ارائه مشاوره به مشاغل خانگی با سامانه ۱۳۷

احمد احمدی‌صدر، مدیرعامل سازمان خدمات و مشارکت‌های اجتماعی شهرداری تهران: فردی که دارای مشاغل خانگی است و نیاز به مشاوره و آموزش دارد می‌تواند از طریق سامانه ۱۳۷ مشاوره تلفنی و حضوری دریافت کند.

آسفالت‌ریزی ۴۰ هزار تنی در سطح منطقه ۴

علی‌اصغر کمالی‌زاده، شهردار منطقه ۴: سال گذشته ۴ هزار تن آسفالت‌ریزی انجام شد و امسال نیز تا امروز ۴۰ هزار تن آسفالت‌ریزی دیگر نیز انجام شده است. در این اقدام و در اصلی‌ترین معابر، بخشی از بزرگراه شهید باقری، خیابان‌های استخر و فرجام، دماوند، رجایی و ... آسفالت مکانیزه شدند.

فراهم‌شدن مخازن پسماند در مرز خسروی

مسعود نصرتی، شهردار منطقه ۲۲: در مرز خسروی تنها در یک مرحله ۷۵ مخزن پسماند در قالب ۲۵ مخزن فلزی و ۵۰ مخزن از جنس پلاستیکی فراهم شده و این مخازن در معابر مسیر تردد زائران نصب شده‌اند؛ همچنین خودروی جمع‌آوری پسماند نیز مکانیزه شد و در این منطقه مرزی مستقر است.

افتتاح بخش‌های جدید درمانی در تهران

امیر حاجی نورمحمدی، مدیرعامل شرکت شهر سالم: بخش‌های درمانی درمانگاه‌های شرکت شهر سالم در پلاک بسته‌های مختلف در شصت و هشتمین روشهید امید و افتتار شهرداری تهران که امروز شنبه ۴ شهریور برگزار می شود، افتتاح خواهند شد.

یادداشت — مهدی صدافتی*

بهسازی روکش آسفالت معابر بزرگراهی شهر تهران

سازمان مهندسی و عمران شهر تهران همچون سنوات گذشته و در راستای انجام وظایف و اهداف خود نسبت به ساخت، تکمیل و بهسازی شبکه معابر بزرگراهی شهر تهران در حال خدمت‌رسانی است که به‌طور کلی می‌توان این خدمات را به ۳ گروه اصلی ساخت و تکمیل شبکه و تقاطعات بزرگراهی، بهسازی عمقی و اساسی بزرگراه‌ها و بهسازی سطحی بزرگراه‌ها تقسیم کرد. در خصوص ساخت و تکمیل شبکه و تقاطعات بزرگراهی و همچنین بر اساس نیازها و اولویت‌های شناسایی شده توسط معاونت فنی و عمرانی شهرداری تهران که می‌تواند به ساخت و یا تکمیل دسترسی‌های تقاطعات و شبکه بزرگراهی براساس نقشه‌ها و مدارک مصوب سازمان مشاور فنی و مهندسی شهر تهران اقدام می‌کند.

روسازی‌های اجراشده در این بخش متناسب با شرایط توپوگرافی منطقه، وضعیت بستر موجود و شرایط ترافیکی به روش‌هایی چون تثبیت بستر، RCC و یا اجرای لایه‌های دانه‌ای اساسی و زیراساس و سپس اجرای روبه‌های آسفالتی انجام می‌گیرد که این امر مطابق با نقشه‌های طراحی شده و مصوب و با طول عمر بهره‌برداری ۱۰ سال اجرا می‌شود. در خصوص بهسازی عمقی و اساسی بزرگراه‌ها در شرایطی که امکان انسداد چندین روزه (حداقل ۱۰ روز) کل و یا بخشی از محور وجود داشته باشد و نتایج مطالعات انجام شده حاکی از وجود ضعف در لایه‌های زیرین باشد از این روش استفاده می‌شود. راهکارهای موجود در این حالت شامل تثبیت بستر، FDR (بهسازی عمقی)، RCC (بتن غلتکی) و سپس اجرای لایه‌های آسفالتی است. طول عمر بسیار پایین شده در این حالت بین ۱۰ تا ۲۰ سال پیش‌بینی شده است. در خصوص بهسازی سطحی بزرگراه‌ها و براساس نتایج سامانه PMS، این سازمان نسبت به بهسازی سطحی که عمدتا شامل درزگیری و لکه‌گیری سطح رویه است، اقدام می‌کند. این روش به منظور افزایش سطح خدمات‌رسانی و کاهش تصادفات احتمالی در معابری که امکان انسداد طولانی‌مدت را ندارد پیشنهاد می‌شود. طول عمر پیش‌بینی شده در این حالت با توجه به اینکه بهسازی صرفا در لایه‌های بالایی انجام می‌گیرد کمتر از سایر روش‌های اشاره شده است.

