حمایت آموزشی از کودکان کار

علیرضا زاکانی، شهردار تهران: ۳۴ مرکز پویا شهر، ویژه کودکان کار است که زیر نظر شهرداری تهران فعالیت می‌کنند و ۷ هزار و ۲۰۰ نفر را به‌عنوان کودک کار مورد حمایت و آموزش قرار می‌دهیم. در حوزه آسیب‌های اجتماعی نیز مقدماتی فراهم شده تا همه دستگاه‌ها پای کار بیایند تا مصوبات این حوزه با جدیت پیگیری شود.

افزایش ۲۰۰ درصدی صدور پروانه

مهدی هدایت، مدیرعامل سازمان نوسازی شهر تهران: با ابلاغ مشوق‌های نوسازی، آمار صدور پروانه، امسال حدود ۲۰۰ درصد نسبت به ۵ ماهه سال گذشته افزایش داشته و شاهد افزایش نوسازی در بافت‌های فرسوده هستیم. برای بازآفرینی و نوسازی بافت‌های فرسوده باید ۳ ضلع دولت، شهرداری و مردم با هم پیش برود.

گزارش کار امروز

مهم‌ترین اقدامات مدیریت شهری، کف مناطق رخ می‌دهد و همشهری در پی مطالبه‌گری از شهرداری‌های مناطق است تا مشخص شود هر منطقه در هر روز چه اقدامی انجام داده است.

منطقه ۱
سیدمهدی صباغ
روز چهارشنبه از پروژه ورزشی قائم بازدید کردم. این پروژه بالغ بر ۷ هزار و ۵۰۰ مترمربع از بزرگترین پروژه‌های ورزشی شهر تهران است که تاکنون ۸۰ درصد پیشرفت فیزیکی داشته و تا پایان سال فعالیت عمرانی دارد.

منطقه ۲
مهدی صالحی
همراه با سخنگوی شورای شهر تهران و مدیرعامل سازمان آتش‌نشانی شهرداری تهران با حضور در منزل آتش‌نشان جانباز، پرویز پورنجفی از ایثار و رشادت‌های ایشان تجلیل کردیم.

منطقه ۳
حمید جوانی
در جلسه کمیته درآمدی به‌منظور پیگیری مصوبات جلسه قبل و تصمیم‌گیری درخصوص موضوعات درآمدی با حضور معاونین شهرسازی و معماری، مالی و اقتصاد شهری و مدیران مرتبط شرکت کردم.

منطقه ۴
علی‌اصغر کمالی‌زاده
بازدیدی از سطح ناحیه ۲ منطقه داشتم و به محلات مجیدیه، شمس‌آباد و کوهک سر زدم تا موضوعاتی نظیر مرمت تابلوهای ترافیکی و راهنمایی، پیگیری پیام‌های ۱۳۷+، رسیدگی به جداول و خط‌کشی‌ها، رفع نقاط پرخطر، آراستگی مخازن زباله و المان‌های شهری و... را بررسی کنم.

منطقه ۵
احسان شریفی
بازدید از باغ ایرانی انارستان که در حال طی مراحل نهایی احداث است یکی از برنامه‌های روز چهارشنبه بود و پس از آن با معاونین و مدیران منطقه به بازدید از ورزشگاه شهیدان رضایی در محله ارم رفتم و امیدوارم به زودی آماده و به سرانه ورزشی منطقه افزوده شود.

منطقه ۶
مرتضی روحانی
در راستای زنده نگه داشتن یاد و خاطره شهدا و ارج نهادن به مقام شامخ خانواده‌های معظم آنان به همراه جمعی از مدیران شهری منطقه با خانواده‌های معظم شهید محمدرضا شادروح و شهید غلامرضا ربیعی رودسری دیدار کردیم.

منطقه ۷
نصرالله آبادیان
به همراه معاونان اجرایی و شهرداران نواحی در جهت بررسی پیشرفت پروژه‌های محله‌ای «من شهردارم» از محل اجرای این پروژه بازدید کردیم و از نزدیک در جریان پیشرفت پروژه‌ها قرار گرفتیم.

منطقه ۸
فاطمه تنهایی
روز گذشته همراه با حبیب کاشانی، نماینده شورای شهر تهران جلسه ملاقات مردمی برگزار کردیم و به مطالبات شهروندان منطقه پاسخ داده شد.

منطقه ۹
محمدرحیم مرتضوی
از اجرای عملیات تراش و روکش آسفالت به‌صورت مکانیزه در منطقه بازدید کردیم. اخیرا در زیرگذر استاد معین، بلوار شهیدان و خیابان گرانمایه و همینطور کوچه‌های سیدحسینی، رسولی، نور، پالیزگیر و میرزایی روکش آسفالت اجرا شده است.

منطقه ۱۰
مهدی اخ‌الصنایع
عدم پاسخگویی

منطقه ۱۱
سید محمد موسوی
در راستای ارتقای سطح ایمنی معابر در محدوده منطقه، دریچه‌ها و سنگدال‌های فرسوده خیابان هلال احمر داخل مسیر ویژه به تعداد ۳۵ مورد مرمت و نوسازی شد و پیگیری‌های این مهم را انجام دادم.

منطقه ۱۲
وحیدرضا انارکی محمدی
با حضور در زورخانه طلاچی در کنار ورزشکاران زورخانه‌ای و پهلوانی از بانی این محل قدردانی کردم. این زورخانه یکی از مراکز قدیمی ورزش باستانی است که محل حضور قهرمانان بزرگی چون جهان پهلوان تختی، مرحوم فرهنگ دوست، پهلوان طوسی و... بوده است.

