



خبرنگار همشهری در لباس مبدل خدمات اجتماعی شهرداری به بی‌خانمان‌ها را سنجید

یک شب در نقش کارتن خواب

شهردار تهران: بی‌خانمان‌ها را به گرمخانه‌های تهران منتقل می‌کنیم

صفحه ۱۴

معاون شهردار تهران در پارلمان شهری، اقدامات حوزه آسیب‌های اجتماعی را توضیح داد

سیر نزولی آسیب‌های اجتماعی در پایتخت



۴۰

درصد از معاندان از چرخه آسیب خارج و به جامعه باز می‌گردند



۸۰

درصد مصوبات قرارگاه اجتماعی عملیاتی و اجرایی شده است



۲۵۰۰۰

معتاد متجاهر شهریور ۱۴۰۰ در تهران وجود داشت

صفحه ۱۶

مدیریت شهری ششم پیگیر پروژه‌های عمرانی بلاتکلیف ادوار گذشته است

گره‌گشایی بزرگراهی در جنوب تهران

بهار سال ۱۴۰۴ بخشی از این طرح‌ها به بهره‌برداری می‌رسد

صفحه ۱۵

یادداشت

حمید جوانی: شهردار منطقه ۳

چالش‌های حوزه عمران و ساخت‌وساز شهری در کلانشهرها

امروزه کلانشهرهایی مانند تهران، به‌عنوان مراکز اصلی اقتصادی، فرهنگی اجتماعی و... شناخته می‌شوند. با توجه به رشد جمعیت در این شهرها که عمدتاً ناشی از مهاجرت است و نه افزایش طبیعی جمعیت، ضرورت مدیریت مؤثر در حوزه عمران و ساخت‌وساز شهری به شدت احساس می‌شود؛ این مدیریت باید در آبخش اصلی توسعه شهری و زیرساخت‌های زیربنایی انجام شود تا توانایی ایجاد بسترهای لازم برای رشد و توسعه پایدار کلانشهرها را فراهم کند. با این حال، این روند با چالش‌های متعددی روبه‌روست. اهم چالش‌ها به شرح زیر است:

چالش اول و یکی از مهم‌ترین چالش‌ها، مسئله افزایش جمعیت در کلانشهرهاست. با توجه به افزایش جمعیت و نیازهای زیرساختی مرتبط با آن، شهرداری تهران، مدیریت شهری یا دولت اغلب نمی‌توانند پاسخ مناسبی به این نیازها ارائه دهند.

چالش دوم، مسئله ترافیک و حمل‌ونقل است. این مشکلات از اجنبه اصلی قابل بررسی است؛ نخست، ظرفیت فعلی سیستم حمل‌ونقل به لحاظ کمی پاسخگوی نیاز شهر نیست و دوم، نوع سیستم حمل‌ونقل فعلی نیز مناسب نیست. برای رفع این مشکل، حرکت به سمت هوشمندسازی ناوگان حمل‌ونقل ضروری است. این اقدام می‌تواند تأثیرات مثبتی در زمینه محیط‌زیست، کیفیت حمل‌ونقل و کاهش هزینه‌ها داشته باشد.

چالش سوم، کمبود فضای سبز در مقایسه با رشد و توسعه شهر است. فضای سبز نه تنها در زیبایی شهر نقش دارد، بلکه تأثیرات جدی بر کیفیت هوا، کاهش دما و ایجاد فضاهایی برای فعالیت‌های فرهنگی و اجتماعی بر جای می‌گذارد. این فضاها می‌توانند به کاهش آسترس، ارتقای امنیت روانی شهروندان، افزایش نشاط اجتماعی و بهبود بهداشت عمومی کمک کنند. چالش چهارم، مسئله پراهمیت آلودگی محیط‌زیست است. هر جا که جمعیت افزایش پیدا می‌کند و زمین ارزش اقتصادی بیشتری به دست می‌آورد، به دلیل منافع اقتصادی، آلودگی محیط‌زیست نیز بیشتر می‌شود. این امر نه تنها بر سلامت عمومی و کیفیت زندگی شهروندان تأثیر منفی دارد، بلکه می‌تواند به تخریب اکوسیستم‌ها و کاهش تنوع زیستی منجر شود.

چالش پنجم، ناکارآمدی در استفاده از منابع است. یکی از مشکلات اساسی در این زمینه، هدررفت منابع است. عدم استفاده صحیح یا ناکارآمدی منابع باعث می‌شود که توسعه شهر به کیفیت مطلوب نرسد.

برای مقابله با چالش‌های مذکور، مهم‌ترین راه‌حل برنامه‌ریزی دقیق و کارآمد است. برنامه‌ریزی در حوزه مدیریت شهری، عمران و ساخت‌وساز و تحقق طرح‌های جامع شهری می‌تواند مسیر توسعه شهری را به سمت کیفیت و پایداری هدایت کند. برنامه‌ریزی مناسب نه تنها در مدیریت منابع، بلکه در کنترل آلودگی، افزایش فضای سبز و ارتقای کیفیت زندگی شهروندان نیز نقش اساسی دارد. طرح‌های تفصیلی شهری یکی از جنبه‌های مهم برنامه‌ریزی در توسعه شهری هستند که شامل استفاده بهینه از زمین، توزیع عادلانه خدمات و حفظ محیط‌زیست می‌شوند. این طرح‌ها باید با مشارکت مردم و ذی‌نفعانی که در جامعه زندگی می‌کنند، اجرا شوند تا نیازهای واقعی مردم شناسایی و برای آنها راهکارهای مؤثر ارائه شود. پس از برنامه‌ریزی، توسعه حمل‌ونقل عمومی است. سرمایه‌گذاری در سیستم‌های حمل‌ونقل عمومی مانند اتوبوس و مترو و ایجاد زیرساخت‌های مناسب برای دوچرخه‌سواری می‌تواند به کاهش ترافیک و آلودگی هوا کمک کند. تشویق مردم به استفاده از حمل‌ونقل عمومی باید از اولویت‌های اصلی مدیریت شهری باشد.

