

امید و افتخار

منحده سرایی؛ روزنامه‌نگار

پل ۶۰متری جایگزین مسیر ۸/۵ کیلومتری

افتتاح تقاطع غیر همسطح مقابل شهرک شهیدخرازی منطقه ۲۲ دسترسی سواره و پیاده‌از بزرگراه شهیدهمدانی را ممکن کرد

در شمال غربی تهران و کمی مانده به ارتفاعات، ساخت یک پل روی بزرگراه شهیدهمدانی، راه رفت‌وآمد ساکنان شهرک شهیدخرازی را ۸٫۵کیلومتر کوتاه کرد. مجموعه‌های مسکونی بلندمرتبه با انبوه‌واحدهای مسکونی در این محدوده از منطقه ۲۲ساخته شده و بسیاری از آنها همچنان در حال ساخت یا بازک‌کاری هستند. برخی از برج‌ها هم کاملاً مسکونی شده‌اند و رفت‌وآمد ساکنان آنها تحت‌تأثیر ترافیک در بزرگراه‌های اطراف است. اگرچه خیابان‌ها عریض و با آسفالت مناسب ساخته شده‌اند، اما تقاطع با بزرگراه‌های پرت‌رد باعث شده است که خودروها ناچار از طی مسافت‌های طولانی برای عبور بین محله‌ها باشند. صبح روز شنبه در هشدهاوشصتین شنبه امید و افتخار، پل روگذر بزرگراه شهیدهمدانی با حضور هادی حق‌بین، معاون فنی و عمرانی شهرداری تهران و حجت‌الاسلام سیدمحمد آقامیری، رئیس کمیته عمران شورای اسلامی شهر تهران و مسعود نصرتی، شهردار منطقه ۲۲ افتتاح شد. تقاطع غیرهمسطح R12از مقابل مسجد به سمت جنوب ساخته شده است و نمایی از ساختمان‌های سفیدرنگ شهرک در امتداد آن به چشم می‌خورد. شهردار منطقه ۲۲در این مراسم با اشاره به اینکه «۸۰۰ مترمربع برای اجرای این طرح رفع معارض شده است، گفت: بزرگراه شهیدهمدانی چند سالی است که مورد بهره‌برداری قرار گرفته، اما تقاطع و دسترسی‌های آن قابل استفاده نبوده که در این دوره مدیریت شهری تلاش برای احداث وپهربرداری دسترسی‌های این محور صورت گرفته‌است. مسعود نصرتی افزود: راهدانازی طرح شمال میدان دانش تا معابر جنوبی شهرک خرازی موجب فراهم شدن دسترسی شهروندان ساکن در این شهرک به‌عنوان یکی از غربی‌ترین محله‌های شهر تهران در محدوده ناحیه ۳منطقه ۲۲ باسکونت ۵هزار خانوار به محلات جنوبی بزرگراه شهیدهمدانی و بالعکس خواهد شد. نصرتی درباره پروژه‌های مرتبط با بزرگراه شهیدهمدانی گفت: اتصال ورودی بزرگراه شهیدهمدانی شرق به غرب به خیابان شهید زینعلی (کاج) احداث خروجی غرب به شرق بزرگراه همدانی به شهید زینعلی جنوبی، دسترسی شمال به جنوب خیابان شهید زینعلی (کاج) به مسیر شرق به غرب بزرگراه شهیدهمدانی، احداث تقاطع غیر همسطح شهید پور رضا(گله‌ها)، دسترسی خیابان شهید پور رضا(گله‌ها) به محور غرب به شرق این بزرگ راه، احداث زیرگذر بلوار کوکب، دسترسی محور شمال به جنوب بزرگراه آزادگان به بزرگراه شهید همدانی و دسترسی محور غرب به شرق بزرگراه شهید همدانی به بزرگراه آزادگان بخشی از پروژه‌های این بزرگراه پرت‌رد است. گفتنی است پل مقابل شهرک خرازی ۲مسیرع رفت و برگشت با طول ۶۰ متر و عرض ۱۴٫۵ متر دارد که هر کدام شامل ۲خط عبور و یک پیاده‌روست.



