

همیشه پارسا

پایتخت صاحب تعمیرگاه
برای خودروهای برقی می شود



تهران پُر از تاکسی برقی می شود

شهرمان در حال آماده سازی زیرساخت های تردد برای ۴۰ هزار تاکسی برقی است

مدیران شهری آخرین وضعیت پروژه های مهم در پایتخت را مورد بررسی قرار دادند
پروژه یادگار امام ۵
یک گام به اجرا نزدیک تر شد
+ کاهش بار ترافیکی میدان آزادی

صفحه ۱۵

امروز (اردیبهشت) شهرداری منطقه ۲ میزبان صدو هفدهمین پویش امید و افتخار است
روبان ۲۷ پروژه قیچی می شود
۱۵۸ کیلومتر تسهیل مسیر بزرگراهی پرتردد در منطقه ۲
۴۵ درصد افزایش سرعت تخلیه با تغییر میدان صنعت
۲۰ هزار تن توزیع آسفالت در منطقه ۲ تهران

صفحه ۱۴

آتش سوزی در محل استراحت کارگران حادثه تلخی رقم زد
مرگ ۶ کارگر در آتش کپسول خوراک پزی
+ پرونده در دادسرای جنایی

صفحه ۱۶

گزارش تصویری
عکس ها: آژانس عکس تهران

بازدید از عملیات احداث شاخه غربی بزرگراه یادگار امام ۵

پروژه احداث شاخه غربی بزرگراه یادگار امام (ره) از بزرگترین طرح های عمرانی پایتخت است که از جنوبی ترین نقطه بزرگراه یادگار امام در میدان جی آغاز و به بزرگراه آزادگان و آژادراه تهران - ساوه متصل می شود. رئیس شورای اسلامی شهر تهران، رئیس پلیس راهور شهر تهران، معاون فنی و عمرانی شهرداری تهران و شهردار منطقه ۹ تهران، روز پنجشنبه ۳۰ فروردین از عملیات احداث این طرح بازدید کردند.



