صفحه‌آرا: آرش شاه‌سمندی

انتقال پایتخت به صلاح نیست

علیرضا راکانی، شهردار تهران: امکان انتقال پایتخت وجود ندارد و باید صرفه و صلاح کل کشور درنظر گرفته شود و این هم در واقع محل تأمل است! لذا معتقدم که بهترین کار این است که مراکز دولتی و خدمات دهنده در نقطه‌ای در جنوب تهران جمع شوند.

۶۰ اتوبوس به بندرعباس و ۳۶ اتوبوس به پایتخت رسید

احمد قیومی، مدیرعامل شرکت واحد اتوبوسرانی تهران: کشتی حامل ۶۰ اتوبوس برقی به بندرعباس رسیده و روند تخلیه آن در حال انجام است. این ناوگان به‌تدریج به پایتخت منتقل می‌شود و از مجموع ۱۱۹ دستگاه اتوبوس برقی که قرار است از بندرعباس به تهران منتقل شود، تاکنون ۳۶ دستگاه وارد تهران شده و روند انتقال ادامه دارد.

تهران نیازمند تحول جدی در حمل‌ونقل عمومی

حجت‌الاسلام سیدمحمد آقامیری، عضو شورای اسلامی شهر تهران: کلانشهر تهران نیازمند تحول جدی در حوزه حمل‌ونقل عمومی با تمرکز بر برقی‌سازی ناوگان تاکسیرانی و اتوبوسرانی است. اگر قانون تولید سالانه ۱۰درصد خودروهای برقی عملیاتی می‌شد، امروز بخش عمده‌ای از ناوگان حمل‌ونقل ما برقی بود.

«دیبا»، گامی در جذب سرمایه‌گذاری مردمی است

نوید خاصه‌باف، مدیرعامل سازمان سرمایه‌گذاری و مشارکت‌های مردمی شهرداری: پروژه تجاری- اداری دیبا با سرمایه‌گذاری ۱۲۰۰ میلیارد تومان، گام مهمی در جذب سرمایه‌گذاری‌های مردمی و توسعه زیرساخت‌های اقتصادی در قلب تهران است و نقش مهمی در بازسازی بافت فرسوده و رونق اقتصادی منطقه ۱۲ خواهد داشت.

تهران خواب ندارد

در شبی که هواشناسی خبر از یخ‌زدگی معابر داد با شهردار شب پایتخت در گوشه‌وکنار شهر گشت زدیم

گزارش: مریم باقرپور، روزنامه‌نگار

شعر کودکانه «آقا بلیـــــه و بیداری شب‌هایش برای خواب‌های خوش ما» برای بسیاری از مردم آشناست؛ اما این روزها تنها پلیس‌ها شـــب‌ها بیدار نیستند و در شهر تهران با وسعت چنده‌هکتاری‌اش شب‌ها خدمات مختلفی از رفت‌وروب تا عمرانی و ترافیکی ارائه می‌شود تا شهروندان در روز دچار مشکل نشوند. مسئولان نظارت بر این فعالیت‌ها شهردارانِ شب هستند که مانند مدیران شهری روز، مسئولیت‌های مهم و سنگینی به‌عهده دارند. در یکی از شب‌های سرد سال که هواشناسی خبر از یخ‌زدگی معابر داده، با مرتضی محمدخانی، شهردار شب پایتخت تا پاسی از شب همراه شدیم و در گوشه‌وکنار شهر گشت زدیم. در شبی که مثل همیشه مدیریت شهری خواب نداشت.

معابر نباید یخ بزنند

گشـــت میدانی از حوالی ساعت ۲۴ شـــروع می‌شود. ســـرمای هوا بیشتر شده و هواشناسی خبر از احتمال یخ‌زدگی معابر داده است؛ برای همین اولویت شهردار شب بازدید از سایت مرکزی برف‌روبی منطقه ۲ و خیابان میرمعاکب است. در مسیر محمدخانی مدام معابر را تمرکز می‌کند و حین عبور از بزرگراه یادگار امام(ره) می‌گوید: «بیشتر شب‌ها در این محدوده حادثه داریم؛ چراکه شیب بزرگراه زیاد است و درنتیجه سرعت زیاد و عدم‌کنترل، خودروها با نرده‌ها و گاردریل‌ها برخورد می‌کنند.» با ورود به سایت، صدای ماشین‌های سنگین شنیده می‌شود. لودرها شن‌ها و نمک‌های دپوشده را داخل کامیون‌ها می‌ریزند و با پرشدن هریک، خودرویی دیگر از راه می‌رسد. مسئول سایت گزارشی از امکانات خودرویی و انسانی می‌دهد و می‌گوید چند روزی است خانه نرفته‌اند تا مبادا در سرما معبری یخ بزند و شهروندان دچار مشکل شوند.