منطقه ۱۳
محمدهادی علی‌احمدی
همراه با معاون منابع انسانی و امور شورای شهرداری تهران بازدیدی از پروژه‌های منطقه داشتیم که روی موضوع تکمیل و بهره‌برداری از پروژه‌های نیمه‌تمام تأکید شد.

منطقه ۱۴
امیر یزدی
با هدف کاهش انزوای اجتماعی اقشار خاص، برنامه‌های آموزش‌محور، ویژه ناشنوایان همچون آشنایی با حقوق افراد دارای معلولیت، پویش «با دستان من حرف بزن» و... اجرا شد و در این برنامه شرکت کردم.

منطقه ۱۵
محمد شیری
پیگیر نامگذاری معبری در منطقه ۱۵ به نام استاد «حسین لرزاده»، مجری بنای آرامگاه فردوسی همزمان با هفته تهران به منظور هویت بخشی به شهر هستم و اقدامات لازم را انجام دادم.

منطقه ۱۶
محمدامین سالاری‌پور
نشستی با حضور شهرداران نواحی درخصوص مناسب‌سازی معابر داشتم که مقرر شد این موضوع برای جلوگیری از آب ماندگی با جدیت پیگیری شود.

منطقه ۱۷
رضا سیفی
جلسه‌ای با رئیس سازمان ورزش شهرداری تهران داشتم و مقرر شد مجموعه ورزشی مروارید پس از چندماه تعطیلی بازگشایی و در اختیار بانوان قرار گیرد.

منطقه ۱۸
محمد جواد خسروی
مطالعات اولیه پروژه احداث تقاطع غیرهمسطح در حد فاصل بلوار معلم تا بلوار الغدیر به اتمام رسیده است و طی جلساتی آخرین وضعیت این پروژه را بررسی کردیم. طرحی که قطعا بار ترافیک چهارراه قهوه‌خانه را کاهش خواهد داد.

منطقه ۱۹
تورج فرهادی
در راستای افزایش ایمنی تردد در معابر، اجرای عملیات خط‌کشی ممتد و منقطع در دستور کار بود که برای بررسی فرایند کار، بازدیدی از میدان وصال و خیابان‌های منتهی به آن داشتم.

منطقه ۲۰
رضا شنگی
در آیین تجلیل از موکب‌داران و خادمین پیاده‌روی جاماندگان اربعین حسینی قبله تهران شرکت کردم.

منطقه ۲۱
رضا پوریافر
در مراسمی به مناسبت روز ناشنوایان، از همکاران ناشنوای شاغل در منطقه ۲۱ شهرداری تهران تجلیل کردیم.

منطقه ۲۲
مسعود نصرتی
دستور اجرای عملیات مرمت و احداث پیاده‌رو در خیابان پروفسور سمیعی در محله شهید باقری که از دغدغه‌های اصلی شهروندان و معتمدین محلی بود را دادم و با پیگیری‌هایی که انجام دادم به‌پایان رسید.

کیف پول شهروندی در جیب تهرانی‌ها

سامانه شهرزاد با قابلیت‌های جدید برای تسریع و تسهیل دسترسی شهروندان به خدمات توسط شهرداری تهران فعال شد

گزارش
زینب زینال‌زاده
روزنامه‌نگار

رونمایی از کیف پول شهروندی، گام مدیریت شهری ششم در راستای هوشمندسازی خدمات است؛ کیف پولی که در مرحله اول روی تسهیل استفاده از حمل‌ونقل عمومی از جمله مترو هدف‌گذاری شده، اما قرار است در آینده به کیف پول چندکاره تبدیل شود. یعنی شهروندان با این کیف پول می‌توانند هزینه‌های حمل‌ونقل، مراکز فرهنگی، خرید از میادین تره‌بار، فروشگاه‌های شهروند و... را بپردازند. برای داشتن این کیف پول شگفت‌انگیز نیاز است شهروندان اپلیکیشن شهرزاد را نصب کنند. علاوه بر کیف پول، امکان پرداخت‌ها از طریق کیوآرکد در این سامانه هم فراهم شده که ایمان صادق‌زاده، رئیس مرکز تهران هوشمند در گفت‌وگو با همشهری بیشتر توضیح داده است.

عکس: همشهری/ علیرضا طهماسبی

سامانه‌ای با قابلیت‌های به‌روز

زیرساخت‌های سامانه کیف پول شهروندی پیش از این و همزمان با سامانه تهران من در شهر تهران ایجاد شده بود، اما بیشترین استفاده از این زیرساخت، صرفا برای پرداخت‌های عوارض شهری بوده است. رویکرد جدید مدیریت شهری، جاری‌سازی استفاده از کیف پول در زندگی شهری است و به همین دلیل نیاز بود تا اپلیکیشن جدیدی طراحی شود تا قابلیت‌های مدنظر مدیریت شهری را فراهم کند. به‌دلیل منسوخ بودن تکنولوژی مورد استفاده در اپلیکیشن «تهران من» و عدم‌امکان توسعه آن برای ارائه خدمات نوآورانه شهری (نظیر خرید برخط از میادین میوه و تره‌بار، فروشگاه‌های شهروند، تفکیک زباله از مبدأ، باشگاه شهروندی و پرداخت‌های خرد شهری نظیر بلیت الکترونیک مترو، اتوبوس، تاکسی، مراکز تفریحی و سینماها و مجموعه‌های ورزشی) مجموعه شهرداری تهران ناگزیر به طراحی سوپراپلیکیشن جدیدی با عنوان شهرزاد شد. همچنین در کلانشهری چون تهران نیاز به زیرساخت‌هایی است تا کسب‌وکارهای استارت‌آپ و بخش خصوصی بتوانند در آن خدمات، امکانات و ظرفیت‌های خود را ارائه دهند. البته اپلیکیشن و درگاه واحد تهران من در حال حاضر از دسترس خارج نشده است و حق انتخاب برای شهروندان وجود دارد و درصورت تمایل می‌توانند چون گذشته از امکانات آن برای پرداخت عوارض و... استفاده کنند.

