

هلمشهری

تنهانگار

حریم تهران جهنم زمین خواران

مدیریت حریم تهران پس از ۱۵ سال مناقشه به شهرداری بازگشت



باسکن این کیو آر کد گزارشی درباره زمین خواری در تهران ببینید.

مقداد محتشم آراء رئیس مرکز حقوقی شهرداری تهران مطرح کرد

باز پس گیری املاک شهرداری

ارزش املاک پس گرفته شده ۲۵ هزار میلیارد تومان است

صفحه ۱۴

شهرهای بزرگ دنیا چه قوانین و امکاناتی در محدوده‌های ترافیکی پیاده می‌کنند؟

طرح ترافیک تهران به روز رسانی می‌شود

تغییر هنگام آلودگی هوا | تغییر در زمان ازدحام ترافیکی | تأکید بر معاینه فنی کامل خودرو | تسهیل عوارض تردد ساکنان محدوده | هوشمندسازی میزان عوارض

صفحه ۱۴

امسال ۲۵ تقاطع غیر همسطح در تهران افتتاح می‌شود

مسیر زیارت کوتاه شد

ویژگی‌ها متمایز کننده تقاطع غیر همسطح حرم عبدالعظیم (ع) و بزرگراه شهید آوینی

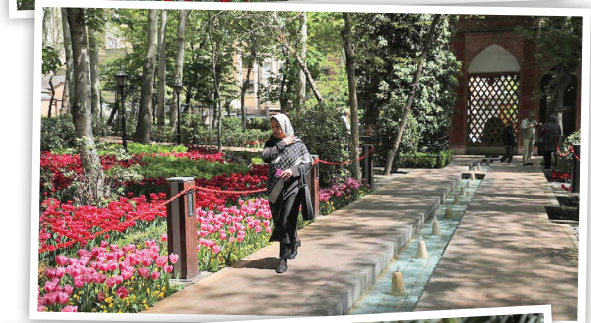
صفحه ۱۴

گزارش تصویری

عکس‌ها: محسن صیادی

تماشای گل‌های لاله در باغ ایرانی

این روزها باغ ایرانی ده ونک میزبان جشنواره لاله‌هاست. گل‌های زیبا و رنگارنگی که چشم هر بیننده‌ای را خیره می‌کند و شهروندان را برای تماشای لاله‌های رنگی به این باغ می‌کشاند. جشنواره تا اواخر اردیبهشت برقرار است و مردم می‌توانند برای دیدن لاله‌ها به این باغ واقع در خیابان خدای، کوچه شهید صابری مراجعه کنند.



نگاه

محمد جواد خسروی: شهردار منطقه ۱۸

چرا نگهداری از حریم پایتخت مهم است؟



اقدام درست و قابل تأمل استانداری تهران مبنی بر تثبیت بخش حریم پایتخت موجب شد تا تنفسگاه شهر حفظ و در میان دهها معضل همچون چندگانگی مدیریتی و محیط زیست (آلودگی هوا)، بارقله‌ای از امید برای زیستی نسبتاً سالم باقی بماند، چرا که صیانت از حقوق شهر و شهروندان اولویت مدیریت شهری در دوره ششم است و از این رو موضوع با جدیت در منطقه پیگیری شد.

رفع تصرف املاک حریم پایتخت، تخریب ساخت و سازهای غیر مجاز و آزادسازی اراضی تصرف شده و... اقداماتی است که همچنان صورت می‌گیرد و قطعاً تا پایان آزادسازی تمام اراضی تصرف شده توسط سودجویان ادامه خواهد داشت. زیرا در مجموعه شهرداری تهران بر خود وظیفه می‌دانیم که اجازه ندهیم به اراضی حریم تهران که میراث آیندگان است دست‌اندازی شود.

تجربه نشان داده که مدیریت شهری در پایتخت، نگاه مادی و منفعت طلبانه به بخش حریم نداشته و بیشتر از هزینه‌هایی که برای نگهداشت آن کرده، باید زمانی را برای رفع مناقشات و تداخل مدیریتی با شهرستان‌های اطراف صرف کند. اکنون که خبر تثبیت بخش حریم تهران از سوی استانداری اعلام رسمی شده، مدیریت شهری باید به تداوم انجام مسئولیت‌های ذاتی خویش بپردازد. از این رو نیازمند حمایت و همراهی سازمان‌های مسئول در این بخش هستیم. چرا که در اغلب مواقع شهرداری تنها متولی بر خورد با مناقشات موجود بوده است. ۲ نهاد مهم در پایتخت، یعنی فرمانداری و استانداری باید پای کار بیایند نه اینکه تنها شهرداری به میدان برود.