بازدید از خانه گرم آسیب‌دیدگان اجتماعی

سرمای نیمه‌شب هر لحظه بیشتر از قبل می‌شود و شـــهردار شب تصمیم می‌گیرد از گرمخانه منطقه ۶ در محدوده تونل رســـالت بازدید کند. به گرمخانه که می‌رســـیم، خودرویی جلوی در است و فردی می‌گوید که یک نفر را اندکی قبل به درخواست خودش به این گرمخانه آورده‌اند. پس از اطلاع از حضور شهردار شب، مسئول گرمخانه و مددکاران به استقبال شهردار شب می‌آیند. محمدخانی وارد سالن و محل استراحت مددجویان می‌شـــود. عدهای روی تخت و تعدادی کف زمین روی تشک خوابیده‌اند. آمارشان به بیش از ۵۰نفر می‌رسد. مسئول گرمخانه توضیح می‌دهد که به همه این مددجویان پتو و غذای گرم داده شـــده و همه مراجعه‌کنندگان پذیرش شده‌اند تا از سرما در امان بمانند. در این میان یکی به محمدخانی خبر می‌دهد که اتوبوس سیار هم در خیابان انقلاب مستقر شده و به‌این‌ترتیب مقصد بعدی بازدید معلوم می‌شود.

بررسی شهر از ستاد بحران

قرارمان ساعت ۲۳ است. وارد ساختمان پایگاه ستاد مدیریت بحران شهر تهران که می‌شویم، در نخستین اتاق، تابلوی شـــهردار شب نصب شده‌است. اتاقی کوچک است با کمترین امکانات و محمدخانی همین را کافی می‌داند؛ چون بیشتر ساعت‌ها او و سایر شهرداران شب مشغول گشت‌وگشاد در کوچه‌ها و معابر پایتخت هستند و تنها برای اســـتراحتی کوتاه یا نوشتن گزارش در دفتر حضور دارند. در واقع شهردار شـــب به تمام موارد از وضعیت رفت‌وروب تا تخلیه بوستان‌های جنگلی، نصب تابلوها و المان‌های شهری، چگونگی پذیرش بی‌خانمان‌ها و... نظارت دارد و حتی درصورت بروز تصادف یا حادثه‌ای در شهر خود را به محل می‌رساند تا از نزدیک در جریان ماجرا قرار گیرد.

رصد شهر با هزاران دوربین

نیم‌ساعتی به نیمه‌شـــب مانده که وارد اتاق مانیتورینگ می‌شـــویم. روی دیوار تلویزیونی بزرگ که از ترکیب ده‌ها مانیتور تشکیل می‌شود، جلب توجه می‌کند. هر مانیتور وضعیت یک معبر تهران را نشـــان می‌دهد و از این اتاق می‌توان وضعیت تردد در شهر را بررسی کرد. خســـرو میرزایی، معاون حوادث ستاد مدیریت بحران شـــهر تهران هم در اتاق حضـــور دارد. او با دیدن ترافیک بالای میدان تجریش در آن ساعت شب از مســـئول مربوط می‌خواهد وضوح دوربین‌ها را بیشتر کند و همزمان محمدخانی با پلیس راهور تماس می‌گیرد تا برای بررسی وضعیت، نیروهایی را به محل اعزام کند. گفته می‌شود که در شهر تهران ۱۷۰۰ دوربین شهری وجود دارد که از این اتاق می‌توان به اطلاعات همه آنها یکجا دسترسی داشت و نظارهگر شهر بود.

چندی پیش نشست «تجارب شهرداری تهران در راه‌اندازی طرح شهردار شب» در شهر کرمان برگزار شد و محمد جابری، از شهرداران شب تهران، چگونگی فعالیت‌های شهردار شب را برای شهرداران توضیح داد.

تهران ۳ شهردار شب دارد که شیفتی فعالیت می‌کنند. مرتضی محمدخانی، محمد جابری و یحیی رنجبران شهرداران شب تهران هستند.

