

چهره شهر به زودی پاک می شود

معتادان متجاهر، کودکان کار، تکدی گری، فساد اخلاقی و حاشیه نشینی از اولویتهای قرارگاه اجتماعی هستند

+ خبرهای خوش شهردار برای تهرانی ها



صفحه ۱۵

پایتخت یلدایی شد

شهرداری تهران برای بلندترین شب سال برنامه های متنوعی پیش بینی کرده است

+ جزئیات برنامه های شهرداری در سطح تهران

- ۸۵ امان شهری**
برای اطمینان نمای شهرداری نصب شد
- ۱۰۶ برنامه**
در مراکز خاص اجرا شد
- ۴۰٪ تخفیف**
میدان تره بار برای شب یلدا

صفحه ۱۶

همه پله های برقی ورودی شرقی متروی تجریش فعال است

ایمنی پله های برقی، اولویت مدیریت شهری است و برخی نقص ها حکایت از ترک فعل های دوره گذشته دارد

+ اصل ماجرای پله های برقی تهران

صفحه ۱۶

چاقوکشی برای ورود به خط ویژه

پروسی تگرد و وسایل غیرمجاز در خط ویژه اتوبوس های تهرانی

+ جریمه های میلیونی ورود به خط ویژه در شهر های بزرگ

+ حمله با چاقو به راننده اتوبوس برای عبور از خطوط ویژه



عکس: همشهری امروز



با اسکن این کیو آر که ماجرای عجیب چاقوکشی در خط ویژه اتوبوس های پایتخت را ببینید.

گزارش تصویری

عکس ها: منا عادل

رونق گل فروشی در شب یلدا

شب یلدا فرصت و بهانه ای برای دور هم جمع شدن خانواده ها و دیدار تازه کردن فرزندان و نوه ها با پدران و مادران و پدر بزرگ ها و مادر بزرگ ها است؛ آجیل، انار و هندوانه پای ثابت شب های یلدا هستند اما در این میان بازارهای گل هم رونق گرفته اند و هر کسی به بهانه ای مشغول انتخاب گل و دسته بندی است. یکی برای تازه عروس و دیگری برای همسرش و برخی هم برای مادرشان گل می خرند. خلاصه در شب یلدا، حال و هوای بازارهای گل از جمله بازار گل محلاتی مانند شب های عید شده است.



یادداشت

محمد آقامیری: نایب رئیس کمیسیون عمران و حمل و نقل شورای شهر تهران

نگذاریم قانون شکنان ماهیت خطوط ویژه را تغییر دهند



خطوط ویژه اتوبوسرانی به این دلیل ایجاد شدند تا حجم زیادی از مسافران در کوتاه ترین زمان، جابه جا شوند و حتی در مواقع ضروری شرایط برای عبور خودروهای امدادی و عملیاتی مهیا شود. تنها اتوبوس های تندرو، خودروهای پلیس، اورژانس و آتش نشانی می توانند در این خطوط تردد کنند. در واقع این خطوط به عنوان مزیت حمل و نقل عمومی در اتوبوس ها شناخته می شوند. اگر این مزیت از طریق استفاده خودروهای شخصی و موتور سوارها از بین برود، بدون شک شاهد کاهش تمایل مسافران به استفاده از اتوبوس خواهیم بود.

در همین راستا لازم است که با همکاری شهرداری و پلیس راهور چاره ای برای این مشکل شهری اندیشیده شود؛ چرا که هر روز شاهد ورود غیرقانونی خودروهای شهری و صاحبان موتورسیکلت به خطوط ویژه اتوبوس های تندرو هستیم و بسیاری از آنها برای عبور از ترافیک، خودشان موجب ایجاد ترافیک در خطوط ویژه می شوند.

نباید فراموش کرد مزیت اتوبوس های خط ویژه مربوط به سرعت بالایشان است و نباید اجازه داد که قانون شکنی ها موجب تغییر ماهیت این شیوه حمل و نقل عمومی در شهر شلوغی مانند تهران شود.

متأسفانه در مواردی شاهد هستیم که برخی از راکبان موتورسیکلت ها هنگامی که با ترافیک مواجه می شوند، تغییر مسیر داده و وارد خطوط ویژه می شوند؛ اقدامی که خطر وقوع تصادفات رانندگی را افزایش می دهد و ایمنی عابران پیاده را نیز با مخاطره مواجه می کند. در کنار این مسائل لازم به ذکر است که همواره تصادف های دلخراش در خطوط ویژه اتوبوس در اخبار مشاهده می شود و این موضوع زنگ خطری برای شهر است. به دلیل غیرقانونی بودن ورود موتور و خودرو به مسیر ویژه، وقوع هر گونه تصادف موجب مجرم شناخته شدن افراد قانون شکن خواهد شد.