ساخت تله کابین ۱۰ کیلومتری

شهردار منطقه ۲۲ در ماهشبه‌افتتاح پل شهرک خرازی در جمع خبرنگاران از ساخت تله کابین منطقه ۲۲

با سرمایه‌گذاری ایران و عمان خبر داد و گفت: این تله کابین باگذر از آسمان دریاچه شهیدای خلیج فارس، آبشار تهران را به بوستانتی جنگلی چیتگر متصل می‌کند. در زمینهٔ مجوزها و مخصوصاً مجوزهای زیست‌محیطی نیز نکات لازم لحاظ خواهد شد. مسعود نصرتی بیان اینکه پیش‌بینی می‌شود تا پایان سال مذاکرات و قرارداد‌های پروژه تله کابین به اتمام برسد و اجرای پروژه در سال آینده شروع می‌شود، گفت:طبق مطالعات اولیه قرار است این پروژه تفریحی و گردشگری با ۱۵۸ ایستگاه و جاثمایی ۱۶کل و با گذر از آسمان دریاچه شهیدای خلیج فارس، آبشار تهران را به بوستانتی جنگلی چیتگر متصل کند. اختلاف تراز در کل خط ۱۰متر و طول آن ۱۰هزار و ۲۰۰متر خواهد بود و کابین‌های ۱۵۸ تفریحی تعبیه شده که با سرعتی بالغ بر ۶۴متر بر ثانیه هر گردشگر آن‌را از مبدأ به مقصد جابه‌جا خواهد کرد. مجموعه‌های مختلف خدماتی و گردشگری مانند پارکینگ هم در این پروژه در نظر گرفته شده‌است. وی درباره هزینه ساخت پروژه تله کابین گفت: ۲۲در حال حاضر نمی‌توان به‌طور قطعی راجع به هزینه‌های آن صحبت کرد. پیش‌بینی می‌شود احداث این پروژه ۱۴هزار و ۲۴۰میلیون برود و در آغاز یک دو طراحی و اجرا شود.

شهردار

شهرک‌سازی با معماری ویژه

تفاهم و قرارداد مسکن‌سازی میان تهران و یکن منعقد شده است که به‌گفته شهردار تهران در این حوزه از تکنولوژی چین استفاده می‌شود. در سفر اخیر مدیران شهری به چین علاوه‌بر دستاوردهایی در حوزه حمل‌ونقل، در زمینه مسکن‌سازی هم مذاکراتی انجام شد.براساس تفاهمت صورت گرفته و قراردادهای منعقدشده قرار است تهران با همکاری پکن شهرک الگو راسازد اما منظور که علی‌رزا کاتبی به‌مشهری گفته‌است: «شهرک الگو را چنین نامی‌سازند؛ بلکه فقط از تکنولوژی و منابع آنها استفاده می‌کنیم. این شهر ک‌ها متناسب با اقتضالات بومی اسلامی - ایرانی طراحی می‌شود.» شهردار پایتخت همچنین تأکید کرد: «شهرک‌های الگو با استفاده از تکنولوژی چین، صنعتی‌سازی می‌شود و اجرای این شهرک‌ها توسط شرکت‌های متخصص داخلی و خار‌جی (کشور چین) صورت می‌گیرد.» به‌گفته راکاتبی تفاهم اخیر صورت گرفته در خیابان بهشت مربوط به تأمین منابع مالی بوده و به‌زودی تیم تخصصی (حوزه مسکن) برای پیگیری کارها به چین سفر خواهد کرد.



