

همیشه پاری

تنها نگار

برای نخستین بار در شهر تهران پلی هوشمند ساخته می شود

روی این پل برف نمی نشیند

این پل نیاز به نمک و ماسه برای برف رویی ندارد



عکس: همشهری/امیر پناهیور

چشم انداز تهران زیبا با بازنگری طرح جامع

روز گذشته به مناسبت شانزدهمین سالگرد تصویب آخرین طرح جامع تهران طرح‌های توسعه شهری مورد بحث قرار گرفت

صفحه ۱۵

انتقاد به گازوئیل‌های بی کیفیت

رئیس شورای شهر تهران می گوید گازوئیل استاندارد به شرکت اتوبوسرانی داده نمی شود

۵۰۰ppm گازوئیل تحویلی به اتوبوسرانی



۵۰۰ppm پیش بینی گازوئیل برای اتوبوس‌های تهران



۲۵ppm گازوئیل استاندارد در اروپا

صفحه ۱۶

پیشرفت پروژه‌های پایتخت به روایت آمار

باقری: شهرداری در دوره ششم مقید است تا پروژه‌ها در زمان تعیین شده به اتمام برسند و بهره‌برداری شوند

صفحه ۱۶

یادداشت

سرهنگ احسان مومنی، معاون آموزش و فرهنگ ترافیک پلیس راهور تهران



برداشتن چتر به جای خودرو در روزهای بارانی

راندگی در زمان بارندگی شرایط ویژه‌ای دارد و سلامت راننده و خودرو ۳ اصل مهم برای راندگی در شرایط نامساعد جوی است. در زمان بارندگی دید راننده کاهش پیدا می‌کند و وسایل نقلیه مجبور هستند با سرعت کمتری در معابر حرکت کنند. همین موضوع یکی از دلایل اصلی سنگین شدن ترافیک در روزهای بارانی است. همچنین در روزهای بارندگی معمولاً در لاین‌های کناری معابر به‌ویژه معابر بزرگراهی آب‌گرفتگی اتفاق می‌افتد و در نتیجه رانندگان از تردد در لاین‌های کناری خودداری می‌کنند و همین موضوع باعث می‌شود که عرض معابر در این روزها عملاً کاهش پیدا کند و این هم از جمله دلایل تأثیر گذار بر ترافیک روزهای برفی و بارانی است. مسئله بعدی که در شرایط جوی نامساعد باعث ترافیک می‌شود به حضور پر تعداد وسایل نقلیه در معابر برمی‌گردد. در شرایطی که شهروندان باید در روزهای برفی و بارانی از تردد غیر ضروری در خارج از منزل خودداری کنند، برخی‌ها که علاقه‌مند به راندگی و گردش در چنین شرایط جوی هستند با هدف تفریح سواری بر وسیله نقلیه خودشان از منزل بیرون می‌آیند و باعث تشدید بار ترافیکی شهر می‌شوند. یکی از الزامات در روزهای بارندگی، مدیریت کردن زمان سفر است، اما این موضوع اغلب از طرف مردم رعایت نمی‌شود و همگی در همان ساعات‌های روئین و مشخص هر روز از اداره یا منزل بیرون می‌آیند. این خروج و حضور یکدفعه و همزمان صیقلی و عصرگاهی به قفل شدن معابر منجر می‌شود.

عادت کرده‌ایم در روزهای بارندگی به جای اینکه کاپشن و لباس گرم بزنیم و چترهایمان را برداریم، سراغ خودروهایمان برویم. در برف و باران هم می‌توانیم از وسایل حمل‌ونقل عمومی از قبیل مترو و اتوبوس استفاده کنیم و این موضوع در کنار تقویت ناوگان عمومی به‌ویژه در شرایط جوی نامساعد، به آموزش و فرهنگسازی نیاز دارد. استفاده از حمل‌ونقل عمومی و مدیریت سفر نه تنها ترافیک شهر در روزهای بارانی را کاهش می‌دهد و از اتلاف وقت ما جلوگیری می‌کند، بلکه منجر به کاهش تصادفات و سوانح راندگی می‌شود. طبق آمارها تصادفات و سوانح راندگی در روزهای برفی و بارانی افزایش می‌یابد و این موضوع خود یکی از عوامل تشدید شدن ترافیک در برف و باران است. بر همین اساس ۲۴ درصد تصادفات در روزهای بارانی بین ساعت ۱۵ تا ۱۷ که زمان تعطیلی شرکت‌ها و ادارهاست، رخ می‌دهد. همچنین بیشترین آمار تصادفات در این روزها بین ساعت‌های ۶ تا ۹ صبح است که مردم برای رفتن به محل کار و تحصیل خودشان از منزل خارج می‌شوند. یکی از دلایل این موضوع عجله و سرعت بالا برای فرار از ترافیک و حضور بموقع در محل کار است؛ در حالی که با مدیریت سفر و خروج بموقع از منزل می‌توان این موضوع را مدیریت کرد. هنگام بارندگی اگر در محل کار یا منزل هستیم بهتر است کمی صبر و تحمل کنیم تا شهرداری و پلیس راهور اقدامات ترافیکی خودشان را انجام دهند و اگر معابر نیاز به شن و نمک پاشی دارند یا در نقطه‌ای آب‌گرفتگی رخ داده این کارها انجام شود و بلافاصله پس از شروع برف و باران وارد معابر نشویم.