۱۸ تا ۶

صبح ساعت فعالیت شهرداران شب است

شهرداران شب چه کارهایی انجام می‌دهند؟

- حوزه حمل‌ونقل و ترافیک: نظارت بر پایانه‌های اتوبوسرانی، مترو، وضعیت پل‌های عابر پیاده، المان‌های ترافیکی، عملیات ترافیکی مناطق، خط‌کشی‌های محوری و عابر پیاده، عملیات اصلاح هندسی، چراغ‌های راهنمایی‌وراننده‌گی و ایستگاه‌های اتوبوس و تاکسی
- حوزه فنی و عمران: نظارت بر کارگاه‌های عمرانی فعال، آسفالت معابر، جداول و انهار، پیاده‌روسازی، محوطه‌سازی فضاها، کارخانه آسفالت
- خدمات شهری و محیط‌زیست: نظارت بر رفت‌وروب و نخله‌داشت شهر، لابروبی انهار، پسماند و بازیافت، آتش‌نشانی، بهشت زهرا، بوستان‌ها و پارک‌های جنگلی، زیباسازی شهری، میدان توپ‌بار مرکزی، شهربان‌ها و حریم‌بان‌ها
- حوزه اجتماعی و فرهنگی: نظارت بر گرمخانه‌ها، اتوبوس‌های شبانه، آماده‌سازی فضاها برای برپایی مراسم مذهبی و ملی
- حوزه هماهنگی امور مناطق: هماهنگی با مناطق ۲۲گانه و شهرداری‌های نواحی

اتوبوس‌هایی برای خواب شبانه

برای رسیدن به میدان انقلاب، خودرو از خیابان‌های شهید بهشتی، ولیعصر، فلسطین و انقلاب عبور می‌کند و در مسیر، شهردار در حال رصد معابر است. اتوبوس‌های تندرو در حال خدمت‌رسانی‌اند و مسافر دارند. روند جمع‌آوری زباله‌ها نیز طبق معمول است و تعدادی کارگر گوشه‌وکنار مشغول نظافت هستند؛ عده‌ای هم دور ون‌کافه‌ها جمع شده‌اند. محمدخانی می‌گوید: «شب‌های تهران زنده است؛ برای همین مدام باید رصد شود و خدمت‌رسانی ادامه داشته باشد.» با رسیدن به میدان انقلاب می‌بینیم جز اتوبوس، ۲ خودروی حامی شهر هم در محل توقف کرده‌اند. محمدخانی برای بررسی نحوه خدمت‌رسانی وارد اتوبوس می‌شود. سرمای بیرون اتوبوس آزاردهنده است اما داخل اتوبوس که می‌شویم گرما به صورت‌مان می‌زند. بیش از ۲۰ نفر روی سرشان کشیده‌اند و غرق خواب‌اند؛ همان‌هایی که جایی برای ماندن ندارند و مدیریت شهری برای جلوگیری از سرمازدگی برایشان این اتوبوس‌ها را در میادین اصلی شهر تدارک دیده است.

کار در نیمه‌شب برای توجه به جان مردم

حین گپ‌وگفت با نیروهای حامی‌شهر خبر می‌رسد که در بزرگراه شهید متوسلیان فردی تصادف کرده و جانش را از دست داده‌است. محمدخانی به محض سوارشدن بر خودرو با پلیس و قاضی کشـــیک تماس می‌گیرد و تصمیم می‌گیریم به این محل برویم؛ «حرکتی که ســـاعت از نیمه‌شب گذشته اســـت. شهردار شب در مســـیر می‌گوید: «تهران خواب ندارد؛ برای همین برای شهردار شب، شمال و جنوب تهران فرقی ندارد و گشت‌زنی‌ها باید مستمر باشد.» میان صحبت‌ها در بزرگراه تندگویان، نزدیک بوستان ولایت، ناگهان با عدای مواجه می‌شویم که در حال بلندکردن تابلویی بزرگ هستند و کمی جلوتر خودروی پلیس راهنمایی‌وراننده‌گی توقف کرده است. شهردار شب اول سراغ مأموران راهور می‌رود و آنها توضیح می‌دهند که به‌زودی یکی دیگر از دسترسی‌های بزرگراه باز می‌شود و نیروهای شهرداری مشغول نصب تابلو هســـتند. دلیل این کار شبانه را که می‌پرسیم، یکی از نیروهای کارگری می‌گوید: «روزها ترافیک هســـت. از طرفی این تابلوها وزن بالایی دارند؛ پس نباید برای نصب‌شان ریسک کرد. جان مردم اهمیت دارد.»

حوادث شبانه تمامی ندارد

عقربه‌های ساعت تندتند می‌گذرند؛ اما همچنان خودروها در بزرگراه دیده می‌شوند؛ با این تفاوت که سرعت‌شان بالاست. محمدخانی می‌گوید: «اغلب سرعت بالا عامل حوادث شبانه می‌شود.» میان این گفته‌ها به محل تصادف می‌رســـیم. روی جنازه پارچه کشـــیده‌اند و مأموران نیروی انتظامی حضور دارند. وسط بزرگراه بقایای خودروی تصادفی دیده می‌شود؛ اما از آن خبری نیســـت. یکی از مأموران توضیح می‌دهد که متوفی به‌جای یک عابر، عرض بزرگراه را برای عبور انتخاب کرده و سرعت بالای خودرو باعث تصادف شده‌است و در این میان، راننده با خودرویش متواری شده‌است. شهردار شب پس از بررسی موضوع و گفت‌وگو با مأموران، محل را به مقصد پایگاه مدیریت بحران شهر تهران و بزرگراه جلال آل‌احمد ترک می‌کند؛ محلی که رسیدن به آن در نیمه‌شب هم ۴۵ دقیقه زمان می‌برد. در این میان محمدخانی فرصت می‌کند همچنان بر خدمات شهری نظارت کند تا مردم در آرامش بخوابند و صبح روز بعد شهری تمیز و بدون لغزندگی تحویل بگیرند.

