



دردسره‌های مردان آب و آتش

همشهری در سالروز حادثه پلاسکو، مسائل و چالش‌های آتش‌نشانان را بررسی کرده است

صفحه ۱۵

معاون حمل و نقل و ترافیک شهردار تهران اقدامات مدیریت شهری برای کاهش آلودگی هوا را تشریح کرد

سقف آبی تهران را می‌سازیم



ناوگان تاکسیرانی

۶۳۳۹
دستگاه

تاکسی سواری
نوسازی شده
است.



ناوگان اتوبوسرانی

۷۵۱
دستگاه

اتوبوس، مینی‌بوس
و ون ویژه توان‌یابان
نوسازی شده است.



معاینه فنی خودرو

۳۲
مرکز

ثابت و سیار
معاینه فنی
خودروهای سبک

صفحه ۱۴

برف‌روبی هوشمند روی پل بزرگراه ارتش

افتتاح یک دستاورد مدرن در قالب رویداد شنبه‌های امید و افتخار

صفحه ۱۴

گزارش تصویری

عکس‌ها: محسن صیادی

مراسم یادبود شهدای پلاسکو در قطعه ۵۰

مراسم هفتمین سالگرد شهادت آتش‌نشانان حادثه ساختمان پلاسکو در قطعه ۵۰ بهشت‌زهر(اس) با حضور علیرضا زاکانی، شهردار پایتخت، پرویز سروری، نایب‌رئیس شورای شهر، قدرت‌الله محمدی، مدیرعامل سازمان آتش‌نشانی و خدمات ایمنی شهرداری تهران، جواد تاجیک، مدیرعامل سازمان بهشت زهرا(س) و جمعی از مدیران شهری برگزار شد.



نگاه

محمدرضا حافظی؛ رئیس دانشکده معماری دانشگاه شهیدبهشتی

معماری یا هویت ثروتی برای آیندگان



اینکه شهری در دامنه یک کوه زیبا قرار بگیرد، در سراسر دنیا کم‌نظیر است. اینکه مردم یک شهر وقتی از خواب برمی‌خیزند بتوانند این کوه زیبا را تماشا کنند و از تلاقی آن با آسمان حس زیبایی سرزندگی طبیعت را دریافت کنند؛ این حس بی‌بدیلی از درک زیبایی‌های طبیعت است. همین کوه باعث جریان باد ششمال به جنوب می‌شود و حس طراوت با وزش باد نیز فراهم می‌شود. اینکه چنین شهر، همچنان حال مردمش خوب نباشد، دستاوردی است که ما طی دوره‌های متعدد شهری داشته‌ایم. حالا با نگاه به کوه و خیابان‌های شهر می‌توان به وضوح دریافت که حال معماری تهران خوب نیست. آشفتنگی عجیبی وجود دارد. چرا این شرایط رخ داده است؟ آیا معماران طی دهه‌های اخیر در این شهر نبوده‌اند؟ کمی که دقت کنیم می‌بینیم که نظام فنی‌اجرائی کشور پاسخگوی آنچه رخ داده، نبوده است. شاید همین ساختمان اجلاس سران دارای برخی ارزش‌های معماری اسلامی ایرانی باشد. استثنایا بسیار اندک و غیرقابل اعتنا هستند. به عنوان یک معمار که عمری را در تهران گذرانده، علت اصلی این وضع را بی‌توجهی به حوزه فرهنگ در بخش معماری می‌دانم. در جاهایی از شهر هیچ توجهی به معماری نمی‌شود. در جاهای دیگر هم اگر توجهی وجود دارد به سنگ‌نما می‌شود. در همین تهران پروژه‌های داریم که یک چهارم کل قیمت ساخت برای سنگ‌نما و فرز زدن آن هزینه می‌شود و بعد در داخل ساختمان هیچ اثری از هیچ نوع معماری ایرانی و خارجی نیست. حتی مساجد تازه‌ساز ما هم اثری از آن معماری روح‌نواز و چشمگیری که برای ما از قرون گذشته به ارث رسیده را ندارند. دست بالا تکرار مکررات دارند و حرف جدیدی در معماری اسلامی ایرانی نمی‌زنند. مسجد آقا بزرگ کاشان را ببینید؛ معماری‌اش غرق شدن در دریای لذت است یا مسجد شیخ لطف‌الله، مسجد امام اصفهان و حتی مسجد امام باقر تهران. به عکس در مساجد جدید از آن هشتی‌ها و از طاق‌ضربی‌ها هیچ اثری نیست. تناسبات و شاعرانگی را از معماری گرفته‌اند. تهران در این شرایط وضع نامناسبی دارد و معماران ما هویت گذشتگان را منتقل نکرده‌اند. اگر به نسل جدید از آجر پهنی‌های قدیم بگوییم، تصور زنده‌ای از آن ندارند. یکی از همکاران ما می‌گفت تکران معماری تهران نباشید. ۲۰ سال دیگر، این ساختمان‌های بی‌هویت معماری دیگر نیستند و جایشان را ساختمان‌های جدید می‌گیرند. خوب، از کجا باید به سمت معماری دارای هویت و روح رفت؟ این ثروتی است که ما با انتقالش به آیندگان می‌توانیم به ارث بگذاریم. در حال حاضر متأسفانه نظام فنی‌اجرائی کشور پاسخگو نیست. در برج میلاد ما این مسائل را حل فنی کردیم، اما وقتی کارمان به مسائل حقوقی می‌رسید، زمان و انرژی زیادی از ما می‌گرفت و همه لذت‌مان را اینجای دست می‌دادیم. کار معماری کار کیفی است. نباید برای آن پول ثابت تعیین کرد. د. وقتی نرخ‌نامه مشخص تعیین می‌کنید، هیچ هنری زنده نمی‌شود. راه اینجاست.