البته این اقدام مهم استانداری (واگذاری مدیریت حریم پایتخت به شهرداری تهران) بیانگر دغدغه این نهاد برای صیانت از بخش حریم بوده تا در آینده اگر خواستند تصمیم دیگری بگیرند. بنا به اعلام رئیس شورای شهر تهران تنها نهادهای که در این مسیر دشوار و طاقت فرسا با مدیریت شهری همکاری داشته، نیروی انتظامی است و بجاست که سایر نهادهای نیز خود را در صیانت از حریم پایتخت ادا کنند. با توجه به اینکه بیشترین چالش‌ها و مناقشات در خصوص حریم، مربوط به جنوب غرب تهران و محدوده منطقه ۱۸ بوده است، بر همین اساس شهرداری منطقه با قدرت و نظارت بیشتر برای صیانت از بخش حریم به مسئولیت‌های محول شده عمل کرده و تعهدی به شهرستان نیست. این محدوده عمل خواهد کرد، گرچه در اکثر موارد شهرداری در برخورد با سودجویان تنها می‌ماند.

همچنین ضروری است به تلاش عوامل اجرایی مدیریت شهری منطقه در خدمت‌رسانی به شهروندان اشاره کرد که موفق شدیم در بخش حریم با اخذ مجوز از مراجع قضایی، بیش از ۱۲۶ هکتار از اراضی مزروعی را، که به طور غیرقانونی در آنها ساخت بنا، فنس، دیوارچینی و... صورت گرفته بود، رفع تصرف و آزادسازی کنیم.

تمامی این اقدامات بیانگر آن است که مجموعه مدیریت شهری اهمیت ویژه‌ای در صیانت از حقوق شهر و شهروندان دارد و به افراد سودجو اجازه نمی‌دهد به بیت‌المال و دارایی عامه شهروندان چشم طمع داشته باشد. همچنین در راستای این سیاست و رویکرد، هیچ فرد یا نهادی در این مسیر از آرامش و مصونیت برخوردار نیست و در دوره جدید مدیریت شهری باید در محاکم قضایی پاسخگوی تخلفات خویش باشند.

نگاه مدیریت شهری در دوره جدید، همواره به تأمین رفاه و آسایش شهروندان به‌عنوان صاحبان اصلی شهر بوده و این دارایی ارزشمند قابلیت‌های لازم را برای تحقق این مهم داراست.

داده‌نما

سید محمد فخار: روزنامه‌نگار

رمزگشایی از سفیدسازی تنه درختان شهر

سفیدبالک‌ها را یادتان هست؛ همان‌ها که بهار چند سال پیش در تهران زیاد شده و آسایش را از مردم و طبیعت گرفته بودند. حالا چند سالی است که با شروع فصل گرما، شهرداری تهران پیش‌دستی کرده و با راه‌کار کارشناسی و علمی به نام «باندینگ» به مبارزه با این آفات اقدام کرده است تا شرایط حیات را برای درختان شهر آماده کند.

عملیات باندینگ در مناطق

میزان عملیات	مناطق
منطقه ۲: ۱۱۰۰ اصله	درختان چنار، نارون و صنوبر
منطقه ۴: ۸۲۷ اصله	نارون، صنوبر، بید و عرعر و چنار
منطقه ۵: ۱۶۰ اصله	سیدار، تبریزی و توت
منطقه ۸: ۸۶۰ اصله	نارون
منطقه ۱۲: ۳۰۰ اصله	زبان گنجشک
منطقه ۱۴: ۵۳ اصله	نارون، چنار و صنوبر
منطقه ۱۶: ۱۰۰۰۰ اصله	نارون
منطقه ۱۹: ۴۵۰۰ اصله	صنوبر، نارون و توت
منطقه ۲۰: ۲۰۰۰ اصله	توت، بید، نارون و زیتون

مواد مورد استفاده در باندینگ

- قارچ کش
- آفت کش
- چسب گیاهی لاتکس
- موارد نگهدارنده نظیر بودر کائولن
- خمیر مخصوص آنتی تارلو

یادداشت

مهدی علیزاده: مدیرعامل شرکت اتوبوسرانی شهر تهران

تلاش مدیریت شهری برای افزایش اتوبوس‌های تهران



فرسودگی ناوگان اتوبوسرانی تهران، یکی از چالش‌های مهم حمل‌ونقل عمومی در این شهر است. بسیاری از اتوبوس‌ها در تهران به دلیل استفاده طولانی مدت، عدم تعویض منظم و نگهداری ناکافی، به وضعیت فنی نامطلوبی دچار شده‌اند که منجر به افزایش نرخ خرابی و تأخیر در خدمات حمل‌ونقل عمومی می‌شود. این موضوع باعث ناراضی مسافران، افزایش آلودگی هوا و کاهش اعتماد عمومی به حمل‌ونقل عمومی می‌شود.