* سرپرست سازمان مهندسی و عمران شهر تهران

شورا

از شورای شهر چه خبر؟

اعضای شورای شهر تهران در چند روز گذشته، با رسانه‌های مختلف درباره موضوعات متفاوتی از جمله آخرین وضعیت جز چنایه و رفع مشکل ماشین‌های تاکسی پاتوان اظهارنظرهایی داشتند.

آخرین وضعیت اقدامات مدیریت شهری در مرز چذابه

علیرضا نادعلی، سخنگوی شورای شهر تهران: در مرز چذابه که چوبی‌ترین مرز است، منطقه ۳ شهرداری تهران مستقر بوده و خدمات خوبی نیز به زائران اربعین حسینی(ع) ارائه می‌دهد. در حدود ۷۰۰ متر از پایانه مرزی بین ایران و عراق سایه‌بان مجهزی برای رفاه خل زائران ایجاد شده است که مجهز به کولر و مه‌پاش است، حدود ۴ هزار متر زمین با همکاری استانداری خوزستان در اختیار شهرداری تهران قرار گرفته است. تاکنون ۲ هزار و ۵۰۰ مترمربع مطابق قرارداد تهیه شده توسط معاونت فنی و عمرانی شهرداری تهران این سازمان نسبت به ساخت و یا تکمیل دسترسی‌های تقاطعات و شبکه بزرگراهی براساس نقشه‌ها و مدارک مصوب سازمان مشاور فنی و مهندسی شهر تهران اقدام می‌کند.

روسازی‌های اجراشده در این بخش متناسب با شرایط توپوگرافی منطقه، وضعیت بستر موجود و شرایط ترافیکی به روش‌هایی چون تثبیت بستر، RCC و یا اجرای دانه‌ای اساسی و زیراساس و سپس اجرای رویه‌های آسفالتی انجام می‌گیرد که این امر مطابق با نقشه‌های طراحی شده و مصوب و با طول عمر بهره‌برداری ۱۰ سال اجرا می‌شود. در خصوص بهسازی عمقی و اساسی بزرگراه‌ها در شرایطی که امکان انسداد چندین روزه (حداقل ۱۰ روز) کل و یا بخشی از محور وجود داشته باشد و نتایج مطالعات انجام شده حاکی از وجود ضعف در لایه‌های زیرین باشد از این روش استفاده می‌شود. راهکارهای موجود در این حالت شامل تثبیت بستر، FDR (بهسازی عمقی)، RCC (بتن غلتکی) و سپس اجرای لایه‌های آسفالتی است. طول عمر بسیار پایین شده در این حالت بین ۱۰ تا ۲۰ سال پیش‌بینی شده است. در خصوص بهسازی سطحی بزرگراه‌ها و براساس نتایج سامانه PMS، این سازمان نسبت به بهسازی سطحی که عمدتا شامل درزگیری و لکه‌گیری سطح رویه است، اقدام می‌کند. این روش به منظور افزایش سطح خدمات‌رسانی و کاهش تصادفات احتمالی در معابری که امکان انسداد طولانی‌مدت را ندارد پیشنهاد می‌شود. طول عمر پیش‌بینی شده در این حالت با توجه به اینکه بهسازی صرفا در لایه‌های بالایی انجام می‌گیرد کمتر از سایر روش‌های اشاره شده است.

* سرپرست سازمان مهندسی و عمران شهر تهران

پروژه‌های پایتخت در مسیر پیشرفت

معاون برنامه‌ریزی شهردار تهران در گفت‌وگو با همشهری آخرین وضعیت پروژه‌ها را تشریح کرد

گزارش — زینب زینال زاده، روزنامه‌نگار

یکی از برگ‌های برنده مدیریت شهری در هر دوره‌ای اجرای پروژه‌های ریز و درشت در پایتخت است؛ پروژه‌هایی که گاهی به باز شدن گره‌های ترافیکی و مناسب‌سازی ارتباط دارد و گاهی از آن فراتر می‌رود و خودروهای خدماتی و عمرانی را نیز دربرمی‌گیرد. فراموش نکنیم اجرای هر یک از این پروژه‌ها باید در برنامه توسعه دیده شود و انجام هر کدام، یک گام روبه‌جلو برای اجرای دیگر پروژه‌های توسعه شهری است؛ حال اینکه وضعیت مدیریت شهری ششم در اجرای هر یک از این پروژه‌ها در چه جایگاهی قرار دارد، سؤالی است که بناست بدان بپردازیم.