عکس: همشهری/ حامد حردمندی

پیاده‌رو جای پارک خودرو نیست!

اعمال قانون ۲ میلیون و ۴۰۰ هزار مورد تخلفات سدمعبر در ۹ماه ابتدایی امسال

گزارش: مهدی اسماعیل‌پور، روزنامه‌نگار

توقف وســـایل نقلیه در پیاده‌روها، پارک دوبل یا ایستادن در محل‌های توقف ممنوع و تقاطع‌ها که در مجموع به آنها تخلف‌های ساکن اطلاق می‌شود، از جمله مشکلات و چالش‌های ترافیکی شهر تهران است. این موضوع به‌ویژه در سال‌های اخیر بر تکرار بوده است. حالا پلیس راهور تهران بزرگ برخورد جدی‌تری با این خودروهای متخلف در پیش گرفته است. سرهنگ احسان مومنی، معاون عملیات پلیس راهور تهران بزرگ با توضیح درباره آخرین تصمیم‌ها تأکید می‌کند: «وســـایل نقلیه پارک شده در پیاده‌روها، از جمله خودروهای متعلق به نمایشگاه‌های اتومبیل، با جر تقیل حمل و به پارکینگ منتقل می‌شوند.

این طرح فعلا با محوریت معابر اصلی ازجمله خیابان‌های شهید مطهری، شهید بهشتی و دماوند اجرا می‌شود و در ادامه گسترش پیدا می‌کند.

خودروها در پیاده‌رو، اغلب عابران را مجبور می‌کنند تا از عرض خیابان عبور کنند که احتمال بروز سانحه و خطر تصادف برای آنها وجود دارد. علاوه بر حساسیتی که پلیس راهور روی این موضوع دارد و لزوم عمل به مسئولیت‌های قانونی، شکایات و درخواست‌های مردمی زیادی نیز در این زمینه به‌دست ما رسیده و از این‌رو طرح را گسترش خواهیم داد.

اعمال قانون بدون اغماض

طـــرح برخورد با تـــوقـــف خودروها در پیاده‌روها از شنبه با جدیت و با محوریت نمایشگاه‌های اتومبیل آماده اجرا خواهد بود و ناوگان و جر تقیل هم برای این کار پیش‌بینی شده است. براساس این طرح کارکنان و جرتقیل‌ها با حضور در معابر اصلی شـــهر تهران به‌ویژه خیابان‌های شهید بهشتی، شهید مطهری و دماوند خودروهای متخلف را اعمال قانون می‌کننـــد و بدون اغمـــاض خودروهـــای پارک شـــده در پیاده‌رو عـــلاوه بـــر جریمـــه بـــه پارکینگ منتقل می‌شوند.

ایجاد اختلال در رفت‌وآمد مردم

اجـــرای ایـــن طـــرح فقط بـــه صنف نمایشـــگاه‌داران خودرو یا معابر خاص محدود نمی‌شـــود چراکـــه تخلف‌های ساکن علاوه بر هنجارشـــکنی و ایجاد اختـــلال در عبور و مرور شـــهر و ایجاد مزاحمت برای مردم، می‌تواند باعث بروز حادثه به‌ویژه برای عابران پیاده شود.

عمل به مسئولیت‌های قانونی

توقف وسایل نقلیه در پیاده‌رو، اغلب عابران را مجبور می‌کند تا از عرض خیابان عبور کنند که احتمال بروز سانحه و خطر تصادف برای آنها وجود دارد. علاوه بر حساسیتی که پلیس راهور روی این موضوع دارد و لزوم عمل به مسئولیت‌های قانونی، شکایات و درخواست‌های مردمی زیادی نیز در این زمینه به‌دست ما رسیده و از این‌رو طرح را گسترش خواهیم داد.

توقف کجا ممنوع است؟

اطراف چراغ‌هـــای راهنمایی و رانندگی، ۱۵متری ورودی و خروجی مراکز امدادی مانند آتش‌نشـــانی و بیمارستان‌ها و تقاطع‌ها، حریم پیاده‌روها، محل‌هایی کـــه تابلوی توقف ممنوع با حمل یا جر تقیل در آن نصب شده است.