سلامت خودرو نیز یکی دیگر از مواردی است که به‌ویژه در شرایط جوی نامساعد باید به آن توجه داشت. در روزهای عادی راننده حدود ۲۰ متر دید دارد، اما در برف و باران دید راننده محدودتر می‌شود. سالم بودن و درست کار کردن برف‌پاک‌کن و بخاری وسیله نقلیه در این شرایط بسیار مهم و حیاتی است؛ در غیر این صورت راننده دچار مشکل جدی می‌شود و امکان وقوع تصادف بسیار بالا می‌رود. موضوع بعدی سالم بودن سیستم ترمز و همچنین آج‌های لاستیک است. باران‌های پاییزی اسیدی است و باعث لیز شدن و اصطلاحاً شیشه‌ای شدن سطح آسفالت می‌شود و ترمز گرفتن وسیله نقلیه مانند روزهای عادی و آفتابی نیست. حالا اگر سیستم ترمز و آج لاستیک سالم نباشد، این موضوع باعث سر خوردن خودرو می‌شود و احتمال بروز حادثه در برف و باران را افزایش می‌دهد. در این شرایط سلامت چراغ‌ها نیز بسیار مهم است؛ چرا که در نیمه دوم سال روز کوه‌تاز و شب طولانی‌تر است و در این شرایط به‌ویژه در شرایط جوی نامساعد جوی که دید رانندگان بسیار محدود می‌شود، سلامت سیستم روشنایی وسیله نقلیه اهمیت دوچندانی پیدا می‌کند.

داده‌نما

گرافیک: ارش شاه‌سمندی

افتتاح نخستین خط تولید انبوه اتوبوس‌های برقی

پس از گذشت ۲ سال از رونمایی اولین اتوبوس برقی داخلی، دیروز ۷ آذر نخستین خط تولید انبوه اتوبوس تمام برقی در کشور با ظرفیت تولید سالانه ۴۰۰۰ دستگاه در ایران خودرو دیزل افتتاح شد.

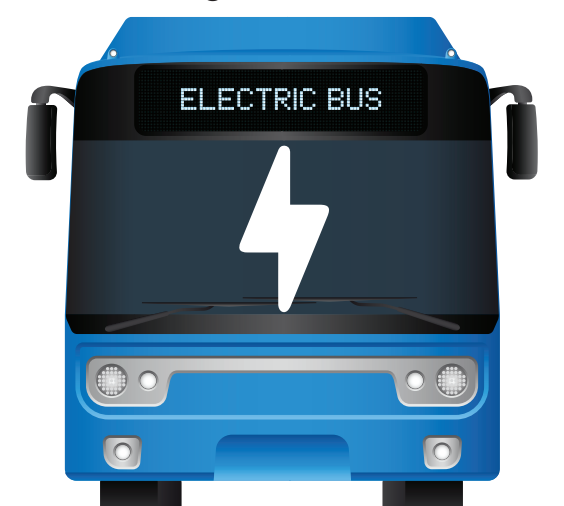
زمان تجاری شدن خودروی برقی ۱۵ سال آینده
زمان بازگشت سرمایه برقی خودروها ۵ سال آینده
میزان تولید تا پایان سال ۱۰۰ دستگاه



تفاهمنامه با وزارت کشور ظرفیت تولید انبوه اتوبوس برقی ای-آتروس سالانه ۴۰۰۰ دستگاه

۵۰۰ دستگاه اتوبوس برقی آتروس تحویل داده شود

ویژگی اتوبوس‌های تمام برقی مطابق استانداردهای بین‌المللی پر قدرت‌ترین اتوبوس برقی بالاترین ظرفیت باتری ساخت داخل