وضعیت پروژه‌ها و اعتبارات طبق سامانه مدیریت و کنترل پروژه (۱۴۰۲)

- کل اعتبارات تملک دارایی سرمایه‌ای شهرداری تهران: **۳۷,۰۰۰ میلیارد تومان**
- اعتبارات تملک دارایی شهرداری مناطق ۲۲ گانه: **۸۰۲۵ میلیارد تومان** (۲۲٪ از کل)
- اعتبار پروژه‌های من شهردارم مناطق ۲۲ گانه: **۲۴۷۸ میلیارد تومان** (۱۲۵۵ پروژه)
- اعتبار پروژه‌های مستمر: **۳۲۶۴ میلیارد تومان** (۸۱۷ پروژه)
- اعتبار پروژه‌های توسعه محلی: **۱۳۵۴ میلیارد تومان** (۱۰۸۸ پروژه)
- اعتبار پروژه‌های نیمه‌مستمر: **۳۴۰۷ میلیارد تومان** (۴۳۲ پروژه)

وضعیت پروژه‌های من شهردارم مناطق ۲۲ گانه

تعداد کل	خاتمه یافته	در حال اجرا	مرحل انعقاد قرارداد
۱۲۵۵ پروژه	۳۶۲ پروژه	۳۹۳ پروژه	۵۰۰ پروژه

تحقق حداکثری احکام سال اول برنامه چهارم

مجید باقری، معاون برنامه‌ریزی، توسعه نیروی انسانی و امور شورا شهرداری تهران درباره وضعیت برنامه چهارم شهر تهران به خبرنگار همشهری می‌گوید: «اگر بخواهم درباره برنامه چهارم بگویم، این برنامه با زحمات و اهتمام بسیار هوشمندانه اعضای شورای شهر و مدیران شهرداری طراحی و نهایی شده است. برای نخستین بار به‌صورت ۴ ساله طراحی شده که در سنوات گذشته ۵ ساله بوده است. در زمانی که برنامه را تصویب می‌کردیم در سال اول برنامه قرار داشتیم و احکام و ماده‌هایی در برنامه وجود داشت که شهرداری باید با جدیت دنبال می‌کرد. برهمین اساس احکامی که مرتبط با سال اول بود تحقق حداکثری داشت و تلاش ما این است که با تشکیل دبیرخانه برای تحقق احکام سال دوم نیز موفق‌تر عمل کنیم.»

برنامه‌ریزی برای اجرای فاز دوم «من شهردارم»

شهرداری تهران در این دوره برای تحقق رویکرد مردمی‌سازی مدیریت شهری، پویش «من شهردارم» را اجرایی کرد تا زمینه برای مشارکت شهروندان در انتخاب و اولویت‌بندی پروژه‌های محلات فراهم شود. با همین رویکرد از ۲۲۳۷ پروژه تهیه شده دارایی سرمایه‌ای شهرداری تهران، ۱۲۵۵ پروژه در قالب طرح «من شهردارم» توسط شهروندان مناطق ۲۲ گانه تعیین و اجرای آنها توسط مناطق آغاز شده است تا شهروندان شاهد پویایی شهر باشند. مجید باقری، معاون برنامه‌ریزی شهردار تهران در جریان تشریح آخرین وضعیت پروژه‌ها و تأمین اعتبارات عنوان کرد که پروژه‌های من شهردارم تا زمان تهیه این گزارش، پیشرفت فیزیکی ۳۸ درصدی داشته‌اند که براساس زمانبندی‌های انجام شده این پیشرفت خوبی است. او می‌گوید: «تجربه «من شهردارم» به‌عنوان یکی از اقدامات راهبردی برای تحقق مردمی‌سازی اداره شهر بود که در فاز اول دنبال شد. شهروندان و کارکنان شهرداری نیز بر آن اهتمام داشتند، چراکه در پاره زمانی محدودی که مشخص کردیم میزان مشارکت خوبی را دریافت کردیم. بیش از ۳۵۰ هزار نفر در ۲ روز (نیت نظر و حضور) را در سامانه داشتند که ۱۵۰ هزار نظر ارائه شد و ذهنیلون رکورد برای ثبت مولفه‌های پیشنهادی داشتیم که همه این موارد باعث شد شهرداری تهران تجربه خوبی برای فاز ۲ «من شهردارم» داشته باشد. در فاز دوم در ۴ گام پیش می‌رویم، در گام اول فراخوان می‌دهیم تا افرادی که پیشنهاد پروژه دارند اقدام کنند که البته نخبگان بیشتر مشارکت خواهند کرد و ما امکان‌سنجی تحقق پروژه را دنبال می‌کنیم و در گام دوم از شهروندان می‌خواهیم اولویت‌های خود را در اجرای پروژه‌ها مطرح کنند؛ در این دوره زیرساخت‌های خود را قوی‌تر خواهیم کرد و تلاش می‌کنیم تا مشارکت یک میلیونی شهروندان را داشته باشیم.»