تسهیل کوچ به شهرزاد

یکی از نکاتی که مدنظر شهروندان تهرانی در طراحی سوپراپلیکیشن شهروندی قرار گرفت این موضوع بود که پروفایل کاربران به‌صورت یکپارچه حفظ شود و از همین‌رو کاربران با همان نام کاربری و کلمه عبور پیشین خود امکان ورود به اپلیکیشن شهرزاد را دارند. همچنین موجودی کیف پول شهروندان نیز به‌صورت یکپارچه حفظ شده است.

یک کیف و چندین مزیت

برای سامانه شهرزاد ظرفیت‌های متفاوت و متنوع و متعددی پیش‌بینی‌شده، اما در مرحله اول کیف پول شهروندی عملیاتی شده است تا تسهیل و تسریع دسترسی خدمات به مردم فراهم شود. برای شارژ کیف پول محدودیتی وجود ندارد. شهروندان هنگام خرید اگر منصرف شدند یا بنا به هر دلیلی خواستند ثبت سفارش خود را کنسل کنند، پول به کیف شهروندی استرداد می‌شود. همچنین در آن واحد امکان انجام چند خرید یا پرداخت از کیف پول وجود دارد. کیف پول شهروندی روی گوشی همراه است و شهروندان، دیگر نگران گم‌شدن آن و از بین رفتن پولشان نیستند.

پرداخت هزینه‌های سفر درون‌شهری

در فاز اول با توجه به زیرساخت‌های فراهم شده، امکان پرداخت هزینه‌های مترو، اتوبوس‌های بی‌آرتی و تاکسی از طریق کیف پول شهروندی فراهم شده است. این کار به ۲ صورت انجام می‌شود. ابتدا شهروندان می‌توانند یکی از کارت بلیت‌های خود را از طریق ثبت شماره کارت در سامانه شهرزاد، به کیف پول خود متصل کنند. البته شهروندان باید دقت کنند چنانچه موجودی در کارت آنها وجود داشته باشد به‌دلیل برخی ملاحظات امنیتی امکان انتقال این موجودی به کیف پول وجود ندارد و بهتر است ابتدا موجودی کارت را صفر و سپس اتصال را انجام دهند. در این شیوه دیگر نیازی به شارژ کارت نیست و با قراردادن کارت روی گیت‌های مترو و اتوبوس، هزینه به‌طور خودکار از کیف پول شهروندی کسر می‌شود. شیوه دوم هم استفاده از کیوآرکد است که با نصب شهرزاد و فعال کردن کیف پول شهروندی یک کیوآرکد یونیک برای شهروندان روی گوشی همراه نمایش داده می‌شود که از طریق آن می‌توانند هزینه سفرهای درون‌شهری را بپردازند. در تاکسی هم از طریق اسکن کیوآرکد که روی تاکسی‌ها نصب شده است کرایه از کیف پول پرداخت و راننده پیامک دریافت می‌کند. البته برای تردد از سایر خطوط اتوبوسرانی شهروندان به‌طور موقت ناگزیر به روش‌های سنتی و استفاده از همان کارت‌های گذشته خود هستند.

استفاده خانوادگی از کیف پول شهروندی

امروزه استفاده اعضای خانواده از حمل‌ونقل عمومی مستلزم این است که همه اعضا کارت بلیت داشته باشند و به‌طور جداگانه کارت‌ها شارژ شود. در کیف پول شهروندی این امکان فراهم شده تا اعضای خانواده بتوانند از طریق کیف پول یکی از اعضا -پدر و مادر- هزینه سفرهای حمل‌ونقل عمومی را بپردازند. فقط کافی است پدر یا مادر کیف پول خود را شارژ کند، کیوآرکد یونیک روی گوشی همراه را پرینت بگیرد و در اختیار سایر اعضا قرار دهد. با قراردادن کیوآرکد روی گیت کنترل تردد در ایستگاه‌های مترو و اتوبوس، هزینه سفر از کیف پول کسر می‌شود.

ایجاد یکپارچگی در خریدها

مدیریت شهری از طریق کیف پول شهروندی قصد دارد در بستر پلتفرم جدید، یکپارچگی در خرید را برای شهروندان فراهم کند. براساس هدف‌گذاری‌های صورت گرفته در ماه‌های آینده شهروندان از طریق کیف پول شهروندی می‌توانند هزینه‌های خرید از میادین تره‌بار، فروشگاه‌های شهروند، مجموعه‌های ورزشی، سینما و... را پرداخت کنند. در این شیوه اعمال سلیقه در تعیین هزینه‌ها به حداقل می‌رسد و به‌نوعی سبب شفافیت در پرداخت‌ها از سوی شهروندان و درآمدهای مجموعه‌های شهرداری می‌شود.