داده‌نما

فرناز محمدزاده؛ روزنامه‌نگار

وضعیت جایگاه‌های سوخت کوچک‌مقیاس

ایجاد جایگاه‌های سوخت کوچک‌مقیاس در این دوره مدیریت شهری در دستور کار قرار گرفته است؛ چراکه به گفته سیدجعفر تشکری‌هاشمی، رئیس کمیسیون حمل‌ونقل شورای شهر تهران، وضعیت جایگاه‌های سوخت‌رسانی در شهر تهران، هم به لحاظ توزیع جغرافیایی و هم به لحاظ تعداد جایگاه‌ها و نازل‌ها مطلوب نیست؛ از این رو ساخت جایگاه‌های سوخت کوچک‌مقیاس در مناطق ضروری است. اعداد و ارقام این مطلب بیانگر آخرین وضعیت جایگاه‌های سوخت کوچک‌مقیاس در پایتخت هستند.



تعداد جایگاه‌های موردنیاز تهران



۱۱۰ جایگاه



حداقل جایگاه‌های موردنیاز هر منطقه

۵ جایگاه



تعداد جایگاه‌هایی که تأییدیه‌های اولیه احداث را دریافت کرده‌اند

۱۵ جایگاه



تعداد جایگاه‌های در حال ساخت

۹ جایگاه



ساخت جایگاه سوخت کوچک‌مقیاس

در مناطق ۲/۶/۳/۱۵/۱۶/۲۰/۱۱/۸/۱۸

شرایط دریافت مجوز برای ایجاد جایگاه سوخت

حداقل متر از زمین ۳۷۵ متر

۵۰ متر دورتر از مدرسه

۳۵ متر دورتر از بافت مسکونی

و تأسیسات برق و آب‌های زیرسطحی

یادداشت

احمد صادقی؛ عضو شورای شهر تهران

هوای پاک آرزو نیست



۲۹ دی ماه روز هوای پاک نامیده شده است؛ موضوعی که سال‌هاست برای شهروندان تهرانی یک دغدغه شده، اما با وجود همه مشکلات باید گفت دستیابی به هوای پاک آرزو نیست و با برنامه‌ریزی درست و تمرکز بر راه‌حل‌های مناسب و کارشناسی دستیابی به آن، شدنی است. برای این مهم ابتدا باید صورت مسئله را درست خوانش کرد؛ تهران به سبب موقعیت جغرافیایی که دارد در طول سال با پدیده آلودگی یا وارونگی دما مواجه می‌شود. وارونگی دما، به پدیده‌ای گفته می‌شود که در آن برخلاف حالت طبیعی با افزایش ارتفاع، دما نیز زیاد می‌شود و در این شرایط درجه حرارت قسمت‌های پایین‌تر جو کمتر از طبقه فوقانی آن می‌شود. وارونگی دما معمولاً باعث به دام افتادن آلودگی هوا در ارتفاع نزدیک زمین می‌شود؛ لذا این پدیده تشدیدکننده ذرات آلوده است، اما عامل آلودگی نیست. از طرفی کارخانجات و سوخت مصرفی منازل مسکونی در فصل سرما نیز تأثیر اندکی بر آلودگی دارند؛ به این شکل که تأثیر دارند، اما تأثیرشان به عنوان عامل اصلی بر شمرده نمی‌شود؛ لذا با شناسایی عامل اصلی آلودگی هوا و تمرکز بر رفع آن می‌توان اقداماتی برای کاهش آلودگی هوا به انجام رساند.

