

از شهر



کمبود ۳ هزار دستگاه اتوبوس برای جابه‌جایی مسافران

اتوبوس‌های گازسوز و فیلتردار جایگزین فرسوده‌ها می‌شود

در حالی که روزانه به ۴ میلیون مسافر خدمت‌رسانی می‌شود کمبود ۳ هزار دستگاه اتوبوس در تهران مسائل ومشکلات بسیاری برای جابه‌جایی مسافران درون شهری به وجود آورده است. در خصوص تأمین اتوبوس، دولت از سال ۹۰ هیچ اتوبوسی به شهرداری تهران نداده است. در شرایط کنونی جایگزینی اتوبوس‌های فرسوده فقط با اتوبوس‌های گازسوز و فیلتردار صورت می‌گیرد.

نردد ۴ هزار اتوبوس با عمر بالای ۸ سال

در حال حاضر ۶ هزار و ۳۰۰ دستگاه اتوبوس موجود است که در واقع حدود ۳ هزار دستگاه اتوبوس کمتر از میزان نیاز وجود دارد و همچنین از ۶ هزار و ۳۰۰ دستگاه اتوبوس، ۴ هزار اتوبوس عمری بیش از هشت سال دارند. در این خصوص پیمان سنجی مدیر عامل شرکت واحد اتوبوسرانی شهر تهران اظهار کرد: در حال حاضر روزانه به ۴ میلیون مسافر در سطح شهر تهران خدمت‌رسانی می‌شود. وی با بیان اینکه در سال‌های گذشته دولت اتوبوس‌های شرکت واحد را اهدا می‌کرد و این در حالی است که از سال ۹۰ تاکنون هیچ اتوبوسی به شرکت واحد واگذار نشده است، افزود: بنابر مصوبه امسال هیئت دولت از این پس ۲۰ درصد از هزینه تجهیز ناوگان اتوبوسرانی توسط بهره‌بردار و ۳۰ درصد آن از محل صرفه‌جویی یارانه‌ها پرداخت می‌شود. مدیر عامل شرکت واحد اتوبوسرانی شهر تهران گفت: در صورت اجرا شدن این مصوبه تا پایان سال جاری، ۵۰۰ دستگاه اتوبوس شرکت واحد نوسازی می‌شوند و امیدواریم تا سال‌های آینده ناوگان اتوبوسرانی بر اساس طرح جامع حمل و نقل تهران تجهیز شود. وی تصریح کرد: در مصوبه قید شده است که باید اتوبوس‌های جدید از تولیدات داخلی خریداری شود و ما ملزم به اجرای این مصوبات هستیم. سنجی با بیان اینکه بیش از ۴ هزار اتوبوس از کل ۶ هزار و ۳۰۰ دستگاه اتوبوس موجود، عمری بیش از هشت سال دارند و از زده خارج شده‌اند و موضوع دودزایی اتوبوس‌ها بسیار حائز اهمیت است، اضافه کرد: تعداد ۳ هزار دستگاه اتوبوس از ۶ هزار و ۳۰۰ اتوبوس موجود گازسوز هستند و هیچ آلودگی نمی‌دهند. سنجی عنوان کرد: تعداد ۳ هزار دستگاه اتوبوس موجود دیزلی هستند و ۲۰۰ اتوبوس از این تعداد نیز استاندارد پیرو ۴ دارند و مابقی دارای استانداردهای پیرو ۳ و پیرو ۲ هستند. وی با بیان اینکه اتوبوس‌هایی که دارای استاندارد پیرو ۲ هستند، تولید دود می‌کنند، گفت: برای رفع این مشکل طی جلساتی دریافت معاینه فنی برای اتوبوس‌ها الزامی شد. مدیر عامل شرکت واحد اتوبوسرانی شهر تهران افزود: اولویت ما نوسازی کامل ناوگان اتوبوسرانی است، اما اگر به هر دلیل این مهم محقق نشود، نظارت دقیق بر دریافت معاینه فنی اتوبوس‌ها انجام می‌شود تا دودزایی اتوبوس‌های شرکت واحد به حداقل برسد.