پروژه‌های پایتخت در مسیر پیشرفت

پروژه‌ها اعم از عمرانی، خدماتی، ترافیکی و... در راستای نیاز شهر و شهروندان اجرایی می‌شوند که مدیریت شهری از طریق معاونت‌ها کردن آنها می‌تواند ظرفیت‌های جدیدی ایجاد کند یا خدمت‌رسانی به شهروندان را توسعه دهد. از این رو پروژه‌ها در قالب‌های مشخصی اولویت‌بندی می‌شوند تا رصد و پایش آنها به طور مستمر و منظم صورت گیرد. به گفته مجید باقری، شهرداری تهران قبل از هر اقدامی پیگیر پروژه‌های مستمر است؛ پروژه‌هایی که فعالیت‌های ذاتی مدیریت شهری اعم از روکش آسفالت، خط‌کشی معابر، بهسازی نهرها، نظافت شهر و ... را شامل می‌شوند. تمامی مناطق، معاونت‌ها، سازمان‌ها، شرکت‌ها و به‌طور کلی مجموعه شهرداری تهران پروژه‌های مستمر را در دستور کار دارند که طی سال انجام می‌شوند. ظرفیت‌های جدید در مناطق و محلات هم از طریق پروژه‌های غیرمستمر ایجاد می‌شوند. انطبار که معاون برنامه‌ریزی شهردار تهران عنوان کرد: «این پروژه‌ها غالب از نوع ساخت و توسعه هستند و سبب ایجاد ظرفیت جدید برای خدمت‌رسانی می‌شوند و باید دارای عنوان و مکان مشخص باشند؛ به‌طور مثال می‌توان به احداث مجموعه‌های فرهنگی- ورزشی، احداث ایستگاه‌های مترو و احداث بزرگراه‌ها... اشاره کرد.» پروژه‌های توسعه محلی، پروژه‌های کوچک‌مقیاسی هستند که مدیریت شهری از طریق این پروژه‌ها در حوزه آسفالت، نهر و جدول، بازیرسازی، رنگ‌آمیزی، کاشت گل و گیاه و... محلات را بهسازی می‌کند.

پایش فرایند پیشرفت پروژه‌ها در سامانه

فرایند نظارت و کنترل بر پیشرفت پروژه‌ها مطابق با اعتبار مصوب توسط کارشناسان دفتر پایش برنامه، کنترل پروژه و ارزیابی عملکرد در سامانه مدیریت و کنترل پروژه انجام می‌پذیرد. مجید باقری با بیان این مطلب تأکید کرد که بازدید میدانی و مستمر هم از پروژه‌ها صورت می‌گیرد و اطلاعات در سامانه به روزرسانی می‌شود. براساس آخرین اطلاعات (تهیه این گزارش) مناطق ۱۸، ۱۳، ۱۱ و ۲۱ به لحاظ پیشرفت فیزیکی در میان مناطق پیشتاز هستند.

آخرین وضعیت اجرایی پروژه‌های تملک دارایی سرمایه‌ای در سطح مناطق ۲۲ گانه

منطقه	تعداد پروژه	مستمر	توسعه و ساخت	توسعه محلی	فعال	در حال انعقاد قرارداد	خاتمه یافته
۱	۱۴۱	۳۹	۳۶	۶۶	۸۰	۵۲	۹
۲	۱۰۹	۴۱	۲۸	۴۰	۶۴	۴۴	۲۱
۳	۱۰۹	۴۱	۴۴	۴۶	۷۵	۱۷	۱۷
۴	۱۱۰	۳۷	۳۲	۴۱	۶۲	۴۴	۲۴
۵	۱۰۴	۳۸	۱۲	۵۴	۵۸	۳۳	۳۳
۶	۹۴	۳۷	۱۳	۴۴	۵۰	۳۹	۵
۷	۷۰	۳۵	۸	۳۵	۵۷	۱۰	۳
۸	۱۰۴	۳۵	۱۸	۵۱	۴۶	۲۵	۳۳
۹	۸۷	۹	۳۵	۱۲	۵۶	۱۸	۱۳
۱۰	۱۰۰	۳۶	۲۴	۴۰	۳۸	۴۹	۱۳
۱۱	۸۰	۳۴	۱۰	۳۹	۵۴	۱۶	۱۰
۱۲	۱۲۸	۴۱	۳۳	۵۴	۵۴	۴۱	۳۳
۱۳	۱۲۲	۳۵	۹	۷۸	۵۴	۴۴	۴۴
۱۴	۱۴۳	۳۸	۱۳	۴۳	۹۲	۶۲	۳۸
۱۵	۱۲۶	۳۵	۲۷	۶۳	۵۸	۴۰	۲۸
۱۶	۱۲۶	۳۵	۱۱	۸۰	۵۰	۸۰	۱۳
۱۷	۷۷	۳۶	۱۳	۲۸	۴۵	۲۸	۴
۱۸	۱۰۰	۳۸	۱۳	۳۸	۷۸	۴۹	۲۱
۱۹	۷۵	۳۶	۱۶	۳۴	۲۳	۲۹	۴
۲۰	۱۲۸	۴۰	۳۸	۶۰	۵۶	۶۰	۹
۲۱	۸۹	۳۶	۳۳	۳۰	۴۹	۳۰	۱۴
۲۲	۱۱۵	۴۱	۲۹	۴۵	۴۵	۶۶	۴
جمع کل	۲۳۳۷	۸۱۷	۴۳۳	۱۰۸۸	۱۲۱۴	۷۴۰	۳۸۳