بازدید اعضای پارلمان شهری از پروژه‌ها

حمید جوانی، شهردار منطقه ۳؛ محمد آخوندی رئیس و میثم مظفر نایب‌رئیس کمیسیون برنامه و بودجه و نرجس سلیمانی رئیس کمیسیون نظارت و حقوقی شورای شهر تهران با هدف نظارت بر پیشرفت فیزیکی طرح‌های توسعه محلی و تحقق مطالبات شهروندان از پروژه‌ها بازدید کردند و در جریان پیشرفت آنها قرار گرفتند.

تهران به سمت برقی شدن می‌رود

پای صحبت‌های سید جعفر تشکری هاشمی، رئیس کمیسیون عمران و حمل‌ونقل شورای شهر تهران

فرزاد محمدزاده گفت‌وگو روزنامه‌نگار

حوزه حمل‌ونقل، از جمله مهم‌ترین بخش‌های مدیریت شهری تلقی می‌شود. در واقع مردم از درب‌خانه که بیرون می‌زنند تا به مقصد خود برسند به هر نوعی از این حوزه درگیر هستند. پس در وهله اول شهرداری تهران را خلاصه در ۲ کلمه مترو و اتوبوس می‌بینند. از آنجایی که حوزه حمل‌ونقل جزو ارکان مهم شهر محسوب می‌شود، پای صحبت‌های رئیس کمیسیون حمل‌ونقل و ترافیک شورای شهر نشستیم. سید جعفر تشکری هاشمی بیرامون آنچه در حوزه ترافیک و حمل‌ونقل تهران اتفاق افتاده، توضیح داد. او که سابقه زیادی در حوزه ترافیک تهران و حمل‌ونقل پایتخت دارد، از وضعیت ناوگان حمل‌نقلی تهران آن‌حضورش در سفر اخیر با شهردار تهران به یکن گفت. این مرد که نامش بسا موضوعاتی بیرامون ترافیک و حمل‌ونقل عجیب شده حرف‌های زیادی درباره معضل بزرگ تهران دارد.

آقای تشکری هاشمی در ابتدا از نحوه ورودتان به مدیریت شهری بگویید.

ورود بنده به شهرداری تهران در سال ۸۴ بود. پیش از آن به‌عنوان جانشین رئیس پلیس راهور ناجا فعالیت می‌کردم و در موضوع ترافیک و حمل‌ونقل درگیر بودم. در همان زمان بسیاری از پروژه‌های حمل‌ونقلی کشور را دنبال کردیم که بعد از آن با شهردار شدن آقای قالیباف وارد بدنه شهرداری تهران شدم. نخستین سمت من در شهرداری مدیرعاملی سازمان ترافیک و جانشینی معاونت حمل‌ونقل بود. پیش از آنکه وارد شهرداری شوم، به شهرداری و حوزه حمل‌ونقل کارهای مفصلی انجام داده بودم و از تباط تنگتنگی با مدیریت شهری داشتم. بعد از مدتی بنا بر صلاح‌دید شهردار وقت به‌عنوان معاون حمل‌ونقل منصوب شدم.

در حال حاضر در شورا هستید؛ کدام را ترجیح می‌دهید؟

اگر بخواهم پاسخ شما را بدهم باید جایی که در حال حاضر هستم را بگویم، اما این را یاد گرفت‌ام که مهم نیست دقیقاً کجا هستم، مهم آن است که در هر جاکه هستم اثربخشی داشته باشم. اعتقاد من این است که شورا محل یاد گرفتن نیست و محل بروز یافته‌های افراد است؛ مانند کلاس درسی که معلم به آنجا می‌رود و علمی را که یاد گرفته تدریس می‌کند. در واقع شوراها و مجلس محل آزمون و خطا نیستند؛ محلی هستند که دانش و تجربه لازم را می‌خواهد تا بتوان نقش مولد بودن به مفهوم سرمایه‌فکری را ایفا کرد. من حدود ۲۰سال در حوزه حمل‌ونقل کار کردم و فکر می‌کنم این تجربیات را باید در اختیار مدیران جدید قرار داد. باید از کارهایی که در گذشته انجام شده و شکست خورده بودیم درس بگیریم و آنها را مجدداً تکرار نکنیم. شورا جایی است که یافته‌های گذشته به خدمت مردم درمی‌آید و هزینه‌هایی که شهر برای تربیت مدیران داده را همانند یک بازگشت سرمایه برمی‌گرداند. از اینکه در شورا هستم احساس خوبی دارم؛ چرا که آنچه یاد گرفته‌ام را در عین صمیمت و انجام وظیفه در اختیار مدیران فعلی قرار می‌دهیم.