تحریم‌های مشکلی برای اتوبوسرانی ایجاد نمی‌کند

سنجی با بیان اینکه اتوبوس‌ها ساخت ایران هستند و نگرانی از جهت خرید قطعات لازم نداریم، اشاره کرد: تنها نگرانی ما اتوبوس‌های گازسوز بود که خوشبختانه این اتوبوس‌ها توسط خودروسازهای داخلی ساخته و تحویل داده شده‌اند، همچنین مسئولیت تحویل قطعات پس از خروج گارانتی و وارانتی با شرکت است، در نتیجه تحریم‌های مشکلی در نحوه خدمات‌رسانی ما ایجاد نخواهد کرد. وی خاطر نشان کرد: رانندگان اتوبوسرانی در دو بخش عمومی و خصوصی فعالیت می‌کنند. رانندگان بخش عمومی کسانی هستند که در حال حاضر فعال هستند و در خدمت‌رسانی به ما کمک می‌کنند. همچنین تدابیر ویژه‌ای برای رانندگان بخش خصوصی در نظر گرفته شده است تا از مزایایی بهره‌مند شوند و انگیزه بیشتری برای فعالیت داشته باشند. وی گفت: مادر شرکت اتوبوسرانی سوخت را بر اساس میزان پیمایش تحویل می‌گیریم و به رانندگان تحویل می‌دهیم، و به طور میانگین هر اتوبوس روزانه ۱۰۰ لیتر سوخت در شهر تهران مصرف می‌کند.

اتوبوس‌های تحویلی باید گازسوز یا فیلتردار باشند

سنجی با بیان اینکه بنا بر مصوبه دولت هر اتوبوسی که از این پس به ناوگان اتوبوسرانی اضافه می‌شود، باید گازسوز یا فیلتردار شود، اشاره کرد: با توجه به اینکه اتوبوس فیلتردار وجود ندارد، از این پس هر اتوبوسی که به ناوگان اتوبوسرانی اضافه می‌شود، گازسوز است. مدیر عامل شرکت واحد اتوبوسرانی شهر تهران اضافه کرد: ۵۰ درصد جابه‌جایی‌ها از طریق اتوبوس‌های بی‌آر تی و ۵۰ درصد از جابه‌جایی‌ها از طریق فیلتر در بخش خصوصی صورت می‌گیرد و همچنین بخش خصوصی در شهر تهران ثابت کرد که می‌تواند در حل مشکلات ترافیک بسیار تأثیر گذار باشد و باید از ظرفیت غیر قابل انکار بخش خصوصی بهره بگیریم. وی اظهار کرد: استفاده از مینی‌بوس‌های مخصوص برای جابه‌جایی مسافران در شب در ۴۴ خط شبانه در دستور کار است که پس از نوسازی ناوگان اتوبوسرانی اجرا می‌شود.

تصویر شهر در شبکه‌های مجازی



این روزها نوازندگان جوان در شهر هنر‌نمایی می‌کنند



رژه شهری جوان



گودهای رهاشده، ساختمان‌های مجاور را می‌بلعد

۲۴۲ گود پرخطر و رهاشده آرامش شهر را تهدید می‌کند

شیرمن بیژن سورانی

شهر تهران از یک سو بر روی تعداد زیادی گودهای با عمق کمتر از ۲۰ متر در گروه گودهای با خطر زیاد یا معمولی قرار می‌گیرند، البته در این مورد با توجه به اینکه گود با شیب پایدار ایجاد شده یا با دیوار قائم، گودهای زیر ۶ متر یا ۹ متر به عنوان گودهای معمولی لحاظ می‌شوند. به گفته موسوی برابر مفاد این ضوابط اگر آب در گود جاری باشد (تراوش) گود از حیث میزان خطر، زیاد و بسیار زیاد تلقی می‌شود. همچنین، اگر خاکی که در آن گودبرداری انجام می‌شود دستی یا فاقد چسبندگی قابل اعتماد باشد، نمی‌توان خطر گود را معمولی در نظر گرفت. وی وجود ساختمان «بسیار حساس» در کنار گود را از دیگر معیارهای تشخیص گود به عنوان پرخطر معرفی کرد و گفت: چنانچه ساختمان بدون اسکلت باشد یا نشانه آشکار علائم فرسودگی و ضعف زیاد در باربری در آن دیده شود، یا به دلیل ارزش تاریخی و فرهنگی بنا در صورت نشست خسارات زیادی به آن وارد شود، سازه در دسته ساختمان‌های بسیار حساس قرار می‌گیرد.