عکس: همشهری/ حامد جوینی

بدرقه اربعینی‌ها

هزاران نفر از زائران اربعین حسینی از میدان آزادی بدرقه شدند

اربعین

دو هفته مانده به اربعین، «اجتماع اربعینی‌ها» در میدان آزادی تهران برگزار شد. این برنامه که مقدمات آن از مراسم محرم شهر در همین میدان آغاز شده بود، به همت شهرداری تهران و کمک دیگر ارگان‌ها به بزرگ‌ترین گردهمایی دلسادگان راهپیمایی بزرگ ایران تبدیل شد. مراسم محرم‌شهر که با سازه بزرگ آن یعنی کشتی سفینه‌النجاه و برنامه‌های گوناگون آن شناخته می‌شود برای تقویت رسانه‌ها هم با فراخوان‌هایی منتشر شد که در فضای مجازی و تلویزیون بازتاب داشت و از نوجوان‌ها دعوت کردیم که با خانواده خود در اجتماع اربعینی‌ها شرکت کنند.

اجتماع دلدادگان و اعزام خادمان

در سال‌های قبل مدتی مانده به اربعین، بدرقه راهپیمایی اعزام می‌شد. مدیرکل فرهنگی شهرداری تهران بااشاره به طرح‌های سال‌های گذشته می‌افزاید: ۲ سال پیش و در سال اول دوران مدیریت فعلی شهرداری تهران، ایین بدرقه خادمان شهرداری در حرم حضرت عبدالعظیم حسنی(ع) برگزار شد، یارسال نیز این مراسم در مصلی برگزار شد و در آن، هم مردم و هم خادمان دستگاه‌های مختلف حضور پیدا کردند و با مشارکت مصطفی زیبایی‌نژاد درباره حضور نسل‌های جوان در این برنامه می‌گویند: رویکرد اصلی برنامه هم حضور نوجوانان و دانش‌آموزان است؛ همچنان که رویکرد برنامه‌های شهرداری در محرم هم به همین صورت بود. در دهه محرم با حمایت و پشتیبانی از هیئت‌های دانش‌آموزی و اکنون نیز با اجرای ویژه‌برنامه‌هایی برای نوجوان‌ها این رویکرد تداوم یافته است. برای دعوت از نوجوان‌ها، هم با آموزش و پرورش و هم هیئت‌ها ارتباط داشتیم. از طریق رسانه‌ها هم با فراخوان‌هایی منتشر شد که در فضای مجازی و تلویزیون بازتاب داشت و از نوجوان‌ها دعوت کردیم که با خانواده خود در اجتماع اربعینی‌ها شرکت کنند.

مدیران دستگاه‌های مختلف و حضور رئیس ستاد اربعین، مراسم اعزام خادمان به صورت نمادین اجرا شد. امسال به این دلیل که مردمی‌سازی برنامه‌های اربعین به صورت بخشی از طرح‌های شهرداری قرار گرفته است، ما هم از سوی دلدادگان و تمام کسانی که به نحوی به زائران خدمت‌رسانی می‌کنند دعوت کردیم. امسال جنبه مردمی بودن مراسم بیشتر از دستگاه‌ها و ارگان‌هاست. مراسم به دلدادگان (یادعبدالله‌ع) تعلق دارد و دستگاه‌ها هم به اجرای آن کمک می‌کنند. زیبایی‌نژاد با اشاره به همکاری بخش‌های مختلف شهرداری در برگزاری مراسم ویژه ماه‌های محرم و صفر تأکید می‌کند: مراسم بدرقه اربعین به نوعی اختتامیه مراسم محرم شهر در میدان آزادی است. در این مراسم از ساعت ۱۶ تا ۱۱ هر شب ۵۰۴۰ هزار نفر شرکت داشتند و در ایام خاص مانند جمعه‌ها از ۷۰ هزار نفر هم جمعیت بیشتر می‌شد. به‌دلیل اینکه میدان آزادی در منطقه ۱۲ قرار دارد، مدیریت این منطقه بخش مهمی از امور را انجام می‌دهد و منطقه ۴ هم به‌عنوان معین مشخص شده است. همچنین دیگر مناطق کار پشتیبانی را انجام می‌دهند. شرکت مترو نیز هماهنگی‌های لازم را برای انتقال شهروندان انجام می‌دهد؛ اتوبوسرانی نیز سرویس‌هایی برای این کار اختصاص داده است.