وضعیت توسعه مترو را در حال حاضر چطور ارزیابی می‌کنید؟

فعالیت مدیریت شهری برای مترو در یک مسیر درست قرار گرفته است و آنچه در شورا مصوب کردیم، در همان مسیر حرکت می‌کند. در شورا تأکید داشتیم کارهای ناتمام را تکمیل ایستگاه‌های ناتمام در ایسن دوره تکمیل شدند و خطوطی را تک‌واحد دادند و تلاش‌های خوبی در حال انجام است. البته صرفاً مسئله توسعه مترو در تهران منوط به افتتاح ایستگاه جدید نیست. ابتدا ما مشکل کمبود واگن داریم که باید بتوانیم این ۶۳۰ واگن را بیاوریم که کمبودها رفع شود و بعد از آن بحث اورهال و بازسازی واگن مطرح است که باید دنبال شود. در قرارداد ۶۳۰دستگاه پیش‌پرداخت انجام شد که بسیار جای تقدیر دارد. اما اگر این واگن‌ها در همین دوره وارد شود، افتخاری بزرگ برای شهرداری است و مترو تهران یک جهش پیدا می‌کند. هر واگن ۵۰۰تفرظرفیت دارد و در طول روز ۲۰۰تفر از جابه‌جا می‌کند و اگر ۲۰۰واگن وارد شود، نزدیک به ۲میلیون نفر به تعداد مسافران مترو اضافه می‌شود که اتفاق ارزشمندی است.

پا توجه به تجربیاتی که در حوزه حمل‌ونقل دارید

نظر تان درباره برقی شدن ناوگان به‌خصوص اتوبوس‌ها چیست؟
برقی شدن پدیده‌ای است که عمر زیادی از آن نگذشته و هنوز در دنیا گسترده‌گی لازم را ندارد و شاید به‌دنبال این هستند که در ابعاد کوچک‌تری آن را تجربه کنند تا ضعف‌ها را شناسایی کنند و از تقای فناوری دهند؛ بنابراین ماهم عبور از سوخت‌های فسیلی را ضروری می‌دانیم، اما اینکه با چه سرعتی پیش برویم باید دارد. در بخشی بسیاری از کشورهای دنیا برای برقی شدن تا سال ۲۰۳۰ و در بخشی تا سال ۲۰۵۰ برنامه‌ریزی کرده‌اند، اما ما نباید شتاب‌زده عمل کنیم. در واقع بدون شناخت ابعاد پنهان این کار، نباید اقدامی کرد. اما اگر پیدای برقی شدن ناوگان نداشتن ال‌اندگی این ناوگان است، اما اگر بخواهیم به ابعاد نهان این کار اشاره کنیم این است که راندمان این ناوگان چقدر است؟ در شب‌های تهران چطور عمل می‌کند؟ عمر باتری‌ها چواییگوست؟ آیا شبکه تولید برق ما توان تولید برق ناوگان را دارد؟ اگر برق تولید شد، افزایش آلاینده در نیروگاه‌ها چه تأثیری بر شهر دارد؟ بانه‌های الکترونیک چطور است؟ ایمنی این ناوگان به هنگام تصادف چگونه خواهد بود؟ تک‌تک این عوامل باید بررسی شود و اقتصادی باشد. در یک دهه اخیر قیمت خودروهای برقی به نسبت خودروهای بنزینی ۲برابر بود، اما الان تنها ۲۰درصد گران‌تر است. پس هر چه زمان بگذرد، قیمت‌ها رقیاتی می‌شود. باید به سمت برقی شدن برویم، اما باید با یک شبب نرم شروع کنیم. در حال حاضر در تهران ۱۰۰۰ اتوبوس فعال داریم؛ این در حالی است که تهران به ۷٫۵هزار اتوبوس نیاز دارد. مس‌ا یک عقب‌ماندگی داریم و نزدیک به ۳۰نیم برابر نیازمند تأمین اتوبوس هستیم. یک اتوبوس برقی قیمتش ۳برابر دزلی است و نبود اتوبوس باعث استفاده از خودروی شخصی شده است. هر یک اتوبوس در روز می‌تواند ۷۰۰مسافر را