همچنین تقویت مشارکت شهروندان در پروژه‌های عمرانی در این زمینه اهمیت دارد. مشارکت مدنی و دخالت مستقیم مردم در فرایندهای ساخت‌وساز می‌تواند به رشد و توسعه شهری کمک شایانی کند. این موضوع وابسته به تعامل مؤثر مدیریتی شهری با شهروندان است و رفتار مناسب با مشارکت‌کنندگان تأثیر مستقیمی بر افزایش یا کاهش انگیزه برای همکاری در این حوزه دارد.



مناسب‌سازی هزار کیلومتر پیاده‌رو

بهبود بیش از هزار کیلومتر از مسیر عابران پیاده در دستور کار شهرداری تهران قرار دارد

عکس: همشهری/علیرضا طهماسبی



پیگیری در آبخش

با توجه به وسعت مسیر پیاده‌روها در تهران، مناسب‌سازی آنها در آبخش انجام می‌شود؛ یک بخش مربوط به الگوی «من شهردارم» است که شهروندان در قالب پروژه‌ها ثبت و اولویت‌بندی می‌کنند. بخش دیگر هم در ۲۲ منطقه پیگیری و انجام می‌شود.

گزارش

زینب زینالزاده روزنامه‌نگار

عابران پیاده می‌خواهند بدون دغدغه قدم بزنند، اما در برخی از پیاده‌روها سنگفرش‌ها یا تخریب شده‌اند یا چنان فرسوده هستند که به سختی می‌توان پا رویشان گذاشت؛ موضوعی که وقتی آن را از سنگفرش شهرداری تهران پیگیری می‌کنیم، تک‌دیپ نمی‌کند و می‌گوید که متولی پیاده‌روها شهرداران مناطق هستند و مناسب‌سازی‌شان با پشتیبانی معاونت فنی و عمران شهرداری انجام می‌شود. البته عبدالمنظور محمدخانی درباره آخرین اقدامات مناسب‌سازی پیاده‌روها در مناطق ۲۲گانه، تأکید می‌کند که بیش از هزار کیلومتر مسیر پیاده‌رو باید مناسب‌سازی شود که اکنون این کار در مناطق عملیاتی شده است.

منطقه یک: ۲۰۷۸۰ مترمربع

منطقه ۲: ۲۳۴۶۷ مترمربع

منطقه ۳: ۴۵۶۳۰ مترمربع

منطقه ۴: ۴۱۵۰۰ مترمربع

وضعیت مناسب‌سازی

۵۸۰۷۷۰ مترمربع پیاده‌رو در مناطق تا پایان آبان ۱۴۰۳

منطقه ۵: ۵۳۸۹۳ مترمربع

منطقه ۶: ۱۹۳۷۷ مترمربع

منطقه ۷: ۲۰۵۳۰ مترمربع

منطقه ۸: ۱۷۷۷۰ مترمربع

منطقه ۹: ۱۵۸۲۱ مترمربع

منطقه ۱۰: ۱۵۷۴۷ مترمربع

منطقه ۱۱: ۲۶۴۰۰ مترمربع

منطقه ۱۲: ۲۰۳۷۰ مترمربع

منطقه ۱۳: ۳۳۱۰۱ مترمربع

منطقه ۱۴: ۱۹۶۶۰ مترمربع

منطقه ۱۵: ۳۹۶۷۱ مترمربع

منطقه ۱۶: ۱۴۴۰۰ مترمربع

منطقه ۱۷: ۱۶۰۰۰ مترمربع

منطقه ۱۸: ۱۵۰۰۰ مترمربع

منطقه ۱۹: ۱۹۷۰۰ مترمربع

منطقه ۲۰: ۴۹۵۸۳ مترمربع

وسعت زیاد پیاده‌روهای تهران

وقتی از پیاده‌رو در تهران صحبت می‌شود، قبل از هر چیز باید بدانیم که این معیار شهری وسعت زیادی دارند و قطعاً کار در این حوزه گسترده است؛ چراکه طبق آخرین آمار حدود هزار و ۲۹۷ کیلومتر مسیر پیاده‌راه در تهران وجود دارد که باید مناسب‌سازی شود.

کاهش نارضایتی در سامانه ۱۳۷

در سال‌های گذشته به گواه آمار می‌توان گفت که گلابه و اعتراضات شهروندان درباره مشکلات پیاده‌روها کاهش یافته است. از سوی دیگر شاهد ثبت تماس‌های تشکر و تأیید در این حوزه هستیم. استناد به این موارد نشان می‌دهد که اتفاقات خوبی در مناسب‌سازی به‌ویژه در مناطق مرکزی و جنوبی رخ داده است.

زمانبر بودن کار

در حوزه مناسب‌سازی پیاده‌روها برای همه شهروندان از یک‌سوی با یک عقب‌ماندگی مواجه هستیم و از سوی دیگر مسیرهای پیاده‌رو بسیار طولانی و وسیع هستند. با توجه به همین موضوعات باید پذیرفت که در ۲ یا ۳ سال نمی‌توان این عقب‌ماندگی را جبران کرد و این کار قطعاً زمانبر خواهد بود.