نگاه

علی اصغر قائمی، عضو شورای اسلامی شهر تهران



سامانه‌ای برای رصد کیفیت آسفالت معابر تهران

وضعیت آسفالت‌ریزی در پایتخت تغییر کرده است و همین رابطه معاونت فنی و عمران آمارهایی را اعلام کرده که آخرین آن بالغ بر یک میلیون تن است. بخش‌ها شاهد این بودم که در نقاط مختلف شهر، لکه‌گیری‌ها انجام و روکش آسفالت عوض شده و بهبود وضعیت صورت گرفته است. معاونت فنی و عمران شهرداری تهران از دیرباز موظف بوده سامانه رصد کیفیت آسفالت معابر را تحت عنوان PMS راه‌اندازی کند و به‌صورت مستمر و آنلاین مطلع شود که کیفیت کدام قطعه از کدام معبر دچار اشکال است. خودروهایی هستند که با لیزر، سطح معبر را اسکن می‌کنند عمق آسفالت، کیفیت آسفالت، ترک‌هایی که روی آسفالت ایجاد شده و هرگونه اشکال و نقصی که پدید آمده را شناسایی و دیتا را تخلیه می‌کند و مدیریت مرکز در معاونت فنی و عمران مطلع می‌شود و برنامه‌ریزی می‌کند. چون این سامانه هنوز نهایی نشده است، لذا براساس گزارش‌های مردمی ۱۳۷ و گزارش‌هایی که از سطح مناطق به‌دست می‌آید، کارها انجام و پیگیری می‌شود. امیدوارم سامانه رصد کیفیت آسفالت سطح معابر به‌زودی عملیاتی شود و مطمئنم به یکی از سامانه‌های پر کاربرد تهران تبدیل خواهد شد. طرح پایلوت آن هم طی سال‌های پیش انجام شده و کار روی روال افتاده است. باید چند دستگاه خودرو تجهیز شوند و این خودروها دائماً در سطح معابر تردد کنند و کیفیت آسفالت را برداشت و دیتاها را پایش کنند.

اگر این اتفاق بیفتد می‌توان یقین داشت که تا وقتی ترسیم آسفالت در سطح شهر تهران کاملاً علمی، تخصصی و فنی و براساس نیاز انجام می‌شود. اکنون براساس درخواست‌ها این کار صورت می‌گیرد؛ بنابراین نمی‌توان قضاوت درستی کرد که در تهران یک میلیون تن آسفالت نیاز بوده یا ۲ میلیون تن یا ۵ هزار تن. به هر حال آمار بیش از یک میلیون تن است که ان‌شاءالله این مسیر رو به بهبود و پیشرفت باشد.

راه‌اندازی سامانه در دستور کار مدیریت شهری دوره ششم است و فکر می‌کنم تیر یا مرداد بود که در معاونت فنی و عمران جلساتی داشتیم. گزارشی از پیشرفت این پروژه (راه‌اندازی سامانه PMS) دادند، ولی هنوز قابلیت فراگیری در مقیاس کل تهران را نداشتند. به این معنا که یا متمرکز است یا به هر منطقه یک دستگاه خودروی اسکن سطح آسفالت می‌دهند که دائم و مستمر این کار را انجام دهد و در نهایت هم دیتا جمع‌شده، ولی قطعاً این مسیر در حال انجام است و پیگیری‌ها هم انجام می‌شود. اگر همت شود قطعاً در این دوره مدیریت شهری می‌تواند بهره‌برداری از این سامانه را در کارنامه مدیریت ششم ثبت کند که ۲۲ دستگاه خودروی تجهیز شده می‌خواهد یا ۱۱ خودروی... بستگی به این دارد که مقدرات چقدر باشد، ولی مهم این است که سامانه‌ای وجود داشته باشد که به‌صورت خودکار کیفیت سطوح معابر را رصد کند. خودروها خاص نیستند و ون هستند که می‌توان چند کامپیوتر و فرستنده و گیرنده لیزری روی آنها گذاشت.

بذیرش آگهی ۰۱۸۱۶

بازار تخصصی در مکترو

دیده شوید

تلفات محیطی ایستگاه‌های مترو
تلفات بدنه قطار
تلفات درون واگن‌ها

گزارش تصویری

عکس‌ها: همشهری/احمد عباس نژاد

بساط‌گستری با بار مهربان

براساس ماده ۵۵ قانون شهرداری‌ها، سد معبر تخلف است و شهرداری باید با متخلفان برخورد کند. مدتی است که شهرداری تهران سامانه‌ی بساط‌گستران را در دستور کار دارد. در این میان البته به‌نظر می‌رسد بساط‌گستران کتابفروش شامل این قانون نمی‌شوند؛ از این رو خیابان انقلاب در قرق آنها قرار دارد. گرچه این بساط‌گستران محصولات فرهنگی عرضه می‌کنند و توجیهشان تلاش برای افزایش سرانه مطالعه است، اما نباید فراموش کرد قانون برای همه یکسان است و بساط‌گستران کتابفروش هم باید از این قانون (ماده ۵۵ شهرداری‌ها) تمکین کنند.

