



ماجرای اجرای موسیقی ار تش
در ایستگاه مترو چه بود؟

همخوانی «ای ایران» در متروی تهران

گروه مارش نظامی دانشگاه افسری امام علی ۴ در ایستگاه
متروی تئاتر شهر موسیقی نواخت

صفحه ۱۵

اقدام خوب شهر داری برای مقابله با آلودگی

«بروز سروری، نایب رئیس شورا: افتتاح ایستگاه مریم
مقدس (س) نشان داد هم‌افزایی ملی یک آرزو نیست

«سیداحمد علوی، رئیس کمیته گردشگری شورا: آتش‌نشانان
نشان دادند که برای حفظ جان مردم از خود می‌گذرند

«مهدی پیر هادی: درباره ویدئوی وایرال شده از جلسه ۳۶۵ شورا
در شبکه‌های مجازی توضیح می‌دهد



دستگاه اتوبوس در
این دوره شهرداری
خریداری شد



۲۲٪
آلودگی هوا
به دلیل تردد
موتورسیکلت‌هاست

صفحه ۱۴

پارک وی

در شهر

سعیده مرادی: روزنامه‌نگار

یارانه برای دوچرخه سواران تهران

در روزهای اخیر تصاویری از دوچرخه‌های نارنجی رنگ رها شده و خاک خورده در
حال انتشار است که برخی افراد آنها را به شهرداری تهران منتسب کرده‌اند. علی
رامشینی، معاون توسعه حمل‌ونقل پاک و آموزش سبازمان حمل‌ونقل و ترافیک
شهر تهران علاوه بر ارائه توضیحاتی درباره این دوچرخه‌ها در تلویزیون همشهری،
خبرهای خوبی از بازگشت دوچرخه‌های اشتراکی با شرایط خاص داده است.

دوچرخه‌های نارنجی برای شهرداری نیست

دوچرخه‌های نارنجی رنگی که تصاویرش در فضای مجازی منتشر شده، متعلق به
شهرداری تهران نیست و در واقع در مالکیت بخش خصوصی است. این شرکت در
سال‌های گذشته با عنوان برند بیدود در تهران خدمات دوچرخه اشتراکی ارائه می‌کرد.
در آن زمان این مدل دوچرخه‌های اشتراکی مورد استقبال شهروندان قرار گرفت، اما
در ادامه به دلیل وجود مشکلاتی مانند دنده‌ای نبودن دوچرخه‌ها، تیرداختن پارانه و...
ن توانست به فعالیت و خدماتش در شهر تهران ادامه دهد. باتوجه به اینکه این دوچرخه‌ها
تحت مالکیت شهرداری نیست و مربوط به بخش خصوصی است، در نتیجه نمی‌توانیم
درباره سرنوشت آنها تصمیم‌گیری یا اظهار نظر کنیم.

اختصاص پارانه از طریق سیستم‌های هوشمند

طبق برنامه‌ریزی صورت گرفته، دوچرخه‌های اشتراکی با رفع مشکلات و نواقص
گذشته، دوباره به شهر تهران برمی‌گردند. حوزه حمل‌ونقل پاک، موضوعی است
که به دلیل درآمدهای نپایدار، برای منابع و بخش خصوصی توجیه و جذابیت
سرمایه‌گذاری ندارد. در خصوص دوچرخه‌های اشتراکی و حمل‌ونقل پاک تصمیم
و سیاستگذاری‌های شهرداری این است که از طریق سیستم‌های هوشمند به
شهروندان پارانه سفر پرداخت کند. مناقشه‌اش هم انجام شده و از همه شرکت‌های
فعال در این حوزه از جمله شرکت بیدود که تصاویر مربوط به دوچرخه‌های آن در
فضای مجازی منتشر شده است دعوت شد تا در مناقشه ارائه خدمات سفر اشتراکی
حضور داشته باشند. این مناقشه بر گزار و برنده آن نیز مشخص شده است.

تفاوت دوچرخه‌های اشتراکی جدید با مدل‌های قبلی

مدل جدید دوچرخه‌های اشتراکی ۲ تفاوت عمده با مدل‌های قبلی دارد. اول اینکه دوچرخه‌های
اشتراکی برای سهولت استفاده توسط شهروندان باید حتماً دنده‌ای باشد و موضوع دیگر اینکه به
این دوچرخه‌ها پارانه سفر تعلق می‌گیرد. پارانه سفر یعنی اینکه شهروندان برای استفاده از این
دوچرخه‌ها تنها سهم کوچکی از هزینه استفاده از آنها را پرداخت می‌کنند و مبلغی آن توسط سازمان
حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری تهران پرداخت می‌شود. به عنوان مثال اگر هزینه ۳۰ دقیقه استفاده
از این دوچرخه‌های اشتراکی ۲۲ هزار تومان باشد، هزار تومان آن سهم شهروندان می‌شود و ۲۲ هزار
تومان پارانه حمل‌ونقل پاک است که توسط شهرداری پرداخت می‌شود. این دوچرخه‌ها اکنون
آزمایشی در شهر تهران فعال هستند؛ دوچرخه‌های سبز وزرزی که احتمالاً شهروندان آنها را در
سطح خیابان‌های این تهران دیده‌اند نحوه استفاده از دوچرخه‌ها هم از طریق اپلیکیشن شهزاد است.