توقف در محل‌های ممنوع چه پیامدهایی دارد؟

- به هم ریختن نظم عبور و مرور برای دیگر خودروها
- به خطر انداختن جان عابران پیاده
- ایجاد مزاحمت و از بین بردن حقوق عابران پیاده
- ایجاد بی‌نظمی و زشتی بصری در معابر

تخلفات ساکن کدامند؟

تخلفات ســـاکن دسته‌ای متنـــوع از انواع توقف‌های کوتاه یا طولانی مدت است کـــه رانندگان در ســـطح معابر عمومی، پیاده‌روها یا قســـت‌های توقف ممنوع انجام می‌دهند.

مردم درصورت مشاهده توقف خودروها در پیاده‌رو می‌توانند این تخلف را از طریق پلیس ۱۱۰ گزارش کنند. تا نسبت به اعمال قانون خودروی متخلف اقدام شود.

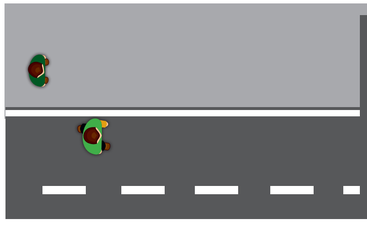
وضعیت برخورد با تخلف‌های ساکن در ۹ماه ۱۴۰۳

تخلفات سد معبر	۲ میلیون و ۴۰۰ هزار مورد
تخلف پارک دوبله	۲ میلیون و ۱۰۰ هزار مورد
توقف در حریم تقاطع	۲۷۰ هزار مورد
توقف در محل توقف ممنوع	۲ میلیون و ۲۰۰ هزار مورد

برخورد طبق قانون ۲۰ شهرداری‌ها

STOP

یاســـر نکوفال، معاون امـــور مناطق و محیط‌زیست شرکت ساماندهی صنایع و مشاغل شهر: براســـاس بند ۲۰ قانون شـــهرداری، با توجه به شـــکایت‌های مردمی و همچنیـــن بازدیدهای میدانی کارشـــناس‌های بند ۲۰، برای مالکان آن دسته از نمایشگاه‌های اتومبیل که با پارک خودرو روی پل یا داخل پیاده‌رو برای مردم ایجاد مزاحمت می‌کنند، ضمن دادن تذکر، پرونده بند ۲۰ تشکیل می‌شود. اجرای رأی بند ۲۰ با اداره ساماندهی شهرداری‌های مناطق اســـت. در تازه‌ترین مورد، برای مناطق ۲، ۷ و ۱۳ که نمایشگاه‌های اتومبیل بیشـــتری دارند و میزان شـــکایت‌های مردمی در آنها زیاد است، اخطار صادر و براساس بند ۲۰ ماده ۵ قانون شهرداری پرونده تشکیل شده است. این پرونده‌ها به پلیس راهور و شـــهرداری‌های مناطق ارجاع داده شـــده تا اقدامات بعدی برای آنها صورت بگیرد.



زلزله خاموش بیخ گوش پایتخت

رئیس کمیته عمران شورای اسلامی شهر تهران: لایحه فرونشست زمین در صحن مجلس بررسی می‌شود

گزارش: زینب زینال‌زاده، روزنامه‌نگار

فرونشست؛ پدیده‌ای که از آن با عنوان زلزله خاموش یاد می‌شود؛ چراکه نامحسوس زمین را درمی‌نوردد و به‌مرور زمان خسارت‌هایی به بار می‌آورد که در برخی از موارد جبران‌ناپذیر هستند. کارشناسان معتقدند علت ۹۰درصد بروز پدیده فرونشست زمین برداشت بی‌رویه آب‌های زیرزمینی اســـت. حوادث اخیر فرونشست در تهران بیانگر آن است که زلزله خاموش تهران را تهدید می‌کند و همین موضوع سبب شده تا لایحه کنترل فرونشست زمین توسط پارلمان شهری تهیه و به مجلس ارائه شود. به‌گفته سیدمحمد آقامیری، رئیس کمیته عمران شورای شهر تهران، این لایحه پس از بررسی بودجه ۱۴۰۴ کشور، در صحن مجلس مطرح و بررسی خواهد شد. این عضو شورا در گفت‌وگو با همشهری ابعاد مختلف و تهدیدهای این پدیده در تهران را توضیح داده است.

نبود دستورالعمل مقابله با فرونشست

بااســـتناد به اســـناد بالادســـتی، متأســـفانه هیچ دستورالعمل، آیین‌نامه و قانونی برای مقابله و کنترل فرونشـــست زمین نه‌تنها در تهران، بلکه در کشـــور وجود نـــدارد. برای جبران این کمبـــود و خلأ پس از دریافت نظرات کارشناسان، اســـتادان مراکز علمی، پژوهشی و دانشگاهی و... لایحه تهیه و پس از تصویب در شورای عالی استان‌ها به مجلس ارسال شده است. امیدواریم تا پایان سال تعیین‌تکلیف شود.

