



مردم دوباره شهر دار تهران شده‌اند

۱۶۵۰ ایده از ۱۵ مهرماه تاکنون در قالب طرح «من شهر دارم ۲» در سامانه به ثبت رسیده است



۸۸۰۰ پروژه احصا شده در من شهر دارم ۲
۷۷ درصد افزایش انتخاب طرح‌ها از سوی مردم
۳۶۷۹ میلیارد تومان اعتبار اجرای پروژه

صفحه ۱۶

اندازه‌گیری شبکه مترو با طول مسیر ریلی

۲ خط ریل مترو میان تهران و پرند، زمینه افزایش قطارهای این مسیر در آینده را فراهم خواهد کرد

➕ پاسخی به منتقدان درخصوص مسیر ریلی ۴۰ کیلومتری پرند-تهران

صفحه ۱۶

رشد ۱۰۰ درصدی پروانه‌های ساخت در بافت فرسوده

صفحه ۱۵

گزارشی از ترک فعل دستگاه‌های اصلی در قانون هوای پاک

کارنامه‌سیاه‌متهمان آلودگی‌هوا



طرح همشهری شهرام شیرازی

گزارش تصویری

زینب زینال‌زاده: روزنامه‌نگار / عکس‌ها: منا عادل

آمادگی منطقه ۳ در برابر بارش برف

روز گذشته مانور آمادگی عوامل اجرایی شهرداری منطقه ۳ در مواجهه با بارش‌های فصلی برگزار شد. بر اساس گفته‌های حمید جوانی، شهردار منطقه، ۱۵۰ دستگاه خودروی سبک و سنگین، ۲۳ دستگاه خودروی تخصصی از طرف سازمان مدیریت پسماند شهرداری تهران و ۸۴ دستگاه خودرو و نیز برای نقاط ویژه پیش‌بینی شده است. هزار نیروی خدمات شهری و هزار تن شن مخصوص، از دیگر تمهیدات منطقه هستند. انطور که علیرضا جعفری، مدیر کل خدمات شهری شهرداری تهران اعلام کرده: «۳۸۰ دستگاه خودروی برف‌روب تخصصی در اختیار مناطق قرار گرفته است.»