ارسال کد ملی برای تخفیف ۵۰ درصدی

در طول سال مطابق با مصوبه شورای شهر تهران دانش‌آموزان و دانشجویان از تخفیف ۵۰ درصدی هزینه سفرهای حمل‌ونقل عمومی بهره‌مند هستند. پیش از این و برای بهره‌مندی از این خدمت نیاز بود دانش‌آموزان و دانشجویان برای فعال‌سازی کارت حضور به ایستگاه‌های مترو و یا دفاتر خدمات الکترونیک شهری مراجعه کنند. در رویکرد جدید (کیف پول شهروندی) قرار است این احراز هویت از طریق اپلیکیشن شهرزاد به‌صورت کاملا برخط صورت پذیرد. برای این کار نیاز است دانشجویان کد ملی و شماره موبایل خود و والدین دانش‌آموزان هم کد ملی فرزندان‌شان را در سامانه شهرزاد ثبت کنند. براساس زیرساخت‌های فراهم شده، استعلام از سازمان ثبت احوال، سازمان تنظیم مقررات و ارتباطات رادیویی، وزارت علوم و وزارت آموزش و پرورش گرفته می‌شود و درصورت احراز هویت، کیف پول فرد با ۵۰ درصد تخفیف تا سقف ۳۰۰ هزار تومان شارژ می‌شود. البته قرار است برای مهرماه تخفیف صددرصدی لحاظ شود. درصورت استفاده از کیف پول شهروندی برای همه شهروندان در مهرماه نیز تخفیف ۳۰ درصدی لحاظ شده که هنگام شارژ اعمال می‌شود.

شرق تا غرب پایتخت با خط ۱۰

پروژه
لیلا شریف
روزنامه‌نگار

«عملیات حفاری خط ۱۰ مترو به‌زودی آغاز می‌شود.» این خبر خوش را روز گذشته علیرضا زاکانی، شهردار تهران اعلام کرد تا از این طریق تحولی ویژه در حمل‌ونقل عمومی مسافران غرب به شرق و بالعکس را نوید دهد.

نیم‌نگاهی به آمار و اطلاعات موجود در خط ۱۰، این واقعیت را عیان می‌کند که قرار است یک خط جدید با قد و قامت بزرگراه همت (شرق و غرب)، به طول ۴۵ کیلومتر زیر زمین ایجاد شود. خط ۱۰ با ۳۳ ایستگاه از فلکه سوم تهرانپارس آغاز می‌شود و در انتها به ایستگاه وردآورد (ایستگاه تبادلی با خط ۵ مترو) خواهد رسید.

شهروندان مناطق یک تا ۵ و منطقه ۲۲ شهرداری تهران با احداث این خط می‌توانند راحت‌تر فاصله شرق تا غرب تهران را طی کنند. این خط نیز همچون سایر خطوط جدید از محل منابع غیرنقد همچون تهاتر املاک، ظرفیت مالی مجتمع‌های ایستگاهی، مشارکت بخش خصوصی و... تغذیه مالی خواهد شد تا هیچ آسیبی به روند احداث ایستگاه‌های باقیمانده در خطوط دیگر وارد نشود.

حفاری و ساخت تونل در فاز نخست خط ۱۰ (بخش غربی به طول تقریبی ۲۰ کیلومتر) با ۳ دستگاه حفار مکانیزه انجام خواهد شد و یک دستگاه حفار مکانیزه (TBM) در ایستگاه میدان دریاچه شهدای خلیج‌فارس آماده شروع عملیات حفاری است و پیش‌بینی می‌شود که عملیات حفاری به‌زودی کلید بخورد.

هرچند احتمال تغییرات جزئی در مسیر خطوط، محل و نام ایستگاه‌های جدید براساس مطالعات کارشناسی تکمیلی وجود دارد، اما براساس اطلاعات موجود می‌توان خط ۱۰ مترو را اینگونه ترسیم کرد:

عکس: همشهری/ محمد عباس‌نژاد

ایستگاه‌های هر منطقه

منطقه ۴
۱ فلکه سوم تهرانپارس
۲ شهید زین‌الدین
۳ میدان قنات کوثر
۴ هنگام
۵ شیان
۶ شهید صیاد شیرازی

منطقه ۳ و ۴
۷ پاسداران

منطقه ۳
۸ شهید کلاهدوز
۹ شهید کاوه

منطقه ۱ و ۳
۱۰ پل صدر
۱۱ الهیه
۱۲ پارک وی
۱۳ نمایشگاه بین‌المللی

منطقه ۲ و ۳
۱۴ آتی‌ساز

منطقه ۲
۱۵ فرهنگ
۱۶ کاج
۱۷ میدان کتاب

منطقه ۵
۱۸ شهید اشرفی اصفهانی
۱۹ سردار جنگل
۲۰ ایرانشهر
۲۱ جنت‌آباد
۲۲ کوهسار

منطقه ۲۲
۲۳ دهکده المپیک
۲۴ فولادوند
۲۵ میدان اتریش
۲۶ بلوار کاشان
۲۷ میدان ساحل
۲۸ دریاچه شهدای خلیج فارس
۲۹ ایران مال
۳۰ چهارباغ
۳۱ پژوهش
۳۲ شهید اردستانی
۳۳ وردآورد

مشخصات خط ۱۰ مترو

۴۵ کیلومتر طول خط
۶ ایستگاه تبادلی با سایر خطوط
۳۳ ایستگاه

عبور از مجاورت بزرگراه‌ها

شهید زین‌الدین، امام‌علی(ع)، شهید صیاد شیرازی، صدر، شهید مدرس، شهید چمران، یادگار امام، اشرفی اصفهانی، شهید ستاری، شهید باکری، شهید خرازی، شهید همدانی، بزرگراه شهید فهمیده

الو همشهری...
همشهری

حتما روزانه وقتی از محل کار تا منزل یا تا فروشگاه سر کوچه‌تان و یا حتی تا خانه دوست و آشنا تردد می‌کنید یا هنگامی که به خرید می‌روید و روزمرگی‌تان را خوب و بد می‌گذرانید. گاهی مشکلی جلوی پای شما سبز می‌شود که نمی‌دانید چطور می‌توانید آن را رفع کنید؛ مثلا آسفالت کوچه و خیابان شما خراب شده، پسماند همسایه‌تان آزاردهنده است یا موجودات موذی را در راه دیده‌اید و کلافه شده‌اید. تلفن را بردارید؛ شماره ۰۲۱۲۳۰۲۳۳۳۷ که تلفن ارتباط با خوانندگان همشهری است را بگیرید تا مسائل و مشکلات شما را از مدیران شهری پیگیری کنیم.