نگاه
احمد احمدی صدر: مدیرعامل سازمان خدمات و مشارکت های اجتماعی شهرداری تهران

اجازه نمی دهیم آسیب های اجتماعی در شهر غلبه کند



اجرای طرح کاهش و ساماندهی آسیب های اجتماعی به مدت ۲ سال است که کلید خورده و عمده اقدامات اساسی که به صورت شبانه روزی با تشکیل قرارگاه اجتماعی شهر تهران انجام شده و موانعی که در مسیر حل آسیب های اجتماعی وجود داشته مانند نبود ظرفیت کافی، عدم پذیرش منع پذیرشی ها و نبود زیرساخت ها بر طرف شده و طی ۲ سال گذشته عمده این کارها به سرانجام رسیده است.
امروز شاهد مرحله تکمیلی این طرح (کاهش و ساماندهی آسیب های اجتماعی) هستیم تا ظاهر شهر از وجود آسیب دیدگان اجتماعی پاک شود و با توجه به ظرفیت کافی ایجاد شده (پذیرش تمامی منع پذیرشی ها توسط شهرداری) مشکلی در بحث اسکان در مراکز ماده ۱۶ یا اگر مخانه ها و مسایر مراکز پذیرش نداریم. همچنین شهرداران مناطق ۲۲ گانه و شهرداران نواحی را موظف کرده ایم محیط منطقه و ناحیه خود را صیانت و مراقبت کنند تا معتمدان متجاهر، کودکان خیابان و متکدیان در ناحیه آنها مشاهده نشوند.
آسیب های اجتماعی طی ۲۰۲۰ تا ۱۵ سال و چندین دهه ایجاد می شود و نباید توقع داشته باشیم یک شبه جمع شود. به هر حال ساماندهی موضوعات آسیب های اجتماعی زمان بر است و باید صبوری کنیم و مسائلی مثل فرهنگ سازی عمومی، حل مشکلات اقتصادی، مقابله با مهاجرت های غیر قانونی و... را توسط نهادهای مسئول پیگیری کنیم و اجازه ندهیم آسیب های اجتماعی دوباره بر شهر مستولی شود؛ چرا که اگر از ریشه ها و مبانی ایجاد آسیب های اجتماعی مثل مسائل اقتصادی، حاشیه نشینی، ورود غیر مجاز اتباع و مهاجران، مباحث فرهنگی و فرهنگ سازی عمومی غفلت شود، آسیب های اجتماعی تکرار می شود.
مدیریت شهری با آمادگی صد درصد برای پذیرش افراد آسیب دیده اجتماعی دارد و در داخل مراکز ماده ۱۶ تهران ظرفیت پذیرش ۲۱ هزار نفر ایجاد شده و اکنون بیش از ۲ تا ۳ هزار نفر آسیب دیده اجتماعی در شهر وجود ندارد؛ چرا که حدود ۴۰۰ پلاک قرمز طی ۲ سال گذشته مسدود و پلمب شده است. کلونی ها و پاتوق های آسیب مانند فرزند، کوه سنگی، هرنندی، پارک میناق و شوش و گردنه تنباکویی که بیش از هزار نفر معتمد متجاهر در این مکان ها بودند، طی ۲ سال اخیر همگی پاکسازی شدند و دیگر شاهد این کلونی ها نیستیم.
در قرارگاه اجتماعی که طی ۲ سال گذشته مستمرا تشکیل شد دستگاه ها و اقلام پای کار آمدند و همکاری و کمک کردند. دستگاه قضا و فراجا، سازمان بهزیستی، کمیته امداد، سیاه پاسداران، بسیج و نیروهای مردمی حضور فعال داشتند و این اتفاق خوب با این وحدت و هم افزایی که به وجود آمد، رقم خورد. در طرح ساماندهی آسیب های اجتماعی که از ۱۵ تا ۳۰ فروردین اجرایی شد، شهرداری به صورت ویژه ورود کرد و یگان حفاظت، شهریان، حریم بان، خدمات شهری، سازمان خدمات و مشارکت های اجتماعی، معاونت اجتماعی شهرداری تهران و... با به میدان گذاشتند.
پیش از این حدود ۱۰ تا ۱۵ هزار معتمد متجاهر در تهران وجود داشت که ظرفیتی برای پذیرش آنها نبود. ۳۸ مرکز پویا بشهر برای کودکان کار و خیابان نداشتیم و منع پذیرشی ها را هیچ نهادی نمی پذیرفت. امروز شهرداری تهران تمام این مشکلات را حل کرده است و این امکانات فراهم شده تا بتوانیم معتمدان متجاهر و کودکان خیابانی را ساماندهی کنیم.
البته خلأهایی مانند نگهداری بلندمدت کسانی که بیش از چندبار جذب شده اند و برای بار دهم یا پانزدهم وارد چرخه اعتیاد می شوند، وجود دارد و به نظر باید طرحی تصویب شود تا این افراد به اردوگاه های شبانه روزی بروند و سال ها بمانند. مکاتباتی در این خصوص توسط شهردار تهران و رئیس قوه قضاییه و سازمان زندان ها انجام شده و برای ساخت اردوگاه هم آمادگی دارد.