هر گونه گود با عمق بیشتر از ۲۰ متر با خطر بسیار زیاد تلقی می‌شود و گودهای با عمق کمتر از ۲۰ متر در گروه گودهای با خطر زیاد یا معمولی قرار می‌گیرند، البته در این مورد با توجه به اینکه گود با شیب پایدار ایجاد شده یا با دیوار قائم، گودهای زیر ۶ متر یا ۹ متر به عنوان گودهای معمولی لحاظ می‌شوند. به گفته موسوی برابر مفاد این ضوابط اگر آب در گود جاری باشد (تراوش) گود از حیث میزان خطر، زیاد و بسیار زیاد تلقی می‌شود. همچنین، اگر خاکی که در آن گودبرداری انجام می‌شود دستی یا فاقد چسبندگی قابل اعتماد باشد، نمی‌توان خطر گود را معمولی در نظر گرفت. وی وجود ساختمان «بسیار حساس» در کنار گود را از دیگر معیارهای تشخیص گود به عنوان پرخطر معرفی کرد و گفت: چنانچه ساختمان بدون اسکلت باشد یا نشانه آشکار علائم فرسودگی و ضعف زیاد در باربری در آن دیده شود، یا به دلیل ارزش تاریخی و فرهنگی بنا در صورت نشست خسارات زیادی به آن وارد شود، سازه در دسته ساختمان‌های بسیار حساس قرار می‌گیرد.

عمر بالای ۱۰ سال ۲۸ گود پایتخت

مدیرکل معماری و ساختمان شهرداری تهران در بخش دیگری از سخنانش به متوسط عمر گودهای تهران پرداخت و عنوان کرد: از ۲۴۲ گود رهاشده ۲۷ مورد عمرشان تا یک سال است، ۱۱۶ مورد بین یک تا ۳ سال، ۷۷ مورد بین ۴ تا ۱۰ سال و ۲۸ گود عمرشان بالای ۱۰ سال است. موسوی افزود: در رابطه با عمق گودها نیز عمق ۱۲ مورد بالای ۲۵ متر، ۲۲ مورد بین ۱۰ تا ۲۵ متر، ۵۲ مورد بین ۵ تا ۱۰ متر و ۸۵ مورد زیر ۵ متر است. ضمن اینکه ۷ گود نیز به دلیل شرایط خاص، امکان اندازه‌گیری دقیق را نداشتند که این مورد در دست بررسی است. وی با اشاره به وجود گودهای بااهمیت گفت: از ابتدای فروردین ۹۶ تا به امروز ۲ هزار و ۱۷۶ پروانه برای بناهایی که دارای زیرزمین بیش از یک طبقه هستند، صادر شده است. از این تعداد، هزار و ۷۹۷ مورد شروع به کار کرده‌اند و هزار و ۸۰ مورد از مواردی که شروع به کار کرده‌اند، به مرحله سقف طبقه همکف رسیده‌اند.

مدیرکل معماری و ساختمان شهرداری تهران با بیان اینکه در این میان، ۷۱۷ گود باقیمانده جزو گودهای بااهمیت محسوب

می‌شوند و عنوان رهاشده یا خطرناک به آنها تعلق نمی‌گیرد، تأکید کرد: بیشترین تعداد گودهای بااهمیت با ۱۹۹ مورد در منطقه یک و پس از آن با ۱۰۰ مورد در منطقه ۲ و ۹۱ مورد در منطقه ۳ قرار دارد. موسوی با تأکید بر اقدامات اخیر شهرداری تهران در راستای رصد و نظارت بر گودها تصریح کرد: ظرف شش ماه گذشته از ۲۷۹ گود در تهران بازدید کرده‌ایم و از شهرداری‌های مناطق خواسته‌ایم با مالک برای تعیین تکلیف سریع گودها وارد مذاکره یا به استناد ماده ۱۴ بند ۵۵ قانون شهرداری‌ها خود وارد عمل شوند. به گفته مدیرکل معماری و ساختمان شهرداری تهران باید شش ماه گذشته تعداد گودهای رهاشده از ۲۷۹ مورد به ۲۴۲ گود کاهش یافته است.