۳ زنگ هشدار برای تهران

طبق استاندارد جهانی، وقوع سالانه ۴ میلی‌متر فرونشـــت امری طبیعی است ولی درصورتی که این عدد به سالانه ۴ سانتی‌متر برســـد، وضعیت بحرانی خواهد بود. بررسی‌ها نشان می‌دهد که به‌طور متوســـط سالانه در کشور ۷ســـانتی‌متر و در تهران ۲۰ســـانتی‌متر فرونشـــت رخ می‌دهد. این عدد زنگ هشداری است که باید مســـئولان جدی بگیرند؛ چرا که غفلت از این پدیده ممکن است فاجعه بزرگی در تهران رقم بزند.

دشت‌های جنوبی؛ کانون اصلی

براســـاس اقدامات کارشناسی، به‌طور میانگین روزانه کمتر از یک میلی‌متر فرونشـــت در تهران رخ می‌دهد، اما به‌دلیل نامحســـوس بودن، جدی گرفته نمی‌شود. بیشـــترین میزان فرونشـــت اســـتان تهران در دشـــت‌های جنوب غربی (شـــهریار و...) و جنوب شـــرقی (پاکدشت، ورامین و...) رخ می‌دهد و ۱۰ منطقه (مناطق ۹، ۱۰، ۱۱، ۱۲، ۱۳، ۱۶، ۱۷، ۱۸، ۱۹ و ۲۱) تحت‌تأثیر این پدیده هستند.

۲۰ سانتی‌متر فرونشست سالانه در استان تهران رخ می‌دهد.

۱۰ منطقه تحت‌تأثیر پدیده فرونشست زمین هستند.

۲۳ دستگاه براساس لایحه فرونشست زمین تکالیفی برعهده خواهند داشت.

حساسیت دولت به موضوع

سازمان محیط‌زیست اخیرا در جلسه هیأت دولت گزارشی درخصوص فرونشست زمین ارائه داده و ورود و حساسیت دولت نسبت به این موضوع اتفاق خوبی است. با پیگیری‌های دولت لایحه سریع‌تر در صحن مجلس مطرح و تعیین‌تکلیف خواهد شد. باتوجه‌به اهمیت این موضوع، معاون پارلمانی دولت و رئیس شورای عالی استان‌ها هم پیگیر هستند.

مسئولیت برای ۲۳ دستگاه

برای مقابله و کنترل پدیده فرونشـــت قطعا شهرداری تهران به‌تنهایی نمی‌تواند اقدامی انجام دهد؛ از این‌رو در لایحه تدوین شـــده ۲۳ دستگاه، نهاد و سازمان تعیین شده‌اند که در این مورد تکلیف و مسئولیت‌هایی خواهند داشـــت. درصورت تصویب لایحه توســـط نمایندگان مجلس، وزارت کشـــور متولی اصلی می‌شود و سایر دســـتگاه‌ها ازجمله وزارت نیرو و... مکلف هستند براساس لایحه به مسئولیت‌هایشان عمل کنند.

سیدمحمد آقامیری، رئیس کمیته عمران شورای شهر تهران: شـــاه کلید اصلی حل و مقابله با بحران فرونشـــت تزریق آب مصنوعی به زمین است؛ چراکه مرگ ایخوان‌ها (سفره‌های زیرزمینی) تهدید بســـیار بزرگی برای آب شرب کشور به شـــمار می‌رود. پس باید بـــا ارائـــه راهکارهایی از قبیل افزایش چاه‌های جذبی در کشـــور باهدف جمع‌آوری رواناب‌هـــا، آب بـــاران و... از هدررفت آب جلوگیری کنیم و آن را به زمین بازگردانیم.

۹۰ درصد علت پدیده فرونشست زمین برداشت آب‌های زیرزمینی است.

تزریق آب به زمین، شاه‌کلید مقابله با فرونشست

صفحه‌آرا: آرش شاه‌سمندی

در شهر | **پریسا نوری**، روزنامه‌نگار

کاشت ۱۸هزار درخت در چیتگر تا پایان سال

توسعه خدمات، کمک به اقتصاد شهر، استفاده بهینه از منابع، ارزان‌سازی و ارائه کالاهای باکیفیت در نهایت منجر به جلب رضایت شـــهروندان می‌شود؛ موضوعی که رویکرد مدیران شـــهری در این دوره اســـت و در راســـتای آن اقدامات زیرساختی و خدماتی مؤثری در نقاط مختلف پایتخت ارائه داده‌اســـت. داوود گودرزی، معاون خدمات شهری و محیط‌زیست شهر دار تهران در بازدید از بیست‌ودومین تکه پایتخت در راستای ارتقای خدمت‌رسانی و بهبود زندگی شـــهروندان این منطقه نگاهی را مورد تأکید قرار داد و درباره موضوعات مختلف صحبت کرد که چکیده آن را در ادامه می‌خوانید.

