال‌های زیرسطحی جلوگیری نکنند.



شورا

طرح «۲صد» به منطقه ۱۹ رسید

چهاردهمین پرویداد طرح ۲صد اختصاص به یازدید از پروژه‌های منطقه ۱۹ داشت که این مهم با حضور محمد اخوندی، رئیس کمیسیون برنامه و بودجه، احمد صادقی، رئیس کمیته شفافیت و شهر هوشمند و میثم مظفر، رئیس کمیته بودجه و نظارت مالی شورا صورت گرفت. ضرورت احداث تصفیه‌خانه جنوب غرب و تکمیل شبکه فاضلاب شهری در ناحیه ۶ مورد تأکید اعضای شورا قرار گرفت. اهم پروژه‌هایی که در این طرح اعضای شورا از آنها بازدیدید کردند عبارت‌نداز:

- رفع معارضات ملکی در مسیر بازگشایی خیابان رحمان جنوبی خارج شدن محلات ناحیه ۱۲ از بن‌بست**
- احداث ورودی از ششقایق به رحمان در آینده نزدیک و کاهش بار ترافیکی**
- بهسازی خیابان نیاپش با اجرای عملیات جدول‌کشی، هدایت آب‌های سطحی به کنال**
- احداث آملی‌نتار روز بوتستان شهید کاظمی که بیش از ۱۷سال رها شده بود**
- بهسازی و بازسازی یایانه اتوبوسرانی شهید سروری با ایجاد سایه‌بان، تعویض نیمکت‌ها...**
- بهسازی خیابان سهیل مرکزی و جنوبی با لوله‌گذاری جمع‌آوری آب‌های سطحی**
- احداث خیابان‌های ۲۵متری یابیزان، شیر جنگ، ۳۵متری پونه و سیرای معله اسماعیل آباد**
- احداث فاز دوم تصفیه‌خانه خلیج‌فارس با ظرفیت ۷هزار مترمکعب**

تشریح



عکس همشهری از بازارتهران

جداسازی برخی مشاغل از بازار تهران

دولت و شهرداری تهران طی برنامه‌ریزی مشخص به‌دنبال ساماندهی بازار تهران هستند

گزارش
مهدی اسماعیل‌پور
روزنامه‌نگار

وضعیت بازار تهران آنقدر فرخ‌چ شده است که علاوه بر مدیریت شهری، دولت را هم برای سروسامان دادن به این بخش ۱۰۵هکتاری از شهر تهران به صرف‌اتداخته است. یازدید می‌دانی احمد وحیدی، وزیر کشور همراه محمدحسن نامی، رئیس سازمان مدیریت بحران از بازار و ورود مستقیم علی‌رضا فخاری، استاندار تهران به این موضوع، نشان از شکل گرفتن یک عزم جدی برای خارج کردن بازار از این بن‌بست چندین و چندساله است.

به گزارش همشهری، بیست‌وسوم خر‌داده‌ام بود که جلسه چاره‌اندیشی برای مخاطرات بازار تهران با تأکید بر لزوم ساماندهی معضلات پایتخت با حضور استاندار تهران بر گزار شد و خروجی آن تشکیل کارگروه تخصصی برای تصعب و تلفیق پیشنهاده‌ها و اقدامات در حوزه مخاطرات بازار ظرف مدت مشخص بود. در این جلسه استاندار تهران با تأکید بر

بسته شدن کامل گیت‌ها در دست بررسی

مسعود رنجبریان، مدیرعامل شرکت شهریان و حریم‌بان درباره دلیل ورود حجم بالای از خودرو و موتورسیکلت‌ها به محدوده تردد ممنوع در بازار بزرگ تهران به همشهری می‌گوید: «مدیریت گیت‌های ورودی بازار با بخش معبربان شرکت است، اما گیت‌ها مدیریت واحد ندارند و وسایل نقلیه برای تردد به این محدوده از شهرداری منطقه ۱۲ مجوز دریافت می‌کنند. این کارت‌هایی که برای تردد در اختیار افراد قرار گرفته است بعضا جعل و کپی می‌شود. پیشنهاد بسته‌شدن کامل گیت‌ها در خیابان‌های ۱۵خرداد، ناصر خسرو و... برای بهبود کیفیت حمل‌ونقل و جابه‌جایی بار فقط با خودروها و موتورسیکلت‌های برقی ارائه می‌شود. همچنین بحث تعیین بازه زمانی مشخص برای ورود خودروهای حمل کالا به داخل بازار و کنترل مکانیزه و هوشمند گیت‌های ورودی‌های بازار نیز مطرح است که در دست مطالعه قرار دارد.»