ارائه تسهیلات به دانش‌آموزان و دانشجویان

به زودی شاهد ۱۲ اتفاق خوب در حوزه حمل‌ونقل پاک خواهیم بود. نخستین موضوع
ارائه تسهیلات به دانش‌آموزان و دانشجویان برای خرید دوچرخه و اسکووتر برقی است
که احتمالاً تا ۲ ماه آینده اجرایی خواهد شد و آنها می‌توانند از این خدمات بهره‌مند
شوند. دومین موضوع ارائه پارانه به شهروندان برای استفاده از حمل‌ونقل پاک است؛
یعنی اگر شهروندان دوچرخه و اسکووتر برقی را چه شخصی و چه از طریق شهرداری
خریداری و در شهر تردد کنند، با ثبت‌نام در سامانه شهزاد به آنها پارانه سفر پرداخت
می‌شود. البته این استفاده باید به عنوان یک مد حمل‌ونقلی روزانه باشد و شامل
واردی چون استفاده‌های تفریحی و گردشگری نمی‌شود.

بزرگراه بسیج بزرگ‌تر می‌شود

عملیات آسفالت‌ریزی و تعریض کمربند شرقی تهران رو به اتمام است



مشخصات پروژه
بزرگراه بسیج
طول بزرگراه: ۶/۴ کیلومتر
عبور از مناطق: ۱۴ و ۱۵
مرز شمالی:
میدان شهید کلاهدوز
مرز جنوبی:
بزرگراه خاوران

۶/۴

کیلومتر، طول
بزرگراه شمالی جنوبی
بسیج است.

نیولفر ذوالفقاری |
روزنامه‌نگار | بزرگراه

بسیج این روزها رخت نو بر
تن کرده و بعد از سال‌ها شکل متفاوتی
به خود گرفته است. این بزرگراه به عنوان
یکی از شریان‌های اصلی تردد در جنوب
شرق پایتخت، نقش مهمی در کنترل بار
ترافیکی، تسهیل تردد و افزایش
دسترسی‌ها به مبادی ورودی و خروجی این
محدوده تهران دارد. از این رو عملیات
تعریض، آسفالت و بهسازی این بزرگراه، در
این دوره از مدیریت شهری شروع شده و از
مناطق ۱۴ و ۱۵ شهرداری تهران عبور
می‌کند. حالا عملیات محدوده منطقه ۱۴
تکمیل شده و در منطقه ۱۵ نیز این پرونده
به سرعت در حال اجراست. امیر شهری،
شهردار منطقه ۱۴، با اعلام اتمام عملیات
آسفالت در این بزرگراه، درباره جزئیات این
پروژه و بقیه طرح‌های عمرانی در
دارالمؤمنین تهران توضیح داده است.

حاشیه‌های یک پروژه

مدتی پیش حین اجرای پروژه بزرگراه بسیج، شایعه
قطع درختان در این محدوده در فضای مجازی مطرح
شد. به‌طور طبیعی در مسیر اجرای پروژه‌های عمرانی،
برخی اشجار معارض وجود دارند که باید جابه‌جا شوند.
سال ۱۴۰۲ در مراحل زمینه‌سازی پروژه، مدیریت
شهری موضوع جابه‌جایی درختان این محدوده را در
کمیسیون ماده ۷ به رأی گذاشت. درختان در بازه زمانی
استاندارد، یعنی فاصله ماه‌های دی و اسفند به محلی
دیگر منتقل شدند. طبق قانون پیمانکار در چنین
پروژه‌هایی موظف است در صورت خشک شدن و آسیب
دیدن درختان، ضمن پرداخت جریمه نسبت به کاشت
بسیج هم پیمانکار پس از پرداخت جریمه، درختان
خشک شده را با درختان سالم جایگزین کرده است.

۱۲۶

هزار مترمربع از
بزرگراه بسیج
در محدوده منطقه ۱۴
آسفالت‌ریزی
شده است.