آقای تشکری هاشمی در ابتدا از نحوه ورودتان به مدیریت شهری بگویید.

جانشین رئیس پلیس راهور ناجا فعالیت می‌کردم و در موضوع ترافیک و حمل‌ونقل درگیر بودم. در همان زمان بسیاری از پروژه‌های حمل‌ونقلی کشور را دنبال کردیم که بعد از آن با شهردار شدن آقای قالیباف وارد بدنه شهرداری تهران شدم. نخستین سمت من در شهرداری مدیرعاملی سازمان ترافیک و جانشینی معاونت حمل‌ونقل بود. پیش از آنکه وارد شهرداری شوم، به شهرداری و حوزه حمل‌ونقل کارهای مفصلی انجام داده بودم و از تباط تنگتنگی با مدیریت شهری داشتم. بعد از مدتی بنا بر صلاح‌دید شهردار وقت به‌عنوان معاون حمل‌ونقل منصوب شدم.

در حال حاضر در شورا هستید؛ کدام را ترجیح می‌دهید؟

اگر بخواهم پاسخ شما را بدهم باید جایی که در حال حاضر هستم را بگویم، اما این را یاد گرفت‌ام که مهم نیست دقیقاً کجا هستم، مهم آن است که در هر جاکه هستم اثربخشی داشته باشم. اعتقاد من این است که شورا محل یاد گرفتن نیست و محل بروز یافته‌های افراد است؛ مانند کلاس درسی که معلم به آنجا می‌رود و علمی را که یاد گرفته تدریس می‌کند. در واقع شوراها و مجلس محل آزمون و خطا نیستند؛ محلی هستند که دانش و تجربه لازم را می‌خواهد تا بتوان نقش مولد بودن به مفهوم سرمایه‌فکری را ایفا کرد. من حدود ۲۰سال در حوزه حمل‌ونقل کار کردم و فکر می‌کنم این تجربیات را باید در اختیار مدیران جدید قرار داد. باید از کارهایی که در گذشته انجام شده و شکست خورده بودیم درس بگیریم و آنها را مجدداً تکرار نکنیم. شورا جایی است که یافته‌های گذشته به خدمت مردم درمی‌آید و هزینه‌هایی که شهر برای تربیت مدیران داده را همانند یک بازگشت سرمایه برمی‌گرداند. از اینکه در شورا هستم احساس خوبی دارم؛ چرا که آنچه یاد گرفته‌ام را در عین صمیمت و انجام وظیفه در اختیار مدیران فعلی قرار می‌دهیم.