ما شاهد هستیم که پلیس راهور با اقدامات سلبی و ایجابی برای رفع این مشکل گام برداشته است اما هنوز هم برخی از شهروندان زمانی که با ترافیک سنگین خیابان ها روبه رو می شوند، به جای صبوری و رانندگی ایمن، از خطوط ویژه به عنوان یک راه میانبر استفاده می کنند؛ موضوعی که نه تنها برای مسافران اتوبوس ها در درازمدت ایجاد می کند، بلکه در برخی مواقع خسارت های جانی برای متخلفان به بار می آورد.

با توجه به اینکه برابر مقررات، خط ویژه اتوبوس به مسیرهایی در معابر و خیابان های شهرها گفته می شود که مختص عبور اتوبوس های عمومی مربوط به ناوگان شهری است و در مواقع اضطرار و انجام ماموریت نیز خودروهای امدادی و انتظامی اجازه تردد از آن را دارند. حضور در این خطوط با جریمه همراه است اما این جریمه بازدارندگی کافی را ندارد. در سال جاری جریمه تردد در خطوط ویژه به مبلغ ۸۱ هزار و ۶۰۰ تومان رسیده است که به نظر من چنین مبلغ جریمه ای نمی تواند مانع از حضور خودرو سوارها و موتورسواران متخلف در خطوط ویژه شود.

در نهایت باید گفت که پلیس راهور مهم ترین نقش آفرینی را در مورد برخورد با قانون شکنی برخی شهروندان در خطوط ویژه دارد؛ به همین دلیل لازم است که سایر نهادها با همکاری پلیس راهور مانع از پایمال شدن حقوق استفاده کنندگان از وسایل نقلیه عمومی و همچنین رواج قانون شکنی در کلاشهری مانند تهران شوند.

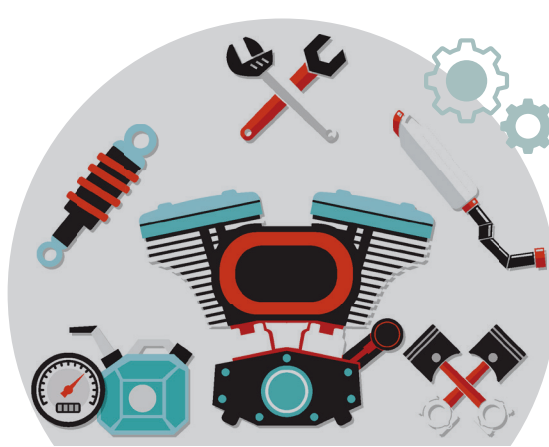
داده نما

زینب زینالزاده: روزنامه نگار

محمد رضا محمدی تاش: گرافیکست

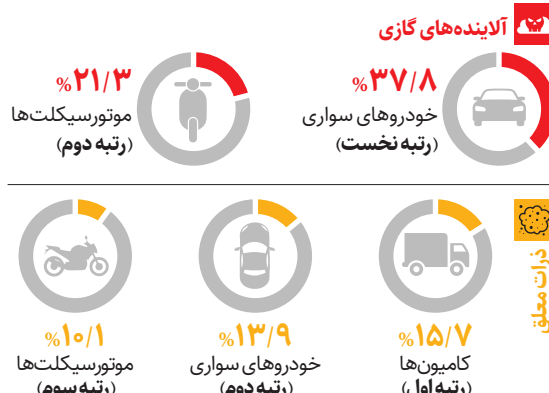
معاینه موتورها در ۶ مرکز

براساس آخرین سیاهه انتشارات شهر تهران (سال ۹۶) سهم منابع متحرک در انتشار سالانه آلاینده های گازی ۸۳ درصد و در تولید ذرات معلق ۶۱ درصد است. آتپور که شادی مالکی، مدیرعامل ستاد معاینه فنی خودروهای تهران اعلام کرد، تعداد زیادی از موتورسیکلت های شهر تهران فرسوده و کاربراتوری هستند و از این رو با معاینه فنی این وسایل می توان میزان آلودگی هوا را تا حدود زیادی کاهش داد. به گفته او، پلیس راهور فاتب مکلف است چراکه علاوه بر موتورهای فرسوده و کاربراتوری، حتی موتورسیکلت های تولیدی و نو هم از کیفیت مناسبی در بخش کاتالیست بهره مند نیستند. مالکی در ادامه سهم وسایل نقلیه در میزان آلودگی را تشریح کرد.