چالش‌های تعریض یک بزرگراه شریانی

اینکه چرا عملیات تعریض بزرگراه بسیج مدت‌ها طول کشیده،
عوامل مختلفی دارد. این بزرگراه شریانی، کمربند شرقی پایتخت
محسوب می‌شود و تردد خودروها به‌ویژه خودروهای سنگین در
آن، ۲۴ ساعته است. همین موضوع در کنار وجود معارضانی در
بخش‌هایی از بزرگراه باعث شد پروژه با سرعت کمتری پیشرفت
کند. تکمیل بخش‌هایی از پروژه در تقاطع با بزرگراه شهید
محلانی و مسیرهای دسترسی به بزرگراه امام علی (ع)، به‌دلیل
پیچیدگی‌های موجود سال‌ها طول کشید. در نهایت با تکمیل
عملیات آسفالت‌ریزی و تعریض، این بزرگراه پس از سال‌ها با سر و
شکل تازه در اختیار شهروندان قرار گرفته است.

آسفالت‌ریزی ۲۰هزار تنی

بزرگراه بسیج، همواره با ترافیک مواجه بوده و تعریض
آن اقدامی گره‌گشا برای فرار از ترافیک محدوده
به حساب می‌آید. این بزرگراه که حداقل میدان
شهید کلاهدوز تا خیابان ده‌حقی، در محدوده
منطقه ۱۴ واقع شده ۲ باند رفت و برگشت و ۳ خط
سرعتی دارد و سال گذشته عملیات آسفالت این
بزرگراه در مسیر شمال به جنوب با پیشرفت
۸۰ درصدی انجام شد. از ابتدای امسال هم،
آسفالت‌ریزی باقیمانده این مسیر و خط جنوب به
شمال آن اجرایی شده است. مساحت بخش آسفالت
شده این بزرگراه در چهاردهمین منطقه تهران به،
۱۲۶ هزار مترمربع می‌رسد و برای انجام عملیات
آسفالت‌ریزی در این بخش ۲۰ هزار تن آسفالت توزیع
شده و عملیات به شکل مکانیزه انجام شده است.

افتتاح ۴۰ پروژه تا پایان سال



امیر شهرابی، شهردار منطقه ۱۴:
در این دوره از مدیریت شهری، تمرکز
پروژه‌ها در منطقه ۱۴ بر ارتقای سطح
نگهداشت منطقه بوده است. در کنار
پروژه‌های عمرانی متعدد نهرسازی، پیاده‌روسازی،
بهسازی اینمها و سرویس‌های بهداشتی، انجام
اصلاحات ترافیکی، رسیدگی به وضعیت تابلوهای
شهری و رفیوهای میانی، ساخت مخزن‌های پتنی،
احداث سرای محله، بازسازی ۱۱ زمین چمن و
ساخت ۳ زمین ورزشی جدید، پروژه‌هایی است که
یکی پس از دیگری در منطقه ۱۴ تکمیل می‌شود.
در هفته‌های پیش رو در قالب رویداد امید و افتخار،
۴۰ پروژه در منطقه ۱۴ به بهره‌برداری خواهد رسید.

آسفالت نو برای همه معابر منطقه ۱۴

از ابتدای امسال، ۷۲ هزار تن آسفالت برای بهسازی
وضعیت بزرگراه‌ها، بلوارها و معابر اصلی در منطقه
۱۴ توزیع شده است. تنها در یک پروژه مهم، تمام مسیر
بزرگراه شهید محلانی که به‌طور کامل در مرزهای این
منطقه قرار گرفته، به‌صورت مکانیزه
آسفالت‌ریزی شده است. شهرداری
منطقه قصد دارد میزان
آسفالت‌ریزی را تا پایان سال،
به ۱۲۰ هزار تن برساند و
در آغاز سال جدید، هیچ
معبر اصلی در این منطقه،
بدون آسفالت جدید باقی
نخواهد ماند.



اتمام فاز نخست پروژه بزرگراه بسیج در محدوده منطقه ۱۵ تا پایان سال

بخشی از بزرگراه بسیج در مرز منطقه ۱۵ واقع شده
است. برای نخستین بار پس از ۲۰ سال، عملیات تعریض
این بزرگراه در محدوده این منطقه هم آغاز شد. تعدادی
از پلاک‌های واقع در مسیر تعریض در مرحله تملک قرار
دارند. تعریض لوب شماره ۴ بل بسیج در این مسیر، یکی
از مهم‌ترین اقداماتی است که در جریان تعریض بزرگراه
بسیج انجام شده و ترافیک محدوده میدان بسیج را به
شکل قابل توجهی کاهش داده است. به گفته محمدعلی
لفت‌پور، شهردار منطقه ۱۵، فاز نخست این پروژه تا
پایان امسال به اتمام خواهد رسید.