وضعیت توسعه مترو را در حال حاضر چطور ارزیابی می‌کنید؟

فعالیت مدیریت شهری برای مترو در یک مسیر درست قرار گرفته است و آنچه در شورا مصوب کردیم، در همان مسیر حرکت می‌کند. در شورا تأکید داشتیم کارهای ناتمام را تکمیل ایستگاه‌های ناتمام در ایسن دوره تکمیل شدند و خطوطی را تک‌واحد دادند و تلاش‌های خوبی در حال انجام است. البته صرفاً مسئله توسعه مترو در تهران منوط به افتتاح ایستگاه جدید نیست. ابتدا ما مشکل کمبود واگن داریم که باید بتوانیم این ۶۳۰ واگن را بیاوریم که کمبودها رفع شود و بعد از آن بحث اورهال و بازسازی واگن مطرح است که باید دنبال شود. در قرارداد ۶۳۰دستگاه پیش‌پرداخت انجام شد که بسیار جای تقدیر دارد. اما اگر این واگن‌ها در همین دوره وارد شود، افتخاری بزرگ برای شهرداری است و مترو تهران یک جهش پیدا می‌کند. هر واگن ۵۰۰تفرظرفیت دارد و در طول روز ۲۰۰تفر از جابه‌جا می‌کند و اگر ۲۰۰واگن وارد شود، نزدیک به ۲میلیون نفر به تعداد مسافران مترو اضافه می‌شود که اتفاق ارزشمندی است.

پا توجه به تجربیاتی که در حوزه حمل‌ونقل دارید

نظر تان درباره برقی شدن ناوگان به‌خصوص اتوبوس‌ها چیست؟
برقی شدن پدیده‌ای است که عمر زیادی از آن نگذشته و هنوز در دنیا گسترده‌گی لازم را ندارد و شاید به‌دنبال این هستند که در ابعاد کوچک‌تری آن را تجربه کنند تا ضعف‌ها را شناسایی کنند و از تقای

فناوری دهند؛ بنابراین ماهم عبور از سوخت‌های فسیلی را ضروری می‌دانیم، اما اینکه با چه سرعتی پیش برویم باید دارد. در بخشی بسیاری از کشورهای دنیا برای برقی شدن تا سال ۲۰۳۰ و در بخشی تا سال ۲۰۵۰ برنامه‌ریزی کرده‌اند، اما ما نباید شتاب‌زده عمل کنیم. در واقع بدون شناخت ابعاد پنهان این کار، نباید اقدامی کرد. اما اگر پیدای برقی شدن ناوگان نداشتن ال‌اندگی این ناوگان است، اما اگر بخواهیم به ابعاد نهان این کار اشاره کنیم این است که راندمان این ناوگان چقدر است؟ در شب‌های تهران چطور عمل می‌کند؟ عمر باتری‌ها چواییگوست؟ آیا شبکه تولید برق ما توان تولید برق ناوگان را دارد؟ اگر برق تولید شد، افزایش آلاینده در نیروگاه‌ها چه تأثیری بر شهر دارد؟ بانه‌های الکترونیک چطور است؟ ایمنی این ناوگان به هنگام تصادف چگونه خواهد بود؟ تک‌تک این عوامل باید بررسی شود و اقتصادی باشد. در یک دهه اخیر قیمت خودروهای برقی به نسبت خودروهای بنزینی ۲برابر بود، اما الان تنها ۲۰درصد گران‌تر است. پس هر چه زمان بگذرد، قیمت‌ها رقیاتی می‌شود. باید به سمت برقی شدن برویم، اما باید با یک شبب نرم شروع کنیم. در حال حاضر در تهران ۱۰۰۰ اتوبوس فعال داریم؛ این در حالی است که تهران به ۷٫۵هزار اتوبوس نیاز دارد. مس‌ا یک عقب‌ماندگی داریم و نزدیک به ۳۰نیم برابر نیازمند تأمین اتوبوس هستیم. یک اتوبوس برقی قیمتش ۳برابر دزلی است و نبود اتوبوس باعث استفاده از خودروی شخصی شده است. هر یک اتوبوس در روز می‌تواند ۷۰۰مسافر را



جالش کم‌آبی جدی است

علی نصیری، رئیس سازمان پیشگیری و مدیریت بحران شهر تهران؛ طی ۲سال گذشته مزه آب‌های لوله‌کنشی تغییر کرده است و هر روز چاه‌های جدیدی حفر می‌شود. مخاطرات قدیمی مثل زلزله و سیل سرچاپشان هستند اما امروزه مخاطرات جدیدی مانند کم‌آبی و بی‌آبی‌ها را تجربه می‌کنیم.