نگاه

مهدی وحدت‌کاره: مدیرعامل سازمان تاکسیرانی تهران

هوشمندسازی و شفافیت در سرویس مدارس استثنایی



طی سنوات گذشته مصوبه‌ای از سوی شورای شهر برای شهرداری تهران معین شده بود که حمل‌ونقل دانش‌آموزان مدارس استثنایی شامل معلولیت‌های مختلف مانند معلولیت‌های ذهنی، جسمی و حرکتی، اتیسم و... توسط سازمان تاکسیرانی انجام شود و بودجه‌ای نیز به این مهم اختصاص داده شده بود، اما در طول چند سال گذشته یعنی از وقتی که کرونا پدید آمد و شیوع پیدا کرد و حتی سال‌ها بعد از آن، این سرویس به لحاظ سیستمیک و هم به لحاظ ناوگان دچار مشکلاتی بوده به نحوی که در سال گذشته خیلی از این سرویس‌ها واقع‌البت ماند و برخی از کودکان استثنایی نتوانستند از این سرویس استفاده کنند. امسال اتفاقی که افتاد با هماهنگی با سازمان فناوری و اطلاعات شهرداری تهران سامانه‌ای با نام سامانه سپند طراحی و پیاده‌سازی شد. از سوی دیگر معاونت مالی و اقتصادی شهرداری تهران با تامین بودجه مورد نیاز و حضور شرکت خودر و سرویس به‌عنوان یکی از شرکت‌های دارای پروانه از سوی سازمان تاکسیرانی به‌صورت متمرکز مدیریت ناوگان و راننده‌ها را بر عهده گرفتند. برای نخستین‌بار در این سطح، ما ناوگان را برای سامانه ثبت کردیم و اولیای دانش‌آموزان بدون حضور در مدرسه یا سازمان تاکسیرانی یا شرکت‌های مختلف که در سنوات گذشته گرفتار آن بودیم، وارد سامانه شدند و مشخصات دانش‌آموز خود را ثبت کردند. همچنین در این اپلیکیشن که روی موبایل نصب می‌شود، میدا حرکت با همان آدرس و لوکیشن منزل دانش‌آموز و مقصد که آدرس مدارس استثنایی مشخص می‌شود صبح‌ها به سمت مدرسه و بعد از ظهرها بالعکس دانش‌آموزان جابه‌جا شوند. رانندگان هم این اپلیکیشن را نصب کرده‌اند. شبیه تاکسی‌های اینترنتی اطلاعات چند هزار دانش‌آموز، اولیای آنها و رانندگان و مدارس همگی در این سامانه قرار داده شده است. تمام این فرآیند به‌صورت شفاف و هوشمند مدیریت می‌شود؛ اتفاقی که در موضوع شفافیت افتاد، این بود که در سال گذشته تعداد این دانش‌آموزان ۷۰۰ هزار اعلام شده بود و هیچ سیستم و سامانه‌ای هم برای بررسی و صحت‌سنجی و شفاف‌سازی این آمار وجود نداشت، اما امسال با راه‌اندازی این سیستم، با وجود اینکه سامانه برای ثبت‌نام افراد جدید همچنان باز است و بارها فراخوان زدیم تا افراد واجد شرایط ثبت‌نام کنند و با اداره آموزش و پرورش استثنایی شهر تهران و شهرستان‌ها همکاری لازم انجام شد و تا به امروز حدود ۴ هزار دانش‌آموز در سامانه ثبت‌نام کرده‌اند. این موضوع نشان می‌دهد که استفاده از سامانه‌های هوشمند چقدر می‌تواند باعث شفافیت موضوع و مدیریت هزینه‌ها شود و امکان بروز تخلفات احتمالی را کاهش دهد. از این تعداد ۴ هزار دانش‌آموز ثبت‌نام شده، برخی برای نخستین‌بار است که اضافه شده‌اند و از این امکان استفاده می‌کنند؛ یعنی با اطلاع‌رسانی‌های انجام شده خبردار شدند که چنین سیستم و چنین سرویسی وجود دارد. خدا را شاکرم با حمایت سازمان تاکسیرانی، فایده‌ها و شرکت خودر و سرویس این سرویس در هر آبخش همکاری‌های لازم وجود داشت و از همان روز اول مهر توانستیم به دانش‌آموزان عزیز استثنایی سرویس رایگان حمل‌ونقل مدارس را ارائه کنیم. این قابلیت وجود دارد سرویسی که برای نخستین‌بار در کشور در چنین سطحی خدمات ارائه می‌کند، روز به روز بتواند خدمات بیشتر و بهینه‌تری را به دانش‌آموزان عزیز استثنایی ارائه دهد. برای سال آینده نیز به دنبال توسعه همین سیستم هستیم تا در سال تحصیلی جدید سرویس مدارس عمومی را هم با سامانه‌ای که برای این منظور طراحی و ایجاد شده است، آماده کرده و بتوانیم این سیستم را هم هوشمند، شفاف و قابل مدیریت کنیم. علاوه بر موضوع شفافیت، اتفاق دیگری که امسال افتاد، برطرف شدن آشفتگی‌هایی بود که در سنوات گذشته با آنها دست‌به‌گریبان بودیم. سال گذشته در این مقطع سازمان تاکسیرانی و شرکت‌هایی که خدمات ارائه می‌دادند و مدارس استثنایی، اداره آموزش و پرورش و رسانه‌های دلسوز مرتب به حوزه معلولان و کودکان استثنایی آشفتگی عجیبی را در این بخش شاهد بودیم، اما شکر خدا برای امسال این مشکلات مرتفع شده است و دانش‌آموزان سرویس‌های خودشان را دریافت می‌کنند و خیال ما نیز از این جهت راحت است که تمام سرویس‌ها و تردد‌های سامانه ثبت می‌شود و همه چیز تحت کنترل است.

داده‌نما

گرافیک: ارش شاه‌سمندی / مهدی اسماعیل‌پور: روزنامه‌نگار



افزایش مرگ با گاز

با اینکه هوای آلوده هنوز آن طور که باید سرد نشده و برف و باران جدی در تهران نباریده، اما مدیرعامل آتش نشانی تهران می‌گوید: مرگ و میر ناشی از گاز مونوکسید کربن نسبت به سال گذشته ۶۰ درصد افزایش یافته است.

نکات ایمنی که باید رعایت کنید

- خانه‌های بافت فرسوده از سیستم کنترل گاز مونوکسیدکربن استفاده کنند.
- لوله و اتصالات خروجی بخاری و زانوهای آن باید گرم باشد.
- بخاری باید دودکش داشته باشد.
- برای خانه‌ها دریچه هوا تعبیه شود.
- نور بخاری باید آبی بسوزد.
- آبگرمکن‌ها بررسی شوند که سالم باشند.
- شومینه وسیله گرمایش مناسبی نیست.