درخواست شهروند: منطقه ۲۲ منطقه‌ای وسیع و در حال توسعه است و به همین دلیل بیشترین حجم ساخت‌وساز اینجا اتفاق می‌افتد و این یعنی ایجاد خیابان‌های جدید که هنوز سروشکل نگرفته و رفت‌وآمد اهالی و خودروها در آن به سختی انجام می‌شود. اینها را اهالی همین شهرک‌های تازه تاسیس چیتگر، مروارید شهر و... می‌گویند و اضافه می‌کنند که عمده‌ترین خواسته ساکنانش را با معتمدان خود هم در میان گذاشته‌اند از جمله فراهم‌شدن زیرساخت‌های شهری، به‌ویژه آسفالت معابر است.

پاسخ مسئول: «مسعود نصرتی»، شهردار منطقه ۲۲ می‌گوید که بیشترین حجم معابر خاکی آسفالت شده در بین مناطق ۲۲ گانه شهرداری تهران، در منطقه ۲۲ صورت گرفته است و مثالی هم می‌آورد: «شهرک الهیه غرب طی مدت ۵ ماه چندین معبر آن، آسفالت شده است، درحالی که همین شهرک مسکونی در مدت ۵ سال گذشته تنها ۶ معبر آن مورد عملیات پخش آسفالت قرار گرفته بود.» نصرتی ۲ خبر خوش هم برای اهالی دارد و آن پخش ۴۰ هزار تن آسفالت تا پایان سال جاری در معابر محله‌های غرب تهران است که به گفته او ۱۵ هزار تن آن تاکنون محقق شده است. افزایش سهم آسفالت منطقه، خبر دوم است که به گفته شهردار با همکاری سازمان فنی و مهندسی شهرداری تهران اجرا خواهد شد.

درخواست شهروند: یکی از مشکلاتی که شهروندان محله سجاد در ناحیه ۲ شهرداری منطقه ۱۷ با آن دست و پنجه نرم می‌کنند، وجود موش در خیابان مسجد است. علت وجود موش و حشرات در این خیابان به‌دلیل نهرهای سربسته‌ای بود که فضای زیر زمین و فاضلاب را اشغال کرده‌اند و به سختی می‌توان به آنجا دسترسی داشت؛ اصلا به همین دلیل است که موش‌ها در این محل جولان می‌دهند، زاد و ولد کرده و جمعیت‌شان بیشتر و بیشتر شده است. شهروندان خیابان سجاد بارها هنگام رفت و روب و لایروبی این محل توسط نیروهای خدمات شهری متوجه ورود موش‌ها از دریچه فاضلاب به خانه‌هایشان شده‌اند و این را مهم‌ترین مشکل محله خود می‌دانند و می‌خواهند که به‌سرعت برطرف شود.

پاسخ مسئول: «اصغر صالح»، شهردار ناحیه ۲ منطقه ۱۷ تهران از اجرای عملیات عمرانی در خیابان مسجد محله سجاد خبر می‌دهد و می‌گوید: «با توجه به اینکه کلونی موش‌ها در خیابان مسجد تبدیل به مشکل بزرگ و حادی شده و این مشکل بارها توسط شهروندان به گوش ما رسیده است، تصمیم گرفتیم نهر سرپوشیده خیابان را تبدیل به کانیو کنیم. با اجرای کانیو، لوله کاروگیت به‌صورت طولی از ابتدای کوچه ۱۰۷ تا کوچه شاهرخی و در تقاطع‌های رفیع‌زاده و فرد محمدی به‌صورت عرضی انجام پذیرفت و دیگر، اهالی در این خیابان و خانه‌های‌شان موش و دیگر جانوران موذی را مشاهده نخواهند کرد.»

اجرای ۳ پروژه برای کاهش ترافیک شرق تهران

هادی حق‌بین، معاون فنی و عمرانی شهردار تهران: احداث پل روگذر شرقی - غربی میدان سبلان، پل دسترسی شمال به غرب تقاطع بزرگراه‌های شهید باقری و شهید زین‌الدین و پل دوربرگردان شمال به شمال بزرگراه شهید باقری، پروژه‌هایی هستند که تکمیل و بهره‌برداری از آنها گردش ترافیکی شرق را کاهش می‌دهند.

تشکیل شورای هماهنگی مناطق شهر تهران

علیرضا فخاری، استاندار تهران: شورای هماهنگی مناطق شهر تهران تشکیل می‌شود. این شورا تصمیمی در راستای تسهیل دسترسی مردم به مسئولان است که سطح مدیریت مناطق تهران از بُعد جایگاه سیاسی، اجتماعی و امنیتی کشور، مورد رصد و بررسی قرار خواهد گرفت.

اصل ماجرا

اصرار شهردار سابق بر یک ایده اشتباه

با توسعه اخیر ایستگاه‌ها و مسیرهای جدید مترو و ارائه طرح‌هایی برای تراموا و همینطور اضافه‌شدن اتوبوس‌های جدید به ناوگان اتوبوسرانی، باز هم برخی از مدافعان عملکرد دوره قبلی شهرداری موضوع دوچرخه‌سواری را به میان کشیدند و شهردار قبلی نیز در گفت‌وگو با یکی از روزنامه‌ها، بر استفاده از دوچرخه به‌عنوان یک مد حمل‌ونقل تأکید کرد.