اصل ماجرا

زینب زینال زاده؛ روزنامه‌نگار

حمله به شهرداری با فیلم قدیمی

مدیریت شهری شش‌م از ابتدای کار مدام مورد حمله‌های گوناگون قرار می‌گیرد. یک روز قطع درختان پوسیده را بیهانه قرار می‌دهند و اتهام می‌زنند که شهرداری تهران کمر به نابودی فضای سبز تهران بسته‌است. روز دیگر به دروغ موضوع شهرفروشی را مطرح می‌کنند تا مانع از رونق ساخت‌وساز و نوسازی بافت‌های فرسوده شوند. حالا هم با سرد شدن هوا سوزه‌های خود را به کسبو کارهای این فصل انتقال داده و فیلم برخورد خشن و نامناسب معربانان را با یک لیوفروش دستمایه قرار داده‌اند و مدافع حقوق شهروندان و به‌ویژه افراد بی‌بضاعت و قشعر کارگر شده‌اند. مهاجمان از هر فرصت و ابزاری برای حمله به شهرداری استفاده می‌کنند و برای‌شان مهم نیست ابزارشان درخت باشد یا گاری لیو، چرا که هدف‌شان سد کردن مسیر اقدامات مدیریت شهری در این دوره است که قطعاً رفع کمبودها را در پی خواهد داشت. حال باید دید اصل ماجرای گاری لیوفروش چه بوده که فیلم منتشر شده سبب خشم عموم مردم شده‌است.

با توجه به موارد ذکر شده شرکت شهربان و حریم‌بان شهرداری تهران، فیلم منتشر شده از برخورد خشن مأموران شهرداری با فرد لیوفروش را تکذیب کرده و در اطلاعیه روابط عمومی این شرکت ذکر شده‌است: «ویدئویی که طی روزهای اخیر در خصوص جلوگیری از سد معبر منتشر شده مربوط به سنوات گذشته(۸سال پیش، ۱۲ دی سال ۱۳۹۴) است و انتشار چنین ویدئویی از سوی برخی کانال‌های خبری در فضای مجازی کاملاً هدفمند و با برنامه قبلی بوده‌است چرا که با توجه به سیاست شهرداری تهران، شرکت شهربان و حریم‌بان با گفتگمانی جدید و کاملاً اخلاقی‌مدارانه و محترمانه با همراهی و مشارکت شرکت ساماندهی صنایع و مشاغل شهرداری تهران و در کمال احترام، بساط گستران را ساماندهی مکانی را برای کسبو کار آنها فراهم کرده‌است. می‌باید تأکید کرد که مجموعه مدیریت و کارکنان و نیروهای اجرایی شرکت شهربان و حریم‌بان صیانت از حقوق شهر و شهروندان را از اولویت‌های اصلی کار خود می‌دانند.» براساس ماده ۵۵قانون شهرداری‌ها، مسئولیت ساماندهی دستفروشان و رفع سد معبر به‌عهده شهرداری است و کسانی که بنا به هر دلیلی مسیر عبور و مرور شهروندان را سد و اختلال در رفت‌وآمد ایجاد می‌کنند، متخلف هستند و مأموران شهرداری براساس همین ماده وظیفه دارند تا آنها بر خود کنند. شهرک قابل تأمل این است که به هیچ عنوان نیروهای شهرداری حق برخورد خشن و فیزیکی، فحاشی، ضرب و شتم و استفاده از سلاح گرم و سرد را در ساماندهی دستفروشان ندارند و طبق قانون چنین برخوردهایی قابل پیگیری و تعقیب قانونی است. گرچه در بسیاری از مواقع دستفروشان با برخورد‌های تند، گاهی سلاح و فحاشی و زمینه‌ساز درگیری‌های فیزیکی می‌شوند اما به هر حال برابر قانون مأموران شهرداری می‌باید موضوع را به شکل ضابطه‌مند مدیریت کنند.