محدودیت‌های مدیریت شهری برای ورود فنی به گودها

بر اساس قانون ورود فنی به ملکی که پروانه و مهندس ناظر دارد با عواقب خاصی همراه است، به این معنی که اگر اتفاقی رخ دهد دستگاه نظارت و مالک پاسخگوی مراجع قضایی نیستند و شهرداری را به دخالت در اجرا متهم می‌کنند. موسوی با تأکید بر سلسله محدودیت‌های مدیریت شهری عنوان کرد: از لحاظ قانونی زمانی که مالک پروانه ساختمانی خود را دریافت می‌کند و گودبرداری انجام می‌شود، شروع به کار محقق شده است. در این شرایط، اگر عملیات متوقف بماند و زمان مندرج در پروانه طی می‌شود، مالک باید عوارض تطویل را پرداخت کند و بعد از آن پروانه باطل شده تعدیم می‌شود. مدیرکل معماری و ساختمان شهرداری تهران با اشاره به وضعیت ایمنی گود برج میلاد و ایران زمین گفت: پروانه گود برج میلاد ۹۱ صادر شد و عمق آن در برخی نقاط به حدود ۴۰ متر می‌رسد و با توجه به گره‌بندی ارائه شده و به جهت اهمیت برج میلاد در گروه گودها یا خطر بسیار زیاد قرار دارد. همچنین گود ایران زمین نیز به جهت موقعیت مکانی آن و عمق گود (۲۰ متر) در گروه موسوی گفت: با این وجود، این اداره کل و شهرداری منطقه احتیاط‌های لازم را صادر کرده‌اند و در ماه جاری هم موضوع پیگیری شده است. البته بر اساس نظرات کارشناسان اداره کل معماری و شهرسازی، بود برج میلاد شرایط نگران‌کننده ندارد

مرگ درختان چنار پایتخت را کسی باور ندارد

چنارها قربانی ناکارآمدی مدیریت شهری

وی با اشاره به اینکه یکی از تأثیرات بسیار منفی مدیریت شهری بر خیابان ولیعصر، کف‌سازی خیابان در نیمه‌های دهه ۸۰ است، تصریح کرد: در اواسط دهه ۸۰ سازمان زیباسازی بدون مطالعه و مشاوره‌های لازم اقدام به پیاده‌راه‌سازی در خیابان ولیعصر کرد و همین باعث مشکلات زیادی در این خیابان شد. علاوه بر این، در حوزه‌های دانشگاهی گفت‌مان مؤثری بین مباحث اکولوژی و طراحی و برنامه‌ریزی شهری وجود ندارد. این عضو جامعه مهندسين مشاور معماری و شهرسازی در ادامه اظهار کرد: معاونت معماری و شهرسازی باید درباره مجوزهای بلندمرتبه‌سازی که در خیابان داده شده است، پاسخگو باشد. سازمان زیباسازی و پارک‌ها و بسیاری از نهادهای مدیریت شهری نیز باید پاسخگوی مشکلات زیرساختی خیابان ولیعصر باشند.

مدیریت یکپارچه شهری وجود ندارد

حسین آخانی، گیاه‌شناس و پژوهشگر درباره وضعیت درختان خیابان ولیعصر گفت: وقتی در خیابان ولیعصر بلندمرتبه‌سازی و تغییرات حاشیه خیابان‌ها انجام می‌شود،



نباید انتظار داشت که درختان این خیابان دوام بیاورند. وضعیت درختان ولیعصر تفاوتی با وضعیت سایر درختان سطح شهر تهران ندارد و مسئله‌ای که باعث شده درختان این خیابان جلب توجه کند این است که خیابان ولیعصر به عنوان هیئت تاریخی و طبیعی برای شهر تهران است و همه درختان آن از نوع چنار هستند. این استاد دانشگاه افزود: متأسفانه نگاه طبیعت‌محورانه در شهرسازی وجود ندارد. شهر در اختیار مهندسان و پیمانکارانی قرار گرفته که منافع مادی برای آنها در اولویت است. در نیم قرن اخیر هیچ تغییر در مدیریت پارک‌ها و فضای شهر سبز تهران اتفاق نیفتاده و ما همچنان فضای سبز شهر تهران را با آلودگی غلط مدیریت می‌کنیم و نتیجه این نوع نگاه، بحرانی شدن تمام فضای سبز شهر تهران است.

آخانی در پایان با اشاره به راهکارهای جلوگیری از نابودی درختان خیابان ولیعصر گفت: اگر مدیریت فضای سبز شهر تهران از متخصصان آشنا به علم روز و با توجه به کم‌آبی و پدیده گرم شدن زمین استفاده کند عمده مشکلات حل خواهد شد. چنارهای خیابان ولیعصر قربانی همان نگاهیه شده‌اند که در مورد دیگر درختان شهر وجود دارد. متأسفانه مدیریت یکپارچه شهری که بتواند همه عناصر توسعه شهری، فضای سبز و آینده شهر تهران را با هم دربر بگیرد، وجود ندارد.