تلاش برای عبور از بحران کم‌آبی

موضوع آبداری فضای سبز شـــهر تهران از اهمیت بسیاری برخوردار است، بنابراین باید با اتخاذ تصمیمات درســـت اقدامات لازم برای حفظ و حراســـت از فضای سبز صورت گیرد. می‌توانیم با به کارگیری همه ظرفیت‌ها و بهره‌گیری از دانش‌بنیان‌ها و مراکز دانشگاهی اهتمام ویژه‌ای برای خروج از بحران کم‌آبی داشته باشیم.

لزوم تحول در فضای سبز

با توجه به اینکه منطقه ۲۴ دوواژه غربی پایتخت است باید با همکاری سازمان زیباســـازی ورودی این منطقه از منظر فضای سبز و موضوعات زیباســـازی متحول شود و معابر و میادین پیرامون مجموعه ورزشـــی آزادی نیز ساماندهی و بازبسازی شود.

جلب رضایت شهروندان

ارائه کالای باکیفیت، ارزان‌ســـازی و توسعه خدمات، کمک به اقتصاد شهر و مردمی‌ســـازی خدمات از مهم‌ترین رویکردها در راستای خدمت به شهروندان در شهرداری تهران است. در همین راســـتا باید مکان‌یابی‌های متناســـبی برای ارائه خدمات بهتر به شـــهروندان در موضوعات مختلف خدمات شهری داشته باشیم تا بتوانیم رضایت حداکثری شهروندان را جلب کنیم.

اجرای طرح تفکیک زباله از مبدا در منطقه ۲۲

با توجه به وســـعت شـــهرک‌های بزرگ مســـکونی در این منطقه، باید طرح تفکیک پسماند از مبدا به‌صورت پایلوت با مشارکت حداکثری شهروندان از این منطقه آغاز شود و با فرهنگســـازی و تسهیل امور ترتیبی دهیم تا شهروندان از این طریق پسماند تفکیک‌شده را به نوماند تحویل دهند و بعد از ساعت ۸ شب نیز زباله‌های تر خود را در داخل مخازن زباله بگذارند.

کاشت ۱۸هزار نهال در بوستان جنگلی چیتگر

اقدامات خوبـــی در موضوع احیای فضای ســـبز منطقه صورت گرفته، ازجملـــه ۲۰۰۰ اصله نهال در بوســـتان جنگلی چیتگر کاشته شده و ۲۰۰۰ اصله دیگر در حال کاشـــت اســـت و تا پایان سال ۱۸ هزار درخت در این بوستان جنگلی کاشته خواهد شـــد. ضمن مراقبت از وضعیت کنونی بوستان جنگلی چیتگر به‌دلیـــل بحـــران کم‌آبی در شهر تهران باید پوشش گیاهـــی متناســـب با اقلیم منطقه انتخاب و کاشته شود.

رویه‌هـــای غلط حذف شود

سیاست ما در شهرداری تهران، خدمت به شهروندان است و در راستای تســـهیل در خدمات رســـانی باید رویه‌هـــای غلط و اشتباه حذف شـــود تا خدمات‌رسانی بهتر و باکیفیت‌ترشود و تأثیرات آن در ارتقای زندگی شهروندان ملموس باشـــد و بتوانیم از بیت‌المال صیانت کنیم.

جهان | **محمد سرابی**، روزنامه‌نگار

تشخیص منبع خطر با حسگرهای آتش‌نشانی

دوربین‌های حرارتی قدیمی‌ای که آتش‌نشان‌ها به کار می‌برند می‌توانند دمای نقاط داغ را در ساختمان‌های شعله‌ور نشان دهند؛ اما در سال‌های اخیر دستگاه‌های جدیدی برای آتش‌نشان‌ها ساخته شده است که قادر به شناسایی ترکیب مواد شیمیایی خطرناکند. این کار با ۷روش تجزیه شیمیایی گازها یا طیف‌سنجی شعله‌ها انجام می‌گیرد. تجهیزات شناسایی مواد شیمیایی که قبلا سنگین و گران‌قیمت بودند، اکنون در اندازه‌های کوچک‌تر ساخته می‌شوند و می‌توان گروه‌های مختلف آتش‌نشـــان را به آنها مجهز کرد. سازمان آتش‌نشانی شـــهرداری تهران نیز اخیرا تجهیزاتی از این نوع با امکانات موجود خود افزوده است.