بزرگداشت

برنامه‌های ویژه برای مادران

نشست هماهنگی ستاد بزرگ‌داشت هفته زن با حضور مدیر کل امور زنان و خانواده شهرداری تهران، مدیران امور بانوان مناطق ۲۲گانه، نمایندگان امور بانوان سازمان‌ها و ادارات کل شهرداری تهران برگزار شد. این نشست با هدف تشریح برنامه‌های هفته بزرگ‌داشت مقام زن و مادر برگزار شد و مریم اردبیلی به تشریح برنامه‌های پیش‌بینی شده پرداخت.

■ تجلیل از مادران و همسران شهدا: نه‌تنها در این ایام که در طول سال باید تلاش کنیم هیچ مادر یا همسر شهیدی از دیدار و تجلیل، غریب نماند.

■ مراسم بزرگ‌داشت مقام زن: همانطور که مقام معظم رهبری فرمودند، هنوز شان و جایگاه واقعی زنان به آن درجه‌ای که مبانی دینی و گفتمان انقلاب بر آن تأکید دارند، محقق نشده و ما باید برای رسیدن به این امر بیش از پیش تلاش و برنامه‌ریزی کنیم.

■ پوشش قدر‌دان زنان: از چ‌نهدان و تک‌ریم زنان در همه اقشار، رده‌های تحصیلی، شغلی، سنی و… برای ما محور فعالیت است؛ فعالیت بدون قید و شرط.

■ پوشش قدر‌دانیم: اسمال براساس نکات و پژوهش‌هایی که انجام شده، پوشش قدر‌دانیم به پاس تقدیر و تجلیل از همه زنان و نقش و پیدل‌شان در حیات، مدنظر قرار گرفته که امیدواریم تمامی عزیزان تلاش کنند تا معجزاتی این شعار حفظ شود. **■ نهضت بهسازی:** بهسازی زیرساخت‌های قدیمی مرتبط با زنان کلید خورده که در واقع سال‌آ آینده را می‌توان نهضت بهسازی همه مجموعه‌های زنان نامید که با همکاری و تلاش جدی شهرداران مناطق به سرانجام خواهد رسید.

■ خدمات رایگان: تلاش کردیم تا زنان و مادران به‌صورت رایگان از برخی امکانات مانند بلیت رایگان مترو و اتوبوس، امکانات رفاهی اراضی عباس‌آباد، آکران فیلم در پردیس‌های سینمایی، امکانات ورزشی سازمان ورزش، امکانات تفریحی برج میلاد و… تحت پوشش «قدر‌دانیم» با عنوان «شهر قدر‌دان توست» در این ایام بهره‌مند شوند.

■ جشن‌های خانوادگی: برگزار می‌جشن در مناطق ۲۲گانه در فضای عمومی پارک‌ها، پارک‌ها و جایگاه واقعی زنان به آن درجه‌ای که معیار شهری و اهدای اقلام فرهنگی پیش‌بینی شده‌است.

■ زنان مقاومت: نخستین روز این هفته با توجه به اتفاقات غزه و هم‌زمانی با سالگرد شهادت سسر دار دل‌ها به‌طور ویژه به «زنان و مقاومت» اختصاص دارد. برگزاری رویدادهای هنری و فرهنگی، برپایی نمایشگاه عکس، شب خاطره و… بخشی از این برنامه‌هاست.

■ تجمع بانوان فاطمی: روز ۱۳دی‌ماه در حرم مطهر حضرت عبدالعظیم حسنی(ع) این تجمع برگزار می‌شود و در حاشیه آن هم پوشش آزاد زنان و مسادران زندانی جرائم مالی و غیرعمد امسال برگزار خواهد شد.

■ تقدیر از زنان شاغل در مشاغل خاص: زنان آتش‌نشان و رانندگان تاکسی هدف‌گذاری شده‌اند و بازدیدها در مراکز نگهداری از زنان آسیب‌دیده نیز در دستور کار قرار دارد.

عکس همشهری راضا پوراله