مشکلات ترافیکی

ترافیک در اطراف و خیابان‌های منتهی به بازار تهران یکی از چالش‌های جدی در این محدوده از شهر است. به‌دلیل کمبود فضای پارک در اطراف بازار شاهد توقف دوبله و حتی سوبله خودروها در ورودی‌های اطراف هستیم و موتورسیکلت‌ها نیز در حاشیه خیابان و همچنین پیاده‌روهای منتهی به بازار قطار شده‌اند. قرار بود طرح‌هایی برای ساماندهی موتورسیکلت‌ها در این بخش اجرا شود. زینب عبادی، معاون حمل‌ونقل و ترافیک منطقه ۱۲ شهرداری با این رابطه به روزنامه همشهری می‌گوید: «برای ساماندهی چرخ دستی‌ها کارهایی در حال انجام است و در حال شناسایی شرکت‌هایی هستیم که در این زمینه دارای صلاحیت هستند.

این موضوع که در شرایط فعلی بازار با موارد امنیتی، عمرانی، ایمنی، خدماتی و حمل‌ونقل مواجه هستیم، گفت: «اگر یک کار آغازگر در تهران انجام دهیم، ساماندهی بازار است. وضعیت فعلی بازار امروز جوابگوی حجم فعالیت‌ها، ترده‌ها و جمعیت کنونی نیست و در این حوزه نیازمند یازنگری هستیم.» همچنین در این نشست، پیشنهاد شد که شهرداری تهران مجری طرح بازسازی باشد و دبیرخانه‌ای برای همکاری در حوزه دفع خطرات و ایمن‌سازی و حوزه‌های امنیتی واجتماعی در استانداری تهران تشکیل و وظیفه آن به حوزه سیاسی و اجتماعی محول شود. همچنین بر لزوم احصای دقیق آمار تردها، ورود و خروج امکانات و وسایل تولیدی و انبارشده در بازار تهران تأکید شد. در همین خصوص فخاری در باره انتقال انبارها و پاراندازهای بازار به اطراف شهر تهران که به‌ویژه مورد تأکید سازمان آتش‌نشانی و خدمات ایمنی و پلیس راهور تهران است و تأثیر زیادی در ایمنی و کاهش ترافیک این محدوده از پایتخت دارد، می‌گوید: «تفکیک وضعیت در بازار ضروری است و باید مشاغل مرتبط و هم‌پوشاننده با هم ادغام و مشاغل بدون ربط جداسازی شوند.»

انبارها، تولیدی‌ها و بافت فرسوده؛ تهدید ایمنی بازار
قدرت‌الله محمدی، رئیس سازمان آتش‌نشانی و خدمات ایمنی شهرداری تهران درباره مشکل ایمنی بازار به همشهری می‌گوید: «بیشترین مشکلی که در محدوده بازار داریم به بافت فرسوده انجابر می‌گردد. همچنین تولیدی و انبارهایی که در این محدوده وجود دارند. اگر بخشی از این تولیدی‌ها و انبارها از محدوده بازار و شهر تهران خارج شوند، قطعاً شاهد افزایش ضریب ایمنی خواهیم بود. آتش‌سوزی‌هایی که در چند وقت اخیر در محدوده بازار رخ داد به‌دلیل وجود این انبارها و تولیدی‌ها و البته سهل‌انگاری‌هایی بود که اتفاق افتاد. به مراحل ایمنی بازار دست مالکان است و آنها باید به این موضوع توجه ویزه‌ای داشته باشند و آن را در اولویت قرار دهند. در حوادثی که در بازار رخ داد و حدود ۱۵ساعت عملیات اطفای حریق داشتیم، حدود ۵تا ۵میلیارد تومان هزینه شد. همه چیز دست شهرداری نیست، شاید ۳۰درصد کار دست شهرداری باشد، ۷۰درصد دیگر کار به دیگر بخش‌ها مربوط می‌شود. همه باید کمک و مشارکت کنند تا کار گام‌ها و انبار‌ها را از محدوده بازار و حتی شهر تهران خارج کنیم. اگر این اتفاق در بازار بیفتد، بافت فرسوده آن به‌سمت نوسازی می‌رود.»