پایتخت در ماه‌های اخیر ۳ آتش‌سوزی بزرگ را از سر گذراند که عدم‌رعایت موارد ایمنی و اطلاع ندادن بموقع به آتش‌نشانی، حجم حادثه‌ها را افزایش داد.

محل	ساختمان ۱۵۳ خیابان بهار
زمان	۱۶ اسفند ۱۴۰۱
دلیل حادثه	انبار مواد قابل اشتعال در طبقات منفی/ تغییر کاربری غیرمجاز
خسارات مالی	تخریب کامل ساختمان
خسارات جانی	شهادت یک آتش‌نشان
محل	بازار تهران (سید ولی)
زمان	۱۸ خرداد ۱۴۰۲
دلیل حادثه	انبار چسب و حلال‌های شیمیایی/ دارای ۸ اخطار ایمنی
خسارات مالی	تخریب چند بخش از بازار
خسارات جانی	یک مصدوم
محل	بازار تهران (بازار آهنگران)
زمان	۲۳ مرداد ماه ۱۴۰۲
دلیل حادثه	اتصال برق به‌دلیل سیم‌کشی نااییمن
خسارات مالی	آتش‌سوزی ۳۰ باب مغازه
خسارات جانی	۶ مصدومیت

اصل ماجرا

آتش، حریف ساختمان ایمن نشد

فیلم‌هایی از آتش‌سوزی یکی از مراکز تجاری شمال تهران در فضای مجازی منتشر شده است. فیلم نشان می‌دهد که حادثه بزرگی در ساختمان بالادیوم رخ داده و مهگران و کسانی که شاهد این اتفاق هستند از گسترش آتش و اسیب دیدن ساختمان‌ها و مردم هراس دارند. مدتی بعد از این اتفاق خبری منتشر نشد که نشان می‌داد حریق مهار شده و کسی آسیب جسمی ندیده است.

اما اصل ماجرای آتش‌سوزی در بالادیوم چه بود؟

آتش‌سوزی بالادیوم که ممکن بود منجر به حادثه وسیعی شود با واکنش صحیح شهروندان و کمک‌رسانی بموقع آتش‌نشانی مهار شد. جلال ملکی، سخنگوی سازمان آتش‌نشانی در این‌باره به همشهری گفت: «اطلاع‌رسانی بموقع به سازمان آتش‌نشانی باعث شد که نیروها در کمترین زمان ممکن در محل حاضر شوند. از طرف دیگر وجود سیستم‌های اطفای حریق هم تأثیر خود را نشان داد.»

جلال ملکی افزود: «فایرباکس‌ها یا همان جعبه‌هایی که در طبقات مختلف نصب می‌شوند و با شلنگ موجود در آنها می‌توان آتش را خاموش کرد، در این ساختمان موجود بود و جریان آب هم به شکل صحیح از آنها برقرار بود. کپسول‌های خاموش‌کننده متعدد و متناسب با محیط هم در ساختمان قرار داشتند که مورد استفاده قرار گرفتند.» او تأکید کرد: «از طرف دیگر در این مجموعه آتش‌نشانان مقیم داشتند. (افرادی که دوره‌های آموزشی کوتاه را در سازمان آتش‌نشانی گذرانده‌اند و در هنگام حادثه اقدامات اولیه را انجام می‌دهند.) شعله از طبقه منهای یک شروع شده بود. داکت موجود در ستون آتش می‌گیرد و دود به سرعت به طبقات بالایی می‌رسد اما همزمان با رسیدن همکاران ما حریق مهار می‌شود و طبقه‌های بالایی از آتش‌سوزی در امان می‌مانند.»