بیشترین شکل گاز گرفتگی ساکنان خانه‌های زیر ۵۰ متر در خطر گازگرفتگی

تلخ‌ترین حادثه گاز گرفتگی مرگ مادر و کودک



یادداشت

سیدمحمد مهدی میرزایی‌قمی: مدیرعامل شرکت کنترل کیفیت هوای تهران

نقشه راه گم نشود



آلودگی هوا موضوعی نیست که یکی، دوازده حل شود و در این مسیر باید به نقشه راه دقت کرد. در این عرصه با انباشت تکالیف در اجرای قانون هوای پاک مواجه هستیم. بنابراین حل این مشکل زمان مقتضی خود را نیاز دارد. با این حال باید اقداماتی انجام داد. می‌تواند برنامه‌های بلندمدت در قالب توسعه حمل‌ونقل برفی و پاک، اصلاح کیفیت سوخت، وضعیت آلودگی صنایع و نیروگاه‌ها در اولویت باشد و در کنار آن برنامه‌های کوتاه‌مدت یا اصلاحی برای کاهش اثرات آلودگی هوا داشته که از جمله آنها می‌توان به نصب فیلتر دوده روی اتوبوس‌ها، تعویض کاتالیز، آلوده خارج کردن خودروهای فرسوده و ایجاد محدودیت‌های ترافیکی اشاره کرد. این اقدامات نیاز به زمان و هزینه‌های زیادی برای اجرا دارند و بلندمدت هم نیستند. شهرداری تهران در این عرصه گامی اساسی با برقی‌سازی ناوگان برداشته است که البته این موضوع نیز در چارچوب مسئولیت اجتماعی این نهاد است. شهرداری تهران در نظر دارد در این خصوص ۱۰۰ دستگاه اتوبوس برقی، ۱۰ هزار دستگاه تاکسی برقی، ۱۰ هزار دستگاه ون برقی و ۱۰۰ هزار دستگاه موتورسیکلت برقی را به حمل‌ونقل عمومی در شهر تهران تزریق کند تا شرایط برای بهبود کیفیت هوا از طریق کنترل منابع فراهم شود.

طبق آخرین مطالعات دانشگاهی انجام شده، تهران در حال حاضر تولیدکنندگان خودروهای برقی در جهان با استفاده از پلنفرم‌های مختلف سعی در هوشمند کردن این ناوگان نیز دارند. خودروهای خرد و خودروهای متصل از جمله امکاناتی است که همراه با توسعه خودروهای برقی گسترش می‌یابد. این امکانات با هوشمندسازی ترافیک شهری منجر به کاهش گرهای ترافیکی و ناهنجاری‌های ترافیکی چشمگیر برای وضعیت ترافیک نیز می‌شوند. در این زمینه چندین پیش‌شهر در تهران سفری به چین داشت تا در حوزه نوسازی ناوگان حمل‌ونقل عمومی، تحولی چشمگیر برای تهران را تجربه‌اند. آوردن این تحول همچنین اثرات کم‌ظرفی بر کاهش آلودگی هوا خواهد داشت.

در تهران بیشترین سهم آلوده‌های منتشره تهران، حاصل تردد وسایل نقلیه است که بخش زیادی از آن را وسایل نقلیه شخصی رقم می‌زند و بخشی نیز حاصل تردد وسایل نقلیه عمومی است. اتوبوس‌ها و تاکسی‌ها به لحاظ تردد بالای روزانه در سطح شهر و نزدیک بودن به زمان فرسودگی، نیاز به نوسازی دارند. موتورسیکلت‌های کار نیز تردد بالایی دارند که در صورت برقی‌سازی این ناوگان، تا ۶۵ هزار تن از آلوده‌های سالانه تهران گلسته خواهد شد.

البته نباید فراموش کرد که در حوزه برقی‌سازی حمل‌ونقل هم عمده‌ترین وظایف مربوط به وزارتخانه‌های صمت و نیروست. وزارت صمت وظیفه تشویق تولیدکنندگان خودرو و موتورسیکلت به تولید محصولات برقی را دارد. همچنین در حوزه واردات نیز تسهیلات لازم از جمله صفر کردن سود بازرگانی باید از طریق وزارت صمت انجام شود. در کنار این موضوع وزارت نیرو متولی اصلی ایجاد زیرساخت شارژ وسایل نقلیه برقی است. همچنین تأمین برق این ایستگاه‌ها و بار اضافی ناشی از فعالیت وسایل نقلیه برقی بر عهده وزارت نیروست، اما در کنار این موارد برای تسهیل در توسعه وسایل نقلیه برقی و جبران اختلاف قیمت آن با نوع بنزینی و گازوئیلی جهت ترغیب مصرف‌کنندگان، ارائه تسهیلات و کمک‌های بلاعوض از جانب دولت ضروری است و این موضوع باید از طریق وزارتخانه‌های نفت، اقتصاد و سازمان برنامه و بودجه پیگیری شود. در کنار متولیان اصلی حوزه برقی‌سازی، وزارت کشور و شهرداری‌ها نیز که مسئولیت توسعه ناوگان حمل‌ونقل عمومی را دارند، در صورت مهیا بودن شرایط و زیرساخت‌ها می‌توانند از ناوگان برقی در حمل‌ونقل عمومی درون شهری استفاده کنند.

در انتها این نکته را یاد آور می‌شوم که طبق قانون هوای پاک، بر اساس آمارهای دیوان محاسبات و سازمان بازرسی کل کشور، همه دستگاه‌های مسئول شناسایی شده، اما عمده مسئولیت‌ها بر عهده دستگاه‌های اجرایی است و نامی از شهرداری تهران در قانون هوای پاک برده نشده است. برای همین رسانه‌ها، افکار عمومی و نهادهای مسئول باید مطالبه جدی خود را برای بهبود کیفیت هوای شهرهای خود به‌نحو مؤثرتری پیش ببرند.



6 260641 200359



6 260641 200014