اما اصل ماجرا چیست؟

درحالی که تهران با مشکل عدم‌توسعه ناوگان اتوبوسرانی و مترو دست و پنجه نرم می‌کرد مدیریت شهرداری گذشته که قادر به توسعه مترو و خرید اتوبوس نبود، دوچرخه‌سواری را به جای توسعه حمل‌ونقل عمومی تبلیغ می‌کرد که البته این پروژه با شکست مواجه شد.

به جای دوچرخه‌سواری، واگن بیاور!

اما این شکست همچنان برای شهردار پیشین تهران معنایی ندارد و در ادعایی عجیب عنوان می‌کند که دوچرخه‌سواری در ۹۵ درصد مسیرهای شهر تهران عملی است. این اظهارنظر در حالی صورت گرفت که محمد علیخانی، رئیس کمیسیون عمران و حمل‌ونقل شورای پنجم شهر تهران در واکنش به پروژه مسیر دوچرخه‌سواری در حاشیه بزرگراه شهیددوران و بزرگراه شهیدیاسینی گفت که بازدیدهای کارشناسان کمیسیون حمل‌ونقل حاکی از اجرای ناصحیح، ناایمن و خطرآفرین این پروژه دارد. غلامحسین کرباسچی، شهردار اسبق و اصلاح‌طلب تهران نیز همان زمان نسبت به اقدام و اظهارنظر شهردار وقت تهران (پیروز حناچی) واکنش نشان داد و در توییتی نوشت: «ای کاش آقای حناچی به جای دوچرخه صبح زود بدون ترافیک با ماشین می‌رفت به دفتر کارش و پیگیری و تلاش می‌کرد تا زودتر صدها واگن معطل مانده مترو به خطوط مترو ملحق شوند که صدها هزار مسافر مترو راحت‌تر و سریع‌تر برسند و ده‌ها هزار اتومبیل کمتر بیرون بیاید» اعضای شورای شهر پنجم تهران هم این ایده حناچی را به باد انتقاد گرفتند تا جایی که محسن هاشمی، رئیس اسبق شورای شهر تهران در یکی از جلسات علنی شورای شهر عنوان کرد که باید ذکر شود دوچرخه‌ها، موتور هم داشته باشند، چون دوچرخه شهردار روزهای سه‌شنبه موتوری است.

پروژه توسعه دوچرخه‌سواری در تهران توجیه‌پذیر نیست

انتقادات از طرح دوچرخه‌سواری در تهران که ایده شهردار دوره گذشته بود همچنان ادامه دارد و علی‌اصغر قائمی، عضو کمیسیون عمران و حمل‌ونقل شورای ششم شهر تهران هم با انتقاد از این ایده گفت که پروژه توسعه دوچرخه‌سواری در تهران توجیه‌پذیر نیست و بیشتر در معابر مسطح و محدوده‌های مرکزی شهر کاربرد دارد. هندسه معابر شهر تهران هم پاسخگو نیست و دلایل زیادی وجود دارد که پروژه دوچرخه‌سواری در تهران شاید نتواند خیلی موفق باشد و آثار آن را هم می‌بینید؛ به این معنا که حرف‌هایی زده شده و کارهایی انجام شده و به سلیقه مدیران وقت به این پروژه بها داده شده و توسعه مقطعی صورت گرفته اما از آنجا که ذات پروژه توجیه‌پذیر نیست به این سرنوشت دچار شده است.

توسعه دوچرخه‌های حادثه‌ساز

در همین خصوص سراغ پایه‌گذار نهضت دوچرخه‌سواری همگانی ایران رفتیم. او در این‌باره می‌گوید: «مطالعات لازم درباره توسعه دوچرخه‌سواری همگانی در چند مرحله انجام شده بود ولی باید به موازات توسعه دوچرخه‌سواری، دیگر مدهای حمل‌ونقل نیز توسعه پیدا کند. در غیر این صورت مطالعات انجام‌شده نیاز به بازنگری دارد.» آلن پطروسیان می‌افزاید: «شهرهایی که مانند تهران شیب دارند و از دوچرخه به‌عنوان وسیله حمل‌ونقل استفاده می‌کنند، زیرساخت‌های لازم را هم تامین کرده‌اند. ساده‌ترین مورد این است که دوچرخه‌ها متناسب با شهر تهیه شده‌اند نه مانند دوچرخه‌های بیدود که دنده‌ای نبودند و امکان حرکت صحیح در سربالایی را نداشتند و از ترمز لازم برای کاهش سرعت در سراشیبی هم بهره‌مند نبودند. در نتیجه حین حرکت در سربالایی با شیب یک درصد، فشار واردشده به دوچرخه‌سوار ۵ درصد بود.» این طراح وسایل حمل‌ونقل پاک می‌گوید: «دوچرخه‌هایی وارد ایران شد که با ارگونومی و ابعاد بدنی ایرانیان تناسب نداشت و متأسفانه برای اکثر آقایان ایرانی کوچک بود. این ویژگی‌ها باعث حادثه می‌شد. در این موارد باید از راهنمایی‌های شرکت‌های مشاور دوچرخه‌سواری، شرکت‌های دانش‌بنیان صنعتی داخلی و از متخصصانی مانند مربیان دوچرخه‌سواری فدراسیون استفاده کرد.» او می‌افزاید: «مسیرهای دوچرخه‌سواری حداقل ۱۰ نوع متفاوت مانند مستقل، اشتراکی و... است؛ همچنین باید امکاناتی مانند پارکینگ و اماکن سرویس‌دهی و آموزشی هم فراهم باشد و به‌صورت جامع به آن نگاه کرد.» پطروسیان می‌گوید: **«من به‌عنوان یک دوچرخه‌سوار که هدف خود را ترویج استفاده از این وسیله می‌دانم مدت‌هاست که از دوچرخه‌سواری در برخی مسیرهای تهران پرهیز می‌کنم زیرا ایمنی وجود ندارد.؛ باید درباره مسیرها تجدیدنظر کرد»**

تغییر کاربری راه‌حل رفع خطر از گودهای ناایمن

یادمون نره!