ملکی گفت: «برخی از شهروندان در هنگام وقوع آتش‌سوزی با تأخیر به آتش‌نشانی اطلاع می‌دهند و در نتیجه زمانی می‌رسد که دیگر نمی‌توان حریق را مهار کرد! اما اگر اطلاع رسانی بموقع انجام شود می‌توان جلوی خسارات بیشتر چه هنگام حریق و چه ریزش چاه را گرفت.» رعایت موارد ایمنی سبب شد بالادیوم از آتش جان سالم بدر آید و ۱۰۰ نفر از شهروندان در ساعت‌های اولیه از این حادثه گذر کنند! امری که بارها از سوی مدیریت شهری عنوان می‌شود و مالکان به مباحث آتش‌نشانی توجهی نمی‌کنند. شاید اگر خیلی از ساختمان‌ها این موارد را رعایت می‌کردند امروزه دیگر با ماجرهایی از آتش گرفته مواجه نبودیم. جالب است بدانید ساختمان بالادیوم در گذشته نیز به اخبار راه پیدا کرده بود و تخلفات ساختمانی این بنا که شامل ایجاد یک بل هوایی و حرف تونل زیرزمینی بین دو بخش آن بود با حضور مأموران شهرداری در اسفند ۱۴۰۱ تخریب شده بود.

برقی‌سازی ناوگان؛ اهتمام ویژه مدیریت شهری

فرناز محمدزاده، روزنامه‌نگار

«تهران باید برقی شود»؛ تصمیمی که در این دوره مدیریت شهری، شهردار تهران بر آن تأکید دارد و در راستای تحقق این مهم، جلسات مشترک و متعددی با وزارت صمت داشته است. برقی‌سازی تمامی ناوگان، اعم از اتوبوس، تاکسی و موتور، موضوعی است که شهرداری تهران آن را با همراهی دولت دنبال می‌کند و برهمین اساس، حامل این همکاری مشترک منجر به رونمایی از اتوبوس برقی ایرانی و تزریق موتور برقی به شهر شده است. همچنین شهرداری تهران برای انتخاب تاکسی برقی با چند شرکت خودروسازی ایرانی و خارجی مذاکراتی داشته است.

طی سالیان گذشته، در سطح بین‌المللی، صنعت خودرو بر تولید خودروهای الکتریکی (EV) متمرکز شده بود. در این راستا، دولت‌ها و سیاستگذاران، فرصت‌های زیست‌محیطی و ایجاد شغل‌های شغلی را پررنگ کردند و در بخش برق، خودروهای الکتریکی به‌منظور حضور در سیستم شبکه برق رسانی برنامه‌ریزی و آماده‌سازی می‌شوند؛ به‌عنوان مثال در سال ۲۰۰۹ مطابق با دستورالعمل اتحادیه اروپا به‌منظور توسعه و بهره‌برداری از انرژی‌های تجدیدپذیر، هر کشور عضو متعهد شده است تا سال ۲۰۲۰، ۱۰ درصد انرژی مورد نیاز بخش حمل‌ونقل (غیر از حمل‌ونقل هوایی و حمل‌ونقل دریایی) را از منابع انرژی تجدیدپذیر تامین کند.

راهشدن برقی‌سازی تهران در دوره اصلاحات

تاکنون برقی‌شدن حمل‌ونقل عمومی در شهر تهران محقق نشده و مدیریت شهری پایتخت در دوره سابق، شهر را در جهت برقی شدن تاکسی‌ها، موتورها و حمل‌ونقل هوایی و حمل‌ونقل دریایی را از منابع انرژی تجدیدپذیر تامین کند.

تاکنون برقی‌شدن حمل‌ونقل عمومی در شهر تهران محقق نشده و مدیریت شهری پایتخت در دوره سابق، شهر را در جهت برقی شدن اتوبوس، تاکسی و موتور، موضوعی است که شهرداری تهران آن را با همراهی دولت دنبال می‌کند و برهمین اساس، حامل این همکاری مشترک منجر به رونمایی از اتوبوس برقی ایرانی و تزریق موتور برقی به شهر شده است. همچنین شهرداری تهران برای انتخاب تاکسی برقی با چند شرکت خودروسازی ایرانی و خارجی مذاکراتی داشته است.

طی سالیان گذشته، در سطح بین‌المللی، صنعت خودرو بر تولید خودروهای الکتریکی (EV) متمرکز شده بود. در این راستا، دولت‌ها و سیاستگذاران، فرصت‌های زیست‌محیطی و ایجاد شغل‌های شغلی را پررنگ کردند و در بخش برق، خودروهای الکتریکی به‌منظور حضور در سیستم شبکه برق‌رسانی برنامه‌ریزی و آماده‌سازی می‌شوند؛ به‌عنوان مثال در سال ۲۰۰۹ مطابق با دستورالعمل اتحادیه اروپا به‌منظور توسعه و بهره‌برداری از انرژی‌های تجدیدپذیر، هر کشور عضو متعهد شده است تا سال ۲۰۲۰، ۱۰ درصد انرژی مورد نیاز بخش حمل‌ونقل (غیر از حمل‌ونقل هوایی و حمل‌ونقل دریایی) را از منابع انرژی تجدیدپذیر تامین کند.