بررسی علل زرد شدن برگ‌های چنار در خیابان ولیعصر

معاون خدمات شهری و محیط زیست شهرداری منطقه ۱۱ از تخمین غلظت کلروفیل برگ‌های چنار خیابان ولیعصر (عج) به منظور بررسی علل زرد شدن برگ‌های این درختان خبر داد.

کورش خرد در این باره گفت: از سوی اداره فضای سبز به منظور بررسی غلظت کلروفیل، از برگ‌های چنار خیابان ولیعصر (عج) در دو گروه درختی که علامت کلروز را نشان می‌داند و دچار خزان زودرس شده بودند و درختانی که این عارضه را نشان نمی‌داند؛ نمونه برگ تهیه شد و با استفاده از کلروفیل سنسج عدد SPAD آنها سنجیده شد. وی افزود: کلروفیل قرمز را جذب می‌کند اما نور مادون قرمز را از خود عبور می‌دهد. بر اساس اختلاف بین میزان عبور نور در محدوده این دو طول موج، دستگاه یک عدد SPAD را محاسبه می‌کند. در واقع کلروفیل سنسج این امکان را می‌دهد که با سرعت و بدون تخریب بافت گیاهی، محتوای کلروفیل برگ‌ها را برآورد کنیم.

خزان زودرس، ساخت و ساز و بی‌دقتی مدیریت شهری درختان چنار را تهدید می‌کند. این میراث سبز که بخشی از هویت پایتخت است در معرض انواع و اقسام تهدیدات قرار گرفته است. در این زمینه رئیس اداره محیط زیست شهر تهران معتقد است برای حفظ چنارهای خیابان ولیعصر (عج) به عنوان بخشی از هویت پایتخت باید همه عوامل طبیعی و غیر طبیعی را در نظر بگیریم و به گونه‌ای برنامه‌ریزی کنیم که این درختان همیشه جریان داشته باشند. در حال حاضر ساخت و سازها زندگی این درختان را تهدید می‌کند. در کنار حفظ باغات باید برای حفظ باغات حاشیه خیابان ولیعصر تدابیر لازم را در نظر بگیرد تا درختان چند دهه‌ساله در شهر تهران حفظ شود.

چنارهای ولیعصر نمود فضای سبز شهر تهران است

درختان در هر مجموعه‌ای اعم از شهری و غیر شهری علاوه بر خدمات اکولوژیک، خدات زیادی شناختی و گردشگری به شهر ارائه می‌کنند و به عنوان بخشی از هویت شهر هستند. محمدحسین بازگیر رئیس اداره محیط زیست شهر تهران گفت: مجلس شورای اسلامی برای حفظ، توسعه و گسترش فضاهای سبز و درختان و باغات در شهرها قانونی را تصویب کرده است که بر اساس آن شهرداری‌ها مکلف به شناسایی درختان و تهیه شناسنامه برای آنها و حفظ و صیانت از باغ‌های موجود در شهرها هستند.

همچنین نوا توکلی مهر، معمار منظر و عضو جامعه مهندسين مشاور معماری و شهرسازی اظهار کرد: خیابان ولیعصر به عنوان نماد مدرنیته در شهر تهران است که این توسعه به صورت اصولی در قسمت شمالی و جنوبی طراحی شده و سمبل منظر فرهنگی است. در حال حاضر توسعه پایداری که به شرایط اکولوژیک منطقه احترام می‌گذاشت، نادیده گرفته شده و توسعه نامتوازن خود را به شهر تحمیل کرده‌ایم.

وی افزود: ضعف در ساختار مدیریت شهری کاملاً مشهود است و مدیریت شهری ما در راستای رشد خود ساختار مسکن‌وار دارد و فاقد ساختار اصلاح‌گر است. در حال حاضر اگر سازمان پارک‌ها تصمیمی برای ساماندهی درختان اتخاذ کند باز هم مشکل درختان خیابان ولیعصر حل نخواهد شد چرا که رویه نادرست مدیریت شهری در دهه‌های اخیر مشکلاتی را در زیرساخت‌های خیابان ولیعصر به وجود آورده که به سادگی قابل حل نیست.