ایمنی
فرناز محمدزاده
روزنامه‌نگار

اگر بخواهیم به یکی از پروژه‌هایی که مورد توجه جدی مدیریت فعلی شهری قرار گرفته اشاره کنیم، رسیدگی به گودهای رهاشده در نقطه به نقطه شهر است که خطرات جدی را برای شهروندان و حتی سازه‌های اطراف گود به‌دنبال خواهد داشت؛ برهمین اساس ایمن‌سازی این گودها در این دوره جزو برنامه‌های مهم معاونت معماری و شهرسازی شهرداری قرار گرفت. در شهریور ۱۴۰۰ زمانی که شهرداری تهران تحویل علیرضا زاکانی شد، آمار گودهای رها شده تهران بیش از ۲۵۰ مورد بود که البته برای ایمن‌سازی آن فکری هم نشده بود.

نمونه بارز گود رهاشده و پرخطر، همان گود معروف مجاور برج میلاد است که وجود آن و بی‌توجهی به ایمن‌سازی این گود، منجر به آسیب‌رسانی به سازه برج شده بود، اما درحال حاضر این گود رفع خطر و مشکلات گذشته حل شده است. در همین رابطه معاون معماری و شهرسازی شهرداری تهران به خبرنگار همشهری، می‌گوید: طی یک‌سال گذشته روی گودهای رهاشده مدام کار می‌کنیم و بررسی‌های لازم انجام شده است. درحال حاضر ۶۰ مورد از گودها ایمن‌سازی شده و با مالکان آنان مذاکره شد؛ برهمین اساس باید گفت که به‌صورت ویژه به این موضوع ورود کرده‌ایم.

حمیدرضا صارمی، در پاسخ به سؤالی مبنی بر اینکه چرا موضوع ایمن‌سازی گودهای رهاشده با چالش روبه‌رو می‌شود، می‌گوید: ما در ایمن‌سازی گودهای رهاشده چالشی قانونی داریم؛ درواقع عمده گودهای رهاشده دارای پروانه تجاری و اداری هستند و با توجه به توسعه خریدهای اینترنتی، دیگر برای مالکان ساخت مجموعه تجاری صرفه اقتصادی ندارد، از طرفی امکان تغییر کاربری این پروانه‌ها به مسکونی به‌دلیل نظر شورای‌عالی معماری و شهرسازی، وجود ندارد؛ به همین دلیل امکان ایمن‌سازی برخی از آنان نیست.

او با اشاره به اینکه درحال حاضر مهم‌ترین چالش گودها عدم‌تغییر کاربری آنهاست، می‌افزاید: شورای‌عالی معماری و شهرسازی باید درخصوص منع تغییر کاربری پهنه‌های کار و فعالیت به مسکونی تجدیدنظر کند؛ چراکه این گودها صرفه اقتصادی ندارند و مالک این کار را انجام نمی‌دهد. معاون معماری و شهرسازی شهرداری تهران درباره مناطقی که بیشترین گودهای رهاشده را دارند، می‌گوید: در مناطق ۵، ۴، ۳، ۲ و ۱ شاهد بیشترین گودها هستیم. جلساتی با مالکان گذاشتیم و تلاش کردیم برای ایمن‌سازی گودها شرایط را هموار کنیم. مشکل پروانه یا هر مشکل دیگری دارند، حل خواهیم کرد تا هرچه سریع‌تر این گودها ایمن شوند.

به‌گفته صارمی درحال حاضر در تهران ۱۸۰ مورد گود رها شده همچنان وجود دارد که تأخیر در ایمن‌سازی آنها به‌دلیل مشکلات قانونی و عدم‌تغییر کاربری پروانه آنان از تجاری به مسکونی است.

بیشترین گودهای رهاشده در مناطق	تعداد گودهای رهاشده در یک‌سال اخیر	تعداد گودهای رهاشده در شهریور ۱۴۰۰	تعداد گودهای ایمن‌سازی شده در یک‌سال اخیر
۱، ۲، ۳، ۴، ۵	۱۸۰ مورد	۲۵۱ مورد	۶۰ مورد

با مردم

شماره تلفن ارتباطی با خوانندگان
۰۲۱۲۳۰۲۳۳۳۷

مشکل پلیس راهور با ایران‌خودرو، گریبان مشتریان را گرفته است

حدود یک‌ماه است که یک کامیون بنز صفر از ایران‌خودرو خریداری کرده‌ایم که فک پلاک شده است. معلوم نیست به چه علت پلیس راهور با کارخانه ایران‌خودرو به مشکل خورده که حاضر به پلاک کردن خودروها نیست. در حال حاضر حدود ۲۵۰۰ خودرو روی دست صاحبانشان بدون پلاک مانده‌اند. سؤال اینجاست که چرا مشتری باید درگیر این ماجراها و اختلاف نظرها بین سازمان‌ها و شرکت‌های خصوصی و دولتی شود؟

کریمی از تهران

لوله‌های غیراستاندارد، آب شهر میناب را ناسالم کرده است

سال‌هاست که به‌دلیل استفاده از تجهیزات لوله‌کشی غیراستاندارد و بی‌کیفیت، آب آشامیدنی ساکنان شهرک فرهنگ شهر میناب بی‌کیفیت و ناسالم است. ظاهرا یک پیمانکار سودجو و بی‌مسئولیت با نصب و استفاده از لوله‌های کهنه و مستعمل این مشکل را به‌وجود آورده است. با پیگیری‌های متعدد ساکنان شهرک، بنا شد که لوله‌ها و تجهیزات جدید و نو خریداری و نصب شود اما این وعده در حد حرف مانده و ظاهرا هیچ اقدامی در جهت آن صورت نگرفته است. مسلما این بی‌توجهی و غفلت ناشی از کم‌کاری مسئولان شرکت آب و فاضلاب شهر میناب است.