راهشدن برقی‌سازی تهران در دوره اصلاحات

تاکنون برقی‌شدن حمل‌ونقل عمومی در شهر تهران محقق نشده و مدیریت شهری پایتخت در دوره سابق، شهر را در جهت برقی شدن اتوبوس، تاکسی و موتور، موضوعی است که شهرداری تهران آن را با همراهی دولت دنبال می‌کند و برهمین اساس، حامل این همکاری مشترک منجر به رونمایی از اتوبوس برقی ایرانی و تزریق موتور برقی به شهر شده است. همچنین شهرداری تهران برای انتخاب تاکسی برقی با چند شرکت خودروسازی ایرانی و خارجی مذاکراتی داشته است.

طی سالیان گذشته، در سطح بین‌المللی، صنعت خودرو بر تولید خودروهای الکتریکی (EV) متمرکز شده بود. در این راستا، دولت‌ها و سیاستگذاران، فرصت‌های زیست‌محیطی و ایجاد شغل‌های شغلی را پررنگ کردند و در بخش برق، خودروهای الکتریکی به‌منظور حضور در سیستم شبکه برق‌رسانی برنامه‌ریزی و آماده‌سازی می‌شوند؛ به‌عنوان مثال در سال ۲۰۰۹ مطابق با دستورالعمل اتحادیه اروپا به‌منظور توسعه و بهره‌برداری از انرژی‌های

یادمون نرود!

اتوبوس برقی ایرانی
- رونمایی: در اسفند **۱۴۰۰**
- ظرفیت باتری: **۳۵۰ کیلووات** ساعت
- امکان پیمایش: **۲۵۰ کیلومتر** با هر بار شارژ
- میزان کاهش مصرف سوخت: **۴۰,۰۰۰** لیتر در سال
- ورود **۲۰۰ دستگاه** به خط تا پایان سال ۱۴۰۲

موتور برقی ایرانی
- رونمایی در اسفند **۱۴۰۱**
- تزریق **۷۰۰** موتور برقی به شرکت ملی پست
- مدت شارژ باتری: کمتر از **۳ ساعت**
- امکان پیمایش: **۸۰ کیلومتر** با هربار شارژ
- قابلیت نصب یک باتری اضافه و تعویض آن
- سرعت موتور: **۹۰ کیلومتر** بر ساعت
- عمر باتری: قابلیت **۱۰۰۰ بار** شارژ شدن

تاکسی برقی
- ورود **۱۰۰۰ تاکسی** برقی به تهران: به‌زودی
- ارائه تسهیلات ویژه به تاکسی‌های برقی
- تبدیل خودروهای کی‌امپس، جی‌سون، جک‌جی‌فور، آریزو و تارا به تاکسی برقی

نخله‌های ساختمانی؛ یک متر زیر زمین

زیرسازی مناسب و آسفالت حریم خط راه آهن تهران - تبریز پس از ۱۳ سال، جان تازه‌ای به این محل داد

همشهری‌یار — مریم قاسمی، روزنامه‌نگار

«الو... الو... سامانه ۱۳۷... اینجا آسفالت خیابان ناهموار و پستی و بلندی زیادی دارد؛ بادرگ فرشیم از سی که روی این زمین کج و معوج راه رفتیم!» تعداد این پیام‌ها انقدر زیاد شد که مدیریت شهری کارشناسان خود را وارد این محل کرد تا ببینند چه اتفاقی افتاده است و مردم چرا گلایه دارند. به‌گفته احمد نیازی، از شهروندان ساکن در محل، وضعیت نامناسب آسفالت حریم راه‌آهن تهران- تبریز، محدوده خیابان شهیدباباسلطانی حسین‌زاده و محله باغ خزانه در حوزه استحفاظی منطقه ۱۲ تهران، ریشه در گذشته دور دارد. زمانی که اهالی و خانه‌هایی بسازی در حریم خط راه‌آهن تهران - تبریز قرار گرفته بودند، شهرداری وقت با توافق و امضای این اهالی، هر کدامشان را تخریب و حریم خط راه‌آهن را آزاد کرد، اما متأسفانه در آن دوره که بیش از ۱۲ سال از آن می‌گذرد، پس از تخریب این خانه‌های قرار گرفته در حریم راه‌آهن، برای زیرسازی معبر، از نخاله‌های ساختمانی همان محل استفاده کردند و بعد با آسفالت روی آن را پوشاندند.

محمدناصر حمیدی‌نیز در ادامه صحبت‌های نیازی می‌گوید: «با اجرای طرح تملک و تخریب خانه‌های قرار گرفته در حریم خط راه‌آهن تهران - تبریز، این محدوده از اذ شد و همسطح‌س