انگلیس
شناسایی منبع آتش با حسگرهای دستی

یکی از منابع آتش‌ســـوزی در یک ســـال اخیر که به کمک حسگرهای آتش‌نشـــانی انگلیس شناسایی شد، باتری‌های لیتیومی است. این باتری‌ها اگر بیش از حد گرم شوند، قابل اشـــتعال‌اند. هنگام شارژ ســـریع باتری‌ها دمای آنها افزایش پیدا می‌کند و اگر باتری به‌صورت اســـتاندارد ساخته نشده باشد، به‌تناش ترک می‌خورد. این باتری‌ها را نباید در میان زباله‌های عادی دور انداخت، زیرا در ســـایت‌های دفع زباله هم موجب آتش‌ســـوزی می‌شوند. ماده الکترولیت موجود در این باتری‌ها درصورت نشت به بیرون در معرض هوا آماده اشتعال خواهد بود. مأموران آتش‌نشانی هنگام برخورد با این حوادث که منشأ آنها معلوم نیســـت، از حســـگرهای مواد شیمیایی استفاده می‌کنند. این دستگاه که با نام طیف‌سنج فروسرخ (FTIR) شناخته می‌شود، قادر است از روی شعله‌های هر ماده‌ای ترکیب شـــیمیایی آن را شناســـایی کند. نمونه‌های دستی و قابل حمل آن برای آتش‌نشان‌ها ساخته شده است.

استرالیا
آتش‌سوزی هر روزه

آتش‌نشـــانی‌های ۴ایالت ویکتوریا و کوئینزلند اســـترالیا اعلام کرده‌اند که انفجار و آتش‌ســـوزی باتری‌هـــای لیتیومی هر روز در پیام‌ها ثبت می‌شود. در طول یک ســـال، بیش از ۲۷۰ مورد آتش‌سوزی مربوط به باتری‌های لیتیومی در استرالیا ثبت شده است. در انگلیس این آمار بیشتر است و به ۳ آتش‌سوزی در روز هم می‌رســـد. آتش‌نشـــانی لندن با ۳۷۸ مورد بیشـــترین تعداد آتش‌ســـوزی باتری لیتیومی را در ســـال ۲۰۲۳ ثبت کرد. اداره آتش‌نشانی بخش همشـــایر انگلیس هم اعلام کرده است که در سال ۲۰۱۹ تنها یک مورد حریق ناشی از این باتری‌ها گزارش شده بود، در حالی که در سال ۲۰۲۳ تعداد آنها از ۳۰ مورد هم بیشتر شد. در انگلیس آتش گرفتن باتری اسکوترها، دوچرخه‌های برقی و بعضی وســـایل ورزشی و بازی‌های دیگر باعث سوختن خانه‌ها شده است. در حالی که بدون استفاده از حسگرهای شیمیایی به نظر می‌آمد شعله‌ها ناشی از مواد مانند بنزین باشد.

آمریکا
شناسایی مواد شیمیایی خطرناک با پهپاد

خارج شـــدن قطار از ریل در ایالت اوهایـــوی آمریکا یکی از بزرگ‌ترین حوادث شـــیمیایی در یک ســـال گذشـــته بود. گرم‌شدن بیش از حد برخی چرخ‌ها و قطعات واگن‌ها باعث شد که قطار باری بزرگی شامل تانکرهای مواد شیمیایی مایع از ریل خارج شود. این اتفاق در منطقه East Palestine به نام «فلسطین شرقی» رخ داد. قطار آنفدر سنگین بود که چند لوکوموتیو را می‌کشید. وقتی حرارت محور واگن‌ها از حدود ۱۰۰ درجه گذشـــت، حســـگرهای قطار به لوکوموتیوران پیام هشـــدار فرستادند و او هم ترمز قطار را کشید، اما واگن‌های میانی قطار کنده شدند. از ریل بیرون افتادند. تعدادی از آنها آتش گرفتند و شعله‌ها در حال سرایت به بقیه واگن‌ها بود. اهالی ابتدا تصور می‌کردند قطار مواد بی‌ضرری مانند عصاره مالت حمل می‌کند. اما باز هم به تانکرها نزدیک نشـــدند. آتش‌نشان‌های داوطلب واگن‌های سالم را جدا از منطقه دور کردند.

بخار آلاینده

شیرهای اطمینان روی بعضی از تانکرها به‌دلیل حرارت زیاد دائم باز و بسته می‌شدند و مقداری از گاز را خارج می‌کردند. مدتی طول کشید تا دستگاه‌های تشخیص مواد شعال‌زا و خ