ساکنان شهرک فرهنگ‌شهر میناب

مدرسه دخترانه زینبیه مدیر و ناظم و معلم ندارد

مدرسه دخترانه زینبیه در خیابان زمزم در خیابان طباطبایی واقع در منطقه ۱۷ تهران با گذشت ۱۳ روز از سال تحصیلی هنوز نه مدیر دارد و نه ناظم و نه معلم کافی. خواهشمندیم هرچه سریع‌تر به این موضوع رسیدگی کنند تا فرزندانمان از تحصیل عقب نمانند.

زمانی از تهران

پیامک

ارسال پیام کوتاه خوانندگان
۰۲۱۲۳۰۲۳۹۱۶

دادگاه‌های تجدید نظر مازندران نظارت شود

از ریاست قوه قضاییه عاجزانه درخواست داریم وضعیت دادگاه‌های تجدید نظر استان مازندران را رسیدگی کنند. نزدیک به ۳ سال از رسیدگی به پرونده‌ها می‌گذرد ولی هر بار به‌دلیلی بررسی و رسیدگی به پرونده‌ها به تعویق انداخته می‌شود.

قربانی از جویبار

بیمارستان سینا، نیروی خدماتی برای جابه‌جایی بیماران ندارد

ششم مهرماه همسرم که در حادثه تصادف موتور آسیب دیده بود توسط اورژانس تهران به بیمارستان سینا منتقل شد. خوشبختانه ویزیت و معاینه توسط پزشک متعهد به خوبی صورت گرفت و مقرر شد سی‌تی‌اسکن و رادیولوژی و آزمایش خون و... انجام شود. برای این کار لازم بود مصدوم به بخش‌های مختلف بیمارستان منتقل شود که برای این کار هیچ نیروی خدماتی وجود نداشت. طبیعتا من به‌عنوان همسر ایشان تنها گزینه بودم که تخصص لازم در مورد جابه‌جایی مصدوم را نداشتم ولی چاره‌ای هم جز این کار نداشتم. چطور ممکن است بیمارستان یک بیمار بستری را به‌دست یک فرد غیرمتخصص بسپارد تا آزمایش‌ها و اقدامات پاراکلینیکی‌اش انجام گیرد؟ چرا بیمارستان نباید یک نیروی آموزش‌دیده بابت جابه‌جایی مصدومانی از این دست داشته باشد. آیا تقاضای من غیرمعقول و زیاده‌خواهی است. وقتی هم در بیمارستان خواسته‌ام را گفتم، گفتند شما دنبال شر می‌گردید و در نهایت هم خودم این کارها را با نگرانی بسیار از احتمال وارد شدن آسیب بیشتر به مصدوم انجام دادم!

علی‌اکبر فرقانی از تهران

وضعیت خدمات شهری در تبریز

تبریز زمانی پیشرو در خدمات شهری بود ولی متأسفانه اخیرا در تبریز همه خیابان‌ها پر از دست‌انداز و چاله است. این شهر برای شهرسازی با شهرهای مدرن رقابت می‌کرد. چرا به این وضع افتاده؟ شورای شهر و شهرداری تبریز اقدامی کنند.

مولوی از تبریز

پیام

تلگرام بامردم @bamardom_hamshahri

چرا سرویس اولیه خودروهای صفر کیلومتر دیگر رایگان نیست؟

همیشه رسم بر این بوده است که خریداران خودروهای صفر، جهت استفاده از سرویس اولیه خودروی شان مثل تعویض روغن و... تا مسافت یا کیلومتر معینی، به نمایندگی‌های مجاز مراجعه کنند تا این خدمات کاملاً رایگان و بدون اخذ وجه انجام شود، جالب اینجاست حالا که چندصدمیلیون تومان بابت فروش این خودروهای بی‌کیفیت از مشتری‌ها پول می‌گیرند، این خدمات را هم حذف کرده‌اند و در ازای سرویس و به‌اصطلاح چکاپ اولیه، از صاحبان خودرو پول می‌گیرند. واقعا دلیل این کار چیست؟ این مصداق بارز بی‌احترامی به مشتری است.

بلیغیان از اصفهان

زمین‌های خالی محله گیلاسلوق شهر مراغه زباله‌دانی شده است

محله گیلاسلوق شهر مراغه بالای ۵۰۰ خانوار سکنه دارد. از حدود ۱۰ تا ۱۵ سال گذشته تعدادی زمین خالی در این محله وجود دارد که به امان خدا رها شده و محل دپوی زباله و تجمع سگ‌های ولگرد و افراد معتاد است. این وضعیت خصوصا شب‌ها برای خانواده‌ها نگران کننده شده است. با پیگیری متوجه شدیم که زمین‌ها متعلق به یک ارگان دولتی است. بارها درخواست کردیم که برای تعیین تکلیف این زمین‌ها اقدامی کنند یا حداقل کف آنها را با آسفالت بپوشانند تا این همه گرد و خاک در هوا بلند نشود اما تا الان اتفاقی نیفتاده است. از مسئولان شهر مراغه درخواست داریم تا به این وضعیت نامطلوب و نگران‌کننده خاتمه دهند.

لقاییان از مراغه