داده نما
زینب زینالزاده: روزنامه نگار
علی حسینی: گرافیکست

آمار حفاظت از حریم در دوره ششم



یادداشت
مهدی علیزاده: مدیرعامل شرکت واحد اتوبوسرانی تهران

تلاش برای ایمنی بیشتر بانوان و کودکان در اتوبوس ها



یکی از مشکلات ما در خطوط تندرو، ورود موتورسیکلت ها به خط ویژه است که رفت و آمد اتوبوس ها را مختل می کند و باعث به هم خوردن سرفاصله حرکت می شود. اگر چه خودروهای متخلف هم وارد خط ویژه می شوند اما مشکل موتورسیکلت ها بیشتر است و تصادف هایی که بر اثر برخورد آنها با اتوبوس ها رخ می دهد صدمات زیادی دارد و گاهی موجب فوت راکب موتور هم می شود. وقتی موتورسیکلت ناگهان وارد خط ویژه می شود و راه اتوبوس را می بندد راننده مجبور به ترمز می شود و ضربه ناشی از ترمز شدید، ایمنی مسافران را به خطر می اندازد. در این شرایط کسانی که در بخش جلویی اتوبوس باشند بیشتر در معرض آسیب هستند و به همین دلیل هم تصمیم گرفته شد تا بخش ویژه بانوان و کودکان به قسمت انتهایی اتوبوس های تندرو منتقل شود.
سال پیش اتوبوسرانی تهران منشور حقوق شهروندی را منتشر کرد که بر اساس آن مسافران باید از سفری ایمن با رعایت مقررات و سرعت مصوب بهره مند شوند. همچنین فضای اختصاصی ویژه بانوان و آقایان در محیطی سالم، بهداشتی و ایمن تأمین شود. بخش ویژه بانوان در اتوبوس های تندرو که کودک هم ممکن است همراه خود داشته باشند در قسمت جلو قرار دارد، اما در برخی خطوط اتوبوسرانی خصوصی بخش بانوان در قسمت عقب تعبیه شده است. مطالعات اتوبوسرانی در زمینه تفاوت بین این دو نشان داد که در هنگام ترمز شدید یا احتیاط تصادف بانوان و کودکان همراهان در صورت حضور در بخش جلویی اتوبوس بیشتر آسیب می بینند. در تهران به نسبت مسافران روزانه، اتوبوس کمتری داریم و به دلیل کمبود ظرفیت، جمعیت خانم ها در بخش ویژه آنها زیاد است تا جایی که در بازرسی های میدانی از خطوط بی آر تی بارها دیده ایم برخی خانم ها به ناچار در نزدیکی شیشه جلویی بی آر تی می ایستند و هر توقف ناگهانی در این موارد ممکن است خطر ساز باشد. از آخرین روزهای فروردین امسال سرانجام تصمیم گرفته شد در خطوط تندرو، بخش آقایان و بانوان با هدف ایمنی بیشتر جابه جاشود.
برای افزایش تعداد اتوبوس ها نیز قرارداد ساخت ۲ هزار و ۵۰۰ دستگاه را با تولید کنندگان داخلی امضا کردیم که بر اساس زمان بندی، این اتوبوس ها به تدریج وارد ناوگان می شود. قرارداد مالی ۲ هزار اتوبوس برقی وارداتی از چین هم بسته شده است. این اقدامات باعث می شود که خون تازه ای در رگ های اتوبوسرانی تزریق شود چرا که بیش از ۱۰ سال است که این ناوگان نوسازی نشده است.
درباره جلویی اتوبوس ها هم در مورد موتورسیکلت ها به خطوط ویژه، همکاران ما در پلیس راهور اقدامات لازم را انجام می دهند، اما تعداد موتورسیکلت سوارانی که وارد خطوط می شوند زیاد است. تا زمانی که خطوط بی آر تی مکانیزه و هوشمند و نظارت بر آنها با دوربین انجام نشود نمی توان مانع ورود موتورسیکلت ها شد. در برخی نقاط رانندگان مختلف موتورسیکلت ها با رانندگان اتوبوس های بی آر تی درگیر شده اند و برخی رانندگان را مجروح کرده اند. اکنون پلیس راهور با نیروی بیشتری در خطوط مستقر است، اما در ساعات های شلوغی تعداد موتورسیکلت ها در خطوط ویژه آنقدر زیاد است که برنامه ریزی برای تعیین سرفاصله را کاملاً به هم می زند.
خط ویژه مخصوص اتوبوس ها و خودروهای امدادی مانند اورژانس و آتش نشانی ساخته شده است. حضور موتورسیکلت در خط ویژه غیر قانونی است و اگر تصادفی رخ دهد سازمان اتوبوسرانی با توجه به گزارش پلیس راهور که در صحنه حاضر شده است، از رانندگان خود حمایت می کند تا مقصر شناخته نشوند.
طرح همیار اتوبوس که ذیل سامانه ۱۳۷ فعالیت می کند در زمینه ارائه خدمات بهتر به مسافران به ما کمک می کند. در این بخش که سال گذشته به ۱۳۷ پلاس افزوده شد و با وارد کردن کد دستوری ۱۳۷*۲۲# برای مسافران قابل استفاده است، معیارهای گوناگون سفر درون شهری، از نظافت داخل و خارج اتوبوس تا نظم سرفاصله ها و شیوه رانندگی راننده قابل رصد و پیگیری است.