۶۴۲ دستگاه موتور از ابتدای سال در مراکز پذیرش شده اند.

۱۱ خط معاینه فنی موتورسیکلت وجود دارد.



یادداشت

نگرش معدنی پور: رئیس کمیسیون فرهنگی اجتماعی شورای اسلامی شهر تهران

ضرورت تغییر رویکرد برنامهریزی در حکمرانی شهری



یکی از پرسش های مهم پیش روی مدیریت شهری در خصوص برنامه ها و خدمات، چالش کارایی و اثربخشی انبوه برنامه هایی است که روزانه در سطح شهر تهران اجرا می شود. این مهم است که در مقایسه با هزینه هایی که برای طراحی و اجرای برنامه های متنوع و گسترده صرف می شود، اطمینان پیدا کنیم که از کارایی و اثربخشی لازم برخوردار هستند. این اهمیت، به ویژه در مورد برنامه ها و خدمات حوزه فرهنگی اجتماعی، دوچندان و مضاعف است. نگاهی به تجارب و پیشینه نشان می دهد که چارچوب برنامه ریزی از جمله در مدیریت شهری، ارتباط زیادی با سلاقی و رویکردهای رایج مدیریتی و کارشناسی سازمان ها و بدنه اجرایی، مدیریتی و حرفه ای آنها دارد به طوری که این امر موجب می شود برنامه های شروع نشوند، ادامه پیدا کنند و یا حتی متوقف شوند. این در حالی است که برنامه ها، به ویژه در حوزه فرهنگی و اجتماعی، لازم است که از چارچوب و استدلال کافی و معتبر فنی و نظری برای شروع، استمرار و یا توقف، برخوردار باشند. این چارچوب، همان رویکرد «سیاستگذاری و برنامه ریزی مبتنی بر شواهد» است. پیش فرض های این رویکرد عبارتند از:

- استفاده از داده ها و پژوهش ها برای شناسایی و تحلیل درست مسائل:** سیاستگذاران و برنامه ریزان باید به طور مستمر در مورد متغیرهای مربوط به آن برنامه و روابط علی و تحلیلی همبستگی بین آنها مطالعه و ضریب وزنی آنها را استخراج کنند تا از این طریق، مسائل را اولویت بندی کرده و به درستی بشناسند.
 - ارزیابی نتایج و پیامدها:** بررسی و ارزیابی مستمر نتایج اجرای برنامه ها و آثار و پیامدهای آنها برای تصمیم گیری در مورد استمرار یا توقف اجرای برنامه های جاری و شروع برنامه های مشابه، اهمیت دارد.
 - استفاده از بهترین تجارب:** در مورد چالش ها و مسائل فرهنگی اجتماعی، برنامه های مختلفی اجرا می شوند که با شناسایی نمونه های موفق آنها، می توان دوباره از آنها حمایت و یا از اجرای برنامه های مشابه پرهیز کرد.
 - توجه به آمایش سرزمین:** داده های مربوط به آمایش سرزمین، شامل پرآندگی های مربوط به متغیرهای جمعیتی، اجتماعی و فرهنگی، موجب افزایش دقت و اعتبار در طراحی و اجرای برنامه ها و شاخص های ارزیابی آنها می شود.
 - استفاده از فناوری:** توجه به قابلیت ها و ظرفیت های فناوری های نوین می تواند موجب رصد دقیق فرایند مربوط به برنامه ها و ارزیابی شاخص های آنها شود.
 - توسعه و اجرای مداخلات:** این اهمیت دارد که توجه داشته باشیم سیاست ها و برنامه ها باید قادر باشند یک الگوی مداخله ای را پیاده کنند. در اینجا، منظور از مداخله این است که مسئله را به درستی هدف بگیرند و مانند یک در مانگر، طرح دقیقی برای بهبود آن مسئله داشته باشند و چگونگی مراقبت و اطمینان از وضعیت متغیرها نیز روشن باشد.
 - مشارکت ذینفعان:** دامنه گسترده ای از ذینفعان برنامه ها می توانند بیشن مناسبی در مورد تحلیل مسائل مرتبط با برنامه ها، نیازهای مخاطبان و شهروندان و نگرش آنان در این زمینه ارائه کنند.
- برای مواجهه مؤثر با چالش های کلان فرهنگی و اجتماعی، تغییر رویکردهای سیاستگذاری و برنامه ریزی به سوی «ویکرد مبتنی بر شواهد» لازم و ضروری است.



6 260641 200359 >



6 260641 200014 >