براساس نظر کارشناسان، خودروها اعم از اتومبیل و موتورسیکلت و حتی اتوبوس‌ها (البته اتوبوس‌های فرسوده) تأثیر بسزایی در آلودگی هوا دارند. پس مهم‌ترین عامل همین وسایل نقلیه عمومی هستند و از این رو اصلی‌ترین راهکار برای کاهش آلودگی هوا توسعه حمل‌ونقل عمومی مبتنی بر یک مد حمل‌ونقلی پاک، حمل‌ونقل کار، ایمن، ارزان و در دسترس همگان است.

بی‌تردید در جهان امروز که به سمت کاهش منابع سوخت‌های فسیلی در حرکت هستیم، برقی کردن سیستم‌های حمل‌ونقل عمومی و استفاده از منابع انرژی پاک مبتنی بر فناوری‌های نوین و هوشمند بهترین راه برای تحصیل و تحقق هوای پاک محسوب می‌شود؛ کاری که در بسیاری از کشورها آغاز شده است.

خوشبختانه مدیریت شهری در دوره حاضر نیز استفاده از مدهای حمل‌ونقلی پاک را در دستور کار قرار داده و قرارداد تحویل تاکسی‌های برقی را هم منعقد کرده و می‌توان گفت مدیریت شهری گام نهادن در مسیر استفاده از منابع انرژی پاک و دستیابی به حمل‌ونقل برقی را آغاز کرده است. در این دوره مدیریت شهری حتی شاهد بودیم که استفاده از اتوبوس‌های سه کابین که پایه سوخت هیبریدی دارند نیز بعد از ۴ سال غفلت در دوره قبل، در دستور کار قرار گرفت. گرچه با غفلت‌هایی که در دوره قبل مدیریت شهری صورت گرفت، تعداد ناوگان حمل‌ونقل عمومی اعم از اتوبوس و مترو کاهش محسوسی یافت - که این امر خود یک عامل بازدارنده در مدیریت شهری در مسیر توسعه حمل‌ونقل عمومی بوده - اما خوشبختانه مدیریت شهری در دوره حاضر با تمرکز بر توسعه حمل‌ونقل عمومی و تجهیز و نوسازی ناوگان در درجه اول و استفاده از انرژی پاک و خودروهای برقی در درجه دوم مسیر برای تحقق و دستیابی به هوای پاک را هموار کرده است. امیدواریم این حرکت استمرار داشته باشد و متوقف نشود.

دیده شوید

تجلیقات محیطی ایستگاه‌های مترو

تجلیقات بدنه قطار

تجلیقات درون واگن‌ها

پدیرش آگهی ۱۸۱۹

در مترو

با همشه‌ری

اهدای خون = اهدای زندگی



6 260641 200359 >



6 260641 200014 >