نخستین خروجی مطالعات انجام‌شده در خصوص بازار تا یک‌ماه آینده

علیرضا فخاری، استاندار تهران: «بازار نه‌تنها برای شهر تهران، بلکه برای تمام کشور یک مرکز بسیار حساس و مهم در حوزه اقتصادی به شمار می‌رود؛ بنابراین از اهمیت ویژه و خاصی برخوردار است. در کنار این موضوع، بافت، دسترسی‌ها و موقعیت، سازه‌ها و سازه‌دها و... آن دارای ویژگی‌هایی است که بازار تهران را از سایر بخش‌های شهری متمایز می‌سازد. با توجه به این موضوع، برای حفظ تعادل و چگونگی استفاده و بهره‌وری و همچنین مقابله با حوادث نگران‌کننده احتمالی در محدوده بازار، دستور کاری را تنظیم کرده‌ایم و از ایمن رهگذر چندین کارگروه تشکیل شده است تا در خصوص بازار، کارهای مطالعاتی انجام دهند. استاندارد، ترکیب و تجزیه نوع کاربری‌هایی که در بازار می‌تواند صورت پذیرد، گسترش می‌یابد و حتی طرح جابه‌جایی و عدم تمرکز از وضعیت موجود همگی جزو مواردی است که دستان مشغول مطالعه روی آنها هستند. طبیعتاً نخستین رویکرد و نگاه ما این است که بازار از حوادث احتمالی‌ای که ممکن است رخ دهد، ایمن شود و امکان دسترسی و توزیع ظرفیت‌های امداد و نجات‌به‌خوبی صورت پذیرد. نکته بعدی که بسیار مهم است تفکیک ترکیبات بازار است. حدودا تا یک‌ماه آینده باید بتوانیم محصول اولیه از این کارها مطالعاتی را استخراج کنیم تا مبنایی برای تصمیم‌سازی‌ها و طرح‌های بعدی باشد.»

تیشه نوسازی روی بافت‌های فرسوده

مدیریت شهری با ارائه مشوق‌های ویژه قصد دارد، بناهای ناپایدار را به ساختمان‌های ایمن و استاندارد تبدیل کند

املاک یکی از راهکارهای نوسازی است که مورد استقبال شهروندان به‌ویژه ساکنان املاک ریزدانه قرار گرفته و از سوی دیگر به‌گفته حمیدرضا صامری، معاون شهرسازی و معماری شهرتد تهران الزام برنامه چهارم حرکت در مسیر جمعیت و بلوکسازی است. او به همشهری گفت: «از کل بافت فرسوده (۵۰۰هکتار) ۴۸درصد نوسازی شده و ۵۲درصد نیاز به نوسازی دارد؛ بنابراین با مشوق‌های پیش‌بینی شده سعی داریم شهروندان را به این کار ترغیب کنیم؛ چراکه زلزله‌خیزی شهر تهران این موضوع را به‌ضرورت تبدیل می‌کند و امیدواریم با همکاری شهروندان شاهد تحولات خوبی در این حوزه باشیم.» به‌گفته او، سال گذشته ۳۷مورد جمعیت‌املاک بالای ۲۰۰مترمربع انجام شده که در حوزه شهرسازی بی‌نظیر بوده است.

۸مشوق نوسازی

- تخفیفات ویژه عوارض پروانه ساختمانی
- وام ۴۵۰میلیون تومانی دولت
- تخفیف ۵درصد حق‌الزحمه ناظر سازمان
- نظام‌مهندسی
- یک‌طبقه نشویی به املاک بالای ۱۰۰متر
- ساخت ۲طبقه به املاک ۵۰تا ۱۰۰متر که امکان جمعیت ندارند

ارائه رایگان کل مساحت بن‌بست در صورت جمعیت‌تامی املاک واقع در کوچه بن‌بست

- ۲طبقه نشویی در صورتی که مساحت کل جمعیت به ۴۰۰متر برسد
- ساخت پارکینگ‌های محلی برای تأمین جای پارک خودرو در بافت‌های فرسوده و ریزدانه

یکشنبه ۱ مرداد ۱۴۰۲
شماره ۸۸۳۷

حمل‌ونقل

جمع‌آوری سرعت‌گیرهای اضافی

مدیرکل حمل‌ونقل عمومی و امور مناطق شهرداری تهران از جمع‌آوری سرعت‌گیرهای مزادد شهر تهران خبر داد. به گزارش همشهری، مهدی گلشنی درباره وضعیت سرعت‌گیرها در تهران گفت: استفاده از سرعت‌گیر برای ایمن‌سازی حرکت عابران پیاده است و یکی از روش‌هایی است که سالیان سال مورد استفاده قرار گرفته است. البته بعضاً در استفاده از سرعت‌گیر زیاده‌روی شده است؛ به همین علت در مکان‌هایی که شاید می‌شد با استفاده از روش‌های دیگر همچون سرعت‌گاه‌های مجازی از خط‌کشی عابر پیاده و... ایمن‌سازی انجام شود، با سرعت‌گاه، محل را ایمن کردند.