برای حل این مسئله، در دوره مدیریت شهری فعلی اقداماتی نظیر نوسازی و بازسازی ناوگان اتوبوسرانی از طریق جلب حمایت و زمینه‌سازی برای همکاری بین دولت، شهرداری و بخش خصوصی در این حوزه، افزایش منابع مالی برای نگهداری و بهبود فنی اتوبوس‌ها و همچنین توسعه سیستم‌های نظارت در دستور کار قرار گرفت تا در مسیر ارتقای کیفی خدمات، بهبود عملکرد حمل‌ونقل عمومی و افزایش سطح رضایت مسافران گام‌های خوبی برداشته شود.

تعداد اتوبوس‌ها در تهران بسیار ضروری است. با توجه به روند رو به رشد شهرنشینی و افزایش جمعیت، نیاز به حمل‌ونقل عمومی کارآمد و انعطاف‌پذیر بیشتر می‌شود. افزایش ناوگان اتوبوسرانی به تعداد مورد نیاز پایتخت و همچنین تنوع و توزیع مناسب آنها در سراسر شهر می‌تواند باعث کاهش فشار ترافیکی در تهران شود و راحتی و سرعت حرکت مسافران را افزایش دهد.

همچنین ارتقای تعداد اتوبوس‌ها، باعث کاهش آلودگی هوا و ترافیک و ایجاد یک سیستم حمل‌ونقل عمومی پایدار تر و مؤثرتر است؛ بنابراین قدرت خرید اتوبوس‌های جدید، سبک‌ساز، سبک‌ساز و تعمیر اتوبوس‌های موجود و برنامهریزی منطقی و هوشمندانه برای توسعه شبکه حمل‌ونقل عمومی، مواردی است که در این زمینه می‌تواند مورد توجه قرار گیرد.

بهبود سیستم‌های اطلاع‌رسانی و ارتباطی در اتوبوس‌ها و تأمین نیروی انسانی کافی و متخصص برای ارائه خدمات بهتر به مسافران در کیفیت خدمات تأثیر بسزایی دارد. به‌طور کلی، نوسازی ناوگان اتوبوسرانی به‌عنوان یکی از راهکارهای مهم برای بهبود حمل‌ونقل عمومی شهری و سازماندهی بهتر ترافیک شهری در نظر گرفته می‌شود.

برنامه‌ریزی مناسب برای تأمین منابع مالی جهت نوسازی ناوگان اتوبوسرانی نیز بسیار اساسی است و امکان دارد از منابع مالی مختلفی مانند بودجه‌های دولتی، تسهیلات و وام‌های بانکی، سرمایه‌گذاری‌های خصوصی یا حتی محصولات یا خدمات نوین مانند تبلیغات یا همکاری با شرکت‌های دیگر برای تأمین هزینه‌های نوسازی ناوگان اتوبوسرانی استفاده کنیم. این امور نیازمند برنامه‌ریزی دقیق و هماهنگی بین انواع منابع مالی و عملیات نوسازی هستند. همچنین پیگیری دقیق سیاستگذاران و مسئولان ذیربط، به‌منظور اجرای برنامه‌های نوسازی ناوگان اتوبوسرانی باعث پیشرفت این برنامه‌ها می‌شود. از طرفی، نقش مسافران نیز اساسی است؛ افزایش استفاده از حمل‌ونقل عمومی به جای وسیله شخصی و حمایت از اقدامات نوسازی می‌تواند برای موفقیت نهایی این طرح‌ها بسیار مؤثر باشد.

به‌طور خلاصه، نوسازی ناوگان اتوبوسرانی نیازمند هماهنگی و تلاش مشترک از سوی دولت، شهرداری، سازمان‌ها، شرکت‌های حمل‌ونقل عمومی و افراد جامعه است. با توجه به اهمیت این موضوع برای بهبود کیفیت زندگی شهروندان و محیط‌زیست، اقدامات مؤثر و سریع برای نوسازی ناوگان اتوبوسرانی و ارتقای خدمات حمل‌ونقل عمومی لازم است. این تدابیر می‌توانند بهبودی محسوس در زندگی روزمره مردم، کاهش ترافیک و آلودگی هوا و ایجاد یک سیستم حمل‌ونقل عمومی مؤثرتر و پایدارتر را فراهم کنند.



6 260641 200359



6 260641 200014