وی با بیان اینکه بررسی‌ها نشان داده است که بسیاری از المان‌های موجود در شهر، به‌صورت مزاداد نصب شده است، افزود: در حال حاضر در حال شناسایی المان‌های مزاداد در سطح شهر هستیم که شامل تردها، گار دریل‌ها، چراغ‌های راهنمایی و... است. همچنین سرعت‌گاه‌های مزاداد نیز در حال شناسایی هستند تا در مواردی که واقعا ضروری نبوده است، جمع‌آوری شوند. مدیرکل حمل‌ونقل عمومی و امور مناطق شهرداری تهران در مورد زمانبندی اجرای این کار، گفت: این کار را با عنوان پروژه حذف المان‌های مزاداد ترافیکی برای سال ۱۴۰۲ تعرف کردیم که تا پایان سال اجرا می‌شود.



خبر

برقی شدن، راه‌برون‌رفت از چالش‌های شهرنشینی

رئیس سامانه مدیریت شهری و نظارت همگانی (۱۳۷ پلاس) که اخیرا در کنفرانس بین‌المللی برق ۲۰۲۳ شرکت داشته، برقی شدن امور شهری را راهکار برون‌رفت از چالش‌های شهرنشینی دانست و گفت: «یکی از چالش‌های مطرح در دنیا، افزایش شدید دمای کره زمین به‌دلیل استفاده بیش از حد از سوخت‌های فسیلی و انتشار گازهای گلخانه‌ای است. کشورها و ملت‌ها برای برون‌رفت از این چالش باید به سمت برقی‌سازی امور پیش بروند تا مخاطرات زیست‌محیطی کاهش یابد.» رضا ناصرعی مقاله خود را با محوریت فناوری‌های هوشمند برای مهندسی برق در یک شهر هوشمند با هدف برون‌رفت از مخاطرات زیست‌محیطی و با موضوع «سیستم تشخیص زواله با استفاده از یادگیری عمیق در شهرهای هوشمند» در این کنفرانس ارائه داد. رئیس سامانه ۱۳۷ پلاس همچنین با اشاره به اینکه موضوع بافت‌یافت، مهم‌ترین محصول در مدیریت پسماند است که از هدر رفت سرمایه‌های ملی جلوگیری می‌کند و مصرف موادخام و انرژی را کاهش می‌دهد، گفت: «کشورهای آسیایی در صدر فهرست بزافت‌یافت‌یافته در جهان قرار دارند که در این میان، کره‌جنوبی با ۴۹درصد باف‌یافت، سنگاپور با ۴۷درصد و هنگ کنگ نیز با ۴۵درصد باف‌یافت، رتبه سوم را به‌خود اختصاص داده‌اند.» به‌گفته ناصرعی، یکی از دستاوردهای این سفر، حرکت به سمت برقی‌سازی مدیریت شهری در ارائه خدمات و کاهش آلاینده‌های زیست‌محیطی است.

در شهر

تئاتر شهر محصور نمی‌شود



سخنگوی شورای اسلامی شهر تهران گفت: دیوارکشی و محصورشدن به شکلی که برخی تصور می‌کنند به هیچ‌عنوان برای تئاتر مطرح نیست. طرح‌هایی در سازمان زیباسازی شهر تهران آماده شده و مجموعه وزارت فرهنگ و ارشاد هم اخیرا طرح دیگری را آماده کرده است که باید بررسی شود. اینها قابلیتی خواهد داشت که حریم مجموعه فرهنگی تئاتر شهر را از ورود بی‌ضابطه حفاظت کند.

به گزارش همشهری، علیرضا نواعلی گفت: آنچه مجموعه مدیریت شهری درنظر دارد، این است که چون اطراف تئاتر شهر و بوستان دانشگاه محل برگزاری رویدادهای اجتماع‌محور است، حصارکشی و دیوار حالت جداکننده به شرایط و وضعیت این مجموعه آسیب می‌زند. در طرح‌های جایگزین از ظرافتی استفاده شده است که به نوعی جدایی را با هدف حفاظت و حراست از مجموعه محقق کند. وی با اشاره به یکی از مشکلات مربوط به دستفروشی، اضافه کرد: در ضلع شمال‌غربی پارک لاله، تعدادی از غرفه‌ها برای اسکان موقت دستفروشان تشکیل شده که سال‌هاست باقی مانده و دیگر قابل جابه‌جایی نیست و به یکی از معضلات منطقه ۶ تبدیل شده است. دستفروشانی که قرار بود به‌طور موقت از این غرفه‌ها استفاده کنند، با گذشت زمان برای خودشان حق قائل شدند. ادوار مختلف شهرداری تهران می‌توانسته است این معضل را حل کند.